

第三に、第三百三十六号地盤変動対策事業促進に関する請願、江田三郎君の紹介であります。この説明を願います。

○政府委員(米田正文君) 御承知のように、地盤変動、地盤沈下の対策が、特に四国、中国、近畿に至るまでの区間で非常に最近顕著になっておりますので、私どもとしては一応全体の計画を立てております。で、この線に沿ってやっております次第であります。その後本年度さらに新たに一千万円の調査費を計上いたしまして、全面的に地盤沈下の調査をいたす予定であります。これは来年度予算に間に合うように調査をいたしたいというので、すでに調査にかかっているような次第であります。で、事業費が非常に多いのに、従来から非常に予算が少なかったものであります。本年度はむしろ二十九年度に比べると倍額に近い予算を計上いたしておりますので、われわれも逐次これを促進することに努力いたしたいと考えております。

○石井桂君 地盤変動対策事業というのは、主としてどんなことですか。

○政府委員(米田正文君) 事業の内容は、これは私どもの河川関係あるいは農林省の農地関係等が内容になっております。それで、地盤が沈下したために、ある海岸においては従来海岸の潮が入ってこなかったたんに、地盤が沈下したために潮が入るようになってきた。このために耕作が不能になったというような所が非常に多く出てきておるのであります。そういうように、排水が非常に悪くなっている。われわれとしては、今やっておりますおまじ事

は、防潮堤を作り排水をよくするといふような仕事をおもひにしております。

○石井桂君 そういう点になりますと、土手を高くして潮を防ぐ、それは、この地盤がいつごろ沈下が終わるか、あるいは変動が終わるかわからないから、いちごっこになって、それが不足すればまた上ることになるのです。もっと抜本的な調査がないと……

○政府委員(米田正文君) これは全体の調査は、本年もう一度やるつもりで調査に入っております。一千万円の予算で、全体から申しますと、地震の影響で瀬戸内海沿岸が下っており、それから日本海は上っており、こういう日本列島の全体として、日本海側が上る太平洋側が下っており、こういう変な現象を来たしております。それで今日のところだんだん沈下がひどくなりつつある進行状態でありまして、いつとまるといふのは、なかなかむずかしい問題でございます。まだわれわれにもはっきりした結論は持っておりません。けれども、さしあたり今困っておりますので、その問題を解決しながら見通しを一つつけたいというのが、今日の状況であります。(採択)と呼ぶ者あり)

○宮本邦彦君 これは僕は何か、農林省でも建設省でも、この問題は問題にしているのですが、これはちよつと皆さん、考え方が違ひやせぬかという僕が気がしている。というのは、この前名古屋とかあの付近を中心とした地震で急激に下った。これは急激に下った。でも、半年か一年かかっておりますが、あのときに地盤沈下が起つたので

○政府委員(米田正文君) 南海地震。○宮本邦彦君 ええ、南海地震。だから、南海地震の直接の影響でそういう地盤沈下というものがいわゆるゆるゆるの地盤沈下である。その後の地震変動による永続的な地盤沈下というものは別に考えるのが本当じゃないか。むしろ永続的な地震運動の地盤沈下という問題に響く何か……これは地質学の問題じゃないかと私は思うのです。で直接の工事の問題は、現にはつきり現われたもので、これをいづれともかく応急に復旧してしまおう。が、これがまだ実際は進行していないということなんですか。問題はそれなんじゃないですか。きょうここに請願になって出ているのは。

○政府委員(米田正文君) お答えします。が、今とておりますのは、お話しのように、南海地震に基く地盤沈下を一つの災害の性格のものとして予算化しております。それで今おっしゃられるように、根本的な地震変動等によるものは別個の考え方をしております。これはお話しのように、理学的なものが非常に多い。学震の学者とかあるいは地質の学者、あるいは地理調査所、海洋気象台というような所で、それぞれ研究をしております。また大学も研究しております。それで、今度私どもがやろうという研究は、それらの今までの研究を総合してみよう。南海地震の影響ももちろん一つの問題としてやりますけれども、その他の一般地盤沈下の傾向というものをつかまえてみよう、総合的に結論を出してみようというふうな企てを今やっておりますのであります。

○宮本邦彦君 議題になっているのは、この請願は今私が申し上げましたようなもので、予算がつかないために未復旧のもの、それからまたその後災害として認めて、あれは二十六年かなにかに出たものは災害として認める。その後にわかつたのは災害として認めていないというふうな扱いを大蔵省でやっているはずなんです。その二つの災害と認めたところの地盤沈下、それから災害と認めないところの大蔵省でいっているところの実際にやらなければならぬ復旧量、これがこの地盤沈下対策事業というもののじゃないかと私は思っております。が、その量と、皆さんの方ではこれくらいな量をやらなければいかぬというのと、実際にやった量とは、ごく大ざっぱなラウンド・ナンバールはどのくらいです、建設省関係で。

○政府委員(米田正文君) 地盤沈下は総体として、少し数字は違うかもしれませんが、ラウンド・ナンバールを大ざっぱに申しますが、大体八十億程度南海地震に伴う地盤沈下として当初計画しております。その後これは非常に進みが悪くて、まだ十億足らず程度の進行でありまして、全体として見ればまだ非常に進捗率が悪い状態でありまして、

○宮本邦彦君 その後に災害として大蔵省が認めないといっている量はどのくらいあります。

○政府委員(米田正文君) その正確な数字はまだつかんでおりませんけれども、相当にあるようです。たとえば大阪のごとき、大阪、尼崎のごときは、これは南海地震も多少の影響はありますが、これは東京と同じように、地下水の影響、いわゆる井戸の水を汲み出すことによって起る地盤沈下と

いうような問題があります。で、これらの顕著なものについては、御承知のように、すでにやっておりますけれども、大阪、東京はやっておりますけれども、その他一般のものについてはまだ手を付けておらないという現状であります。

○宮本邦彦君 今の、そうすると、一般のものについてはわからないというのは、計数的にはまだ大蔵省とあつたことがないということですか。

○政府委員(米田正文君) その関係の総括的なものはまだつかんでおりません。

○宮本邦彦君 わかりました。

○湯山勇君 この来年度予算に入れるという構想ですね、それは今の程度の構想を持っておられるのですか。

○政府委員(米田正文君) 私どもとしては、南海地震に基いて今とておりますものを優先、やりたいという予定で、そのほかに、今申し上げましたように、特に顕著なものがあれば、これは計画の中に入れてみたいという考えはしております。この総合的な調査はことしからしますので、それが完了次第、結論を出したいと思っております。

○湯山勇君 いつごろ大体調査完了の予定ですか。

○政府委員(米田正文君) 年内にはやりたいと思っております。

○湯山勇君 ちよつと関係が違ひかもしれませんが、地盤沈下に伴う水道なんです、これは査定工事費がまだ数億残つておると思うので、南海地震当時の……にもかかわらず、本年度はわずかに三千万円しか組まれておりません。これはまあ水道工事が

どつちになるかということも問題ですけれども、そういうところから見ますと、地盤沈下に対する対策というのは非常にまあ、さつきお話しのように、おこなわれているのみならず、十二号、十五号台風の被害が、これは台風被害というよりも、むしろ地盤沈下に伴って台風被害が大きかったというように見る方が妥当だと思ふのです。実際に地盤沈下地帯に対しての被害が大きいわけですから。そこで、私はまあこの地盤沈下対策については、被害が徐々にくるために案外無視しておるような傾向があるように思ひますけれども、早急にやらなくちゃならないと思ふのですが、そこでその来年度の対策というのは建設省だけでおやりになるのか、もう少し総合された機関において企画立案される御予定なのか、その辺どうなつていますでしょうか。

○政府委員(米田正文君) 私どもとしては、今申し上げました調査費は総合的な調査機関で研究をいたしたい、その結論は純科学的な見地から出していきたい。それが出れば私どもの計画はおのずからきまつてくる。で、またそれが出れば、ほかの水道にしろ農地にしろ、同じような根拠から計画が立つものと思ひますので、今のところ工事計画の各省分が一緒に出るという考え方は行つておりません。今は研究としては総合的にやりたい、その結果で、それぞれの省で計画を立てるようにはいきたい、こういう考え方をしております。

○湯山勇君 そこで地盤沈下に対しては、一般災害と同じように、災害がこれだけという、何といひますか、区切りがないわけでございます。ずる

ずるまだ続いている。そこで大蔵省あたりの意見の中には、これは一応落ちつかないかと幾ら対策を立ててもむだじゃないかというふうな意見があつて、だんだん対策がおこなわれているというふうなことも聞かれていますけれども、今回やられる調査並びに対策は、そういう経過的な段階においてやるうといふのか、その経過的な段階、今調査の結果これはもう少し待つてやるうと、落ちつくまで待つてやるうのか、その辺はまだおきまりになつておりませんか。あるいはきまつておれば、どういう態度か一つ……。

○政府委員(米田正文君) まだそういう地盤沈下の現象の確定的な結論が出ておりませんので、今の直接のお答えになりませんけれども、私どもとしては、現在地盤沈下が進行中だからといって、それが落ちつくまで待つておるといふわけには、現実の事態としてそういうわけにはいかない。やはり進行中であつても、あるいは将来またつけ足しをしなきゃならぬ事態になることが予想されても、私どもとしてはやっぱり現在の段階において処置をすることが必要だと考えております。そういう措置でいきたいと思つております。

○委員長(石川榮一君) 採択に異議ありませんか。

○委員(長石川榮一君) 採択に異議ありませんか。

○委員(長石川榮一君) 採択に異議ありませんか。

○政府委員(米田正文君) 久慈川については現在直轄工事施行中でございますが、工事施行中でございますが、工

事の進捗がはかばかしいかという趣旨で、その促進をはかるべきであるという御意見であります。私どもとしても、極力そういう努力はいたしたいと思つております。本年度は全体の予算から見ても、この御趣旨に沿ひかねていけるような実情でありますけれども、できるだけこの促進は今後ともはかりたいと考えております。

○武藤常介君 久慈川は普通の河川と違つて、激流で、一たん洪水があるとな、単なる作物が浸水するとかいうんじやなく、土壌全部が押し流されるといふような非常な特殊の状態にある川で、それで毎洪水ごとにずいぶん家屋も流失しておるんですが、すでに二十年になんなんとする状態におさまつて、まだ四割程度しかいかぬらしいのですが、こういうものは改修をすればするほどに、直接に利益があるんですから、いま少し重点的にこういう方面に力を入れたらどうかと思ふんですが、当局の御意見はいかがです。

○政府委員(米田正文君) 現在やつております直轄河川の数は七十七本にも達しており、それぞれ重要な性格を持つておりますので、私どももいたしましては、それらのうちで最も経済効果のあがることから優先やるといふ方針で進んでおります。ただ、久慈川は経済効果の大きいという点については、お話の通り、この中流部一帯は非常に大工事でありまして、その大工事の中心部を重点として今日仕事を進めております。御趣旨はごもっともでありまして、私どもとしても極力お説には沿つて参りたいと考えております。

○委員長(石川榮一君) 採択に御異議ありませんか。

○委員(長石川榮一君) 採択に御異議ありませんか。

○政府委員(米田正文君) これは従来から災害は三、五、二で三年でやる建前でありながら、工事が進んでおらぬという御趣旨のようでございますが、御承知のように、いまだ災害全部については二十五年災害からの災害復旧事業が残つておるような現状でございます。特に今年度は予算の減額等があつた次第で、われわれの当初の計画通りに進んでおられないような状態でありまして、これは、当委員会でも御説明を申し上げた通りであります。今年度以降の災害については、今度提案しました災害復旧の負担法を御議決を下さいますので、今後は緊要なものを三年で進むという原則が打ち出された次第でございますので、この点地元の要望にこたえられると思ひますが、過年度については、私どもとしては今後三十一年度からは三十一年度で完成するような計画を立てて今進んでおる次第でございます。

○委員長(石川榮一君) 採択に御異議ありませんか。

○政府委員(米田正文君) これは現在

工事中でございます。今後とも継続して完成に努める予定でございます。

○委員(長石川榮一君) 採択に御異議ありませんか。

○政府委員(米田正文君) 熊本の市房ダムについては、二十八年に着手をいたしました。その折衝をまだ現地で継続をいたしておるような実情でございます。また今年度は本格的な工事に着手の段階にはまだ至らないのでございまして、本年はもっぱら用地取得、移転補償等の事務に専念をいたしたいと考えております。

○湯山勇君 今言つておられた反対といふのは、まだ相当強いのですか。

○政府委員(米田正文君) まだ相当に反対がございまして。

○委員(長石川榮一君) 本問題は非常に複雑な事情があるようですが、ほんとうにまだ地元の補償等の関係が十分でないようですが、局長のお考えはどうですか。

○政府委員(米田正文君) 非常に反対が強かつたのでございまして、今年になりましてから、地元も一つ協議に応じようという態勢が逐次見えてきておる状態でございます。地元としては補償基準を示して現地と交渉を始めたといふので、その準備を今いたしておる状態でございます。

○委員(長石川榮一君) 採択に御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり
○委員長(石川榮一君) 採択いたしま

五百六十七号、熊本県球磨川改修工
事促進に関する請願、深水六郎君の紹
介であります。この説明をお願いします。

○政府委員(米田正文君) 本河川も直
轄工事として今日工事の実施中でござ

いまして、実施中ではありますが、工
事の進み方が遅々として進まないとい
う御趣旨でございますが、私どもも促
進をするという趣旨には全く同感であ
りますので、極力促進に努力いたした
いと思ひます。

○委員長(石川榮一君) 採択いたしま
す。

五百六十八号、熊本県球磨郡の災害
復旧事業促進に関する請願、深水六郎
君の紹介であります。この説明を願ひ
ます。

○政府委員(米田正文君) これも災害
復旧が非常におくれておるとい
う趣旨でありますので、先ほど申し上げ
ましたのと同じように、前の二百七
十四号の趣旨と同様に私も考えてお
ります。

○委員長(石川榮一君) 採択に異議あ
りませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり
○委員長(石川榮一君) 採択に決しま

す。
七百二十二号はすでに、八十六号と
関連しますから、これを保留しておき
ます。

八百八十二号、風水害対策の特別立
法化に関する請願、西郷吉之助君の紹
介、この説明をお願いします。

○政府委員(米田正文君) これは台風

の非常に多い風水害地区の特別対策を
立法化する必要があるという趣旨でござ
いですが、建設省といたしましては、
先般御審議をいただきました負担
法の改正によりまして、一応この趣旨
は織り込んだという考え方を持ってお
ります。

○委員長(石川榮一君) どうですか、
特別立法化に関する請願は、

○小澤久太郎君 この趣旨は、米田君
に伺いたいのは、この趣旨はあなたの
方でこの間やった連年災害、あれと同
じですか、内容は。

○政府委員(米田正文君) はい。
○委員長(石川榮一君) 採択に御異議
ありませんか。

ちよつと速記をとめて。
〔速記中止〕

○委員長(石川榮一君) 速記を始め
て。

それではこれは保留にします。
千六百三十三号、富山県片貝川砂防工
事施行に関する請願、石坂豊一君紹
介、局長の説明を求めます。

○政府委員(米田正文君) 片貝川は本
年度から工事に着手する予定で進んで
おります。

○委員長(石川榮一君) 採択に御異議
ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり
○委員長(石川榮一君) 採択に決しま

す。
次に、千二百二十二号、新潟市海岸
の決壊防止に関する請願、西川弥平治
君紹介、港灣局長から御説明を願ひま
す。

○政府委員(天竺良吉君) 新潟港の海
岸は昭和二十年ごろからとみに欠損を
始めておったわけでありまして、二十年

の災害に非常な欠損を生じまして、災
害復旧を始めておるわけでありまして
が、ことに非常な欠損が進みまして、
三つ山があったのが二つ半も欠けてき
たというような状態で、年々災害復旧
費として相当額を計上して参つたんで
ありますが、今年の冬の災害でまた
非常な欠損を生じたので、これ
ではならぬというので、三十年度災害
として一億八千万円ばかりの災害復旧
費要求をいたしまして、至急それを復
旧したい。なお災害復旧のみではな
なからちがなきまきで、二十七年
から防災工事としても取り上げまし
た。これが復旧防災対策に力を尽して
おるわけでありまして、請願の要旨で
ある今後二カ年以内に完全に予算措置
をする、これはなるべく早く復旧する
ように予算措置を講ずるよう努力し
たいというふうなことを考えておりま
す。

なお、補助率につきましましては災害復
旧補助率並みになるというものであり
ますが、現在四割の国庫補助になつて
おります。これを五割の国庫補助まで
にしたいというふうな昨年あたりから
盛んに折衝いたしておりますが、まだ
本年度はそこまで参りません。来年度
はぜひ五割の国庫補助まで上げるよう
にしたいというふうなことを考えてお
ります。なお、三十年度につきましましては、
昨年度とはずつと増しました予算にい
たしまして、防災復旧費あるいは失業
対策費と合算して三億円に近い予算
をもつて、復旧に力を尽し得るという
状態にございまして。

○石井桂君 この新潟の海岸決壊防止
に関して、私も現場に行つて見たこと
があるのですが、非常に高い断崖の所
をえらくえぐられて、そしてだんだん

毎年減つていくようなのですが、あれ
はどんな防災対策なんですか。非常に
潮流関係は強い力を持つていられるら
うと思ひますが……。

○政府委員(天竺良吉君) この点につ
きましては、在来決壊している汀線に
護岸を作り、波に穿掘されないように
し、その前に波の力をそぐために潜堤
と堤堤を作り、これがないように防護
する工事を防災対策としてやつており
ます。新潟の決壊をいろいろ今も研究
中でございまして、要するに、あの海
岸を砂が移動いたしまして、なくなつ
て、その砂が大河津の分水によりまし
てなくなつておる。この点が非常に根
本対策として考えなければならぬ点
であります。一方、新潟港の維持とい
う点から考えまして、年々中に土砂
がかなりたまるのです。そういう土砂
を現在のように港内にためておかない
で、欠損をしておる海岸の方に分水を
して、つまり川を切り開いて流し出し
た。これが根本対策になつてゆくので
はないかと考えまして、今年度一千万
円の準備費と調査費を計上いたしまし
て、できれば来年度はその工事に着手
して根本的な復旧をしたいというふう
に考えております。

○赤木正雄君 この問題は昔から非常
にむずかしい問題でありますのでこう
いうものこそ土木試験所の方で水理上
の試験をなすつて、どういうふうにな
るかよく確めました上で施工すること
が当然だと思ひますが、そういうこと
をしておられるのですか。

○政府委員(天竺良吉君) この点につ
きましては御説の通りであります。こ
れはこれを研究所でやるかあるいは現
地で大きな模型を作つてやるかといふ

ことについていろいろ検討しました結
果、これは現地で大きな模型を作りま
して、模型実験によりその研究をして
承りたい。それで、今年の計画のうち
に入つております。これに従つて研究
をしてゆきたいというふうなことを考
へております。

○委員長(石川榮一君) 本請願にはか
ようなことが書いてありますから、参
考に申し上げます。昨年度の風水害に
おきまして八十数戸が倒壊流失をし
た、約二十メートル欠損した。それが
ために市街地一帯の住宅地を侵さん
としておる状況であり、従つて現在のよ
うな予算のつけ方ではどうして新潟港
の維持はできないから、二カ年以内に
完成してはほしいということ。もう一つ
は、この事業は他に類例を見ないよう
な特異性のある災害であるから、これ
を全額国庫負担にしてみたい。もし
それができないとすれば、防災工事
費に対する国の補助率を災害復旧工事
の補助率と同程度に引き上げてもら
いたい。かような実は強い要望も出て
おります。これは私も強いておるが、
非常に厄介な問題と思ひますが、今
までは予算も十分でない問題ですが、
今までの見通しでどのくらい、いわ
ば継続費として何年くらいで仕上げ
るつもりでありますか、局長のめどを
お聞きしたい。

