

参議院建設・運輸委員会連合審査会會議録第一号

昭和三十三年四月十六日(火曜日)午後
一時三十四分開会

委員氏名

建設委員

委員長 中山 福藏君

理事 石井 桂君

理事 西田 信一君

理事 田中 一君

理事 鹿藏君

理事 小田 邦太郎君

理事 利雄君

理事 酒井 利雄君

理事 松野 鶴平君

理事 内村 清次君

理事 重盛 壽治君

理事 山口 重彦君

理事 村上 義一君

委員 戸叶 武君

委員 江藤 智君

委員 三木 與吉郎君

委員 石原 幹市郎君

委員 後藤 義隆君

委員 平島 敏夫君

委員 相澤 重明君

委員 大河 原一君

委員 柴谷 要君

委員 高良 とみ君

委員 市川 房枝君

委員 岩井 忠恭君

委員 石井 桂君

委員 中山 福藏君

委員 岩井 忠恭君

委員 石井 桂君

委員 中山 福藏君

委員 岩井 忠恭君

委員 石井 桂君

委員 中山 福藏君

委員

田中 一君

小田 邦太郎君

齋藤 昇君

中野 文門君

内村 清次君

北 勝太郎君

戸叶 武君

江藤 智君

三木 與吉郎君

植竹 春彦君

成田 一郎君

平島 敏夫君

相澤 重明君

柴谷 要君

松浦 清一君

高良 とみ君

岩間 正男君

福永 一臣君

山内 公猷君

小澤 久太郎君

宮澤 凱一君

古谷 善亮君

武井 篤君

常任委員

常任委員

常任委員

常任委員

常任委員

常任委員

常任委員

常任委員

常任委員

常任委員

常任委員

常任委員

常任委員

常任委員

常任委員

常任委員

議院送付

〔建設委員長中山福藏君委員長席に附く〕
○委員長(中山福藏君) ただいまから建設・運輸両委員会の連合審査会を開きます。

前例によりまして、私が委員長の仕事を行うことにいたしますから、何とぞよろしく願ひ申し上げます。

ついては、この際高速自動車国道法案を議題といたします。議事の進行の便宜上まず本案の内容の御説明を政府委員に求め、そのあとで質疑に入りたいと存じますが、質疑は運輸委員の方々に優先的に御発言をいただきたいと存じます。御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○委員長(中山福藏君) 御異議ないと認めます。それでは政府委員に御説明を願います。

○政府委員(小澤久太郎君) 高速自動車国道法案につきまして、その要旨を御説明いたします。

わが国の経済は、ここ数年来、急速にその規模を拡大して参りましたが、特に自動車交通の発達は近年まことに目ざましいものがあります。

政府といたしましては、このような情勢に対処するため、道路整備計画の樹立、道路財源の確保、右料制による道路整備の促進等諸施設の施策を講じて、鋭意道路の整備のため努力して参つたのでありますが、従来の道路の整備の

みによりましては、自動車の高速度、機動性等そのすぐれた特徴を十分に生かすことができず、自動車交通も局地的に限定されざるを得ない現状であります。

このような現状を打開し、自動車輸送力の画期的な増強をはかりますためには、自動車専用的高速道路をすみやかに整備し、高速かつ長距離の交通を確保する必要がありますのであります。

高速自動車道路の建設は、当面する輸送問題の解決の一助となるばかりでなく、産業経済活動の活性化をもたらし、さらには国土の総合開発にも寄与するところをきわめて大なるものがあると考えます。

以上申し述べました観点から、国土開発縦貫自動車道建設法による国土開発縦貫自動車道を含む高速自動車道路を国が建設管理する体制を確立し、もって高速自動車国道の整備をはかり、自動車交通の発達に寄与するため、ここに高速自動車国道法案を提出した次第であります。

次に、この法律案の要旨について申し上げます。第一に、高速自動車国道の意義を明らかにしたことであり、すなわち、高速自動車国道とは、自動車の高速交通を目的とした道路で、全国的な自動車交通網の核の部分

を構成し、かつ、政治、経済、文化上特に重要な地域を連絡するもの、その他国の利害に特に重大な関係をもつものである、国土開発縦貫自動車道の予定路線及びそれ以外の高速自動車国道の

予定路線のうちから政令で路線を指定したものというにいたしております。なお、後はほど申し述べますが、この高速自動車国道は、付則において道路法の一部を改正して、道路法上の道路とすることといたしております。

第二に、国土開発縦貫自動車道以外的高速自動車国道について予定路線を定めることとしたこととあります。予定路線は運輸大臣及び建設大臣が内閣及び国土開発縦貫自動車道建設審議会の議を経て定めることといたしております。

第三に、高速自動車国道の新設及び改築に關して整備計画を定めることとしたこととあります。整備計画は、運輸大臣及び建設大臣が審議会の議を経て、これを定めることとするものと

に、国土開発縦貫自動車道にかかるとのについては、国土開発縦貫自動車道建設法による基本計画に基いて定めることといたしております。

第四に、高速自動車国道の管理及び保全に關して所要の規定を設けたこととあります。まず、高速自動車国道の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理は、建設大臣が行うことといたしました。

次に、高速自動車国道の特殊性にかんがみ、高速自動車国道と道路、鉄道、軌道等との交差の方式は、立体交差としなければならないものとし、また高速自動車国道に連結させることができる交通施設も道路、一般自動車道その他政令で定める施設に限定するこ

とあります。

とあります。

とあります。

とあります。

出席者は左の通り、

建設委員

委員長

理事

委員

委員

委員

委員

委員

委員

第二十部 建設・運輸委員会連合審査会會議録第一号 昭和三十三年四月十六日(参議院)

とにいたしております。

次に、高速自動車国道の効用の保持と交通の安全をはかるため、高速自動車国道には、みだりに立ち入り、または自動車による以外の方法により通行してはならない旨を規定いたしております。

次に、高速自動車国道を通行する自動車の危険を防止するため、高速自動車国道に接する区域について、特別沿道区域を指定することができるとし、この区域においては高速交通の支障となるような建築物等について、その建築等を制限することができるよういたしました。

第五に、これらに関連してこの法律案の付則におきまして、道路法その他の関係法律の改正を行なったこととあります。そのおもなものをあげますと、まず道路法を改正して、高速自動車国道を道路法上の道路としたこととあります。すなわち自動車のみ一般交通の用に供する道を道路法上の道路に含むこととするともに、道路の種類に高速自動車国道を加えることといたしました。

次に、道路交通取締法の一部を改正して、高速自動車国道で運転する自動車の最高速度及び最低速度に関する規定を設けたこととございます。

これをもって説明を終わります。

○委員長(中山福藏君) それでは御質疑のある方は御発言を願います。

○相澤重明君 この高速自動車国道法案がきまるといふと、どのくらいの土地が収用されるのか、その点お尋ねしたいと思ひます。

○政府委員(富樫凱一君) この高速自動車国道のうち、三十二年度から着手

いたしますものは、名古屋―神戸間でございす。名古屋―神戸間につき

まして、その道路のために必要な土地は、今大体の計画を立てておりますので、その計画に基づく数字を申し上げますが、百八十二万六千坪でございます。しかし、この計画もなお精密な調査をいたしておりますので、この数字につきましては、後日若干の動きがあることを御了承願ひたいと思ひます。

○相澤重明君 このうち山林、畑等はどのくらいに区分されるのですか。

○政府委員(富樫凱一君) 百八十二万六千坪の内訳を申し上げますが、田が八十四万八千坪、それから畑が二十一万二千坪、宅地が十萬坪、それから山林が四十八万六千坪、その他が十八万坪でございます。

○相澤重明君 この間におそらく一般の民家も相当含まれると思ひますのでありますが、その戸数はどのくらいになりますか。

○政府委員(富樫凱一君) 移転戸数につきましては、まだはっきりした調査ができておりませんので、大体の数字は今ここに持ってきておりませんが、ございすので後に申し上げますが、

○相澤重明君 三十二年度の計画が名古屋―神戸間、こういうことでよろしいですね。それからその次のいわゆる道路計画について、具体的に路線名、そして延長キロ、それをちよつとお知らせ願ひたい。

○政府委員(富樫凱一君) 名古屋―神戸間につきましては三十二年度から着手いたします。三十二年度の予算は約三十億でございます。延長は名古屋―神戸間約二百キロでございます。経過

地は名古屋の北にございす小牧から岐阜、大垣を通りまして、滋賀県の大津から京都に抜けて、京都から山崎を通りまして西宮に行きます。西宮から第二阪神国道に取りつくように計画いたしております。ただ、この路線につきましては、ただいまのところ国土開発院自動車道建設法に基きまして、この経過地を予定いたしているわけでございますが、なお比較線等も考へてはいるわけでございますが、この決定は国土開発院自動車道審議会にかけてまして、決定されることになるわけでございます。

○相澤重明君 三十二年度は名古屋―神戸間だけで、他の路線については、調査とかあるいは計画というものは含まれておらないのですか。

○政府委員(富樫凱一君) 三十二年度におきましては名古屋―神戸間のみでございす。その他の高速自動車国道につきましては、調査は東京―名古屋間、いわゆる中央道といいますが、この区間につきましては調査を実施いたす予定でございます。

○相澤重明君 そういたしますと、いわゆる三十二年度着手するものは、名古屋―神戸間であり、調査の対象に一応予定されているのが東京―名古屋間と、こういう理解でよろしいですね。

○政府委員(富樫凱一君) さようでございす。

○相澤重明君 従つて、今年度いわゆる三十億の予算で二百キロの延長キロを一応着手するわけですが、これは全部三十二年度に完成をする予定ですか。それとも第一期、二期、三期というような考え方をもちなんですか。

○政府委員(富樫凱一君) 名古屋―神戸間の建設費はただいま五百五十億と見積られておりますが、この見積りまたは当時から物価も上つており、用地の単価も上つてゐる等のごことがございまして、この建設費は相当上ることとを予定されているわけでございます。

で、三十二年度の三十億は主としてこの間の用地補償に着手するわけでございます。この完成は用地の問題等もございすますが、なお三、四年かかることになるだらうと考えております。

○相澤重明君 今少し答弁を親切にしてみました。私の先ほど申し上げたのは、いわゆる今年度三十二年度はどういふ計画を持っているか、たとへば名古屋―神戸間というまああなな答弁があつた。しかし、名古屋―神戸間というのは二百キロの区間である。それならば今年度はどのくらいのことのできるのか。名古屋―神戸間を完成するのはどのくらいのことのできるのか、こういう点をやはり答弁してもらひたいことには、ただ次々とぼつりぼつり切られたのではこれは話にならぬわけですね。そういう計画性を持った答弁を私は一つして欲しい。何年これはかかつてやるのか、今年度は三十億であるけれども、五百五十億で今この二百キロというのを完成するつもりなのか、それとも今の後段に一番おしまひにお話をされたように、やはり物価の値上りというものがあつて、その土地の買収費というものの値上りを見込まなければならぬから、一億五百五十億だけれども、あるいは六百億になるのか、そういう点を付け加えて説明してもらひたいことに

はわからない、そういう点を一つ御答

介願ひたいと思ひます。

○政府委員(富樫凱一君) どうも説明が足らなくて申しわけございませんでしたが、名古屋―神戸間の計画につきましては、三十二年度から着手いたしまして、用地等の関係もございすので、三、四年ということを先ほど申し上げたわけでございます。で、工事量といたしましては、これは二、三年で消化できる工事量でございますけれども、用地等の関係がございすので、できれば三、四年以内に完成したいと考えてございす。この建設費はただいま見積られておりますのは、五百五十億でございます。物価の値上り等もございまして、これが約三割程度は上るのじやないかということが考えられるのでございす。それがございまして、約七百億近い建設費になるわけでございます。この点につきましては、三十二年度から名古屋―神戸間の全線にわたつて調査をいたしまして、建設費を確定する予定でございます。三十二年に着手いたします三十二年の予算三十億は、この用地等に使用されるわけでございます。と、ある程度用地がまとまりませんと、工事に着手できないような関係もございすので、主として用地を獲得するためにこの予算が使われるわけでございます。ただ京都の近所に、大津から京都に出ます間、この間につきましては、相当調査も進んでおり、また工事の計画も進んでおりますので、できれば三十二年度において一部分工事に着手したいと考えてございす。

○相澤重明君 特にこの高速自動車国道が今実行に移されますといふと、この高速自動車国道に並行する道路、

あるいはまた他の地からこの高速自動車国道に入る道路というようなものについては、どのように計画をされておるか、お尋ねをしたいと思うのです。

○政府委員(富樫一君) この名古屋―神戸間の高速自動車国道には、並行するものとして、現在の一級国道一号线があるわけでございます。いわゆる東海道線でございますが、この一級国道があるわけでございますが、これはこの高速自動車国道と並行して整備が進められるわけでございます。おそらくこの高速自動車国道よりも早く整備ができるものと考えておるわけでございます。それから他の道路との接続でございますが、高速自動車国道におきましては、接続する地点が限られるわけでございます。従いまして、その他の道路とは立体交差にいたして参るわけでございますが、主要な都市の付近におきましては、高速自動車国道に接続する一般の道路は、主要な都市において高速自動車国道に接続することに計画しております。

○相澤重明君 そういたしますと、現在予定をされておる名古屋―神戸間の高速自動車国道ができると、今の一級国道と並行する形の所もある。あるいはそれが一緒になる所もあるかも知れぬ。なおお尋ねしたいのは、鉄道と交差する所があるかどうか。またそういう場合に、一体その費用というものは、作る場合には、もちろん自動車道路のために作るのですから、高速自動車道路の費用になろうと思うのです。が、今後の問題については、だれが負担をするのか。つまり鉄道が下を通つておる場合、あるいは鉄道の費用というものはどういふふうになつていくのか。こういう点についてお尋ねしてみたいと思うのです。

○政府委員(富樫一君) 鉄道と交差する場所も出て参りますが、これは高速自動車道路の方で建設するわけでございます。建設しました後の維持管理につきましても、高速自動車道路の方で負担するわけでございますが、鉄道を越す場合におきましては、鉄道の方とよく協議をいたしまして、費用の分担、管理の方法をきめることにいたしております。

○相澤重明君 運輸省にお尋ねをしたのですが、その場合いづゆる高速道路の自動車道路ができた場合に、それから受ける国鉄、あるいは私鉄の場合もあるかと思うのですが、そういうものの施設、あるいはそれによって影響するところの施設のいづゆる取りかえ、そういうようなものについては建設省と相談するということになるという話ですが、その費用等については、今どういふようにお考えになつておるか。具体的に一つ二つ例をあげて御説明を願いたいと思ひます。

○政府委員(山内公敏君) そのお尋ねの場合は、大体国鉄あるいは私鉄に対する立体交差のような場合に起るだろうと思ひます。その場合に、現在の法律の体系におきましては、両者協議をしてきめるといふことが、ただいま道路局長がお述べになりました根本原則でございます。両者間の協議が成立しなかつた場合には、建設大臣が運輸大臣とあらためて協議をするという建前になつております。それで建設大臣と運輸大臣との協議が成立いたしました場合につきましては、建設大臣と国鉄、または私鉄の場合には、その地方鉄道業者との間に協議が成立したものとみなされるということになつております。第一にその道路の管理者と相手方であります国鉄、あるいは私鉄が協議をします。協議が整わない場合には建設大臣と運輸大臣が協議をしてきめるといふ建前になるわけでございます。

○相澤重明君 いづゆる高速自動車道路を作る場合には、先ほどの御説明ですと、この国土総質というのですか、国土開発縦貫自動車道建設法と同じように、審議会ではこれは審議してきめるといふことですね、道路は。そういう場合に今度で上つたものが、将来影響を受ける場合に協議というものは管理者が行ふんだ、いづゆる道路については建設大臣である、それから鉄道と交差をしておる場合においては運輸大臣と協議をする、こういう今の運輸省の自動車局長の説明だと思うのです。ね、そうしますと、審議会というものはただ道路を作るだけの審議会の権限ですか、あとの将来という問題については何ら考えず、ただ道路を敷けばいいのだ、道路を敷くための審議会の問題なんだ、こういうふうな了解をしてよいのですか。

○政府委員(富樫一君) 審議会は高速自動車道路の予定路線をきめるのと、建設線の整備計画をきめるのと、これを審議会に諮ることになつておるのです。

○相澤重明君 そういたしますと、この審議会が審議をする際に、建設省並びに運輸省の関係者を呼んでやはり意見を聞くとか、あるいはまたそれらの意見がその中に実際に入つて来る、こういうことになるわけですか、その点いかがでしょう。

○政府委員(富樫一君) 審議会のメンバーには運輸大臣、建設大臣も委員として入つております。またそのほか必要があれば必要な人を呼んで意見を聞くことができるようになっております。

○相澤重明君 大変不勉強で申しわけないのですが、この審議会の委員の委嘱はたれが行うのですか。

○政府委員(富樫一君) 総理大臣でございます。

○相澤重明君 そういたしますと、これは法律が通つた場合に審議会が持たれる、つまり総理大臣が委嘱をする、その委嘱をするのは運輸、建設とも同じ数ですか、それとも一般の人を含んで何名くらいになりますか。