○政府委員(天竺良吉君) 実は昨年災
害復旧費として千八百万円、防災事業
費として八千万円あけておつたので
す。今年度はそういうわけで、災害復
旧費として三千四百万円、防災事業費
千八百万円、それから予備費の関係になり

りません。

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○委員長(石川榮一君) それでは採択に決します。

千二百二十四号、利根川支流神流川等の護岸工事施行に關する請願、これは私の紹介であります。

これは利根川の支流である重要河川の直轄の神流川であります。この神流川は非常に急流でありまして、護岸が非常に荒れておりまして、一応堤防はある程度できておりますが、護岸が十分ではありませんので非常に乱流しております。この工事の施行を請願しておるわけですが、これに対して河川局長の見解をお願いいたします。

○政府委員(米田正文君) 本件については、お話し通り、堤防の方の工事は進んでおりますが、護岸の方の工事がまだ十分行っておりませんので、本年は本年度はからす川筋の高崎町、それから藤岡市の先にそれぞれ護岸工事を施行することになっておりますので、ここにこの請願の趣旨の全部かどうか、請願の内容が護岸の区域を明確にいたしておりませんか、私どもの方で今考えているとびつたり合っているかどうか明らかでありませうけれども、趣旨としては、護岸を本年度進めることにいたしております。

○委員長(石川榮一君) 採択に異議ありません。

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○委員長(石川榮一君) 採択に決します。

それでは千三百九号、静岡県朝比奈川災害復旧工事促進に關する請願、田中君の紹介、この説明を局長にお願いします。

○委員長(石川榮一君) 採択に異議ありません。

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○委員長(石川榮一君) 採択に決します。

それでは千三百九号、静岡県朝比奈川災害復旧工事促進に關する請願、田中君の紹介、この説明を局長にお願いします。

○委員長(石川榮一君) 採択に異議ありません。

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○委員長(石川榮一君) 採択に決します。

○政府委員(米田正文君) これは、この請願の趣旨は、静岡県の朝比奈川の昨年の災害でございまして、昨年の十

四号台風による災害でございまして、で、今年度の予算で私どもとしては極力二十九年度に進めたいという意図で予算を配付いたしましたので、今これがすぐに着手——ことしできるかどうかというところは明らかではありませんけれども、県の計画の中にたぶん入るのではないかと考えられますので、おそれくこの趣旨の一部は今年實現をすることと思ひます。

○田中一君 これは県から河川局の方に計画は来ておらないのですか。

○政府委員(米田正文君) 今予算を大

体災害額の比例で各県に渡しまして、各県はそれに基いて、今度は、計画を持ってくることになっております。まだその計画が出来ておりませんが、それが出来ればできることになっております。

○委員長(石川榮一君) 採択に異議ありません。

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○委員長(石川榮一君) 採択に決します。

第千四百四十二号、米軍演習に起因する水害防止対策の請願、廣瀬久忠君の紹介。調達庁の佐藤補償第二課長の御説明をお願いします。

○説明員(佐藤長治君) 本件と同じ趣旨の嘆願書というもので今月の十八日に私どもに参つております。さうそく現地調査したいと考えております。

○委員長(石川榮一君) 今調査中で、内容はわかりませんか。

○説明員(佐藤長治君) まだ調査に着手しておりません。さうそくやりたいと思ひます。

○委員長(石川榮一君) その嘆願書並びにこの請願の大体の要望を一つ御説明してもらいたいのですが、どうい

う水害が起るといふことの請願であるか。

○説明員(佐藤長治君) 北富士演習場のA地区というのがございまして、これは被弾地区となつておりまして、弾を撃ち込むために、また戦車や重車両が走りまわすために、地盤がゆるんでおります。そうして雨が降りますと、一時に水が流れ出る。その水が田畑を荒して、山中湖ですかに注ぎ込む。こういふ格好になっておるわけでございます。特別損失補償法という法律がございまして、これに基いて補助工事というのができることになっておりますけれども、調査の上、法律上救済できればしたい、こういふふうに考えております。

○委員長(石川榮一君) そうすると、調査の上おやりになりますか。調査の上、必要があればおやりになりますか。

○説明員(佐藤長治君) さうでござい

ます。

○田中一君 これは当然調査してくれ

という、調査して対策を進めてくれ

ということですから、採択していいと思ひます。

○赤木正雄君 私は、これは採択はむ

ろんでございまして、一体さうい

うことがあるなら、なぜ今まで知らぬ

顔をしておられたのです、あなた方と

しては……。

○説明員(佐藤長治君) この問題につ

いては実は私の方も初耳なのでござ

まして、この附近に忍野村というの

がございまして、そこには大体同じよ

うなケースがございまして、一昨年で

か、排水の工事をやったわけござ

います。ですから、そのときにわか

ればわかるようなものでござい

ますが、私も最近これを聞いてい

るわけです。

○赤木正雄君 私はその米軍の演習

地においても、また自衛隊の方の演習

地においても、実際にこういうことを

されておるに、地盤がゆるんでお

りまして、これはあつたらうから

うに予算でも取つてこの水害の防止

策は当然されるべきでござい

ます。これは私は採択するの

はむろんと思ひます。が、同時にこれに對してもつと根本的

にお考えをお願いしたいと思ひ

ます。

○委員長(石川榮一君) 本件に對し

ては、事後の事態を取捨するとい

うことではなしに、さういふ事態が起り得るよ

うな情勢が各地にあると思ひ

ますから、これを機会に、調達庁では全

域にわたつて、演習に對する国民の何とい

うおやりますか、気分は非常に最近鋭

化しております。これらのことがやは

り原因をなすと思ひます。どうかこ

の地を調査するばかりでなく、全

域にわたつてさういふような点があ

りまして、事前

にその工事をいたしまして、地元民

からさういふ苦情の起らぬよう

な施策を講じていただきたいと思ひ

ます。それ

に對して、調達庁の御意見を、この際

にお聞かせ願ひたい。

○説明員(佐藤長治君) 承知しまし

○宮本邦彦君 これは委員長、そう言われるけれども、僕は昔実弾演習をやった所を端から調べたことがあるのです。これは例外なしに、これが起つておるのだ。起る所などというのじゃないのだ。例外なしなんだ。それを起つてからとか、そういうことはちよつとおかしいです。

○赤木正雄君 私の言わんとするところは宮本君と同じことです。それでありますから、弾をどんどんやられて、土地は荒廃して、水害の原因になるのは事実からいってもはつきりしておるのです。演習すなわち水害、このくらの考えを持って、これは向うに対しても処置されるのは当然だと思ひます。

○委員長(石川榮一君) 湯山君も同様ですか。

○湯山勇君 同じです。

○委員長(石川榮一君) そういう意図のあることを御了承願ひまして、全般を調査して、直ちにこういう事態が起らぬように事前に調査した結果によつて工事をされて、その事態の起らぬようにしていただくようお願いしたい。

○田中一君 私はそれじや承知しないです。一体被弾地に対する災害は人為的な災害なんですね。この実情を全部にわたって調べて、当委員会に報告書を出していただきたい。これはどつちみち、閉会になりました。調査案件の継続をやりますから、ある時期に委員会を開いたならば、そのときにそれぞれ資料を持ってきていただいて、明細に御報告願ひたいと思うのです。それを要求いたします。

○委員長(石川榮一君) 今の田中君の

資料の要求ももつともだと思ひます。今、今の言明だけでは物足りませんので、その言明に従つて調査もやりになりますか。これから調査をされまして、それに対する工事計画その他の処置についての資料を、一応本委員会に御提出を願ひたい。

これは採択することに御異議ありませんか。

○委員長(石川榮一君) 採択に決します。

千五百四号、災害復旧費国庫補助増額等に関する請願、吉田法晴君の紹介であります。河川局長の説明を求めます。

○政府委員(米田正文君) これは十八年災の福岡県の町村会から出ておる問題でございますが、国庫補助を三、

五、二の割合で出すという話を聞いておつたが、その後事実と相違しておるので、早く残余の災害復旧費を出して工事の完結をはかるとともに、町村財政の困窮破綻を救うようにという趣旨でございまして、その最後の趣旨は、残額の早期交付を借入金に対する利子の補給の措置でございまして、今後の災害復旧施設、すなわち残額早期交付の問題は極力努力をいたしておることは先ほど申し上げた通りでございまして、借入金に対する利子の補給の問題は、これはまた借入金全部というわけではございませんが、一部については借入金の利子補給の道もございまして、一部は要望は実現をいたす次第であります。

○田中一君 この請願を見ますと、査定額の三割しか来ていないというのです。あとは地方が負担しておるとい

うのですが、国は工事査定額の七〇%というものに対してはどのくらい負担する義務があるのですか。

○政府委員(米田正文君) これは工事査定額というものは、災害工事額といふことと趣旨は同じだと思ひます。査定をして決定をした災害額、こういう趣旨でございまして、今年度一ぱいいたしますと、全国平均で五五%の進捗率に今年度はなおります。その間において、町村なり府県において多少のこぼれはありますと思ひますけれども、全体平均としては五五%にまで進む実情でありますので、二十九年度には三割しかできなかつたという次第でありますけれども、これは三十年度に入りまして平均すると五割以上にまで進むわけでありました。

○田中一君 私はそこに問題があると思ふ。そのために地方が全部自己負担で金繰りをやてやておる。従つて、利子の国庫負担ということとは当然だと思ひます。今度三、五、二という比率をしつかりしようということになっておりますが、金繰りに対する利子は国が負担するといふ程度のこととは当然だと思ひます。そこでこれは一つ、この議会は間に合いませんけれども、政府の怠慢といふか、予算編成のまずさか地方にこういう大きな負担をかけるというところになるか、単独立法でその始末を考えなければならぬと思ひます。私は政府の予算の使い方が不当に間違つておる使用方をするから、こういう結果になると思ふ。そういう意味で、こういう点が全国にどのくらいあるのか、これを一ぺん表を出していただきたい。国会が休みになりますから、ゆつくりでいいから出していただ

きたい。おそらくこれは仕越し工事でしょう。仕越し工事というものは八十億程度とかなんとか言つておりますが、これは大きな問題です。小さい府県や小さい市町村に耐えられないものから、これはもう初めて出ました。わかつてはすすから、それを一ぺん取り寄せていただきたい。

○政府委員(米田正文君) 承知いたしました。これは仕越し工事でございます。仕越し工事の表は一度差し上げてあると思ひます。

○田中一君 トータルでなく、明細を上げておつてはどうか、その点についてはまだ打ち合せをいたしまして、適当なものを作りたいと思ひます。

○委員長(石川榮一君) 採択に決します。

○委員長(石川榮一君) 採択に決します。

○委員長(石川榮一君) 採択に決します。

○政府委員(米田正文君) 本件は三十三年度の災害についての問題でございまして、まだこれについては査定を済ませておりませんので、いづれ近く査定に参りますので、査定した結果、善処いたしたいと思ひます。

○委員長(石川榮一君) 局長に伺ひますが、この災害は、建設省は相当災害ありと認めておりますか。

○政府委員(米田正文君) この六月の災害でございまして、相当の災害があると思ひますが、ここに書いてあり

ますのは、恒久対策として金ヶ崎橋の永久橋かけ替え、それと北上川及び胆沢川堤防の補強工事、こう書いてございまして、応急対策としては、そのほかに、被害農家に対する低利長期融資、復旧工事に対する国庫補助等の措置を講ずる、こういうことでございまして、主眼は金ヶ崎橋永久橋のかけ替えというところでございまして、これは査定をして見ませんと、条件に合うかどうかわかりませんので、永久橋に査定し得るかどうかは、現地を調査した上でないとはつきり申せません。

○委員長(石川榮一君) 調査中ですか、保留にします。

千六百四十六号、山形県の戸沢村地域の水害復旧対策等に関する請願、田中君の紹介です。説明を願ひます。

○田中一君 これは御承知のように、先般の本年度の災害の問題ですけれども、これはいろいろになつておりますけれども、建設省関係のものだけ一つ……。

○政府委員(米田正文君) 実はこの請願要旨がないので、ちよつと要旨をお読み願ひたいと思ひます。

○専門員(武井篤君) 一、被害農家に對し長期低利の當農資金貸付措置を願ひたい。

二、補助工事に對する高率補助をはかられたい。

三、補助金の早期一括交付を講ぜられたい。

四、地元負担金に對する金融措置を講ぜられたい。

五、被害農地に對する代換作物の種子並びに病虫害防除薬剤、肥料等の無償交付措置を講ぜられたい。

六、二級国道に沿う本村蔵岡及び古口部落内道路並びに沿道浸水家屋敷地の盛土に対する助成の措置を講ぜられたい。

七、最上川中流河川改修工事の国営化をはかられたい。

八、最上地域最上川支流河川の砂防工事の早期施行をはかられたい。

九、罹災農家に對し製炭原木の払い下げを優先的廉価に特売の許可をせられたい。

これだけであります。

○委員長(石川榮一君) これに対する局長の關係を伺います。

○政府委員(米田正文君) いろいろ内容は分れておるようでございますが、私どもの關係では、その中で災害復旧の問題、災害の高率補助とその早期完成の問題でございますが、これは先ほど来から申し上げたような趣旨で災害復旧を進めておりますので、大体その方針に沿っていると思います。最上川の中流地区云々というのがござい

ますが、最上川全線にわたって直轄工事の計画を今進めておる、その途中に直轄の工事が抜けておる区域がござい

ます。多分そのことではないかと思

いますが、これは今後調査をした上でないとはいきりしたことはまだ申せません。

○委員長(石川榮一君) どうですか、保留でよろしいでしょうか。

○田中一君 これはどうも当委員会

会で調査に行こうと思っております

から、調査の上でもって採否をきめて

いただくから、これでけっこうです。た

だし、調査に行つて下さい。

○委員長(石川榮一君) それでは保留

にいたします。

次に千六百九十一号、千六百九十二号、岡山県金剛川改修工事施行に関する請願です。島村君と江田君の紹介は同じ請願でありますから、一括上程いたします。

○政府委員(米田正文君) 本件については、この河川はこの河川流域に工場地帯等があつて非常に利水事業に貢献をしておられるけれども、改修工事が行われておらぬので、至急に改修工事をやるようにという趣旨でございますが、まだ私どもとして十分調査をいたして

おりませんので、今後調査をいたした上で方針をきめたいと思ひます。

○委員長(石川榮一君) 保留に御異議

ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(石川榮一君) 保留に決しま

す。

河川局關係は一応済みしました。次に道路局關係に移ります。

第二号、放射一号线道路中五反田駅ガード等築造に関する請願、重宗雄三君紹介。

○政府委員(宮腰凱一君) 五反田の駅の所の新京浜国道に通じますガードが狭隘であることは、われわれもよく知つております。これの改修につきま

しては東京都も計画しておることではござい

ますが、実はあの辺は東京都の道路網を將來どうするかというよう

なことがきまつてきませんと、どう改修するかきまつてこないわけでありま

すが、実情は非常に交通困難をきわめておりますので、適當なる処置を考

えたいと思ひます。

○委員長(石川榮一君) これは採択に

御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(石川榮一君) それでは採択に決します。

次に、第七号、三号国道中三太郎峠改良工事施行に関する請願。

○政府委員(宮腰凱一君) 七号でござ

いますが、これは三号国道の三太郎峠の改修についてであります。これは五

五カ年計画でも一部を考へております。十億ほどかかるのでござい

ます。が、他は第二次五カ年計画に考へなければならぬと思つております。

○委員長(石川榮一君) それでは七

号、三号国道中三太郎峠改良工事施行に関する請願、これはただいま五カ年

計画に織り込んでやるということになつておりますから、採択することに

御異議ございませんか。

○田中一君 今道路局長は第二次五カ

年計画と言ひませんでしたか。

○政府委員(宮腰凱一君) 第一次にも

一部入れております。

○田中一君 隧道ですね。

○政府委員(宮腰凱一君) ええ、隧道

でございます。

○田中一君 今やつておりますか。

○政府委員(宮腰凱一君) やつており

ません。第一次は本年度は予算にやつておりません。来年度以降になりま

す。

○委員長(石川榮一君) これは非常に

年度に考慮したいと思つております。

○委員長(石川榮一君) 採択に決しま

して差しつかえありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(石川榮一君) 採択いたしま

す。

第九十号、道路との關係における車両制限令制定反對に関する請願、羽生君紹介、御説明願ひます。

○政府委員(宮腰凱一君) 最近自動車

が非常に大型になり、また重量も増して参りましたので、道路の構造を保全

する上から、ある程度の制限はやむを得ないと考へておりました。車両制限

令案を考へております。目下事務的に調査研究中でございますが、われわれ

の考へていたしましては、この大きな自動車に對処するためには、根本的に

は道路の改良をしていかなければならぬのであります。過渡的にはかような

制限令もやむを得ないと思つておる次第でございます。

○田中一君 私はこの請願を採択する

のに賛成なんです。またこういう考へ方は實際に地方々々にあるわけなん

です。政府の方でそういう制限令を作つてしまつたならば何ですが、試案であ

るならば、こういう地方の要望というものは当然あるわけなんです。私

はこれは採択していただくように願ひしたい。(賛成と呼ぶ者あり)

○委員長(石川榮一君) 採択します

か、どうですか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○政府委員(宮腰凱一君) これはわれ

われの考へておる制限令には反對であ

るといふ請願でございますが、われわれ

といたしましては、過渡的にはかよ

うな制限もやはりやむを得ないと考へ

まして、目下制限令案を事務的に進め

ておるわけなんです。これにつきまして

は、なお運輸省との折衝も必要である

わけでございますが、道路当局として

は以上のような考へを持っておるわけ

でございます。

○委員長(石川榮一君) どうですか、

保留しては。

速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(石川榮一君) 速記を始め

て。

○田中一君 私はこれは当然だと思

うのです。要望は。請願の趣旨は当然だ

と思ふのです。従つて、採択をして、それを勘案して政府はどういうことを

考へるか、どういうそれに制限令を出すかというの、それは別個の問題だと思ふのです。そういう國民的要望があることは間違いないのです。従つて、そういうことを勘案して、これはわれわれは採択して、それも勘案してあなたの方で立案すればいいのであつて、これを採択しないというのはおかしいのです。何も政府に仰合する必要もない。國民の意思ですから、國民の要望なんです。

○宮本邦彦君 私はここで一つだけ伺つておきたいのは、制限という中には指導的な意味は入つておりますか。たとえば、この道路は狭くて自動車は危ないというような標識を立てるといふようなことは、考へておいでになりますか。

○宮本邦彦君 この制限道路だから通つちやいけないという標識はよく、この道路は狭いから気をつけろというように、そういう標識は立てますか立てませんかということです。そう
いう……

○政府委員(富樫凱一君) そういう標識も考えております。

○田中一君 これはもと、今言う通り、道路整備五カ年計画を考えておりながら、一般財政からは三億八千万しか出さないでしょう。そういうように政府の責任なんですよ。そういうように道路整備五カ年計画というものが立つて、われわれが自由にどんなものでも通そうというふうな気持ちでもって通して。これが国会の意思なんですよ。それをまた、さっきと同じように、金の使い方が悪いから、国民にいわせろということになるのです。