○政府委員(富樫一君) 審議会の構成を申し上げますが、「審議会は、会長及び委員二十九人以内をもつて組織する」となつております。で会長は内閣総理大臣でございます。委員は大蔵大臣、農林大臣、通商産業大臣、運輸大臣、建設大臣、国家公安委員会委員長、自治庁長官、経済企画庁長官、衆議院議員のうちから衆議院の指名した者八名、参議院議員のうちから参議院の指名した者五名、そのほか学識経験がある者のうちから内閣総理大臣が任命する者を八名以内、こうなつております。

○相澤重明君 そういたしますと、この審議会は実質上まあ政府の意見というものが重要なポイントになつてくると思ひます。特に国会並びに学識経験者と言われても、実際には今の場合の様子を見ますという

と、政府の意向というものは一番大きく反映される、こう思うのです。そこで政府の意向が反映されるということになるという、これは何といつても一番大きな問題は、この高速道路を作るために国民にどのくらいの利益があるかということが一番大きな問題になつてくる。単に会社が道路を作るといふわけではございませんから、そこで提案の説明にも述べられておりましたけれども、今の日本の農民が持つておる田畑というものが決して私は多いものじゃないと思うのです。従つてこれらについては当然他の道路との平面交差の場合、あるいは建物がある付近にある場合にはこれを制限をするという、先ほど提案理由の説明の中にあったと思うのですが、そういう場合の補償というものはどのくらい出すものであるか、この点をお尋ねをしておきたいと思ひます。何か基準があつたら基準を一つお示しを願ひたい。

○政府委員(富樫一君) 高速自動車国道も道路法上の道路でございます。これが建設に伴います補償は土地収用法に基づきまして補償いたすわけでございます。ただ特別な補償がありまふので、それは政令できめることになつておるわけでございますが、その特別な補償と申しますのは、この高速自動車道路を走る自動車のスピードが早いことになりまふので、従つて交通に影響のあるような建物などは制限いたさなければならぬので、その制限がこれは特別な補償を要することになるわけでございます。たとえば高速自動車道路の曲りかどなどに起るわけでございますが、曲りかどに建築物などが建ちますと、自動車の見通し距離

と、政府の意向というものは一番大きく反映される、こう思うのです。そこで政府の意向が反映されるということになるという、これは何といつても一番大きな問題は、この高速道路を作るために国民にどのくらいの利益があるかということが一番大きな問題になつてくる。単に会社が道路を作るといふわけではございませんから、そこで提案の説明にも述べられておりましたけれども、今の日本の農民が持つておる田畑というものが決して私は多いものじゃないと思うのです。従つてこれらについては当然他の道路との平面交差の場合、あるいは建物がある付近にある場合にはこれを制限をするという、先ほど提案理由の説明の中にあったと思うのですが、そういう場合の補償というものはどのくらい出すものであるか、この点をお尋ねをしておきたいと思ひます。何か基準があつたら基準を一つお示しを願ひたい。

がなくなりますので、そういう場合には建築を制限するというところでございまして、この特別な制限を至るところでするというわけではございません。そういう特別な制限をしなければならぬ場所も起りますので、そういう場合には特別な補償をいたしまして制限をするということに考えておるわけでございます。

○相澤重明君 土地収用法に基いて収用をするということは最後の手段だと思ふのですが、もし両者の、いわゆる収用したいと思つても協議が整わない場合には、今言つた収用法をかけるという場合には、これはまあ非常に安い値段で政府が買い上げる形になると思ふのです。実際には特別ないわゆるまあこれは民間の人も協力をして高速度自動車道路ができるのだから、一つ自分たちも協力していこう、こういう場合には何らかの、何といひますか見舞金というのか、そういうものもあるのですか。最後まで土地収用法に基くいわゆる法的な立場ですべて土地の値段をきめてしまふ、こういうような考え方なんでしょうか、その点はいかがですか。

○政府委員(富樫一君) 土地収用法に基きまして補償していくと申しましたが、それは補償基準について土地収用法に基いて基準をきめて参るわけでございます。収用法を適用してどの土地も収用するという考え方はございせん。あらかじめ協議をいたしまして、円満裏に話し合いを進めていこう、こういう考え方には参りないわけでございます。

○相澤重明君 その円満に話し合いをつけていくというのはもちろんこれは

政府がやることでありますから、その方針はとつてもらわなければならぬわけですが、あるいは計開路線の中に、ごく卑近な例で申しますと、自分で四反か五反しか持つていない者が、全部道路にかかつてしまふという様な場合も私はあると思ひます。その人がやばり農民の場合にはそこが一つの仕事場なんです。ですから他に適当な土地の転用を政府がはかつてくれるなり、あるいはまたその人たちの一生の生活というものができ得るような状態になればいいけれども、さもないという、今言つたわずかの土地を全部取り上げられてしまふ、すぐ困るということが起きると私は思ふ。そういうような農民の心配や、あるいはまた住宅を持つてゐる人たちの心配というものはあるかと思ふのです。それと、お氣の毒だ、これはしかし政府としては、この道路を早く作りたいという様な場合には何としても納得してもらふことが大事だと思ひます。納得してもらふためには、いけないときには土地収用法によつてやるぞというだんぴらを切られては、私は納得ができません。思ひますが、そういう場合の措置というものは一体どういふふうにお考えになつてゐるか、伺いたいと思ひます。

○政府委員(富樫一君) お話の点はごもっともでございます。そういう場合にきまましては、他の土地をもつて補償にかえることができるわけでございますので、かえ地等の方法をとりまして、そういう場合には延したいと考えてゐるわけでございます。

○相澤重明君 こまかい点についてはたくさんありますが、他の委員からも発言があると思ひますが、私は特にそれが弾丸道路と言われるように、いわゆる高速度が最も目的になるわけですから、そういう場合に付近の住民が、この道路ができただけにかえて事故が起きたり、あるいは今言つた収用される際にいざこざが起るということのないように、これは措置をしなければならぬと思ふ。今一つは、いわゆる高速度自動車道路ができる場合に、これに当然日本経済の発展に伴うところの他の道路の整備ということが必要になつてくると思ふ。あるいは他の道路をこれに合せよう、あるいは建設委員会とかという話が出ておりますが、とにかくそういうふうに国土を開発するためのこれに伴う道路整備ということが私は必要になると思ふのです。そういう点についてやはりできるだけ早くこの中央道路と言いますか、高速度自動車道路ができる場合の考えというものを発表してもらふねと、なかなかこの住民が協力し——ただしと言つても私はしないと思ひます。そういう点についてどういふふうにお考えになつてゐるか、お尋ねをしたいと思います。

○相澤重明君 そうしますと、一般の道路の整備にはどういふ方針が持たれてゐるか。今のお話では一緒にやりたいということでありますが、たとえば予算的にどういふふうにかえてゐるか、あるいは計開的にどういふ地帯にそういうものを持つておるか、この点おわかりになつたら一つお話し願ひたいと思ふ。

○政府委員(富樫一君) 一般道路の整備につきましては、ただいま十九年計画を検討中でございますが、この十年計画に基いて整備いたしていく計画でございます。この計画をする際には、むしろ高速度自動車道路というものが一つありまして、それに伴つた整備を計画しなければならぬわけでございますが、財源を今直ちに一般の財源でまかなうことはできませんので、さしあたりの高速度自動車道路の建設は、有料道路として実施いたす考えでございます。有料道路として実施いたしますれば、政府資金のほかに一般の民間資金も入れて建設されるわけでございますが、一般の道路につきましては有料道路ということではなくて、一般財源からまかないまして、高速度自動車道路と合せて計画をいたして参りたいと思ひておるわけでございます。

○相澤重明君 大へんけっこうなお話でありまして、私は一つこういう例を申し上げたいと思ふ。いわゆる神奈川県の江ノ島の道路が実は有料道路になつたために、付近の住民はこの道路を通らなければよそに行くことができない。つまり当然住民のための道路を国なり県なり市なりの責任において作つてやるべきが私は正當だと思ふ。

ところが、今まで通つておつた道路が有料道路に転換をされたために、住民は一本自分のうちから出るにも金を払わなければよそに行くことができない。いわゆるその道路をどうしても通らなければならぬということが一時あつたことはもちろん御承知だと思ふ。もし今度の高速度自動車道路を計画する場合に、そういうことが起るとするとな非常に大きな問題だと思ふ。私は神奈川県の出なんですが、これは非常に憤慨をしたわけですが、自分たちが家を出るのに一々金を払わなければよそに行くことができないやうな計画をしたことと自体が間違ひであるし、またそういうことを許した官庁が実際にはたゞらめ過ぎると思ふのです。ですから、一時非常に紛争いたしましたけれども、ようやくとにかく話はつきましたけれども、今後そういうやうな問題は私は絶対に起しては困る。従つて、当然高速度自動車道路ができた場合には、これは自動車の専用になることとありますから、当然人道、車道というものをはり他にはつきりと私はお作りになつていただく。それも特に砂利道の悪い道を作るのではなくて、やはり住民の利便を考えて、並行した道路を作つてやるべきじゃなからうか。こう私は思ふのでありますが、そういうやうなお考えは持つておりますかどうか、お尋ねしておきたいと思ひます。