だから、私は道路に制限するなんというのは、人命とか保安の上からいっていかぬというならありますけれども、橋の上でも落ちそうだからいけないというならわかりますけれども、道路です。これは国道があるでしょう、おそらく。公開されている道路というものは、不当に通つちやいけないとかいふことは、あり得るものじゃないかと思うのです。公安上いかにいふなら別ですよ。しかし、そのときには正しい予算の使い方をして、一日も早く道路の整備をすればいいのですよ。私はこれはもう国民全体の意思として、これは正しい請願だと思ひます。これが採択されて、これを勘案しながら、道路局長としては、一面道路整備に対する予算をたくさん出して、そういうことのないような道路整備を

する。同時に、公安上やむを得ないというなら、制限してもよろしいと思ひますが、そうでなくて、私は第三次試案の内容を知りません、知りませんけれども、公開されている道路というものは、公安を害さないにかかわらず、国の方の財政上の欠点から、財政上の見地からこの整備ができなくて、通つちやいけないということは、これはあり得ない。その意味で、強く採択することを要求します。

○政府委員(富樫凱一君) ただいま田中委員のお話でございしますが、道路の構造の保全上制限すると申しましたことは、間接的には、交通安全のために制限するわけでありまして、それは道路の幅の狭いところに、その幅に比較して大きな自動車を通りますと、自然に輪が道路のふちにかかるようになります。これが道路を破壊する原因にもなり、また事故の原因にもなりますので、そういった道路を制限することを考えております。むろん、われわれもいたしましては、この反対のあることも十分に承知いたしておりますし、できるだけ制限の少ないようには今後考慮していきたいという考えでございします。

○武藤常介君 これは何ですか、いわゆる県の事情によって、道路は必ずしも一般的ではありませんから、そこへ持ってきて、だんだん大きくなった自動車が増えて、一朝にして道路がこわれてしまう。茨城県のごときは、国道が約三カ月ばかりこわれておるのではありませんか、それを迂回するた

めに県道を通りましたところ、わすか一カ月のうちにほとんど使用に耐えないような道路になってしまった。こういう例もありまして、ますます自動

車が道路にそわなない拡張、拡大をして、これはある程度のやはり制限が必要じゃないかと思ひます。

○田中一君 これは何ですか、政令でやるのですか、省令でやるのですか。

○政府委員(富樫凱一君) 政令でございします。

○田中一君 これは案文を見せていただきたい、あるならば。そこで、これは、もしかりに県道ならば県が、村道ならば村が、これはおのおの公安を害するという見地からするならば、これは制限は当然だと思ひます。それは、それは、原則として、今武藤君が言ったように、地方々々で条件が違ふような場合、考えてみるという、そういう制限をするという原則を立っちやいかにいふのです。また公安上困るというなら、それはやめて、その請願そのものは一つの国民の意思として採択するのは当然だと思ひます。

○委員(石川榮一君) どうしましうか、いろいろ意見がありますが。

○宮本邦彦君 今、田中委員は認められておるのです。そこで、物理的に不可能というふうなことは政令で案があることだから、これは保留しておいて、この案を見せたいだいた後に、また次期国会でもしようがないかと思ひます。本日どうですか、一時保留ということでも一つ……

○委員(石川榮一君) 趣旨はどちら

もよくわかるのですが、一方は道路政策を遂行してこういうものをなくしようという、一方はそうやると今の交通事故が多くなつて困る、現実の事態と

して、その暫定措置としてこれをやらして、それをもととして国の道路整備の推進が鈍りはせんかということが心配がある。どちらにも意見があり、いろいろ議論がありますから、この点を勘案されまして、いづれ政令を出す場合においては、一応当委員会にも見せてもらひまして、そうして委員会の意見も聞いてもらひたいと思ひます。その上でこれを決定することにいたしまして、これを一時保留することにいたしましたらうでしょう。

○田中一君 保留と採択とは、天と地の違いなんです。従つて、どういう形のものか、政令は出るものなのです。出そうというのでしよう。それならば、国民の希望、要望として、請願としてこれは採択されることはちつとも差しかえないと思ひます。

○委員(石川榮一君) 意見がまとまらないうで採択と保留と主張が二つあるわけですよ。

○湯山勇君 これは長野県という特殊な地域の要望と解釈したならば、そういう制限令の制定に當つてこの県の要望をよく考慮してやつてもらひたいというふうな解釈すれば、採択しても差しかえないのじゃないかと思ひます。いかがなものでしょうか。

〔採択賛成〕と呼ぶ者あり

○委員(石川榮一君) 採択した場合に、道路局長の道路行政の立場から、どうしてもある程度の制限をしなければ現在の交通事故を防ぐことはできないところの状況である。ある程度のも

を出さなくてはならぬという事態に

なつておるという説明なんです。これは相當の御決心があるようだから、これを押えるためにやるということになつてはどうかと、こう思ひますが

ね。

○武藤常介君 私はたいぶこの問題について論議がかわされたので、道路局長もこの論議を十分御理解になつておるし、この論議を中心にして将来の政令を考へられることと思ひから、私は採択に賛成します。

○委員(石川榮一君) それではかようにいたしまして。今の論議をよく御了承願ひまして、そうしてこの制限を出すような場合には非常な慎重な態度をとられて、ほんとうにやむを得ないものに限ることにいたしまして、この趣旨を尊重して道路政策を推進して

もらうという建前をとつていただくことにしまして……

○田中一君 ちょっと速記をとめて下さい。

○委員(石川榮一君) ちょっと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員(石川榮一君) 速記を始め

て。それでは採択に決ましよう。第二百六号、青森県市川、岡三沢間道路舗装に関する請願、説明を願ひます。

○政府委員(富樫凱一君) 後年度に着工したいと考へます。

○委員(石川榮一君) 採択に決ま

す。

第二百十四号、重要幹線道路の舗装促進に関する請願。

○政府委員(富樫凱一君) 御趣旨もつともございしますので、この線

で努力いたしたいと考へます。

○委員(石川榮一君) 採択に決ま

す。

九

第三百二十号、道路整備費財源の確保等に関する請願。

○政府委員(富樫一君) この請願のうちガソリン税率を一万三千円にするという事は、本年度は一万一千円に減税されたもので、これは一万三千円にならないわけであり、それから税収実績を後年度に繰り入れるという問題は、臨時措置法が改正されたもので、御趣旨の通り実施できるわけでございます。

○田中一君 今、道路局長、ガソリン税が一萬一千円と言っていましたね。地方道路税はあれはガソリン税ですか。

○政府委員(富樫一君) 地方道路税はガソリンの消費にかけられますが、名前は地方道路税でございます。

○田中一君 そんなごまかしを言っちゃいけないよ。これはまだ、この二つの法案とも衆議院を通ったかもしれないけれども、こっちはまだ通っていないのです。これも私は当然国民の要望として採択すべきだと思うのです。

〔採択〕「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長(石川榮一君) ちよとお諮りいたします。本件に関する法律案が目下本院において審査中でございますので、その議決を見るまで本請願は保留にしておきたいと存じますが、いかがでしょうか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(石川榮一君) それでは保留にいたします。

三百四十五号、昭和三十年道路予算等に関する請願。

○政府委員(富樫一君) 前と同様であります。

○委員長(石川榮一君) これも採択。三百五十号、県道飯原高山線等の一部を国道に編入するの請願。

○政府委員(富樫一君) 将来国道の再建等の行われます際に、考慮いたしたいと考えます。

○委員長(石川榮一君) 採択。

三百七十三号、府県道畑山安芸線改良工事促進に関する請願。

○政府委員(富樫一君) これは目下着工いたしております。引き続き着工の計画であります。

○委員長(石川榮一君) 採択に決します。

五百十三号、道路整備費財源の確保等に関する請願。

全部同様でございますから、保留に決します。

五百六十九号、道路との関係における車両制限令制定反対に関する請願。

これも羽生君と同じです。これも採択します。

○田中一君 速記をとめて。

○委員長(石川榮一君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(石川榮一君) 速記をつけ五百九十四号、国道一号線舗装工事促進に関する請願。

○政府委員(富樫一君) 五カ年計画で全部舗装する予定であります。

○委員長(石川榮一君) 採択に決します。

○村上義一君 これは年度を切りつめてなるべく早くやつてもらいたいという趣旨以外に、一年間のその当該年度の工事について工事の進捗程度を進めてほしい、経済的な進捗程度をもつて

やってほしい。非常にだらだらしてある。そのために重量トラックが迂回して、町村道を非常にこわしてある。その点において地方は非常に困つておると、こういう趣旨なのであります。

○政府委員(富樫一君) 御もつともでございます。できるだけ御迷惑かけないように努力いたしたいと思ひます。

○委員長(石川榮一君) 採択いたします。

六百五十三号、道路整備費財源の確保等に関する請願。

前同様でありますから、保留にいたします。

六百八十七号、国道八号線舗装に関する請願。

○政府委員(富樫一君) これも五カ年計画で実施いたしております。できるだけ早い機会に完成いたしたいと考えております。

○委員長(石川榮一君) 採択いたします。

七百九十六号、天龍川沿岸道路の開設に関する請願。

○田中一君 これはおそらく道路局長、簡単に言えぬだろうと思うのですが、伺いますが、調整つきましたか、この道路について。

○政府委員(富樫一君) 本件に關しましては経済企画庁で調整をいたしておりますが、まだ結論に達していません。しかし道路局に關します分については、われわれも予算措置を講じております。

○田中一君 もう少し詳しくしてほしいのですがね。この二本の道路ですね、国がどのくらい予算の措置をとるか。同時に、県負担がどれくらいある

のか。電源開発会社はどれくらいあるのか。大づかみでけっこうです、政府の方の考え方を明らかにして下さい。

○政府委員(富樫一君) これは佐久間ダムの水利権許可に伴って起りました問題でございますが、この補償のために道路が計画されたわけでございますが、この道路のうち建設省の所管するもの、それから農林省の所管するもの、電源開発会社の所管するものの三つに分かれております。どの分をどの省があるかは会社が負担するかという内容でございますが、この結論はまだ得ておらないのでございます。先ほど申し上げましたわれわれの関する分の道路でございます、この分につきましては、われわれとしても計画を立てさしあたり五カ年計画では五千万円程度を入れまして、一応待避所等の整備をはかり、自動車の通れるようにしたいと考えております。

○田中一君 五カ年計画というのは、道路整備五カ年計画を言っているのですか、五カ年継続工事という意味ですか。

○政府委員(富樫一君) 五カ年整備計画というわけでございます。

○田中一君 これは五千万円でいいんですか。これはもう来年五月には水没するのでしょうか。

○政府委員(富樫一君) 今申し上げましたのは道路局に關する分だけを申し上げました。それからその他の分につきましては、まだ調整ができておりませんので、私も承知いたしております。

○委員長(石川榮一君) 採択すること

に御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(石川榮一君) 採択いたします。

第八百六号道路整備費の財源等に関する臨時措置法の一部を改正する法律案中一部修正に関する請願。

○事門員(武井篤君) このたたいまのは、御裁決になりました道路整備費の財源等に関する臨時措置法の一部を改正する法律案の中であつて、条文が趣旨と一致しないとか、煩瑣で解説しがたい。ガソリン税以外の一般財源から支出された道路費が後年ガソリン税に肩がわりされて引き込む建前となつていふとか、道路費即ガソリン税の概念、言いかえるならば、ガソリン税実収入額以外の一般財源は道路費には充当しないとする概念を法文の上に示すこととなる。これは本法制定の精神に反するばかりでなく、道路整備の進捗と国民負担の公正を期する上においてははなはだ重大であるから、こういう点を直してくれ。こういうわけなんですけれども、もうすでに御裁決になった問題でございます。これは不採択じゃないかと思ひますが……。

○委員長(石川榮一君) 不採択。

八百八号、雲仙観光道路を有料道路とするの請願。

○政府委員(富樫一君) これは雲仙に新しい道路を作つて有料道路にしよという趣旨と考えますが、この問題については、現在の道路を改良した方がいいとか、あるいは新しい有料道路を作つた方がいいか、ただいま研究中でございます。

○委員長(石川榮一君) 保留。

第八百九号、道路整備費財源の確保等に関する請願。

同じですから、保留にします。

八百六十号、道路整備費の財源等に関する臨時措置法の一部を改正する法律案中一部修正に関する請願。これは八百六十号と同じでありますから、不採扱にします。

千九十二号、千葉県野田市から川間村、埼玉県庄和村を経て春日部市に至る路線を二級国道に指定する等の請願。

○政府委員(富樫凱一君) この線は東京の大環状線と言われる二級国道の一部でございますが、この一部の路線を変更することに請願されておることと考へます。これは将来国道網検討の際に考慮したいと存じます。

○委員長(石川榮一君) 採扱で異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長(石川榮一君) 採扱。

千六百六号、二級国道線中埼玉県皆野町地域内の親身橋架設に関する請願。

○政府委員(富樫凱一君) われわれといたしましては、本年度より着工することです。予算をつけておりますけれども、なお大蔵省との折衝がございまして、まだ確定したとは申し上げられませんが、

○委員長(石川榮一君) 採扱に決しました。

千四百三十八号、鹿児島県串木野市内国道の舗装工事継続に関する請願。

○政府委員(富樫凱一君) 継続施行する予定でございます。

○委員長(石川榮一君) 採扱に決しました。

千四百九十一号、放射四号路線駒沢、

瀬田間の工事中止に関する請願。

○田中一君 これは昨年の暮に、一方的に政府が東京都に向つて、この工事の着工を許可したもので、これは、

○政府委員(富樫凱一君) そういふことでございまして。

○田中一君 この問題はまあ今まで長い間の問題で、地元のあるあいう反対があるにもかかわらずやっておりますけれども、大体三十メートル道路ということで話し合ひがつけてあるにもかかわらず、十一メートルしかやらぬといふことを、やはり当局は言つておるんです。いや、やるんだと言つたところが、財政の裏づけがなければできないことなんで、結局六百万か、その程度のもので東京都が出して、あとは防衛費で、防衛分損金でこの道路を作らうといふ、一種の軍用道路なんですね、これは。そこでこれは道路局長も個人的には再三折衝があつたんでしようが、この際あえて私が請願を紹介したいといふのは、ほんとうに今まで話し合ひでやつておる部分を実行させる意図があるのかないのか。また東京都は予算上これを、三十メートル道路については第四号を放射線としての建設をするのかどうかという点を、詳しくお聞きしたかつたんです。

○政府委員(富樫凱一君) 放射四号につぎましては三十メートルで実施いたす考へてございまして、この予算の裏づけも国としてはいたしております。軍用道路というお話もございまして、が、もととも行政協定による安全保障費から費用が出されたことは事実でございますが、軍用道路として特別の設計をいたすものではございません。これは東京都の都市計画路線の一つでございまして、この現在の路線が非常に狭隘であり、交通に支障を来たしておりますので、この改良は緊急の必要があることと思ひ、われわれといたしましては、この線をすみやかに改良したいといふ考へてございまして、田中先生の言われるような問題もこれにはございまして、できるだけ地元の意見もお聞きいたしまして、この問題の円満な解決をいたしたいと考へておる次第でございます。

○田中一君 これは私も実際に現地調査をして見まして、駒沢—瀬田間というもののどのぐらゐな自動車交通量があるかといふことをお調べになつたことがあります。

○政府委員(富樫凱一君) 調査いたしております。

○田中一君 同時に、駒沢—三軒茶屋間にどのぐらゐな車が通るか、三軒茶屋と渋谷の間にどのぐらゐな車が通るかといふことをお調べになつたことがあります。

○政府委員(富樫凱一君) これは警視庁の調査がございまして。

○田中一君 そうすると、一番車が通らないところを三十メートル道路を築造して、一番車が通る、困つていふような問題のところを何も手をつけない。これはありやうがないと思ひます。

○政府委員(富樫凱一君) 御承知のように、合同委員会が決定された厚木飛行場へ通る東京都と結ぶ線の一つの費用です。ね、この予算を持つておるんです。第四号放射線というのに乗つてこの分損をやらうといふことになつたので、これはあなたよく知つておるはずで、私もよく知つておるから、そこで両方ともこの部分だけを、この

戦災を受けない人家をつぶしちゃつて、どこに出口があるんですか。どこも出口がないじゃないですか。もしほんとうにあなたが放射四号路線をねらつておるならば、まあ渋谷の駅あたり

のガード下の一番狭い所とか、あるいはそのうしろ側に、南口ですかにあるところの道路をやつておるんです、あれでも先にやつた方が正しい行き方なんです。車のあまり通らない所をなぜ

そういうふうな三十メートル道路を作るのか。またもう一つは、二十メートル道路はあるのです、玉川電車に沿つて。もう一つは、もう少し南の方にここに二十五メートル道路のようなものができております。その間になせまたここに三十メートル道路を作らな

ならぬかといふことは、かなり疑問と思ひます。ただ例の安全保障費の一億何千万とかいふ金が、これを使ひたいために放射四号線に乗つて工事をするんだ。ごまかしなんです。玉川電車に沿つていたつていいんです。あなたは、計画は玉川電車を拡張しようといふ計画だけだ。実際に短期に三十メートル道路をあの部分だけやつてしまつて、何の効果があるんです。どういふ効果があるんです。むだな金を使つちやいけません。

○政府委員(富樫凱一君) あの線の改良は現在の両側に五、六メートルのきつめて狭い道路で、交通に支障を来たしておるといふ点から、出発したのであります。田中先生の言われるやうに、どれだけの部分に交通量があるかと言われますと、これは渋谷駅前

の交通量に比べてわずかなものであることは事実でございますが、そこで十一メートルという幅員を計画したわけ

でございますが、たまたま放射四号という都市計画道路があるものでございまして、から、それに伴つて、この際三十メートルでやつておいた方が将来のためである。さしあたりはあそこだけが三十メートルになつて、三軒茶屋の所が十五メートルか二十メートルだといふことは、理屈に合わないといふことも、これは理屈でございまして、一ぺんに道路を全部を改良するわけにはいきませんので、まずやれる所は都市計画の線に合せてやるといふふうに考へたわけでございます。

○委員長(石川榮一君) これは保留にしてはどうですか、研究しようじゃないですか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○委員長(石川榮一君) 保留にします。

千六百四号、県道今津小浜線の国道編入に関する請願。

○政府委員(富樫凱一君) これは旧北陸街道かと思ひますが、これは将来国道再検討の際に考慮したいと思ひます。

○村上義一君 ああ北陸街道とは違ふのであります。つまり、これは今国有鉄道の予定線に密接に並行しておる線でありまして、で、小浜、舞鶴地方から京阪神に結ぶ一番ショートカットになる線で、福知山以東と京阪との交通路線です。

○政府委員(富樫凱一君) 小浜、舞鶴から京阪に出る線でございます。これは将来国道再検討の際に考慮したいと思ひます。

○委員長(石川榮一君) これは採扱いたします。

千六百五号、国土開発縦貫自動車道

建設法案中一部修正に関する請願。

専門員から説明してもらいます。

○専門員(武井篤君) この請願は、法案中第三条記載の別表予定路線——別表がござりますが、この予定路線を削除してもらいたい、こういうわけであります。この理由とするところは、提案の路線は山地開発にあつてのあまり、既開発地の重要交通を没却したうらみがあるというところが一点。それから第二点は、交通量が適正な交通量の想定に基かなければ、道路の効率的構造というものはきめることができない。交通量をきわめず、適正構造を想定せずして、高速自動車道路の路線を選定することはあり得ない。この提案は交通量の点において不適格となる路線を包含する懸念が多分にある、というのが第二の理由。第三の理由は、通過地点のいかんは局部的利害に直結する。ゆえに確信のない路線をあらかじめ法定すれば、将来調査の結果、その路線が大局的国民利益に反することが明らかになった場合といえども、その沿線の局部的牽制を受けて、これが是正を不可能ならしめる懸念がある。そういうことで、第三条記載の別表予定路線を削除してもらいたい、こういうことであります。