○政府委員(富樫一君) 仰せの通りでございます。この高速度自動車道路は自動車だけが通る道路でございます。一般の混合交通の道路は、この十年計画によりまして整備いたして参りたいと思ひておるわけでございますが、お話しのように、家を出たらすぐ

と、お話しのように、家を出たらすぐ

料金をとられるというやうなやり方は、これはまあ神奈川県の場合には一部でございまして、そういうことになりまして、今後は、そういうことを考えておられるわけでございます。

○相澤重明君 道路十カ年計画等を持たれて、国土開発のために作られるというところでありますが、さて実際に調査し、計画をし、着手する場合には、相当の努力が必要だと思ふ。しかも予算というものが相当膨大な予算をこれに投入するわけでありまして、これはやはり計画されたならば、それが着実に完成をされることを私も期待するわけですが、しかしながら、これだけの大きな工事をやる場合に、一民間にこの道路を作ることを請け負わせるような場合、どういふふうな考えを持っておるか。たとえば機材の動員とか、あるいは人員の動員とか、いろいろあると思うのです。そういうふうな計画というものは、やはり建設省がお考えになっておられるのかどうか、こういう点をお尋ねしたいと思ふのです。

○政府委員(富樫一君) 大きな建設になりますので、大きな機械力と大きな人員を要するわけでございます。この大きな機械力を単に民間の請負業者に求めることはなかなか困難であるうとも考えられますので、機械につきましても、一部建設省が買つて貸与するというような方法も今後考案いたして参りたいと思つております。

○相澤重明君 そういたしますと、道路に必要な資材というものは莫大なものになると思うのですが、その一部

にせよ建設省が購入するという、その購入予算というものはどのくらいに見積つておられますか。

○政府委員(富樫一君) 具体的に名古屋―神戸間について申し上げますと、この間に必要な機械購入費は九十五億程度になります。そのうち先ほど申し上げましたように、請負業者に貸した方がよろうなというふうな機械につきましても、今後検討いたしますが、この九十五億の機械のうち、ある部分をそういう仕組みで貸していくというふうなことになるかと考えております。

○相澤重明君 そういたしますと、政府で購入して、いわゆるこの建設のために請け負わした業者に資材等を貸与するという場合には、当然道路建設費の中でこれはまかなわれるものである、こう思ふのですが、それが政府の資金の中から、請け負わした額の中から引かれるものか、それともそれは無償で貸与するものか、この点いかがでしょうか。

○政府委員(富樫一君) 貸与する場合に、無償ということにはできません。と考へておられるわけでありまして、その借り賃が建設費の中に入ってくるわけでございまして。

○相澤重明君 そういたしますと、その借り賃を請け負ひの人から当然差し引くという形にならうと思ふのですが、そういうようなことをきめるのは、単に今までの建設省の部課によつてきめるのですか、それとも特別なさういふ対策委員会というものを設けるのですか、この点いかがでしょうか。

○政府委員(富樫一君) 現在でも建設省の持つておる機械を貸与すること

ができるのでございまして、これは建設省に機械の貸与規則がございまして、その規則に基いて貸与いたしておるわけでございまして。今度の高速自動車国道の建設につきましても、今後検討いたすわけでございまして、そのような方式がとられることと予想いたしておるわけでございまして。

○相澤重明君 これは、私は決算委員会にも関係しておられるわけでありまして、少くとも国費が莫大に投入をされる場合には、得てしてこれにつきまとういろいろの問題が出てくるわけでありまして。従つて国費を使う場合においては、官庁としては相当慎重に扱わなければならぬ性格のものであらうと、私はこう思ふのです。決算委員会においても、いつもたくさんのおやゆり不正、不当支出といふものが会計検査院から指摘をされておる。批難事項というものがたくさんある。私も決算委員としても、実はそういう点もずいぶん努力をしておるわけでありまして、先ほどのお話ですと、非常に莫大な資金といふものが投入をされる、しかもそれが今までの建設省の局とかあるいは一部課によつて処理をされる、これはなかなか私は困難じゃないかと思ふのですが、人員をふやしてさういふものを持つとか、あるいは特別の委員会を持つとかいふことがなくて、今あなた方は単に建設省の現在の機構そのままですと、いかにいふのかどうか、その点あなたのお話では、今のところは今まで通りのお話ですが、非常に問題点にならうかと思ふのですが、再度一つお尋ねをしておきたいと思ふのです。

○政府委員(富樫一君) 名古屋―神戸につきましても、これは日本道路公団が実施いたすことになるわけでございまして。ただこの建設機械などにつきましては、先ほど申し上げましたような構想も持つておられるわけでございまして、これだけの事業量を消化するといふことになりまして、従来通りの機構なり人員でいいとは思へておられぬわけでございます。必要に応じた規模に拡大しなければならぬものと考えております。

○相澤重明君 そういたしますと、私の申し上げたように、少くとも国費をいわゆる国民の要望に沿つたように使つていく、いわゆるまたこの高速自動車道路も期待に沿うように完成する、こういうためにはやはり必要なさうした対策も考慮しなければならぬ、こういうふうになると思ふのですが、そういう場合には建設大臣なり運輸大臣、先ほどの審議会といふものが、さういふところで十分御考慮願つて、そして私は完璧を期していただきたい、こう思ふのです。その点についてはどういふふうな構想を持つのかといふことは、後刻また御報告を私は願ひたいと思ふのですが、きょうは一般質問ですから、以上で私は終わります。

○柴谷要君 私は不勉強で少し要領がわからぬと思ふので、一つお教えをいたしたいと思ふのです。国土開発縦貫自動車道建設法というものができた、これがまだ不備であるから高速自動車国道法案を提出した、このように理解をしていいか。まずこの理解の点からお話をいたしたい。政務次官

がおいでのようですから、政務次官から……。

○政府委員(小澤久太郎君) 国土開発縦貫自動車道建設法は議員立法でまあ提出されたわけでございまして、これとそれから今度政府の提案いたしました自動車道路法案は、前のは不備であるから作つたという意味でございまして、北海道から南は九州まで、本州をすつと縦断いたしまして作るというふうな自動車道でございまして。今回政府が提案いたしましたのは、道路法の一部をいたしまして、これまでは一般交通の用に供しておるものが道路でございまして、今回はその道路法の中に自動車の専用線の自動車国道といふものを作りますといふこととございまして、前のは不備だから補つたといふのではないわけであります。

○柴谷要君 そこでその点からお尋ねをしていきたいと思ふのですが、国土開発縦貫自動車道建設法については少くとも開発道路としての性格がある。それから高速自動車道路法案はいわゆる高速道路として設置をしたい、こういうふうな考え方と違ひがあると思ふのです。そこで私が国土開発道路法の方を見て参りますといふと、日本を縦貫した道路を作る。しかし具体的路線、いわゆるその本線から分れる枝線等については明確になつておりませんから、少くともさういふ線を今建設省なり政府としては考へて、この高速自動車国道法案を出したというふうな理解をしておられるわけですが、その理解は誤りであるかどうか、これを一つ御判定を願ひたい。

申し上げましたように、国土開発縦貫自動車道路は、国土を縦貫いたしまし、たまあ一本のものを作るわけでござい、ますが、道路交通が次第に発達をいたしますと、結局これまでのような一般交通の道路だけでは間に合いません、で、ほんとうの自動車が高速で走れるような道路を作らなければいかぬ。そしてそれをまあこれまでの道路法の概念ではそういうものが道路法上の道路になつておりませんので、そういうものをつけ加えたわけでございまして、この国土開発縦貫道路とそれから自動車国道と両方合まして、そして日本のほんとうの道路法によりまして自動車国道というものができるといふふうにわれわれは考えておるわけでございします。

○榮谷要君 それでは、非常に道路がよくなることはけつこうな話で、幾つの法律ができることもけつこうだと思ふのですが、私はやはり議員立法であらうとも、政府提案であらうとも、国土開発縦貫自動車道路というものができた。それからこの道路法案によつてどのような進め方をするかということ、がまず考えられなければならぬ。それを中心にして、じゃ、それからこの道路からどのような枝線を出すことが最も国内におけるいい道路を整備する方法かということに真剣に考えないと、これは二元的な道路政策が生れてくるような感じがする。そこで私はお尋ねしたいのは、実は建設省はこの縦貫道路の決定の前に、いわゆる中央道と東海道というものと二つに建設省と運輸省の意見が分れておつた。ところが中央道に一本にまとまつた。こういうことを聞いておるわけです。そうします