○村上義一君 請願の趣旨は一応ごももったと思ひますが、これは根本問題なんです、懸案になつておるのですが、保留にしたらどうかと思ひます。

○委員長(石川榮一君) これは今、御承知のように、本委員会が審査を始めておるんですから、今の意見は一応聞ぐといたしまして、ここで採択することかどうかと思ひますが、保留にいた

したいと思ひます。

「保留」と呼ぶ者あり

○委員長(石川榮一君) 保留に決します。

○委員長(石川榮一君) 時間があまりおくれましたが、もう少ししんぼうを願ひます。

千六百七十号、二級国道富崎福山線中串市内今町橋を永久橋に架替するの請願。

○政府委員(富樫凱一君) 永久橋にかけかえる予定でございます。

○委員長(石川榮一君) 採択いたします。

千六百八十号、鹿児島市山之口町道路舗装工事施工に関する請願。

○説明員(町田稔君) この件につきましては、はなはだ申しわけございませうが、計画局の方に連絡がなかつたものですから、まだ調べておりません。

○田中一君 これは国会があるうちに委員会でも答弁を願ひます。きょうだけ保留にします。

○委員長(石川榮一君) それじゃ、まづ採用するとして保留します。

千六百九十八号、鹿児島県串木野市内国道の舗装工事継続に関する請願。

○政府委員(富樫凱一君) 本件に関しましては、本年度も継続実施する予定でございます。

○委員長(石川榮一君) 採択することにいたします。

以上をもちまして道路関係は済みました。

次に住宅関係に移ります。第九十七号、住宅難解決に関する請願。

○説明員(鎌田隆男君) 本請願は住宅対策全般にわたる非常に大きな請願でございますが、この請願の趣旨は非常

にけっこうだと存じます。ただ本年度の予算あるいは法律の決定をいたして

おりますので、この通り政府として実施することは困難かと思ひますが、この御趣旨はけっこうだと存じております。

ただ、この中の一つ老朽住宅に対する補修費の問題、この問題も住宅の問題としては非常に大きな問題でありまして、今後いろいろ検討いたしたい、こういうふうな考へております。

○委員長(石川榮一君) 採択にしますか。

○田中一君 これは何か、そのまま全部実行しないでも、このうちの一部でも将来改正しようという意図があるならば、採択した方がいいと思ひます。

○説明員(鎌田隆男君) この建築物の用途地域の問題とからしまして、制限の規定と、今建築基準法にございます。その表で、たとえば何馬力以上のモーターのあるものをどこに作っちゃいけないとか、いろいろあります。最近モーターの騒音を防止するような設備が非常にまた進歩いたして参りました。それから化学工業も今まで想像しなかつたものもできて参りました。その害毒を大いに流しているといううなそういう状況もありますので、その問題につきましては将来よくいろいろ研究いたしたい、こういうふうな考へます。

○委員長(石川榮一君) 採択に決します。

二百七十五号、建築基準法中一部改正に関する請願。

○説明員(鎌田隆男君) 建築基準法中の用途地域内の建築制限は、最近化学工業の発達とか、あるいは害を除きますところの除害設備、そういううなものゝの進歩によりまして、たゞいまの規定に改正を加える必要があるというふうな感じを感じております。目下いろいろ検討いたしておりますが、この請願にありますが、商業地域内の豚舎、きゅうり舎、鶏舎といううなものゝの建築制限につきましては、趣旨は同様でございます。同時に考慮をいたしたい、こういうふうな考へております。

なお、この請願の第二につきましては、学校、病院等の環境を保護するために、映画館とか、あるいは製材工場のような騒音を発生するうなものゝを遠く離してくれということでございますが、これは趣旨はけっこうでございます。学校とか病院は非常に広範に都市内に点在しておりますので、こ

う騒音を発生するうなものゝの建築物の制限をしますのは、かなりの権利制限ということになりますので、慎重にこういう点を考慮いたしたいと考へております。なお、従来も騒音のあるもののそばに学校が来るといううな場合に、相当いろいろな場合がありまして、将来こういうものゝ改正を研究いたしたいと思ひます。

○委員長(石川榮一君) 保留にいたしますか。

○田中一君 これは何か、そのまま全部実行しないでも、このうちの一部でも将来改正しようという意図があるならば、採択した方がいいと思ひます。

○説明員(鎌田隆男君) この建築物の用途地域の問題とからしまして、制限の規定と、今建築基準法にございます。その表で、たとえば何馬力以上のモーターのあるものをどこに作っちゃいけないとか、いろいろあります。最近モーターの騒音を防止するような設備が非常にまた進歩いたして参りました。それから化学工業も今まで想像しなかつたものもできて参りました。その害毒を大いに流しているといううなそういう状況もありますので、その問題につきましては将来よくいろいろ研究いたしたい、こういうふうな考へます。

○委員長(石川榮一君) 採択に決します。

次に四百三十八号、静岡県浜松市田町にアーケード式防火建築許可の請願。

○説明員(鎌田隆男君) これは二十五メートルのすでに幅員がきまつております国道の一部に、その上に当るとこ

ろに建築のアーケードを作るように建築基準法の改正をしてくれといううな請願のように見受けられるのでござい

ますが、ちよつと道路法との関係もございまして、道路の上に建築物の一部を作るといふことは、いろいろ問題も多

かろうと存じますので、この点ちよつと研究いたしてみまして困難ではないか、こういうふうな考へる次第でござい

ます。ただ、道路でなくして、道路の幅がちゃんときまつてお

りまして、その余分にある公有地がありまして、その上にアーケードを作るといふ場合は、けっこうかと存じております。その道路の幅員がはつきりきまつてお

りまして、その上にアーケードを作るといふことは、ちよつと困難ではないかと存じます。

それからなお念のために、このアーケードではなくて、公共道路の上に架設的な軽金属のおおいかけるという場合は、これは許可をいたしております。この請願の意味は、たぶんこのアーケードを作るのはそういうもの

じゃなくて、上にずつと部屋もある建築物を作らしてくれ、こういう請願ではないかと存じます。

○田中一君 これは浜松の従来の区画整理問題からんで、こういう形ができるならば区画整理を賛成いたしま

しょう、こういうことなんです。そこで問題は、五メートルの歩道が両側にある、車道が十五メートルあるという

のが計画線なんです。それをどつちみち、これは国が払うのじゃないので

す。地元人間が現物でもってそれを提供するわけですから、そこで両側の五メートル分というものを公共歩道と

しないで、これを私道——私の道とする、十五メートルだけを車道にする。あと五メートル分は歩道としないで、地元民が通路として提供するという形になればできるのであります。このように進歩した考え方をあなた方が持たなければ、区画整理などという国民の負担において環境をよくするというような方法がなかなか困難なんです。これは一つの方法としてやらすんです。御承知のように、沼津のあの商店街は、あれは道路じゃない、通路です。通路でも、やっぱり人間が通っている歩道なんです。こういうこともあり得ることなんです。このようにな考え方をしなければ、もうどこにもぶつかってわけなんです。こういう交渉を、ちょうど計画局長がいまから、こういう考え方を一つ、抜本的に区画整理というものを、あるいは都市計画というものを完全に遂行するには、問題の解釈の問題なんです。同じ通路、同じ人が通る歩道なんです。道路としちゃできない。しかしながら通路です。民有地に通路の上に建てるなら、通路として国民、市民に提供するならばできるということがあり得るのです。これは土地の利用というものの、地価というの、こういう問題が経済的に非常に問題が多いのです。都市の中心部においては、このような考え方を持たなければならぬのじゃないか。これは私の私案というものをここに纏りましてきたのです。これは四年間闘争をやっている結果、こういう妥協案というものを作り出したわけなんです。で、建設大臣の竹山さんも考えようじゃないかということを言っております。これは保留でもけ

こうですが、これは計画局長、それから住宅局長、道路局長に、いずれの問題だけについて一ぺん委員会でもって御意見を伺いたいと思っております。この点、私の意見を申し上げて、保留でも何でもけこうです。

○委員長(石川榮一君) 本件は浜松市だけに済めばいいのですが、非常に広範にわたる点もあると思うので根本的な研究をすることにいたしまして、一時保留にしておきますが、御異議がありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○委員長(石川榮一君) 保留にいたします。

四百四十四号、住宅対策に対する請願……

○説明員(鎌田隆男君) 本請願も住宅政策全般にわたることでありまして、そのうちの(一)となっておりまして、(一)は公営住宅の一戸当りの建坪数を一つ小さくしないでくれということでございます。これもすでに予算で決定いたしておりますが、あの予算の範囲内においてこの趣旨をなるべく取り入れて、できるだけ坪数を小さくしないように実行したい、こういうふう

に考えております。

それから「地方負担に対する起債を別わく、長期低利の金額起債とする」というありますが、別ワクにすること、今年いろいろ私も希望いたしました。が、実行はできませんでしたが、ただ今度の起債計画に当りました。公営住宅には優先して起債額を決定する、こういうふうな自治庁の起債の方針をきめてありますので、大体こういうような御趣旨は尊重したいと思

「異議なし」と呼ぶ者あり」

○委員長(石川榮一君) 採択に決します。

次に七百六十五号、住宅施策強化に関する請願、これも同様ですか。

○説明員(鎌田隆男君) 同様です。

○委員長(石川榮一君) 採択いたします。

千八百五号、公営住宅法中一部改正等に関する請願、説明を願います。

○説明員(鎌田隆男君) 本請願は、公営住宅法の中で、市町村が公営住宅を実施する場合に、都道府県に政府の補助以外にまた補助をさすような改正をしてくれ、こういうふうになっておるのでございますが、公営住宅法の建前は、事業をやります事業主体になる地方公共団体は、都道府県も市町村も一視同仁に考えておるわけでありまして、そういうことはできないことはな

うになっております。都道府県は事業をやります市町村に対して、財政的技術的援助を与えなければならぬ、こうありま

すから、与えることができるというふうにありますから、やろうと思えばできますが、そこまでいくことは、ちょっと、先ほど申し上げました建前から、むずかしいのではないかと、こういうふうに考えております。なお研究いたしたいと思

きるようしてもらいたいという趣旨のようでございます。この三路線のうち、一路線は本年度から着工の見込みでございます。あとの二路線につきましては、後年度において考慮いたしたいと思

○委員長(石川榮一君) 採択。

千四百三十二号、鹿児島県財部町街路を都市計画街路事業実施地区に指定するの請願。

○説明員(町田稔君) 本件につきましては、財部町は都市計画法の適用を昭和十三年から受けておりますが、都市計画街路が未定でございますので、この決定を待ちまして措置をいたしたいと存じます。

○委員長(石川榮一君) 採択します。

次に、官房関係ですが、いいますか、官房関係は、千六百六十四号、建設工事の請負契約は正等に関する請願、これはお手元に差し上げてあります。試みに私が紹介しておるのを申し上げますが、第四項の「現行建設業法に最低落札制限に関する条項を挿入すること」とありますが、これはすでに議員立法で審議中でありまして、この項を保留いたしまして、あとは大体において妥当なものと思

いますので、採択に御異議ありませんか。

○委員長(石川榮一君) 御異議ないと認めまして、さように取り計らいます。

午後二時五十分休憩

午後二時十八分開会

○委員長(石川榮一君) ただいまから委員会を再開いたします。国土開発縦貫自動車道建設法案を議題に供します。

参考人の各位にごあいさつ申し上げますが、本日は非常に猛暑の中にもかかわらず、公私非常に御多用の際と存じますが、お差し繰り下さいまして、本委員会のために参考人として御出席をたまわりました。まことにありがとうございます。御了承と存じますが、ただいま国土開発縦貫自動車道建設法案が上程されておりますので、この法案の審議に当りまして、まず権威のある道路建設に関する方々の御高見を拝聴いたしまして、そして、委員会の審議の重要な参考にしたしたい、かように考えましてお願いするわけでありまして、大変暑いところ、御迷惑と存じますが、参考人の方々には率直に忌憚のない御意見を述べ下さい。さういふ切にお願い申し上げます。

まず本法案の路線の地質について高田参考人からお伺いいたし、さらに道路建設の技術の方面から平山参考人から、また本法案全般にわたる問題等につきましまして藤井、平山両氏からもお伺いしたいのであります。なお近藤参考人からはやはり本法案に対する全般の立場から一つ御意見をお伺いいたし、鈴

木参考人からは、国土総合開発の面から本法案の問題につきまして御意見を願ひたいのであります。最後に細野参考人からは、交通路を主としてこの法案に対する御所見を御発表願ひたいと思ひます。以上のような形から参りますが、もちろん皆さんの御意見を、今申し上げました、私どもが大へんあつたかましい申し出であります。主としてということをお願い申し上げますけれども、各般にわたりますので、皆様の御検討下さつております点につきまして、あらゆる面に御論及下さつて差しつかえないのでありますから、本法案の審議に対する御批判、御意見等は腹藏なく御発表を願ひたいと存じます。

まず参考人の高田昭君からお願いしたいと思います。

○参考人(高田昭君) 御指名によりまして私の意見を申し上げます。何分この法案を拝見いたしましたところ、路線がごく簡略に示されてあるだけでございまして、詳しいことがわかつておりません。私もごく簡略な点でしか申し上げられないのは残念でござい

す。日本の地質は御承知の通り非常に複雑しております。国土の面積の小さい割合に非常に複雑した地質と、さらに日本は雨量が多い関係上浸食作用を受けまして、地形上非常に複雑した状態になつておるのが日本の状態でございます。従ひまして、ここに縦貫的な道路を、しかもこの案を拝見いたしますと、山中に主として作られる計画になつておりますが、全体の形から申しますと非常にトンネルの多い道路になるのではないかと私は想像しております。

と申しますのは、高速度道路の建前といたしましてカーブの半径に制限があります。また勾配にも制限がある。もちろん道路の路幅にも注文がございます。従ひまして、トンネルといひましたも相当大きな幅を持ったトンネルが必要になつて参ります。そこでも掘れるじゃないかという構想ならば一応うなずけるのでござい

ます。また近ごろもトンネル掘さくの技術が進歩いたしまして、相当大きな断面を持ったトンネルを短期間に掘さくすることができるようになつておりますが、しかしそれも地質状態いかんによつて可能な場合、不可能な場合があるのでございまして、でありますから、ただこれを机上におきましてできるかできないかということとは簡単に申し上げられないこととござい

ます。これは先ほども申し上げましたように、地質が非常に局部的に違つております。地質がたとへ同じでありますも、風化作用によつてあるいは山くずれなどがある所などもありまして、同じ地質と申しましても、今度はその状態が違つておる所がござい

ますので、計画にありますが、これを掘さくしますとソネルが必要になります。こういうトンネルを掘るというものは、日本どこでも可能であるというものはとうてい望めないこととあります。でありますから、地質的に申しますと、路線の予定位置が決定したあかつきにおいて可能か不可能か、あるいはトンネルの大きさをどの程度にすれば適當であるかということをお願いすることがで

きるものであります。ただいまのところ、この国土開発縦貫自動車道建設法案の資料というので拝見いたしました。この路線だけにつきましては、可能なところもありましようし、あるいは不可能なところもあるのじゃないかというところしか申し上げられないのでござい

ます。何か具体的にもう少し御質問がございましたら説明させていただきます。全般的にはこんな意見でございます。

○委員長(石川榮一君) 次に、平山参考人から道路の建設技術の方面から主として御意見を発表願ひたいと思ひます。

○参考人(平山復二郎君) 道路の技術の問題でござい

ますが、道路の技術と申しましても、どういふものを作るかによるのでござい

ますが、この法案を見ますと、山の中を開発するのだという面もござい

ますが、また一方非常に高級な百二十キロも走るような道路を作つて、そしてここに書いてある文句を見ますと、

国土の普遍的開発、画期的な産業の立地振興といふことによりまして大いに開発をしていくのだ、こういう二つの面が盛られてあるようであり

ますが、この点とどうも疑問があるものでござい

ます。人の少い山の中を開発するの、そこにも参りまして、いきなり百二十キロの三億も四億もかかるようなものを作るというこ

とは、従来鉄道が経て参りました発展の条件から申しましても、どうもこの点に落ちないものでござい

ます。未開発を開発するならば、その開発に應じた適當なる道路建設があつてしかるべきではないかと思ひます。さうして、もしも山の中を開発するといふところの開

発に應ずる道路を作るならば、これは費用も、百二十キロを走るような道路を作らなくてもいき

得ることと存じますので、その点は問題はないと思ひます。その点は、百二十キロも走るような道路を作ると仮

定いたしますならば、何でわざわざたくさんトンネルを掘らなければいけな

い、また工事も非常にやつかいである所になぜかける必要があるかという点が、技術的に見ましてわからないのでござい

ます。われわれ技術者といひまして、案は今までの常識でござい

ますが、この法

案は今までの常識でござい

ますが、この法

案は今までの常識でござい

ますが、この法

国と大陸というものは地形が非常に違
うのでございまして、かつての鉄道の
いろいろな発達からごらんになりまし
ても、その点非常に違ふと思うのでご
ざいます。ことに東京、大阪のような
区間にそういう道路を作りまして、
東京、大阪間を直通する荷物というも
のはその余計なものではないという
ことが、外国の高速道路を作りまし
た例から見ても考えられるのでござ
います。そういう点から、こういう
いきなりまん中を北海道から鹿児島ま
で通るような、景気はよろしゅうござ
いますけれども、果して技術的に見ま
してどうかという点に疑問をもつので
ございます。そういう点から見まし
て、私は高速自動車交通網の調査を根
本からやりまして、そうして将来のた
めに研究していくということならば
もつともございしますが、いきなりま
ん中に縦貫高速道路を作るといふよう
にきめてしまふことには、技術的に見
まして非常に疑問だと思ふのでござ
います。そういう高速道路になりまし
と、ちょうど急行列車しか走らない鉄
道を作るようなものでありまして、も
しも今日急行だけしか走らない鉄道を
作りまして、果して山の中で作る
のがいいかどうか、こういうことを
考えるのでありまして、そういう点か
らこの国土縦貫自動車道路とい
うこの考え方にはどうも納得できない
のでございます。

この法案の各条を拝見いたしましたし
て、非常に雄大な計画であるし、交
通の新しい時代を作るといふような意
気込みの計画と私は拝見したのでござ
います。これを実行するには非常に
困難を伴わなければならない。それで
要点だけを申し上げますと、第一に
毎年々々発達しつつあるこの交通に対
してわれわれ国民は改良計画でこれ
をやっておりますが、この改良計画をば
ばんで、一つの新しいこういう自動車
道路を作るだけの余力があるか、これ
をやるためには別に考えなくちゃなら
ない。それから技術的に非常に困難で
ありますが、これは不可能なこととは
ないと思ひますが、しかし、今日われ
れが考へている土木施工機械の現在の
種類がさらに新しい考案ができ、その
キャパシティが非常にふえて、今日
われわれが想像もしないような建設機
械ができなくちゃこれを経済的にや
つてゆくことはむずかしいと思つてお
ります。道路工事は一体に技術とレジ
タンスの点を進めるのが主ですけれど
も、これは自然の地形を征服してゆ
くというような中央道路の工事を考え
ますと、現在の土木機械が飛躍的な改
良、進歩をしなくちゃ経済的にはや
つてゆけないと思つております。