るといふと、中央道にまとまつたけれども、これは建設省の意見ではない、建設省は東海道案というものを持っておつた。こういうことになるという、と、どうも本年度はこの法律が通つて、調査費をとつて調査はするけれども、この法律案は行く行くは有名無実になるような気がするわけだ。というのは建設省が持ち合せておられます。この案、これをいわゆる高速自動車国道法案というもので順次延長してきて、いわゆる神戸から東京までは東海道を通すというように、将来に向つての考え方があるように私は思うのですが、この点について一つお考えがございましたら御説明願ひたいと思ひます。

○政府委員(小澤久太郎君) 神戸とそれから小牧間は、国土開発縦貫自動車道の路線でございまして、それにあわせてできるわけでございしますが、それから先東京までの間が問題になるわけでございまして、一応建設省といたしましては、東海道の方の路線は調査してございします。それで今回この中央道路につきまして、予算をもちまして調査するといふわけでございまして、それによつてどうするといふことは将来決定するわけでございします。

どもがこれに賛意を表したゆえんのも、は、いわゆる日本の国土を開発をする、こういう意味からいへば、どうしても近代的な、自動車を走らせる、どうし、かないし百二十キロ走らせる道路よりも、山間を縫つて、しかも後進地域を開発していく、こういう意味における産業道路的な性格が私は必要だと思ふ。ところがそれは異つて非常に整備をしたところの、完備をしたところの道路を作つて、自動車の混雑を緩和するといふ方向にどうも考え方が建設省等においてはあつたように私は思う。まあこれは私のひがみかもしれませんが、そのような方向にのみ引っぱつていこうという考え方が、将来日本を縦貫させようとする道路の建設に支障になりはしないか。このようなことを私は考えるわけでございします。これらの考え方が誤りであるならば、一つ明らかに建設省方面から御説明をいただきたいと思ふわけです。特に私どもが道路法案の通過に當つて要望したいと思ふことは、少くとも短い年月の間にすみやかに整備をして、そうして目的を達してもらいたいと思ふわけであります。それけれども、まあ名古屋―神戸間が五百五十億もかかるのに三十億だ、これでは道路に使用さるべきところの用地を獲得するだけが一ぱいだと思ふ。このようなことでは幾らりつぱな法律を作つてみても、これは道路ができるのは何十年何百年先のことになるてしまふ、こういう夢物語のような法律案を国会で通過させて、そしてわれわれが責任を果したように考えておることは間違ひだ。少くとも十年とかあるいは十五年の範囲においてある程度目的を達するような方向に持つていか

なければならぬ。こういうふうに考え、ておるのですが、これらの点について一つ建設省の当面道路に対する政策と、いいますか、こういうものを一つ明らかにしてお聞かせをいただきたいと思ひます。

○政府委員(小澤久太郎君) 日本の道路が非常に悪いことは世界でも有名なものでありまして、しかも近代交通であるところの自動車国道というものがまだないといふようなわけでございまして、今回この法律案を御審議願ひなして、そういう国道を建設するわけになつた名古屋―神戸間は三十三億である、しかも五百五十億以上かかるものがそれだけ、非常に少い、全く同感でございまして、私もどもいたしましては、なるべく早くこれを完成させたい、そういうふうに今考えておるわけでございまして、初年度でございしますので、三十億でございしますが、先ほど道路局長から申し上げましたように、まあ三、四年くらいで片づけたい、なるべく早くこれを完成させたい、そういうふうに考えておるわけでございします。

○榮谷要君 アメリカや西欧のように、国の力があつて、一つの行政なら行政を徹底的にやろうというふうな国柄ならいざ知らず、日本のような非常に底の浅い経済の状態で、多種多様な面に手を広げても、うまい仕事はできないと思ふ。ましてや今一級国道ないしは二級国道に指定されておる所すら舗装がどの程度いつておるかといへば、わずかしこ舗装されておらない。そういうような散発的な道路政策を確定しておつては、日本はいつまで

たつてもりつぱな道路にならぬと思ふ。でありますから、一級国道に全力をあげて短期間の間に完成する、そして次の目標に向つてやはりどうい道路を作るべきかという基本的な問題を打ち出していかつていきたいと思います。遺憾ながら金をつぎ込んだだけで終つてしまふような気がするのです。これはちよつと話がずれるようでありまうけれども、むだ金をずいぶん使つてしまつても、むだ金をずいぶん使つていふように考えられる。それと似通つたような道路政策をこの財政の少い日本の経済の中でやろうとするのは無理だと思ふ。そこで特に建設省等においてはこの道路の問題につきましては、いたく心勞されて努力されておることはよくわかりまうけれども、散発的な道路政策ではなしに、ほんとうに徹底的に一つの問題に取組んでそれを完成する、そのことの方が私はその道路政策によつて得る利益は大きい、こういうふうに考えるのです。実は過日北陸方面を視察した際にも一級国道で自動車を通れぬ、片道交通、しかも二時間三時間と自動車は待たせられる、五十台百台の自動車が時間のくるまで待つておる、こういう一級国道がある。こういう国道を放置しておいて、あたかも何といふますか、りつぱな道路を国内に作つてみるんだと言つてみたところ、これはしよせん実現できるものとは思われない。でありますから、少くともそういうふうな面に十分一つ力点を置いた道路行政をとつてもらいたい。特に私どもは強く要望したい点なんです。

まだ同僚議員もたくさん御質問があると思ひますので、わずかな点でござい

さいますが、質問を申し上げて、要望を兼ねて終りたいと思います。

○政府委員(小澤久太郎君) 柴谷さんの仰せられたことは、まことにものといたしましては、日本の道路をほんとうによくしたい、そういうふうな思っておるわけでございます。それで今回高速度自動車国道法案が提案されたわけでございますが、これは建前から申し上げますれば、国費をもつて無料でやるといことが建前でございますけれども、現在の一級国道は悪い、あるいは地方道も悪い、そういう方面でもこれは道路を整備しなければならぬ、つまりこれまでであるところの一般交通の道路もよくしなければならぬ、それからまた近代交通であるところの自動車国道もよくしなければならぬというわけでございまして、やむを得ず財政の豊かでないときは、これを道路公園が有料道路としてやり、これがよいした後は無料にする。それでやはり一級国道、二級国道あるいは地方道というものは、これは公共事業といたしまして舗装を国費を入れてやる、そういうふうな考えておるわけであります。

それから一級国道も非常に悪いというお話でございまして、これは実はその通りでございまして、それで私もといたしましては、十カ年計画を今立案中でございまして、それによりまして、一級国道は大抵舗装できるというふうに私も考えております。もちろん一級国道だけやって、ほかの地方道は全然手を触れないということじゃこれはできません。やはり交通の状況だとか、いろいろな点を勘案いたしました、地方道路ももちろんよくしなければならぬのでございまして、われわれの考えておる十カ年計画を遂行するとなれば、仰せのように一級国道は舗装できるというふうな考え方で進めておるわけであります。

○相澤重明君 今一つお尋ねしておきたいのは、駐留軍の自動車が多量の神奈川のような所ではたくさん通るわけですが、駐留軍の自動車と道路が非常に狭れて片側しか通れないというのが各所にあるわけですが、東海道にしろ八王子街道にしろ、あるいは横浜の市内の道路にしろ、非常に工事が多いわけでありまして、こういうような場合に、費用というものは全部日本の国費だけで、駐留軍の方からは全然もらえないものかどうか、この点一つお尋ねしておきたいと思ひます。

○政府委員(小澤久太郎君) 駐留軍の施設に限つて必要な道路につきましては、防衛分損金から支出して整備を実施しております。しかし、これもなかなか十分ではございませんで、ことに日本の車が通るといふような所につきましては、これは駐留軍の自動車も通る所でも、道路管理者の負担になっております。この問題につきましては、従来も特別な予算を要求しておたわけでございまして、今後もその点につきましては努力する考えでござい

ます。

○相澤重明君 これはおそろく高速自動車道路ができれば、やはり駐留軍でもいい道路を通りたがるので、やはり通らんとは私は言えぬと思う。そういう場合のやはり内容的なもの、あるいは国費といふ防衛分損金といふものです、そういうものについての明確なやはり立場というものをとっておく

が私は正しいのじやなろうか。そうでないと、一生懸命国民の税金を集めて産業開発国土開発のためにわれわれが道路を作つたつて、それは主としてアメリカの自動車の方が多く通るといふようなことでは、なかなか国民感情は私は許されぬと思う。これはおそろく建設省の次官あたりはよく道路を見て回つてゐるだらうと思うのですが、私も横濱に住んでおると、実際にその点が多い。こういう点についてやはり建設省も立場をはっきり私としてはおいていただいた方がいい、こう思うのですが、そういう点今後どういふうにおやりになるか、もしお考えがあつたらこの際一つ所信を表明しておいていただきたいと思ひます。

○政府委員(小澤久太郎君) ただいま高速自動車国道ができましたあとのいろいろな問題でございまして、その場合にはやはり駐留軍の車からも料金をもらひまして、それでやっていくのでございまして、ほかの車と同じようにやっていきたい、そういうふうな思ひます。

○戸叶武君 高速自動車国道が国土開発縦貫自動車道の予定の線のうちから取り上げられてゐるようですが、この名古屋―神戸間に関する限りは、スピード・アップを中心として、国土開発というよりは、むしろ速度に重点を置いた自動車道路の建設と思ひます。これはどういふところに目標を置いておられますか。

○政府委員(小澤久太郎君) これは、これまでの道路が一般交通の道路でございまして、混合交通でございましてからスピードが出ません。それで今度自動車専用の道路を作りまして、そう

いうふうないたしますと、スピードもこれまでより速くなりますから、目的の土地に達するのに非常に時間が短縮するといふわけでございまして、ただいま申されましたスピード・アップといふような意味でやつておるわけでござい

○戸叶武君 結局最初に取り上げたところにおいては、国土開発というよりは自動車道路による速度という点に重点が置かれてゐるようですが、今後においても国土開発というものとそれから速度のための自動車道路という二本建でいくように見えても、事実上においては重点はそういうふうな速度を早めるといふところに重点を置いてやはり進められるようになっていくのじやないでしようか。それはどうですか。

○政府委員(小澤久太郎君) 道路の網がありまるときに、一番必要なところからやるといふことになる関係上、結局交通量が非常に多いという所から始めることになりまうから、今仰せのようにスピード・アップということが考えられますが、と言ひまして、スピード・アップのみ考えまして、国土の開発ということは考えないということではございまして、やはり両方とも考えてやるということになるわけであります。

○戸叶武君 ドイツやアメリカなどの例を見ましても、やはり自動車道路は自動車道路としての輸送力の隘路を開する速度の問題に重点が置かれてゐるのであつて、国土開発というものは非常に美名でありますけれども、事実上において国土開発と両方びんで何かをやるというものは、これは非常に困難ないいけれども、私は日本の自動車道

路をかえつて建設をおくらせるような結果にもなるのじやないか。実際ドイツのアウトバーンのようなものでも、国土開発というものに目標を置いて作つたならば、ああいうふうな自動車道路の完成はできなかったであらうし、アメリカにおける自動車道路においても、かような路線というものはやはり自動車における輸送力の達成というものに目標を置いて、そこに重点化して自動車道路というものを建設されておると思ひます。こういうふうな非常にあれもこれもというふうないろいろなものを並べ立てていくと、かえつて目標がぼけていく危険があると思ひますが、それに対する政府側の御見解はどういふ御見解ですか。

○政府委員(小澤久太郎君) 国土開発とスピード・アップを両方ねらうがために、非常にほけるというのでありますが、スピード・アップいたしました、交通が便利になれば、そちらが国土開発にも資するわけでありまして、両方ねらつたからほけるということはない、われわれはそういうふうな信じております。

○戸叶武君 今後当然問題になるのは輸送力の問題で、国鉄と自動車路の問題だと思ひます。将来は自動車路の問題が非常に比重が重くなつてくると思ひます。この調節の問題もこの段階から考えていかないとあとで混乱を招くので、国鉄そのものにおいても、ときにはいろいろな国土開発、その他の美名のもとに赤字路線が政治的に救はれて、いまだに整理されない状態が非常にある。それと同じような傾きにおいて、自動車路建設の段階においても、国鉄の赤字路線と同じような国土開発

路をかえつて建設をおくらせるような結果にもなるのじやないか。実際ドイツのアウトバーンのようなものでも、国土開発というものに目標を置いて作つたならば、ああいうふうな自動車道路の完成はできなかったであらうし、アメリカにおける自動車道路においても、かような路線というものはやはり自動車における輸送力の達成というものに目標を置いて、そこに重点化して自動車道路というものを建設されておると思ひます。こういうふうな非常にあれもこれもというふうないろいろなものを並べ立てていくと、かえつて目標がぼけていく危険があると思ひますが、それに対する政府側の御見解はどういふ御見解ですか。

○政府委員(小澤久太郎君) 国土開発とスピード・アップを両方ねらうがために、非常にほけるというのでありますが、スピード・アップいたしました、交通が便利になれば、そちらが国土開発にも資するわけでありまして、両方ねらつたからほけるということはない、われわれはそういうふうな信じております。

○戸叶武君 今後当然問題になるのは輸送力の問題で、国鉄と自動車路の問題だと思ひます。将来は自動車路の問題が非常に比重が重くなつてくると思ひます。この調節の問題もこの段階から考えていかないとあとで混乱を招くので、国鉄そのものにおいても、ときにはいろいろな国土開発、その他の美名のもとに赤字路線が政治的に救はれて、いまだに整理されない状態が非常にある。それと同じような傾きにおいて、自動車路建設の段階においても、国鉄の赤字路線と同じような国土開発

の美名のもとにおいて、自動車もろくに通れないような路線がやたらにできてしまつたら、将来の障害になる危険があると思う。これは国鉄の今の赤字路線において露骨に、具体的に過去における欠陥というものが示されておるので、これは取り返しのつかないものがすいぶんある。そういう愚を自動車道路建設の段階においても繰返すとすれば、日本の交通政策というものは非常に将来に汚点を残すと思うのです。そういう問題について十分な検討を政府は持つておられるか、それを承りたい。

○政府委員(小澤久太郎君) ただいま自動車国道の問題でございますが、それは日本の交通の発展のために、これまでの一般道路が自動車道路にだんだんと移つて発展していくというわけでございます。これは日本の経済が發展するための今後の一つの目標になるわけでございます。日本の経済發展というふうなことを主眼にいたしまして計画をするというふうにしてやつておる次第でございます。

○戸叶武君 それから審議会の問題ですが、これは国鉄その他いろいろな審議会というものがござりますが、これは行政官庁が責任転嫁の機関にしている傾きがある。ほとんど行政官庁の言うがままに動くような都合のいい機関をでつち上げて、そうして行政府というもの、当局が自分たちの責任をその審議会に転嫁してゆく傾きがある。最も非能率な、そうして不透明な、そして無責任な体制を今官僚組織の中に持ち込んである傾きがある。そういう点については、今後において立法府はいろいろな行政機関にお

けるアイドル・システムというものに相当メスを入れてゆかなければだめだと思ふのですが、過去のいろいろな審議会を並べあげればわかりますが、その一々を検討してみても、どれでも私は非常な欠陥があると思ひます。今後自動車路の建設に當つての審議会においても、過去の審議会と同じような行政官庁に隷屬し、そうして行政官庁に都合のいいような顔ぶれだけを集めて責任転嫁するような機関になつては困るのですが、そういう問題に対しては根本的な検討をもつて臨んでおりますか、それを承りたい。

○政府委員(小澤久太郎君) 自動車国道の問題は、各方面にいろいろ関係も及ぼします日本の経済の基礎となるものでもあります。それから交通政策の中心とも今後なるものでございす。審議会の設けまして、そこで十分にいろいろ各方面の御意見を承つていきたい。それからだいたい仰せられましたようなことは、十分ないやうに努力してやつていきたい。そういうふうな考へております。

○戸叶武君 審議会の運営というのは、今までの著名な審議会が皆さうです。そうして責任はそこに転嫁せられ、だれも責任の所在を明らかにしない。都合の悪いことは審議会になすりつけ、審議会の人たちがほんとうに専門的な立場から十分な検討をされていくかという、疑念のあるところがずいぶんある。そういう点を十分当局においても慎重に再検討して、今後における審議会の作り上げ方というものをしてもらいたい。有名無実な人を並べたり、また行政官庁にあごで使われるやうな人を並べたりする形において、

一つも審議会の運営というものの權威を保つていない傾きがある。それを十分考慮してもらいたいということだけを注文して私の質問を終わります。

○政府委員(小澤久太郎君) その点につきましても、十分注意をいたしまして、運営を誤まらないようにいたしたいと思ひます。

○高良とみ君 私かねて建設省の方に伺いたいと思つていたのですが、せっかく巨額の国費を投じて建設されている道路ですね、たとえば国道第一号にしましても、一体どれくらい深いを掘り下げて、そして基礎工事をやつておられるのか、その点をよく伺いたいの、どここの国の道路を見ても、あんなに年中掘つくり返している道路というものは、掘つくり返したところを見ると、わずか八インチかそこらしか掘つくり返してない。ですからせっかく片側交通をとめて、どこでも、東京都市内でもあるいは郊外でもさうです。修理したあ、また次には今度は修理しなかつた方がひびが入るのであります。一体日本のこれから建設なさる、あるいはまた修理しつづける道路というものは、どこまで基礎をすれば、相当な重味のトラックなどが通つても持ち得るだけの計算ができておられるのですか、その点を伺いたい。それから各国とも道路及びそれに耐え得る重量の計算というものはつきりしていると思ふ。その点はまことに私ども国民として不可解きなことにさう思ふのですが、戦後長い間失業救済であつた。今度はその新しい建設はいかないと思ふのですが、何フイットまであるいは何十センチ掘り返して基礎的