さらにまたこの計画は、普通の道路
計画の国民のペブリック・ユティリ
ティーの關係からでなく、特殊な要求
すなわちある意味においてはこれは総
合開発の見地から計画されているよう
に思つております。TVAが河川を中
心として総合開発をやつたように、こ
れは道路を中心として総合開発をやる
ものと私は考へておりますが、これに
対しては非常に広い視野に立つて、また
深く掘り下げて研究しなくちゃならな
いと思ひます。その開発道路ならば、
現在各地でやつていっている奥地林道
式の二十キロ、三十キロのスピードの
道路でも開発はできますが、これはそ
のスピードを百キロ以上にしようとい
うのが非常に飛躍だと思ひます。この
百キロの自動車道路をこういう山の中
へ作るというところは、先ほど平山さん
もおつしやつたように技術的にも非常
に困難があるし、これを克服するため
には経済的の考慮とそれから施工機械
の新しい発達を促さなくちゃ経済的に
やつていけないと思ひます。それでま
た、ことに日本のような山国——山間
が多いのですから、この工事は非常
に困難だと思ひます。ドイツのアウ
トバーンや、アメリカの各地のフ
リー・ウェイ等から考えますと、日本
の方はその点においては非常に困難だ
と思ひます。

それからこの案についてもう少し私
の注意したところを申し上げますと、
この高速自動車道と一般のつり合
と申しますか、連絡と申しますか、こ
れがもう國際的の結論としては、大
都市はすべて環状式にデトアを作らな
くちゃならない。そして、これはやはり
東京とか大阪に執着しているようです
けれども、もつと大都市から離しても
いいと思つております。それからこの
大自動車道を実行するに當つて忘れが
ちなのは、たとえばアメリカではハド
ソン河でフェリーをやつていけない、
またホルランド・トンネルを作るし、
またまた交通が増加してワシントン・ブ
リッジを作るし、リンコン・ブリ
ッジを作る。常に毎年々々交通の施設を
増大していつていっているのですが、たと
え東京においても京浜国道を作るし、
新東京が必要になつてくるし、さらに
第二、第三の京浜国道が必要にならう
とするときに、こういうのをほつてお
いて中央道もしくは高速道をやつて
も、これは都市の周辺の交通量の緩和
には私に思ひます。しかし、これは
かしこく構想としては非常に雄大であ
るし、これをあらゆる角度から広い視野
に立つて研究し、また深く掘り下げて
必ず合理的な解決が達成できると
思つておりますから、調査審議の深く
方針を立てられんことを希望してや
みません。

○委員長(石川一君) 次に近藤参
考人から、道路全般に關しまして御意見
をお聞かせ願ひます。

○参考人(近藤三郎君) この法案は
田中精一さんの構想を基礎として立案
されたものであると推察されます。
私はその構想をよく了解しておるつも
りでありまして、その骨子となるもの
を要約すると次の三つになると思ひま
す。すなわち、自動車道の建設によ
つて日本の交通に刷新を加える。次に
山地の開発をはかる。次には国土の中
央部を縦走するいわゆる脊骨自動車道
路を設けて交通路の根幹とする。この
三点のほかにも田中さんはいろいろと
珍らしい着想を持っておられるよう
であります。それはいずれかと言
へば枝葉の点であらうかと思ひます。
さて第一の交通の刷新、これにはも
はや議論の余地はありません。自動車
道を建設するのは日本ではまだ早い
という意見もあるようではあります。た
とえば道路延長一キロ当りにどれだけの
人口がぶらさがつて生活をしておるか
ということを考えますならば、日本
にまさる国は世界にないのでありま
す。国土狭隘、人口稠密のゆゑに日本
の道路は交通ひんぱんでありまして、
高い効率を示すべき条理であります。
自動車道路は建設費がかさみますから
投資効率の点が大きな問題となりま
すけれども、もしも日本の自動車道が
國民的採算に合わないとするならば、諸
外国ではなおさら採算に合わないはず
であります。

第二の要点は山地開発であります。
開発の余地の存する限りやらねばなら
ぬこととあります。しかし私はしる
とでありますから、山地にどれだけの
生産力があるものやら、どれだけの
人口が山に入つてどれだけの生活水
準を保てるものやら見当がつきませ
ん。思うに、これは農林省当局に御下
命あつて、しっかりと確かめていただか
なければならぬ問題であらうかと存じま
す。

以上二つの目的を一発で解決しよう
というのがすなわち第三の国土開発
貫自動車道路の構想でございまして、
う。まさに一石二鳥の妙案であつて、多
数の方々の共鳴を得たのもつともで
あらうと存じます。しかしながら、か
りにも一石二鳥の思惑がはずれまし
て、二兎を追うて一兎をも得ないとい
う結果になつたら大へんでありまし
るが、私はその心配があると思ひます。
その理由を条項を追つて申し上げます。

その一つは道路の効用のはかり方
であります。道路は車という仲介物を通
じてのみ役に立つものであります。
従つて、その道路から一台の車が受け
る利益とその道路を通る車の数とを掛
け合わせた積でもつて道路の価値をは

かることができます。それ以外には計算の方法はございませんし、また観光道路と開発道路と果してどっちが大切であろうかなどという事に思い惑う必要もないわけでありまして。従って早い話が、交通量一万台の道路には交通量一万台の道路に比べまして十倍の金をかけてもいいというバランスが成立するのでございます。

その二は道路の交通容量であります。普通の郊外道路について申し上げますと、標準二車線の道路にしろ台の交通量は一体どのくらいかと申し上げますと、大体一日五千台程度のものがございます。しかし、それにもかなりな幅がございます。道路に金を惜しまないアメリカでも一万台の交通量を二車線の道路でまゐらしておるといふ実例もあるのでございます。二車線が一日五千台、つまり三台の交通量といふものはどこあたりかといふことを申し上げますと、東海道では戸塚から藤沢にかけての現在状況がちょうどそれでございます。ちなみに現在施行中の道路五カ年計画では、市街地は別といたしまして、その他の部分では總じてこの二車線道路の完成に目標が置かれておまして、これが日本の国道整備の現段階であります。交通量がだんだんふえるに従いまして、道路の規格は二車線から三車線へ、三車線から四車線へ、さらに中央分離式四車線へと進んで参ります。四車線ともなれば、車の追い抜きが楽になりますので、走行速度は著しく高くなります。もちろん交通量もぐんと大きくなります。とは申しながら、混合交通、交差点、勾配、曲線その他の障害がもたらすスピードの制約は免れないわけでありまして、そこで自動車専用の高速規格が要求せられるという順序に相なります。

おおよそ車には急がぬ車とはございませぬが、高速道路の建設費は、添付参考書類にもキロ当たり二億圓ないし三億圓とあるがごとく、普通の道路よりは一けた多くなっておりますので、ある限度以上の交通量がなければ投資の採算は成り立たないわけでございます。その限度いかんと申し上げますに、外国におきましては、一日の交通量が一万台の予想が立たない限り高速道路の建設は行われないうのが通例であると思ひます。英国のごとき実に三百六十万台の四輪自動車があつて、人口割合にして日本の九倍もの自動車を走らせながら、いまだ一本の高速道路も作っておらない国もあるくらいであります。もつとも英国はこの点におきまして大へんおくれた国であると私は考えております。

その三点に移ります。以上によつて道路、なかんずく自動車道路の計画に当りましては、交通量の想定が欠くべからざる要件であることを御了解下さつたことと存じます。さて本案は北は稚内から南は鹿児島までの路線を法律で定めようとしておりますが、これらの路線のうち果してどれだけの区間に高速自動車道の規格を要求するに足るだけの交通量が予想せられるのございませうか。第一次建設予定の中央自動車道につきましては、いかに交通量の調査が添付されておまして、昭和四十年年度において一日一万七百三十台と書いてございます。計算書まで整つておるくらいでありますから、お疑いにならぬかもしれませぬけれども、私には何としても信用する

れども、私には何としても信用することができないのでございます。皆様の御判断の便利にまで私は生きた資料を提供いたしたいと思ひます。資料の一つは、東海道交通量の現在の実績でございますが、東京、横浜間では旧京浜国道が一日交通量九千六百台、新京浜国道が一日交通量九千六百台、合計二万台あるのに対しては、静岡県浜名湖付近におきましてはただの七百台でございます。京浜間とはけたが二けただけ違うのでございます。この七百台のうちには東京、大阪間の長距離交通も、また近回りから起ります近距離交通量もみんな含まれておるわけでございます。同一の路線でありながらかくも大きく開きがあるとは思ひ難くないのであります。これは二つの大切なことをわれわれに教えるものであると思ひます。すなわちその一つは、およそ道路交通の重要部分といふものは近距離交通でございまして、遠距離交通の占める分量はきわめて少いということでございます。その二は浜名湖付近の沃野、それは山岳地に比べまして格段の生産力があると思ふものでございまして、この沃野から発生する交通量は案外なまでに少いということでございます。東京、神戸間の五百キロを五時間あるいは四時間ですつ飛ばす、こう申しますから、だれしもうれしくなります。けれども近距離交通の重要性を忘れて健全な交通政策は立てられないものでは決つてございませぬ。

資料の第二は、モンブラン・トンネルの予想交通量についてでございます。イタリア半島は御承知のようにアルプス山脈によつてヨーロッパ大陸からほとんど完全に遮断せられております。従来標高一千三百メートルから二千五百メートルの峠を越える道路が六本ほどございましてけれども、いずれも険峻であるばかりでなく、冬は積雪となだれのために交通が途絶いたしまつた。そこでイタリア、フランス、スイスの三国が協力事業として新たにモンブラン峠の下をトンネルで抜くということにきめまして、ただいま工事中でございまして、延長十二キロの大事業でございます。開通の際にはイタリア全土をスイス、フランスに直結し、ドイツ、ベルギーはもとより、英国からの自動車まで呼ぶことができます。影響圏の広大なることは中央山岳道路の及ぶところではないのでござい

ます。さて、慎重な調査研究の後に調べ上げられましては予想交通量は何万台であるかと申しますに、年間三十一万台、一日平均量に計算を直しますと、ただの八百五十台であります。浜名湖付近の七百台とどこいひどっこいといふところでございまして、国境に關税があるというハンディキャップはあります。観光の点におきましては日本アルプスの比ではないはずであります。そのに、わずかに八百五十台とどうしたわけでございますか。

思ふにはかたはあります。いかに重要都市を連ねる幹線路でありまして、距離が遠くなれば交通量はがた落ちに落ちるからであります。また付近一帯が平地に恵まれず山地であるために、付近から発生する交通量がきわめて貧弱であるからであると思ひます。なおこの際御注意いただきたいのは、長さ十二キロのモンブラン・トンネルはアルプス山の横腹を一本だけぶち抜くというやむにやまれぬ必要であ

るのに対して、中央山岳道にありましては、日本アルプス山脈を縦の方向に約十七個、その合計延長に約五十三キロといふものをトンネルで抜くといふのであります。東京から名古屋まで三百キロの行程のうち六分の一以上をトンネルで抜くような実例は世界中を探してもないはずでございます。

資料の三を申し上げます。おおよそ二つの都市間の道路交通量というものは、両都市間の距離の二乗に逆比例するという公式が外国の交通学者によつて提出せられております。この公式に従ひますならば、三十二キロを隔てております東京、横浜間の交通量一日二万台といふものは、かりにもし横浜が三百キロの遠方、すなわち名古屋の位置にあつたといひましたならば、交通量は百分の一、すなわち二百台に減る、こういうことを示すものでございまして、

その四点に移ります。交通量に關する私の心配が不幸にして的中したといひます。しかも法の命ずるところに従ひまして、中央山岳自動車道の建設を強行したといひます。その結果はどういうことになりましたか、一方では東海道二車線国道の両側に人家が立ち並んで動きのとれないような中であつて二十キロのスピードで歩いておる。これに対して、中央道ではその何分の一にも足りないような自動車がとぎれとぎれに二百二十キロの快速ですつ飛ばして、外側車線は交通開散のままにべんべん草が生えてへビが屋敷をしておるという姿が私の頭に浮んでくるのであります。高速自動車道は

ののに対して、中央山岳道にありましては、日本アルプス山脈を縦の方向に約十七個、その合計延長に約五十三キロといふものをトンネルで抜くといふのであります。東京から名古屋まで三百キロの行程のうち六分の一以上をトンネルで抜くような実例は世界中を探してもないはずでございます。

路線によつて達せられぬということとなりますならば、これはもつと効率の高い路線があるかどうかということの研究をする必要があると思ふのであります。そこで本案におきましては、基本調査というものが審議され、研究されることになっておりますが、その基本計画というものがすでに予定線のワクのうちにおいて計画される、こういうことが、そうなりますと思ひます。計画において重要であります経過路線の位置というものが初めから法定されることに相なるのであります。非常な効率その他順位については問題がありますこの路線というものが初めから法定されるということは、その後の研究の自由調達といふことが、あるいは公正適正を期することができないと思ふのであります。でありますから、十分科学技術的研究を尽してその後に決定せられるべき路線の経過地のごときものは、これを初めから法定しない方がよいと思ふのであります。将来の研究の結果これを決定するという自由を存していただきたいと思ふのであります。初めから研究にワクをはめないようにお願いしたのであります。

それから次に、この事業を遂行するには、一般自動車道によつて建設するというようなことが第四条かどこかに書いてあると思ひますが一般自動車道というもの現在の存在、国土計画的の存在でありますが、これはきわめて微弱なものであります。数字から言いますと、一般自動車道の総延長は百八キロにすぎないのであります。ところが、日本の道路網のうちにおいて

自動車の通れる規格のものを拾つても、少くも七万七千キロメートルくらいあると思ふのでありますから、従つて今の一般自動車道というものの存在というものは千分の一、二というようなきわめて微弱な存在であります。これを規律してあります道路運送法という法律がありますが、そういうような法律をもつて、果してこういう大きな交通政策上に重大革新を及ぼすような大問題を規律できるかということに、こういうような高速自動車道というものは、わが国の道路網の幹線中の幹線となるのであります。従つて、既存の道路網との関係、または現在の道路網にとつての影響というものは実に大きいものでありますし、また新設の高速自動車道の効率を十分發揮する上におきましても、今までの一般の道路網との関連を密接に考えなければならぬのであります。従つて、この計画は当然わが国の道路網の一環として研究し、また実施すべきものであると思ふのであります。それを現在きわめて微弱な存在であり得る一般自動車道を規律する法律をもつてこの重大問題をはかるうということ、これは妥当でないと思ふのであります。堂々と道路行政の本筋であります道路法によつてこれはやるべきものであると思ふのであります。もつとも、現行の道路法におきましては多少これを実行する上において完全でないという点があり得るならば、当然これは道路法を改正すべきものである。かような重大問題が起つたのでありますから、当然道路法もこれは改正するにやぶさかであつてはならぬと思ふのであります。

す。それから現在の特別整備の道路に關係した法律があります。これも一般自動車道の存在に比べれば、今日においてはやや大きな存在となつておりますが、しかし今度考へておりますような、高速自動車交通網というようなものに比べますと、まだ小さな存在であると思ふから、その法律によつて、どうもどうかと思ひますので、道路法の特別法をこのために制定して、そうしてこの企画実施に悔のないようにしていただきたい。この点を申し上げまして、本法における一つのねらいであります高速自動車網の研究調査ということを進捗するという意味においては賛成いたすのであります。

ただし、先ほど申し上げましたような二点、たとえば今の第三条の別表の経過地点というものをこのきいに法定して縛つてしまふというふうなことは、これは削除していただきたい。それから道路運送法によらずに道路法によつていただきたい、この二点が私の修正のおもな点であります。

○委員長(石川榮一君) 次に細野参考人から、交通論の立場から御意見を發表願ひます。

○参考人(細野日出男君) 交通論の研究をいたしまして、交通経済と交通経営、交通政策という三つの立場からこの案について意見を申し上げます。

近代交通機関は、これは国民経済の拡大発展の原動力であります。かつて過去一世紀におきましては、鉄道がその役割を果して参りました。ところが、鉄道線路はもうたいの国におきましては、ほぼ行き渡つておりまして、

その後自動車道が出て参りまして、最近では一流国家におきましては、道路の建設ということが国民経済の拡大発展の原動力の役目を果しているようであり得ます。アメリカにおきましても、年間五十億ドルの道路投資をやる、アイゼンハワーの十年計画によれば一千億ドルに達するといふような、そういう道路拡充計画といふものは、これは国民経済の推進力として非常に大きな資金の源泉になり、また経済の動きといふものを円滑化するといふことにおいて大きな効果があるわけであり得ます。また交通機関は先行性といひまして、産業開発あるいは生活改良といふような点から見まして、先だつて行わなければならないという性格を持つております。従つて、今度の法律案は画期的な長期総合開発のための国策として、まことに雄大なけつとなつて存じます。また、それが衆議院の超党派によりまして四百三十人といふような絶対多数の議員の皆さんの提案でもつて行われたということも、これもなほは感銘すべきことだと思ふのであります。しかしながら、この法律案につきましては、やはりいろいろ疑問があり、問題とすべき点が非常に多いと思ひますので、交通論の立場からその所見を申し上げます。

まず、高速自動車道の性能という点であります。これは一般の道路交通に比べますといふと、安全性が高いといふことは、これは言うまでもないこととあります。また大量輸送能力を持つておるということも、これも異論のないところとあります。また高速といふことにつきまして、これこそ高速自動車道と云う通りでありまして、経済の生命であるわけであり得ますが、一般に社会経済において高速といふことを尊ぶのは何であるかと申しますと、これは旅客交通、旅客交通においては非常に高速といふことを尊ぶわけであり得ます。ことにそれが短距離交通になればなるほど、高速といふことの効果が大きくなつてくるわけでございますが、旅客交通、観光交通におきましては、高速といふことは、ある程度コストが高つてもついていけるという問題を持つております。

しかしながら、貨物については少し話が違つてくるわけであり得ます。また旅客交通、観光交通のほかに、貨物のうちの値段の高い、いわゆる製造工業品といふような系統のものは、これは運賃負担力の高いものでありますから、高速を特に尊ぶといふこととなり得ます。それから、この法案のどこにも出ておりませんけれども、例の自衛隊の移動、国防上のモビリティ、重機械化部隊の迅速な機動性という点から申しますと、これは、高速自動車道は最も効用を發揮するといふことだと思つておるのであります。しかしながら低コストといふことにつきましては資料にはコストの低下といふことがうたつてありますが、従来の道路交通における自動車に比べれば、コストは確かに低下すると思ひます。しかしながら、総体的に、交通機関であるところの鉄道に比べて安くなるかどうかといふことは、これはすこぶる疑問であり得ます。はなはだ疑問の点が多いのであります。それは、鉄道は、日本におきましては、過去の安い時代の投下資

本でもつて経営されておりますから、資本費の負担が非常に少ないのであります。また、本来大量輸送機関といひましては、性能を持つておりますから、鉄道の運賃は非常に安い。そのうちでも特に低級貨物につきましては、国鉄貨物運賃の七級以下、あるいは二十一年級以下といふたようなところは、これは旅客運賃の値段、あるいは高級貨物の運賃の値段において非常に安いものになつております。コスト以下に安いものになつておりますだけに、鉄道貨物運賃といふのは非常に安いのであります。原料、燃料あるいは食糧といったような系統の貨物につきましては、鉄道運賃は日本におきましては格段に安いのであります。これに比べて、高速自動車道ができれば、そこを通るこれらの貨物の運賃が鉄道より安くなるというところは、これはなかなか考えられません。短距離のものは別でございませうけれども、中距離以上長距離の交通といふことになり得ます。これは、コストが安くなるというところは言へない問題ではないかと思ひます。またトラックは、安くするためには、いきおい大型化が必要になつて参ります。今の日本の自動車の大部分は、実はオート三輪、オート車、せいぜい四トン車程度といふようなところであり得ますが、こんな小型の自動車では、高速自動車道の貨物輸送の経済性は得られないわけであり得ます。アメリカにおきましては、大型のトラックは、トラレーヤ運転をやつておる、十五トン車、あるいはそれを二つつけて三十トン車といふようなトラック列車の運転によつて、初めてある程度の経済性が得られ

たような系統の貨物につきましては、鉄道運賃は日本におきましては格段に安いのであります。これに比べて、高速自動車道ができれば、そこを通るこれらの貨物の運賃が鉄道より安くなるというところは、これはなかなか考えられません。短距離のものは別でございませうけれども、中距離以上長距離の交通といふことになり得ます。これは、コストが安くなるというところは言へない問題ではないかと思ひます。またトラックは、安くするためには、いきおい大型化が必要になつて参ります。今の日本の自動車の大部分は、実はオート三輪、オート車、せいぜい四トン車程度といふようなところであり得ますが、こんな小型の自動車では、高速自動車道の貨物輸送の経済性は得られないわけであり得ます。アメリカにおきましては、大型のトラックは、トラレーヤ運転をやつておる、十五トン車、あるいはそれを二つつけて三十トン車といふようなトラック列車の運転によつて、初めてある程度の経済性が得られ

たような系統の貨物につきましては、鉄道運賃は日本におきましては格段に安いのであります。これに比べて、高速自動車道ができれば、そこを通るこれらの貨物の運賃が鉄道より安くなるというところは、これはなかなか考えられません。短距離のものは別でございませうけれども、中距離以上長距離の交通といふことになり得ます。これは、コストが安くなるというところは言へない問題ではないかと思ひます。またトラックは、安くするためには、いきおい大型化が必要になつて参ります。今の日本の自動車の大部分は、実はオート三輪、オート車、せいぜい四トン車程度といふようなところであり得ますが、こんな小型の自動車では、高速自動車道の貨物輸送の経済性は得られないわけであり得ます。アメリカにおきましては、大型のトラックは、トラレーヤ運転をやつておる、十五トン車、あるいはそれを二つつけて三十トン車といふようなトラック列車の運転によつて、初めてある程度の経済性が得られ

条件が備わっていなければならぬ人間が住みつけるところであるかどうか、人間が住めるような平地が得られるのか、水が得られるのか、その他のいろいろな生活施設といったようなものが得られるのか、そういうところけに住むに魅力のある所となり得るのであるかというような各種の条件があるわけでありまして、工業立地とか、都市造成ということについての諸条件が備わっていなければ、単に交通路ができたからといって、それはサハラ沙漠に鉄道を敷いても貨物が出てこないというのと似たような性格を持つのではないかと考えます。で高速度自動車

道の多目的性、たくさんの目的を担っておりまして、とか、旅客交通の便宜、観光をよくして国内観光あるいは外人の観光客を招致するといったようなことは、これは確かにその目的を相当達成することができると思います。また高級貨物や国防上の効用というものは確かにこの目的は達せられると思います。また、就労対策という面から見ますと、膨大な建設事業でありますから、非常に大ぜいの労働人口を収容いたします。その面におきまして確かに効用はあります。しかしながら国土開発、あるいは新産業の造成というようなことになりますというと、そのまますうなりますということ、を、安心して言い得ることはできない問題を多分に含んでおられるのでございます。

次に、高速度自動車道の建設の問題について申し上げます。これにつきましては、先ほどから路線網を今からきめてしまふことは早過ぎるという御意見がたたくさんに出ております。私もそれは全く賛成であります。今までのどの

程度に御研究になったか存じませんが、今までの拜見したところの資料では、いかにも賛成論的な資料ばかりでありまして、反論的な反対の立場からの資料は全然出ていないのであります。したがって、これは……、そこに問題があるのであります。国会でも四百三十人の多数でもって提案された通りにきまってしまうというのにも対しては、どうしても立案側において迎合的な資料だけ出すというように危険があるのではないかと思います。その点にいたしましては資料のうちマイナスの資料が何も出てないというところを私は遺憾に存するのであります。この路線網につきましては、これに問題になりますのは、やはり三千キロの幹線に対して六千五百億円の建設費である、それに対して付帯支線網が二百五十キロでその建設費が一十二億円で、このような数字を拝見しておりますが、この支線網というものができなければ、地方の開港には役に立たない。ところが支線が多くなればゲイトがふえ、交差がふえてハイスピード性を阻害するというようなことを含んでおるといふこと、それから北方積雪地帯、これは東北幹線の方の仙台以北の地帯、ここに十和田地帯は非常に深雪地帯ですから、北海道もずいぶん深雪地帯だと思ひますが、鉄道なればこそ除雪を徹底的に行ひまして、二十四時間、一年中の開通を期するものでありますけれども、道路においてはこれは非常にむづかしいと思ひます。ことに非常に幅の広い道路において除雪を幾度も運搬しなければならぬわけでありまして、大へんな経費のかかるものであります。しかもこれらの深雪地帯におきましては、幹線だけの雪をどけてもこれは意味がない、それに接続するところの支線の雪をどけなければ、これは幹線は生きてこないわけでありまして、ですから接続支線の除雪という問題を含めて考えなければならぬ。おきましては、高速自動車道というものの効用には、一年のうちの重要な時期を占める積雪地区の効用低下という点にはなほ問題があるのではないかと思ひます。

それから建設費の問題につきましては先ほどいろいろお話が出ておりますが、中央道だけでも千三百五十億くらいで、私どももそんなにかゝることを感ぜませんが、それは実は用地買収の補償、物件移転等の補償費だけでもこれが大へんな問題である。電源開発あるいは東京の地下鉄の新線建設といったような問題で一番厄介な問題は補償費の問題であります。しかも佐久間地区で何十億の補償費を払い、奥只見の五十一軒の農家の所有地、物件を買収するために八億何千万円の補償費を払った、こういうことなのであります。土地収用法の二十六年の改正以來、土地の収用というものは非常にむづかしくなりました。非常に高い補償費を払うというようになっています。と、補償と同時に換地を与えるというやうなことはいろいろ御案にあるやうでありますけれども、しかしながら補償費の問題においても非常に建設費が高くなる前歴が歴々としてあるのであります。

ります。これは土地収用法の改正といったやうな問題を考へていただかなければならない問題だと思ひますけれども、そこに建設費についてはなほ問題があると思ひます。それから高速自動車道の経営につきましては、経営体の問題につきましても、国が建設するというものでありますから、当然これは国の公共企業体のやうなものを考へるに於ておられることであらうと思ひますけれども、国以外のものにも許すということでありまして、国以外のものは何を想定しておられるのか、民営の高速自動車道会社を想定しておられるとすれば、これは世界的に長距離高速自動車道ではそういうものは存在しません。民営のものとは存在しないといふことを考へなければならぬと思ひます。かつて国以外のものとすると、あとは府県であります。府県がいろいろやらねばならぬ。線のやうに、自分の県内だけの高速自動車道を建設して、そしてそれで独立採算をやるというやうなことはちよと考へにくいことではあります。やはりこれは国がやるならば国が徹底的に国の手でやらなければならぬものではないか、ただ部分的に、初めのうち民間にやらせてあとで買収するといふ案も考へられるかも知れませんが、買収のときには必ず買収費の問題で問題が起します。やはりこういう大々的の自動車道を考へてやるには、国が全面的に責任を負つてやらねばならぬことが必要ではないかと思ひます。

それから営業費はどうなるかといふことであります。ゲートの数がふえますと、ゲート・キーパーの給料だけでも、これは大へんなものになってきます。インター・セクションにはことごとく、四カ所ゲートを置くということになりますから、これは二十四時間サービスということになります。このインター・セクションの数がふえればふえるほど、大ぜいの従業員を雇わなければならぬ。東海道の戸塚辺であります。昼だけ有料でありまして、夜は番人がいないから、昼間はあまり通らないで、夜だけ盛んに通るといふ現象が出ておるくらいであります。二十四時間ゲート・キーパーを置かなければならぬ。独立採算の自動車道の運営はできないだらうと思ひるのであります。

それからトンネルがたゞさんあります。長いトンネルはすべて換気装置、排気装置が必要である。これは大へんな費用であります。ニューヨークのハドソン・トンネルなどの換気装置の経費は実に莫大なものであります。これをやはり経費の中に非常にたくさんに入っております。それから除雪費が高つくという問題、それから次に使用料を払つてくれるところの利用車の数の問題であります。これは先ほど詳しくお話がございました、一千万台の自動車を通るといふたやうな統計が出ておるやうであります。これを私どもは、これはいつのことかといふことを私もやはり非常な疑問を感ずるのであります。日本の自動車の総数は百万台をこえておると申しますけれども、大部分は軽自動車でありまして、軽自動車はこの高速自動車道を走るといふやうな積載力がありません、またお客も乗れませんからして、そんなところには参らないわけでありまして、どうしてもこ

れは相当の大型車を使うということになります。ことにアメリカにおきまして高速自動車道が独立採算的にペイしておるやうなことは、個人乗用車が圧倒的に多いということが、これが根幹であります。営業用車というものは、数の多い個人乗用車の負担に於いて走つておるといふことが、これは大部分の場合であります。ところが日本におきましては、個人乗用車がどれくらいあるか、東京都のこの間の陸運局の協議会におきまして得ました資料によりますと、三万台ほどの個人乗用車があるといふこと、三万台ほどの個人乗用車があるといふことは、純粋の個人用の自動車といふものは三千台しかない、おそらく芸能人くらいしか持つていない、こういうやうな現況であります。公用自動車や官庁の自動車で走り回る、こういうことが多く、しかしながら自分の自動車で自分で走るといふのは非常に少いのであります。この点ではアメリカの有料自動車道の独立採算制というやうな点と非常に性格が違ふといふ点は考へてみなければならぬ。数が多いやうに出ておるけれども、その利用者の中味は何であるか、どういふ階級が利用するのか、個人自動車につきましては、少くとも庶民には縁なき衆生だ、縁なきだといふやうな感じが深い。庶民が自分で自動車を持つたやうなことは、日本におきましては、運輸省の中には、そのうち国民経済の発展によつてなんといふ、自然に発展していくやうなことが書いてありますけれども、なかなかそんなものはいく見通しが立つとは思ひません。

も、これは大へんなものになってきます。インター・セクションにはことごとく、四カ所ゲートを置くということになりますから、これは二十四時間サービスということになります。このインター・セクションの数がふえればふえるほど、大ぜいの従業員を雇わなければならぬ。東海道の戸塚辺であります。昼だけ有料でありまして、夜は番人がいないから、昼間はあまり通らないで、夜だけ盛んに通るといふ現象が出ておるくらいであります。二十四時間ゲート・キーパーを置かなければならぬ。独立採算の自動車道の運営はできないだらうと思ひるのであります。

それからトンネルがたゞさんあります。長いトンネルはすべて換気装置、排気装置が必要である。これは大へんな費用であります。ニューヨークのハドソン・トンネルなどの換気装置の経費は実に莫大なものであります。これをやはり経費の中に非常にたくさんに入っております。それから除雪費が高つくという問題、それから次に使用料を払つてくれるところの利用車の数の問題であります。これは先ほど詳しくお話がございました、一千万台の自動車を通るといふたやうな統計が出ておるやうであります。これを私どもは、これはいつのことかといふことを私もやはり非常な疑問を感ずるのであります。日本の自動車の総数は百万台をこえておると申しますけれども、大部分は軽自動車でありまして、軽自動車はこの高速自動車道を走るといふやうな積載力がありません、またお客も乗れませんからして、そんなところには参らないわけでありまして、どうしてもこ

でありまして、個人乗用車は国民の富の程度に比例する。富の程度がよほど格段に高くなれば、個人乗用車はふえない。従つて高速自動車道を本來通るべき負担者の圧倒的な部分を占めるはずの利用者の数が非常に少い。公用車、社用車が大半を振つて通るのが落ちだという危険がないかというのを考えます。もしこれが非常に大きな利用者の数と層を得るということになりまして、これは直ちに七番の総合交通政策の問題として、国有鉄道に甚大な影響を及ぼすという問題になつて参ります。

次に、六番の総合国民資金計画の立場から言いますと、貧乏な日本におきまして、少い国民資金を集中的に配分しなければならぬ、これは至上命題だと思ふのでありますが、その立場からみて、この道路の建設の準備というものはどうであるか。これは私として何とも申し上げられないのであります。この点こそ最も御研究になつていただかなければならぬ点だと思ふのであります。たとえば交通関係だけに限定して、実はこの案では電源開発が終るから、電源開発に就いてその金を使うというようなお考え方があるようでありますけれども、交通系統だけに就いていいますと、実は国有鉄道の北方幹線というものは極端に行き詰つております。明治二十年來の単線のままであります。東北本線も単線のままであります。羽越線にしましても北陸線にしましても、これは非常に行き詰つております。国鉄はこの拡充のために資金がなくて非常に苦しんでおります。そのために国民経済上の輸送の不振という問題が、特に北海道との連絡

におきましてはなほだしい問題が起つておるのであります。そういう国有鉄道の北方幹線の増強というやうな問題、あるいは電化の問題、これも資金が足らなくて、ちぎれちぎれのみみず式な電化しかできておらないのであります。この問題、ことに最近の首都交通の行き詰まりの状況からみて、これは言語に絶するものでありまして、首都交通難の打開、これには莫大な資金が要ります。国鉄資金だけでも八百億円程度の経費を計上しておるやうであります。先日来東京市政調査会主催の大都市交通研究会におきまして、交通学者、公益事業学者が集つて研究を進めておつたのでありますけれども、少くとも地下鉄の系統、高速度系統が国鉄以外の面におきまして七、八百億円以上の建造費が必要であります。そのほかに高速自動車道というものを設けますと、この金額が莫大なものになつてくるわけでありまして。そういう首都交通、全国の旅客交通量のほとんど四割を首都交通圏において運んでおるのであります。そういう交通圏の行き詰まりという問題に就いては、国家は政治の面で何も御配慮がない。こういうものと比べてどちらが先かという問題は、やはりたとへば限りある資金ならば、国会においてこそ考へていただかなければならぬ、こう考へる次第でございます。

次に総合交通政策の立場から申し上げますと、鉄道と自動車との競争調整の問題は世界的な難問であります。どこでもまだ解決は一つもついていないというむずかしい問題であります。これは結局自動車とから出てきて、鉄道があるというのを前提として自

動車というものは存在しておる。そうしていわゆる運輸量のすみずみに當るところだけを自動車に譲渡。自動車は機動性に、弾力性に富んだ有利な立場にある。鉄道というものはその点弾力性が無い。投下資本の重圧に陥るといふやうな点から、苦しい目にあつております。世界的に鉄道というものは夕陽産業、斜陽産業に陥つてつある。そのことが結局鉄道のサービスの低下をきたしつある。そのことは国民経済社会のために果して妥当であるかどうかという問題であります。これはさうではなく、自動車が増盛になりまして、鉄道は所によつては自動車に置きかえるという所は出て参りました。けれども、大部分においては鉄道をやるわけにはいかない。またサービスを低下せざるわけにもいかない。それからその鉄道と自動車の両立するやうな政策いかんということが、これが実に総合交通政策の一番の難問であります。日本のような貧乏国においては、交通面について二重投資ということは非常に問題である。個々の競争をできるだけ回避するといふことが必要である。世界の総合交通政策のやり方といたしましては、大体三通りあるのやうであります。公正競争の立場に立つてやらせるといふことであります。同じ立場に立つて競争させるといふことであります。アメリカがその政策をとつておりますが、うまくいっておりません。道路においてはアメリカは政府が非常に補助しております。飛行機についても補助しております。鉄道に対しては補助しないでおいて、公正競争といふことは事実存在しないのであります。それからヨーロッパ流に、強権をもつ

てこれを統制する。両方に命令を出して調整をさせるというやり方、それから最後に経営者を一つにしてしまふ、総合経営をやる。これはイギリスの労働党が四十七年の運輸法によりまして断行しました。運輸の国有であります。これは鉄道と自動車の問題が根幹でありまして、鉄道と自動車を一本の形でもつて経営すれば、この調整問題は解決がつくといふところから、四十マイル以上の長距離自動車というものを国有にするといふことを断行したわけでありまして、相当成績をあげておつたと思ひますけれども、やはり資本主義政策あるいは保守政策をとります保守党が天下を取りましてから、これをひっくり返しまして、また民営に戻すといふことで今やつておるのであります。また労働党が天下を取れば国営にしてしまふぞといふやうなことを言つておるのであります。イギリスの交通政策におけるところの総合経営といふものは、ある程度成功したやうに私は聞いたのでありますけれども、保守党はそれは見ていなかった。ここにつまり世界的な三つのやり方があります。どれが今決定的なことかといふことは聞いていないのであります。日本におきまして、国有鉄道は比較的世界の鉄道に比べて国内独占の地位が高いのであります。本来いふ成績をあげております。運賃のレベルが不当に低いために経営困難の様相を呈しておりますけれども、利用効率がよいという点から見れば世界一の状態であります。これが幹線道路というやうなものでございまして、そちらがベイスするやうな状態になつた場合には、相当大きな交通量の転移がある。そういう転移があり

ますというところ、大量輸送機関としての鉄道としては、これはやつていけなくなる。サービスが落ちる。それを落さないためには、運賃の値上げを必要とするやうな問題も起つて参ります。国会におかれましては、この法案につきましては、どこにいても国鉄の問題については何にもタッチしておられないやうであります。こういう法律を通される場合には、やはり国鉄のこうむる影響に対する政策を少くも考へておきになるというところが、総合交通政策の立場から必要だと思ふのであります。

結論をいたしまして、この法律案は四百三十人の議員の共同提案といふことで、通過疑いなしという感覚を一般に与えておるやうであります。そのためでありましょうか、実はおれはほんとうは反対なのだけれども、賛成しておかないとパスに乗りおくれる(笑)といふやうな考へ方がどうもあるやうに実はちよいちよい聞くのであります。この点は一つお考へいただきまして、とかく日本の官庁は、官庁のことを申し上げてはなんですが、非常に対立的な意識が強く、セクショナリズムであります。総合行政といふものに一番欠けておると思ふのであります。国会こそがこの総合調整をなさるところだと信じますので、これらの国土開発縦貫自動車道建設法案につきましては、国会が太所高所に立つて交通政策の一環としてありますが、そういう交通政策の総合といふことを国会において十分にお考へいただくことを望んでやまない次第であります。

この法律案そのものにつきまして

は、私はやはり路線の決定を今からしておくとすることは将来困るのではな
いか。それからあまりにげた行政機
関に預け過ぎである。内閣総理大臣が
やれ、あるいは審議院がやれというよ
うなことが多過ぎると思ひますので、
もつとこの問題は国会自身が責任を
とりになって、お調べになるというこ
とが必要ではないかということを感じ
るのであります。

長々と失礼いたしました。

○委員長(石川一君) 次に、財団法人
日本財政経済研究所会長の青木一男
君に、参考人として財政経済の
面から本問題の御研究をいたされた点
を御発表願ひたいと思ひます。