な道路をお築きになる御計画か、それをおつと伺つておきたい。

○政府委員(宮澤勘一君) お話のように日本の道路は非常にさういふ点で補修が足らなかつたせいで、ここ十五年ないし二十年くらいにやつた舗装がみんな痛んで参りまして、しよつちゅう掘つくり返して御迷惑をおかけしておるので申しわけないのでございす。が、今後の計画にいたしましては、御説のようにその地盤がどれだけ強いのか、ということの上の舗装の厚さもきめるというようにしなければならぬわけでございます。で今後は地盤の支持力を直接にはかりまして、その支持力に應じた設計をいたしていく考へてございす。また特に寒い地域におきましては、氷の凍る深さというものが道路といふものには非常に影響があるのでございまして、寒い所に置きましては、この凍る深さ程度までは基礎を築かなければならぬわけでございます。そういった点を今後の道路の建設計画に入れていきたい考へてございす。従つて地盤の支持力が問題になりますので、三十センチとか五十センチとかいう深さで申し上げることは、これは一がいにはできないのでございす。さうしては下五十センチなり八十センチなりは相当手入れをして、かたいものにして参らなければならぬと考へておる次第でございます。

○高良とみ君 大体さういふことは常識だろふと思ふのでありますが、さうしますと、畑であつたり、田であつた所をつぶして、そこに道路を敷く場合には、ずいぶん地盤がやわらかいわけだろふと思ふ。それに反して今度の岐

阜その他の山の中をお敷きになる所は、岩盤あるいは石盤の地盤を持つておるかといふ所はあるのだらうと思ひます。さういふ所はそれほどの三十センチとかいふふうなものを掘らないでもいいのじゃないか、さうしますと、今までの日本の国道のどこら辺の所が修理を要しないか、まあ半永久的なものかりした道路ができておるのか、さういふ所をお示し願つて、さういふ所は成功した、さういふ気候でさういふ地盤で、さういふ所はさういふ道路がどこかにありになるのか、さういふ点を一応模範的に示していただいて、それに右へならえしていくやうなことになる、国民もさういふ道路の建設費をすれば、国民もさういふ信用できるのですけれども、さうでない限りは私も道路に対して非常な疑いを持つておるのです。基礎的に、また自動車を通りトラックが通り、またすつかり掘つくり返してやり直すのだというやうな、まるで饅頭の河原のような道路建設をなさいますことに対しては、私もはまことにその税金負担者といつたしまして遺憾にたえないのであります。どこか日本の東京都内でもどこでもいいですから、こはいいい道路ができておりますから、一つごらんないといふ所がございましてお示し願ひたい、さういふふうな思ふのですが、どうなんですか。

○政府委員(宮澤勘一君) はなはだ残念ながら、これなにいといふ道路が実はないのでございす。そこでまあそのうちでもとつてみますと、これは北海道の千歳から札幌に行きます道路、あるいは最近でございました戸塚の有

料道路、これなどはある程度しつかりした仕事をしたわけですが、この道路というのはいくらも長持ちがせぬわけではあります。コンクリートの舗装にいたしましても、できましてあとを中に水が入らないように、またすき間ができましたらそこにアスファルトを詰めるというふうな、絶えず補修をして参りませんと、良好な維持ができないわけではあります。で北海道の例であります、これは北海道開発局が直接その維持をやっております。これは、これならすぐ直すという方法をとっておりますので、こういうのはまず日本においてはいい道路のうちでございます。また戸塚の有料道路も、これは有料道路である関係もあり、なりに補修の目が行き届きますので、あまり御迷惑はかけておられないと思うのでございますが、建設しましたあとの補修ということがきわめて大事でございます。従って今後の道路計画といたしましては、この補修につきまして、国が直接一級国道については維持を担当するというような方策をとりたいと考えておるわけではあります。なおその他の道路につきましても、その道路管理者が十分良好な補修ができるように指導して参りたいと考えておる次第でございます。

けの費用が要するということが考えられるわけではあります。あるいは一キロ当りだけでございます。

○高良とみ君　そうしますと、そういう模範道路はどのくらいあるか、そういう模範道路としておありになるか、そういう相当大きな有などを入れておられるのだらうと思うのですが、その大体的なメーター当りの予算がどのくらいになるのですか、その点伺っておくと、それを基礎にしてほかの道路のこれだけ

それから、その補修のお話がありましたが、これが必要なことは当然だと思っております。それは大体建設費用に對して何パーセントくらいの費用を見積っていただければ、道路の管理費あるいは補修費というふうなものが見られるものか、そうすればこれだけ金を入れるで、これだけのパーセンテージの補修費を入れるおけば、日本の国道も建設の段階に入るといふことを私も理解できると思っています。ちょっとお示し願います。

○政府委員(富樫一君)　北海道の場合は、あの場合は凍る所でありまして、たしか九十センチくらいの基礎をやったと考えております。それから戸塚の場合は、これは三十センチ程度の路盤をやったように記憶いたしておりますが、北海道の場合はキロ当り約三千万円でございます。戸塚は約一億程でございまして、それで補修の問題でございまして、補修は大抵キロ当り十萬圓くらい年間見ますと、通常の状態には保持できるものでございます。

○高良とみ君　そうしますと、今度御計画のこの高速中央自動車道路というふうなもの、よほど重いトラック、その他貨物の大型のものが通ると、こ

うふうに荷うのですが、どちらでしようか。

○政府委員(富樫一君)　前段に申されましたように考えておるわけでございます。この高速自動車国道を通ります自動車は、ほかを通っております自動車と別に区別いたしておるわけではございませんが、自動車がだんだん大きくなつて参りますので、その大きさに応じた工法をとりたいと考えておるわけでございます。この自動車はだんだん大きくなると申しますけれども、この自動車の大きさは制限がございまして、現在では作られてはおりぬわけでありまして、その制限の一はいままでの自動車を通して計算いたしておるわけでございます。

○高良とみ君　それで一、二なお伺っておきたいのは、日本の国内で自動車の制限はありますが、外国の自動車は、いふん重たいものをその上に載せて、巨大な兵器等を載せて通行することとが相当多数に見られるわけなんです。そういうものが今後入り得ると思うのでありますが、そういう例外的な大きなものを、これは自動車局の方で制限しておられると云えば言えると思ひますけれども、一体どのくらいのものまで今動いておられるのか、最重量のどのくらいのものまで行っているのか、ちょっと伺っておきたい。

○政府委員(富樫一君)　舗装を設計いたしましたし、橋を設計いたしましたときに、橋を設計したときに、自動車の二十トン荷重というのを今後とて参りたというふうなことを考へておるわけでありまして、従来はこれは十三トンであつたわけでありまして、二十トンという荷重を今後考へて参りたいのでございまして。この二十トンというのは欧米諸国で、大よそとられておる自動車の荷重でございます。この荷重でやっておりますと、相当のまあ大きな車が、総重量では、二十トンという標準の自動車荷重で設計しておきますと、まず特殊な自動車は別といたしまして、その他の自動車には耐え得るものであります。特殊な自動車と申しますと、土木の建設用の機械なんか、自走するものがあります。こういうものは、特殊な自動車でございますが、こういったものにつきましては、目方は多いのでありますが、速度を制限する等の方法によりまして、道路に与える影響は二十トン荷重の自動車よりも小さいものでございまして、道路にとりまして、そういう方法をとっていくつもりでございます。

○高良とみ君　政務次官にお伺いしておきたいのは、今回の御提案になつておきます名古屋あるいは小牧、神戸間の道路に於いては、先ほどの戸塚委員の御質問に對して、やはり高速道路の、スピード・アップした一番最短距離を通っていく道路であるとともに、やはり名古屋―神戸間の産業の開發に貢献するといふお話があつたと思ひます。貢献するといふことは、これはよくわかるのであります。貨物が非常なスピードで動かなければならぬといふのはわかるのですが、ただ私の理解し得ないのは、依然として開發という言葉が、いよいよ出るのであつて、従来は、こつちも通つて

てもらいたいと言ふ、一番最短距離を行くつもりでも今回の図面にもあります通り、第二国道が何か神戸―京都間を通つておりますが、それを二、三カ所も越えたりしてゐる。そういう点で依然として国土開發といふような考へ、すなわち後進した村落やあるいは天然資源を開發していくといふような考へが、この案の中にあるのですか。