○参考人(青木一男君) 私はたゞいま
委員長から命ぜられた通り、財政経済
の方面からこの問題を検討しました私
の結論を申し上げます。

私はこの計画はわが国の現状から見
て非常に画期的な意義のある計画
であるということをまず申し上げてお
きます。

私はたゞいま議員でございますが、
議員になる前から実はこの問題には深
い関心を持っておつて、相当研究もい
たしておりました。わが国の今日の現
状は、敗戦の結果領土が非常に狭くな
り、勢力圏も少くなつて、これに反し
て人口だけが急激に増加しておるので
ございまして、この資源と人口とのア
ンバランスということが、日本のすべ
ての困難なる問題の根幹でございま
す。この問題の解決をはかることが、
わが国の政治として一番大事な出発点
であり、また結論でなくちやならない
のでございまして、人口の調節というこ
とはこれはまあ別な見地から論ぜられ

ますが、とりあえずこの不足資源をど
うして補うかということが焦眉の急務
でありまして、それには私は国土の開
発と輸出貿易の振興をいかに策
はないと思ひます。どうしてもあら
ゆる国内に残されておる資源を完全
に開発するというに全力を注ぎ、し
かしそれでもなかなかこの貧弱なる国
土で、この増加人口を収容し得る、ま
たこれらに衣食の道を与えるというこ
とは、これは不可能でございまして、
足らざるところはどうしても原料
を外国から買つてきて、輸出貿易に
よつて稼ぎ出すという以外に、私はわ
が民族の生きる道はないと思ひもので
ございまして。

この第一の手段の国土の開発でござ
いまして、今日まで農業に最も重点を
置いていろいろな政策が行われており
ます。また最近では電源開発が重点的
に取り上げられておるわけでございま
すが、私はあとに続く計画としては、
こういう案がほとんど唯一のものでは
ないかというふうに考えるものでござ
います。現状のままならば、だんだん
ギリギリになるでございまして、どう
してもこれは思ひ切つて、われわれの
経済において、少くともわれわれの狭
き領土を百パーセントに活用するとい
うことに工夫をすべきではないかと思
うのでございまして。わが国は山が多
く、とにかく耕地というものは二割く
くらいしかないでございまして。この残
されたところの山を中心とする国土
というものを、ほんとうに活用する
ということが、われわれの責任である
と思ひます。しかしさういふ
ふうに入人口が海岸あるいは平地に集
中して、山間部に住まないといふこと

は、これはいろいろの気候その他の原
因もありますが、交通関係といふこと
が大きな原因であることはこれは疑
いありません。こういう意味におきま
して、この日本の国の脊骨ともいへ
る山間地帯を縦貫自動車道路によつて
貫通して、さうしてここに新しい産業
の立地計画を立てる、できれば農地も
作る、あるいは牧畜の基礎も立てる、
あるいは工業も今みたいに都市部に集
中せずにはかへも作らせる、人口も都市
集約の傾向を避ける、さういふような
関係から考えまして、どうしても交通
機関といふことが私は先に立つもので
あることを信ずるものでございまして。
今までは自然に人口が増加し、それに
応ずるために交通機関を整備したので
ございまして、私は今申し上げたよう
な日本の現状から見れば、まず交通機
関によつて国の運命を開拓することを
考えるべきであると思ひます。

その点においてはヒットラーがあ
のアウトバーンを作つた功績に驚倒す
るものでございまして。今日戦後の西
ドイツの経済復興について、あのアウト
バーンがいかに貢献したかといふこと
は、これは事実の示すところであるの
でございまして。
もちろんこの高速道路は単に今申し
上げたような国土開発、新しき産業立
地を考へるということ以外において、
今までの状態においても、すでに産業
の発展、人口の増加によつてだんだん
交通が行き詰まつてきておる。ことに
京浜あるいは中京、京阪神といふよう
な地域を結ぶ交通関係が行き詰まつて
きておる、何か打開策を考えなくちや
いかぬといふことも事実でありまして、
この新計画がその要請に應じておるこ

とであるといふことも疑ひないもので
ありまして、私はこの両方の目的をこ
の一つで達するといふことが、実はこ
のねらいであると思ひます。さうい
ます。先ほど参考人の方が、いろいろと
考えると、かえつてあふはちとず
じやないかとおっしゃつたようであり
ますが、私は国家の計画としては、む
しろさういふふうに総合的に考えるこ
とが正しいものではないか、さういふ
ふうに信ずるものでございまして。
先ほどこの計画を見るとき、い
いことばかりでマイナスの方面が全然
この参考資料にないといふお話がござ
いました。それで私はそのいわけのマ
イナスの方面と見るべき点について私
の所見を述べてみたい。私はこの計画
のもつマイナス方面としていへば、
二つあると思ひます。

その一つは、資金計画でございま
す。これには莫大な金がかかる、一体
そんな金ができるかどうか、またさう
いふことをして、ほかの仕事をはうつ
ておいていかどうか。この点が一番大
きな問題であらうと思ひます。それから第
二は、こんな道を作れば、せつかく今
までの耕地などをつぶすじやないかと
いふような点があると思ひます。ま
あ第二の耕地とかあるは都市とか、
さういふようなものを犠牲にするとい
ふ点では、これは確かに一つのマイナ
ス面でございまして。しかしさういふ
うな点から考へるといふと、今まで大
都市あるいは肥沃なる農地が繞いてお
るところの平地、海岸線を通らずに、
あの無人の野を行くがごとき山間部を
通るといふことは、そのマイナス面を
最も少くするゆゑんであり、ことに一
部には先ほど申した通り農地にいたし

ましても、その他の工場地帯にして
も、新しいプラスになる面が出てくる
のでございまして、さういふ意味に
おいて計画の骨子といふものは大体に
おいてマイナス面を最も少くする案で
ある、さういふふうに結論してよろ
しゅうございまして。

それからまた一番大きな問題は、財
政計画の問題であると思ひます。で
ございまして。これが第一期の中央道路だけで
千三百五十億、これが一通り完成がで
きて、全部で、まあ六千何百億を予定
されておる。この計算は大まかな面
でございまして。さてこれが日本の財
政計画にうまはめ込んでいくことが
できるかどうかといふ問題でございま
すが、私は具体的に言えば、今後毎年
毎年の財政計画と見合つて実情に即し
た解決をはかつていくほかにないこと
はこれは当然でございまして。これはその
他の一般計画と同様でございまして。た
だ概論としてまあ二十年間に六千何
百億、当初五十年計画で千五百億弱、
この程度の計画が日本の財政力から見
て非常にむずかしい注文であるかどう
かといふことをまず概論として考へ
る必要があると思ひます。でございま
すが、私はこれは可能である。そんなに
むずかしい注文ではないといふ考へを
持つております。第一期、五十年計画
の千三百五十億について見ましても、
電源開発の五十年計画によりまして、
ば、あの電源開発会社だけの五十年の
計画金額は千八百億こえておるので
ございまして。この中央道の計画よりも
さらにはるかに大きいのでございまして。
また三十年度の予算によりましてとい
うと、政府の財政投資額の総額とい
うものは、地方債関係までも入れば、

三千億をこえておる計画なんです。さらに今度の国会で政府が発表した総合開発の資金計画によりますと、今後昭和四十年までにこの財政投融資によって国土開発方面に費される金額は、総計七兆二千億、年額にして五千何百億円というものが予定されておるのであります。いわゆる日本の全体の資金計画のボリュームから考えてみまして、私は年額二百何十億か三百億という数字はそう驚くに足りないものと思うのでございまして、問題は国としてどこにその政策の重点を置くかというところのこれは判断の問題に帰するのでございまして。もちろん今まで資金は需要が多くて供給が足りないというのが実情でございましょう。しかしながら私は今までの資金の使い方に見て、私はもっと考え直していいんじゃないか。また一時は希望によって出しても効果というものはほとんど消えてしまつて何をやったかわからないような方面に流れていっておる金も少くないと思ふものでございまして。この高速自動車道路の計画は今申し上げました通り国家百年の計、日本の行き詰つた国民経済の根幹を打開する道でございまして、そういう意味から言へば私は相当優先順位をこれに与えて、この計画を遂行する価値のものであるということをご信ずるものでございまして。ことにこれから産業を開発して国の生産力も国民の貯蓄もふえるでございましょう。そういう場合に最も優先的にこういうような積極方面に、長くわれわれの子孫が恩恵を浴するようないく事業に力を入れることは、やはり順序として正しいのではないかと考へるものでございまして。

世間にはこの金額が非常に大きいというので、何か外資でも入れなければ、とうてい日本の国力ではできないというようなことを考へておる人もあるようではございまして、その点について私はそうではないという意見を持っております。これは当然われわれの貯蓄によつて継続すべきであると考えます。またこの事業遂行には、相当多くの失業者を集中的にここに集中利用すべきでございまして、そういうような失業対策というふうな意味で使う經費は、これは貯蓄よりもあるいは国費で注ぎ込むのが理論上正しいのでございまして、そういう意味において国の經費、あるいは貯蓄によつて作るべきであり、また作ることができるといふ結論でございまして。その外資の導入の問題は、戦後わが国におきましても、日本の再建にはどうしても外資がなければできないというふうな考えが一時多かったものでございまして。当時から私は非常にその点に疑義を持っております。一昨年の初め、私はまだ議員になる前でございますが、そういうような外資導入論が非常に世論となつておつたときに、どうもその考え方が少しおかしい、學問的に考へてもおかしいということを感じまして、大蔵省の財務協会、すなわち大蔵省の別働隊のような外郭団体である財務協会の機関雑誌の財政という雑誌に、私は外資導入論の再検討という論文を発表しております。そのときからすでにその考えは持つておつて、今でもその考えは変わっておりません。それでそのあらましを申し上げますと、外資導入と申しましても、パテントとか技術の導入に伴つて資金の外資の入るもの、これは別な

関係で論外でございまして。それから物資が入つてその代金を延べ払いにするというふうな意味の外資、これも別問題でございまして、これはものが入る方がいいか悪いかできる問題でございまして。たとえば余剰農産物の購入に伴う外資の問題のごときは、その適例でございまして。また日本の国に、日本の事業に参加したいというので、外国から投資をするという場合もこれも別問題でございまして。これは向うの方から希望するわけでございまして、この場合は、その投資は主として円の投資でございまして、いわゆる外資でほんとうはならないわけでございまして。そういうふうな別の意味を持つておるものは別として、ここには資金を調達する、金を借りるということだけの目的のこの外資の問題について限つて研究してみたいのでございまして、私は當時この電源開発の資金を具体的に考へて、この論文を作つたのでございまして。外資という問題は、本来為替関係、国際収支の関係を通して始めて意義があるのでございまして。日本の過去の歴史をとつてみましても、日露戦争のときの外債というものは、あれは軍艦や兵器を買うために外資が要る、為替資金が要るというので、外資でなければ目的を達しないようなあれは借款でございまして。それから関東震災後の復興外債も同様で、復興資材を買うために一時に外貨資金が要るというので、あれは外債を募集したのでございまして。ただ少し立場の違ふのは、日本の電力外債でございまして。これは直接には電力会社が社債の条件として、国内では低利長期の社債が発行できないというので、外債を発行したものでござい

ざいまして、同時にしかし政府の外貨政策から見ても、外貨の獲得が一時必要であるというこの国の要請と一致した場合に、あの外債を許可しておるのでございまして。さて今日日本の外貨状況はどうかと申しますと、ただいまでは約十二億ドルの外貨があるわけでありまして。この外貨が足りないからして、外債を起すという必要はございせん。あるいは国際収支の状況が急変すれば、外貨が足りなくなるといふおそれもないというわけではございせんが、しかしそういうような場合の対策として外債を起すということはこれは非常に不健全なことである。国際収支の逆調を借金で埋め合せるということは、これは非常に不健全なことです。ちょうど個人の経済でいへば、自分の収入よりもよけいな消費をするために借金を重ねると同じこととございまして、これはとらざるどころでございまして。どうしても国際収支は經常的の貿易その他によつてバランスをとるが原則でございまして、その場合の借款というものは意味をなさないのでございまして。また外国から見ましてもそんな不健全な国際収支の国に金を思い切つて貸す国はないはずでございまして。こういうふうなふうに考へると、一体この道路計画、今度の自動車道路の建設に一体外資が要るか申しますと、大体要らないのでございまして。この千三百五十億なり、あるいは二十か年で六千五百億の計画を見ましても、まあ大体三割は労賃として国内で円で払えば済む問題であります。物資としては主として鉄が百二十四万トン木材四万トン、セメントが六百万トンと予定されておりますが、その中で外国物

資に關係するものは鉄だけであります。鉄は百二十万トンとして年額六万トン、これは鉱石でもって来る場合は三万トンで済むわけでありまして。そういう意味から外資の必要はないと言わなくてはなりません。それでかつての電力会社のような社債の条件等の問題でそれでは国内ではできない、外債でなければいけないという問題があるかというところ、そういうことはないのでございまして。もちろん現在でも国内の金融市場でこの中央道の必要資金を信用で調達することは、これは不可能でございまして、ほとんど。しかし同家資金というものが今日あつたふうな国策のために莫大に投下されておるのでございまして、期限にしても、金利にしても、この国会の意思によつてどうでもなる問題でございまして。そういう点から申しましても外債の必要はないのでございまして。それから国内の通貨政策の見地からどうか。よく昔から外債を起せば国内が景気がよくなるという印象を持つてゐるが、これはある一面から見れば真理でございまして。それはどういふことかと申しますと、外債を起せば直接には国内のインフレーションの原因になるからでございまして。国家資金または国民の貯蓄によつてこういう事業資金を調達する場合には、財政が均衡財政である限り、これがインフレーションになることはございません。ただそういう場合に財政が赤字財政である、あるいは国家機関からして融資をさせる場合に、その財源を日本銀行の貸し出しに求むというふうな特殊の場合になれば、国内資金で調達し

た場合も通貨増発というインフレーションの原因になるのでございます。そうでない限り健全財政下において、また国民の貯蓄でまかなう限りにおいては、決してインフレーションにはなりません。しかるにこの外債を発行した場合には一応全部がインフレーションとして現われるのでございます。なぜかと申しますれば、たとえばこの事業をする公団なり、あるいは公社なり、あるいは会社などがどうしてそれでは円資金を作るかといえ、その募集した外貨を国なり日本銀行あるいは為替銀行に売ってそのかわりを円として受け取って、それを物資購入あるいは賃金として放出するからでございます。それだけつまり無条件にインフレーションの原因に一応なる。ただその場合に普通の赤字公債等の場合のインフレーションとどこが違うかといえ、その円資金を裏付けとして外国に外貨があるという事なんです。これは全く違うのです、實質的に。しかしこれを国内の通貨政策の上にこれを反映させるにはこの外貨を利用して国内に物資を輸入して国民からして金を巻き上げる、今度はあべこべに。前に一度ばらまいた金を取り上げるという政策をとらない限りは、インフレーションになるのでございます。ところが日本の今の現状においてその外貨資金を利用して物資を輸入することが適当かどうかというのを考える、これは非常に考へものなんです。物資と申しましては一体何を意味するか、食糧にいたしましても、御承知の通りこの間のまあああいふうな寛大な条件で食糧を入れるだけでも、あれだけの問題になる。それからわれわれの着る着物の原料

料を入れようといつても、今はあり余るほどある。たとえば鉄のごときものを考へても今はもう国内で消化し切れずに輸出しなければきき切れないという現状です。これ以上何を入れないか、私は無条件に輸入を許しているのは輸出原料である。これは輸出原料は無条件に入れているが、しかし輸出がふえるというのを前提とするわけですから、これはなかなかその点からネツクがあつて、これ以上やみこにふやしても仕方がない。また輸出に使えば、今申した通り通貨吸収の目的は一部非常に少なくなつてしまふ。それから端的に言えば通貨政策からして、インフレーションを避けようとするれば、国民の消費物資を思い切つてやるよりほかはない。いわゆる今の日本の経済機構ではないのでございまして、そういう意味から考へましても、こういう外債を発行するという事は、通貨政策上非常なこれは難問題を残す。いわんやこれは借りた金ですから利息も上げなければいかん、将来は元金も返さなくちゃいかん、将来国際収支の非常な大きなマイナスの要因であると存するのでございまして、これは輕にむろん考へるべきではない。そういうことを政府でも先ほど申した通り、一部は國費によつて、一部は國家財政資金によつて、われわれの働きの実績によつてこの事実を將來われわれの子孫のために残すというのがわれわれの責任であり、そしてその金額は先ほど申した通り、われわれ国会人が政策の重点をどこに置くかということによつてきめられる問題であり、決して過当なる金額ではないということを私は確信するものでございまして。

当初申し上げました通り、日本の現狀を打開するためには、このくらいの思い切つた政策を始めるなければ日本の国は行き詰まるのでございまして、多少の欠点はございまいし、また研究不十分な点もございまいし、またそれをだんだんに合理化し、またその実現の程度もそれはそのときの国力、いろいろな情勢からあんなばいしていけばいいのでございまして、方針としてはこれは衆議院であつたの熱意をもつてやられた法案でございまして、ぜひ当院においても委員会の御賛成を私は強く希望するものでございまして。

○委員長(石川榮一君) 一応参考人の方々の御所見を伺つたんであります。この際各参考人に対しまして、その参考人の方を一応御指名を願ひまして質疑のおありの方は御質疑を願ひたいと思ひます。

○赤木正雄君 私青木さんに聞きたいと思ひます。これは少し問題がはづれるかも知れませんが、この事業についてとにかく莫大な金がある。六千五百億という金が必要と思ひます。そこで、ちよつとポイントがはづれているかも知れませんが、過去九カ年間のわが國の水害の状況を見ますと、行方不明あるいは負傷あるいは死者、この数が十万人あまり、そしてこの公共事業費の損失が二兆三千億なんです。こういうふうな莫大な損害を受けておるわが國の情勢に対して、どうしても治山治水の根本をやらなければいかんというので、昭和二十八年以来根本調査をいたして、一兆八千億という金を要する、こうなつております。私はこの國

土開発縦貫自動車道路建設も必要でありまして、日本の國がこういうふうな困つた状態にある場合に、この治山治水、それを完壁してあるいは現在の道路も保護する。また多くの人命を助けるということを先にやるべきものか、あるいはこういう道路を先にやるべきものか。日本の財政の観点からどちらを國民は最初にやるべきものかと考へるか。これを資金面に最も堪能なる青木さんから承りたい。

○参考人(青木一男君) 治山治水の事業の國策としてやはり根本幹の計画であることは、私は全然同感でございまして。少しも異存ございせん。経済企画庁の發表した総合開発の構想によりまして治山、河川、砂防、海岸、林道、造林その他に相当巨額の計画がございまして、この中央の計画を實現するからといつて、それを今のお話しの治山治水の經費から差し引いて使おうということには結論はならないのでありまして、私は先ほど申した通り國策の運び方をどこにおくか、あるいは今までの計画を多少変へる必要が起きるかも知れせん。しかしその場合も今のお話しのようにならば、手をいれるかどうかということはそのときの問題でございまして、私はやはり治山治水というものが根本幹であるとは信じております。それでこの計画もある意味から言へば、治山治水の計画に貢献するのじゃないか。たとえば山奥を通れば割合にダム、建設等が容易になりますし、それから山地で事業をする場合にも交通関係が容易になるからして、やはり治山治水の根本計画をするにこれは貢献するんじゃないかとすら考へております。しかしそ

れは別といたしましてこの金が別に浮いたものではございせんから、今後實現する場合には財政資金がどれだけふえ、國家資金がどれだけふえるというのをあんなばいして、その中の重点の置き方をきめる場合にやはりおきるべき問題でございまして、単にお話しのような治山治水の經費との輕重ということだけではきめることはできない。私は治山治水も大事であります、この仕事もやらなくちゃいけない、こういうふうな考へております。

○赤木正雄君 治山治水とこの事業の輕重、優先問題であります、治山治水計画を一兆八千億という案を立てていながら一向それは緒についていない。しかも一方においては毎年々々膨大な耕地を流している。また莫大な人畜の死傷を出している。それを見ながらそれに政府が國の財政が貧弱の観点から十分の金を投じていない。この日本の經濟において今おっしゃつた、今ここに問題が出てくる開發道路を作つてそれに金を幾分でも投すべきか、あるいはいかに多少でも金が余るならば、まずもつて多くの人命を救う、こういう重点にやるべきじゃないか、こういうのであります。

○参考人(青木一男君) 私は人命を救うという見地から考へますれば、直接の水害の被害はお話しの通りでございしますが、私はこの増加人口を大きく救うには、こういう積極政策でなければならぬ。このまゝいっても今みたいな根本の心配はない、人口がふえてしまつて職を得られない人が少い、あるいは生活物資が不足するというような差し迫つた根本問題がないならば、私はこういうような計画をする必要も差し

当りはないと思うのでございますが、先ほど申し通りほんとうにこれは何百万の人口の問題でございまして、それを食べさせていくという行き方をとる場合には、こういう積極政策に手を付けていかなければ、とうてい解決の道はない。こういう見地から実は考へておるのでございまして、直接先ほどお話しのような水害等によりさしあたりのこの救済と輕重を比較して申し上げたわけではないのでござい

○田中一君 今皆さん方の御意見を伺っております、大体おいでになつておる技術家の方々はあまり感心しないという御意見のように伺つたので、ことに別表をつけたことが、かつて實現の障礙になるのじゃないかというような点がなたからも発言されておるやうに伺っております。そこで私端的に伺いたいのは、まず高田さんに伺いたいのは、別表で示されたこの地点というものの地質等をお調べになつてあるのかどうか。またあるいは他のいろいろな資料に基いてこの困難さを指摘されたのかどうか。この点を一つお伺いしたいと思います。

○参考人(高田昭君) ちよつとお伺いいたしますが、別表と申しますと、この資料、これでごいししょうか。

○田中一君 いえ、第二条でお示ししておりますところの……

○参考人(高田昭君) この法案のおしまひに出ておる別表のごでございすか。

○田中一君 そうです。

○参考人(高田昭君) これは拝見いたしました。しかしこれは先ほど私が申し上げましたように非常に複雑した地

質と地形のところであるにもかかわらず、ごく散漫などこど附近といううなところしかお示しになっていないものでございすから、的確な判断を申し上げることはできないというところは先ほど申し上げたのでございす。ただたとえて申しますと、この東北自動車道路でもですね、青森から十和田町付近を通つて盛岡市に至るといふようなところでは、これは十和田湖の東側を通るか、西側を通るかといふような点がございす。そういうようなところ

もわからないのでございまして、これはどうしてもそのルートをお示し下さない限りは、ちよつと申し上げられないのでございす。ただルートによつてはできないところがあつたと思ひます。これは建設省で前に東京大阪間の海岸線沿ひの高速度自動車道路のルートの調査のお手伝いを、私前から内務省におりまして地質の方を担当しておりました関係上、お手伝いをしておるのでございまして、その場合でもトンネルに計画のものが、計画のトンネルが安全にできるかどうかといふことが危ぶまれるような地点も相当あつたのでございす。それは詳細な調査をしたにもかかわらずそういうような懸念の地点が出るのでございまして、

たつたいまの法案にありまふようなところであらまふところではできるところもあるし、できないところもあると申し上げる以外にないのでございす。

○田中一君 この法案は今直ちにこれを建設するといふ案じゃないのです。この一番おしまひの理由にありまふように「高速度自動車道路を開設するた

め、予定路線の設定及び建設線の計画決定等について規定する必要がある。」

からこれを作るのである、こうなつておるのです。従つてこの提案者はこれをやるのだといふことを申し上げておるのであります。そうしてやるについで、どこをやつていいかわからん。従つてこの法律によつてやるという意思を決定をいたしまして、国にさせまして、そうして調査あるはどがい

いか、いろいろな決定あらゆる問題の計画を立てるんだといふ法律でございす。従つてこの法律によつて今予定されたものは全部立てるのだといふものじゃないわけ。そこで平山さん、藤井さんに伺いたいのは、この別表に示したところのものを中心に御議論なすつていらつしやつて、反対だ、不可能だといふような……これは近藤さん

も通じてその御意見があつたんです……、といふことにとどまつたと思ひうんです。そこでわれわれと申しますか、私のほうの会派もそうですが、衆議院の四百三十名ほどをやつていい

かわからないんです。そこで、やるためには、このような法律の規制が必要である、そうしてこれによつて調査研究、計画樹立その他の基本的な方針をきめるんだ、きめてもらおうといふ法律なんぞでございす。従つてこれによつてすぐできるというもんじやないと思ひます。するにまた別の法律が必要なのでございす。それには今青木さんがおつしやつたような、資料としていろいろな財政問題その他の点の参考資料をつけてあるわけではございす

けれど、この計画だけではできないんだ、いわゆる中央道といふもの、この縦貫道路、この法律案に盛り込んだところの精神といふものはつけれないんだといふ前提のものと御意見なら

ば、これははなはだ失礼な言ひ分なんですけれども、われわれとしては必要がないし、われわれはこれをやるんだけれども、悲しいことには時間がございませぬ、調査もできておりませぬ。従つてこれから調査をして計画を立ててくれという政府に向つてそういう要求をする法律なんです。従つてその見地からはなはだ失礼でございすけれども、そのようなわれわれの意図といふものを、御賛成があるいは不賛成かといふ点を率直に平山さん、藤井さん、近藤さん、それから細野さん、鈴木先生はちよつと別な観点からおつしやつておりますので、この四名の方に率直にこれは反対である、あるいは賛成である、あるいはまたこの路線がいいか、従つてもいいこの路線をとるなら、自分の知っているこの方面がいいんだといふ点を、率直にお示し願ひたいと思ひます。

○参考人(平山復二郎君) さつき申し上げましたように、高速度自動車交通網は、きわめて自由な立場におきまして、科学的にも技術的にも経済的にも立つて交通網を作られるというならば、全面的に賛成でございす。しかしこの法律を見ますと、どう考へても、このまん中を通す道路によつて国が開發されるというように思ひな

らば反対でございす。さつき青木さんのお話でございまして、国家百年の根柢なしに立てたものは、今まで成立したことはないでございす。少し言葉が過ぎるかもしれませぬけれども、戦前のいろいろな計画が、私らも

あずかりましたが、技術的に反対のものをやりましても成功したことはないでございす。その点はもちろん技術者にも精神は必要でございす。またここに書いてありますように、きわめて高邁なる理想も必要でございす。自然を相手にするものに、いかに高邁なる理想を持つていってもそれはだめなん

でございす。われわれ技術者は、どこまでも技術的立場によつていきたいのでございす。高邁な理想はもちろん賛成でございす。しかし高邁な理想は、どこまでも科学的技術的な立場に立つてやりまふと、高邁な理想決して高邁な理想の目的を達しないことになりまふから、その点を申し上げておるのでございす。このように縦貫道だときめております点につきま

して、私は一言申し上げておるのであります、その点誤解のないように願ひたいと思ひます。

○田中一君 今の技術家を、あるいは技術を尊重いたしまして、総力をあげた日本の技術陣の調査研究、それから御意見を伺つて、政府はこれを樹立するのだといふことではございす。今の先生方の調査なり何なりを無視してやるのじやないのです。われわれはし

るうとでございす。従ひましてそれをやるのだといふ意思を表明したところの立法でございす。従つてこれによつて、これが通りました際には、政府は先生方の卓見、知識を拝借して計画を立てるのだ、こういうことでございすから、その点一つお間違ひのないように願ひたいと思ひます。率直に藤井先生並びに近藤先生、細野先生の賛成が不賛成か、これがいけなければ

ここにこういう道の方がいいのだというふうな、率直な端的ないろいろ結論をお示し願いたいと思ひます。

○参考人(藤井眞澄君) 私の考えだけ申し上げます。こういう高遠な理想は非常にいいと思ひますが、實際これをやる場合には、国がこう考えますならば、たとえば中央道については、富士五湖から名古屋の付近までは総合開発が成り立つのじゃないかと思ひます。しかし東京から大月、この辺まで作っても、みな東海道ばかり通つて、あつては通らないだらうと思ひます。それでは御殿場くらいから名古屋、あの付近には総合開発的には成り立つと思ひます。ただこれを百キロのスピードというのはむずかしいと思ひます。結局総合開発の中で、何十キロ……もつといわゆる現在の経済において耐え得る構造でなくてはならぬ。そのほか、これが現在の経済的価値があるというものは、私よくわかりません。まあ先ほど申し上げますようなその区間だけはできると思ひます。そういうふうに考へます。

○参考人(近藤謙三郎君) 高速自動車道の計画に當つて、一番大切なものは交通量の問題である。しかるに本案に掲げてあります路線は、詳細な経過地の点は別といたしましても、この大切な交通量の考慮がさくさく希薄でありますので、この路線を法律で定められるという事は反対であることはすでに申し上げました。

もう一つ、これは技術の問題ではございせんが、さくさく心配になると思はれる点がありますからつけ加えます。この前建設大臣が私設の中央道路審議会をこしらへられまして、私もそ

の委員の一人として指名を受けて審議に加つたのでありますが、その際に長野あるいはその他の方面の村長その他から毎日私の宅へはがき、文書その他でござりやと陳情が参りました。どういふことを言うか、このきわめて卓抜な計画を本年度の予算で何とか始めるように一つございせんを願ひたい、御尽力を願ひたい、こういう陳情であります。この法案の精神は、田中先生から御指摘なさいましたように、これから研究するのだということであり、これまでも、これが国民なかならずくその路線の付近の民衆に与へまする印象は全く別になるおそれがあるのではありません。こういうことからして、法律で定めた路線を別の路線に変へるとは何事か、こういつたごく局部的のしかしながらきわめてやかましい法律に根拠をおく紛争が、将来国民的大局の利益をまげてしまふという心配すらも私はあるように思ひますので、そういう点から申しましても、今回路線を法定するということは、絶対反対でございします。

○参考人(細野日出男君) 私は先ほどお話しのごさひましたように、この法律が縦貫自動車道路建設調査法ならば、全面的に賛成であります。しかしながら、路線まで定めてのところは、まだ少し早過ぎるのではないかと、これを考へる次第でございします。

○赤木正雄君 この資料でありますからして十分なことばかりでございせんが、この図面で見ますと、高田さんにお伺いするのですが、この図面で見ますと、高田さんにお伺いするのですが、富士吉田以下はそれから飯田に通じてありますが、まあ南アルプスだと思ひま

す。私は飯田から南アルプスを縦断したこともあるし、また山梨県から入つたこともあります。二、三回この辺の山を歩いております。高田さん現地に御承知かもしれませんが、これは結局赤石の辺をトンネルで越すのではないかと思ふのです。あの辺の地質は相当厄介なものだと思ふのです。私はトンネルに対して大した経験はありませんけれども、地質の方から見ても、もしあの辺をあなた御承知ならば、どういふような觀察をお持ちになつておるか。もつとも現地を御承知なれば、何ら御回答なくともよろしうございします。

○参考人(高田昭君) ただいまの御質問のルートが、どういふふうになつておるかというところをお示し下さらない限り、歩いた地点もあり、歩いてない地点もあるのをごさひますが、ただ全体的に申しますと、地質のいかんは多少そのトンネルの大きさとか、あるいは勾配とか、カーブの大きさとかいふものは技術的にあるリミットからいへば、大抵のところはできると思つております。

○湯山鶴君 ただいまの点でございすね、これは地帯構造の上から考へられる点もあると思ひますし、地質から考へられる面もあると思ふのですが、そうした場合に具体的にとどここのうでなくて、こういう地質のところでは、こういうケースが出た場合には、非常に困難だといふような点は、大体見当がおつきやないかと思ふのです。そういう幾つかの条件がもし御想定なされるのであれば、御説明いたしたいと思ひます。

○参考人(高田昭君) これは先ほどちよつと御説明申し上げましたのですが、同じ地質状態、地質として同じであつても、岩の状態が一樣でないのをごさひます。それも局部的に違つておるのでございします。でありますから、全般的にはこれはできると思ひますが、實際の計画としましては非常に困難な、莫大な費用を要することが予想される地域は、これを避けて計画するという観点からいかなければならぬと思ひます。一がいにかういふ地質のところでは悪いと……、たとえば砂防を広い区域にわたつて必要とするようなところに道路を作るといふようなことは、常識的にもこれは不適當でございします。しかし、同じ地質のところでも、非常に丈夫な岩質のところもございします。そういうふうなわけでございまして、これは一がいには申し上げられないのでございします。しかし、先ほど申しましたように技術的な、設計条件を多少変更するならば、この案も建設可能と私は考へております。

○田中一君 近藤さんにもう一べん伺ひますが、あなたのとこに昨年この中央道の問題でずいぶんはがきや何かがきたという話ですが、そのように未開闢区域の人たちは要望しておるので、これは一つの国民のある層、ある地域の希望でございします。同時にまた、これを国会が制定しまして、政府にこれをしるるわけなんです。そこでもしもこういふものを別表をつけずに、ある大まかな一つの予定線をつけずに、政府にこれをまかした場合には一体どうなるでございませうか。私は今の官僚諸君が正しい官僚であるとは信じておりますが、いろいろな意味の陳情、請願その他によりまして、それ

こそどういふ場合に、この法律を制定するわれわれの意図というものを歪曲されはしないかというおそれも多分に感ずるわけなんです。そこでこれは何もの地点と示したわけでもないし、また地質の調査もしなければ、その環境の調査もしなければ、またどういふ資源があるかも調べておりません。しかしながら、ある一定の予定線というものも示さなければ政府自身が困るわけなんです。これはむしろ法律で定めますから、これが変更はむしろ国会でもつてこの法律を修正しなければだめだと思ひますが、しかしながらこれは議員立法でございします。議員の意思で立法権をもつて立つたものでございしますから、政府提案でも何でもないのではありません。いわば行政府にこれをゆだねてさせるのだといふことになりまして場合には、やはり一つの予定線というものを示さなければ混乱するばかりでございします。その意味では予定線というものをやつたのであつて、もし實際に先生方、あるいはいりつぱな技術者の方々の実地踏査の上に、技術的に見てもこれは不可能であるといふことにならば、われわれは喜んでこの法律を変更する、このように考へて提案されておるものと承知しておりますから、ただこの地点をきめたという別表それ自体がいかにいうことは、われわれの深い考慮の面から出たといふことを御了解になれば、これは一応あることの方が親切であるのじゃないかというところになりはせんかと思ふのです。もう一べん近藤さんにその点の御意見を伺ひたいと思ひます。

○参考人(近藤謙三郎君) 私が先ほどるる申し述べました意見は、高速自動

車道路ということを前提におきまして述べました意見であります。かるがゆえに、経過地のみならず、あの路線の決定そのものがすこぶる不満であります。気に食わぬのであります。だから絶対反対だと申しましたが、あの路線を通ずる道路があつて悪いまいか、これはまたおのずから別であります。だからあの路線をもとにして御審議をなさる場合におきましては、自動車道路という形容詞をやめまして、ただの道路、あるいは開発道路、こういう工合にせられたら、これまた全く話が別でございます。自動車道路と銘打つにおきましては、絶対反対でございます。

○田中一君 どうも道路協会の近藤さんだから、道路運送法に基盤をおいた立法方法については御異論があるのも無理ないと思ひますが、しかしながらこれはわれわれ建設委員会において道路法を審議して参りました。道路運送法は運輸委員会の所管でございますから詳しいことは存じませんけれども、ただ先ほど青木さんが言っているように、これは国策の一つとして、現段階においては道路法による道路運送法による道と道を作ることにほゞさかち違ひはございません。同時にまたこの第一条に掲げております目的というものが、少くとも国家的な大きな構想のもとに出発しているならば、道路法によらなければとか、道路運送法によらなければとか、末梢の問題だと思ふのです。これは従つて、道路協会の理事の近藤さんだからどうも道路法に片寄るのは、建設委員会のわれわれとしては全部道路法を骨子としてやれというのと同じような議論になり

まして、われわれそういう観点からでなく、青木さんがわれわれの意思を非常に率直に御意見として表明していただいたので、われわれは自分の意思を言う必要はございませんけれども、その点は道路法によるならばこの別表もよし、道路運送法によるならばそれはいかんというの、もう一ぺんそれに対するほんとうのお考え、あるいはあなたに道路局長その他から何らかの圧力があつたとは考へておりませんが、もつと率直に国家的見地から立つて、道路運送法であらうと、道路法であらうと、そこに大目的を持つところの道路を開設されるというなら、これは一つ御了承願つた方がいゝんじやないか、かようにも考へておりますから、もう一ぺん御意見を。

○参事人(近藤三郎君) 世の中は広いものでございまして、私をあたかも建設省の犬であるかのごとく(笑聲)言われる人もあるそうであります。そんなでもないことでございまして。私は道路氣遣い、なかならず自動車道路氣遣いでありまして、これをやらなければ日本は決して金持にはならないというほどな信念を持って、道路改良運動に身を挺しておる人間であります。建設省だの運輸省ということはあはな話でございまして。で一部分には道路法に拘泥した議論を私も耳にいたしますが、この法案におきまして、現在の法律、つまり道路法、かたや自動車運送法、この二つの法が現存しております今日において、自動車道路を道路運送法の規定に根拠を置いて考へることはこれは当然であります。当然のことです。ただし天下の日本の道路法に自動車道路の一片すらないような日本

の道路法が一体あるのか、すべからず道路法を改正すべし、大々的に改正すべしという議論ならまた別であります。が、この条文に道路運送法の規定による自動車道路だと、つまりほかの交通は一切排除するまでは書いてございまして、これがすなわち自動車道路でございます。人も通つちやいけない。自転車も入るな、馬車も入るな、もつぱら自動車の交通の能率を上げるために自動車だけの通路にするぞよというのが自動車道路であります。さらにこれに高速という形容詞がついております。さらに工費の調べは一キロ当り一番安い北海道の地区で一億八千万、多いところでは三億円の工費を見込んだ調書が出されております。明らかにこれは英語でエキスプレッスウェイ、きわめて高効率の高速の道路でなければならぬ、そういう意味からい

きまして、果して提示せられた路線がそれに相応する資格があるかないのか、きわめて大きな疑問があるもので、私は反対を申し上げておるのでございまして、私は建設省の犬でも運輸省の犬でも決してございせんから、誤解のないようお願いいたします。

○委員長(石川榮一君) 今日はこの程度で散会したいと思ひますが、本日は参事人の各位におかれましては、この猛暑にもかかわらず長時間にわたり忌憚のない国家的立場から御検討下さいまして、御意見をお聞かせ下さいましてありがとうございます。どうか本問題審議に当りまして将来また何かと御支援、御指導いただくと申します。まことにありがとうございます。厚

くお礼を申し上げます。
では、本日はこれにて散会いたします。
午後四時五十六分散会

昭和三十年七月三十日印刷

昭和三十年八月一日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局