○高良とみ君　もう一点伺つておきたい

いのは、大津―京都間、あるいはそれよりも南まで西宮辺まで、第二国道が相当にカットされていると思うんですが、その辺のところを私よく存じないのでありますが、今度の道路の計画はそれと合致してゆくんですか、それに沿ってゆくんですか、あるいはそれとクロスしてゆくんですか、どの関係になりますか。

○政府委員(宮樫一君) お尋ねの線が今の東海道線とどういう関係になるかということだと思つたのでありますが、東海道線とはクロスする所もございますし、並行する所もございます。図面で見ますと非常にくっついておりますけれども、実情は相当離れておりまして、平均いたしますと数百メートル離れた所を、山地を通るわけでございます。

○高良とみ君 それからこの案の初期のころには大体主要な交通の込む都市、たとえば岐阜とか大垣とかその他の都市を避けるようにして、そういうコンジェスティングな、何というか、輻輳する所は避けて、そうしてそうでない、今まで何にも交通量のなかった所を避けてゆくようなお話でありましたが、依然として名古屋―神戸間は数百メートル離れておりまして、この線を通してゆくよりほかに方法はなかったんですか、そうしてそれが最端距離であり、都市との離れた距離がこれ以上はいかないというお考えなんですか、その点をこれから御調査になるんですか、どうですか。

○政府委員(宮樫一君) その計画は、都市は直接中に入れませんで、離れて通るという方針で作っております。それでなるべく用地も耕地をつぶ

さないように山地に寄せたわけでありまして、その線をきめるまでには相当比較線をとってきめたわけでございますが、なお確定的にきまつたものではございません。部分的になお要する点があるかと思いますが、なお一つ大きく比較線をとっておりますのは、名古屋から四日市を通りまして草津に出て京都に出る、こういう比較線もとりまして検討いたしておるわけでございます。今の縦貫自動車道建設法によりまして、そこに書いてありますような名古屋から岐阜、大垣、関ヶ原を通る線になるわけでございますが、それによつていただいたところは計画いたしておるわけでございます。

○岩間正男君 先ほどから高速道路とそれから国土開発、この二つの問題がどういふふうに関連されてゆくの、一体どっちが重点なのかというところが各委員から繰り返し質疑されたようでありまして、こういう点で二つの法案の目標ははつきり違つていふと思ふんです、もつとも高速道路法案の方は国土開発縦貫自動車道、これを接続してゆく、そうして第四條にそういうことをうたつておるわけですが、大体クロスするわけですね、国土開発の道路とそれから高速道路の立体交差をやる所は大体何カ所くらいあるんですか。政令で定めるんですか、「国土開発縦貫自動車道の予定路線のうちから政令でその路線を指定したもの」、こういうものをクロスするんだらうと思ふんですが、予定はどうなんですか。

○政府委員(宮樫一君) 高速自動車国道の中に縦貫道路も含めておるわけでありまして、縦貫道路が高速自動車国道の網の一つの親骨になるような考えに立つておるわけでございます。従つて縦貫道路から肋骨状に出るほかの高速自動車国道が考えられるわけでございますが、縦貫自動車道とほかの高速自動車国道と接続はいたします。が、交差するところまでは今考えておらぬわけでありまして。

○岩間正男君 立体交差にはならないわけですね、立体交差で接触するんじゃないんですか。

○政府委員(宮樫一君) 高速自動車国道に接続する所は、他の道路とは立体交差になります。

○岩間正男君 そういう所は何カ所くらいあるんですか。

○政府委員(宮樫一君) はつきりした数字を記憶しておりませんが、約十カ所ほどでございまして計画されております。

○岩間正男君 これは何ですか、政令によつて今後これを定めてやるということになるわけですか。

○政府委員(宮樫一君) この第十一條に、高速自動車国道と道路等との連絡というのがございます。ここで道路、それから一般自動車道と接続する所は立体交差にするわけでありまして、これに接続するほかの「交通の用に供する道路」が考えられるわけでございます。政令で定めるものは政令で定めていこうというところでございます。

○岩間正男君 この中で大きな都市はどれくらい接続するような格好になりますか、今の予定でございますか。

○政府委員(宮樫一君) 名古屋と神戸におきましては、名古屋におきましてまず一つでございます。それから岐阜、大垣付近に一つでございます。これから米

原付近にできます。それから大津、京都、それから京都から大阪の間にはこれは距離は比較的小まかくなりますが、約十カ所ほど接続点ができることになっております。

○岩間正男君 ワトキンス調査団の報告書は大体読ましてもらったのですが、大体こういうものと近い計画でいふわけなんですか、どうなんですか。

○政府委員(宮樫一君) 今の問題、先の問題に属するのですか、国土開発を―高速を建前とするのか、二つのものを総合して出さないと工合が悪いというので、政府案は出してそういうものも吸収するのだということになっておりますけれども、実際十々くらいの都市だけは接触するというところになりますけれども、国土開発の立場からいふと、これでもって国土開発のねらつておるものを全部接続するといふのはこれはいかに思うところですが、いざ申し訳的にさういふところが果されるということになると思ふのですが、やっぱりこのねらいははつきり高速に多くのウェイトをかけておるのだという点はこれは明瞭ですね。だからこの法案なかなか巧妙にできているわけなんです、それで議員立法の法案に對しても何とかさういふところをまあ接続していこうというふうになつておりますけれども、今言つたような十カ所ぐらいの都市と接続するわけですが、この沿線のいろいろなこの国土開発に必要な面ですね、そういう面ではこの高速道路ではほとんど果されな

い、むしろ全然とはいへません、全然とはいへませんけれども、主目的はもう高速道を実現するというのがねらいであると理解していいわけですか。

○政府委員(宮樫一君) 縦貫自動車道法によりまして、この縦貫自動車道というのは国土の普遍的な開発をはかることが目的になつておるわけでございます。と同時に、この縦貫自動車道は高速自動車国道の性格も持つておるわけでございますから、高速自動車道の法案でその建設管理を規定いたしましたわけでございます。しかし高速自動車国道ということになりますと、これは自動車の交通の安全性と高速を目標にいたしたものでありますから、高速を第一の目的にいたしておるわけであり

○岩間正男君 それで大体明瞭になつたと思ふのです、二つのやはり食い違いははつきりあるものであつて、そのところを幾分緩和するといふ形にはなつていまして、二つのものを全面的に接続してやるという形ではこれはいかに、従つてこの法案ではたゞみにそこを目的ではないけれども、も接続したようにうたつておるけれども、おそらくその問題、やはり主要な目的というものは将来食い違つてくる点が出てくるのではないかと、こういう点を懸念するわけですか。

その次お伺いしたいのは、今度の資金計画、これは何年計画ですか、二十九年計画ですか、ずっと北海道から九州までに及ぶ計画があるのだらうと思ふのです。そういうものに要する資金量とそれから当面の資金量の問題、大体何じやないでしょうか、名古屋―大阪間といつていまして、これは東京まで結ばなければほとんど意味をなさないのじやないかと思ふのです。だから急速にやはりこれは東京の問題を解決しなければ意味をなさぬと思ひ

ますが、名古屋は中間的なもので、非常には産業の条件から申しまして、もそのことが一番基本になる。従って東京―大阪間の資金量の問題、資金計画をどうするか。それから全国土の縦貫路線に対して高速度道路をやるという資金量はどうか、それに対してどういうような計画を持っておられるか、この点をお伺いしたい。

○政府委員(富樫一君) この縦貫自動車道建設法に言います全体の縦貫道建設したことになりますと、これはまだわれわれの方では調査いたしておりませんが、提案されましたときに説明されたところによりまして、六千数百億かかることになっております。東京―大阪間につきましては、これはまだいわれる中央道を通る分については建設費は出ておりませんが、前に建設費でやりまして東海道を通る方の建設費で申し上げますと、東京―神戸間一千五百億と見積もられたわけがございます。この点も当面の問題といたしましては、名古屋―神戸間を実施いたすということでございますが、これにつきましては資金が五百五十億かかるわけでございます。で、この資金の見通しでございますが、種類といたしましては政府資金と民間資金とを考へていくわけでございますが、この民間資金等につきましてもただいま検討中でございますが、この程度のものは消化できるだろう、こういう見通しもあるわけでございます。今のところではこの民間資金によりまして、名古屋―神戸間の建設は実施したいと考えてございます。

○岩間正男君 この年次的に言います、名古屋―大阪間をやつて、東京ま

で何年ぐらいの計画を考へておられるのですか。

○政府委員(富樫一君) 名古屋―神戸間につきましては、工事量としてはまず二年ぐらいの工事量かと書かれております。ただ用地の獲得の問題でございますので、私もともいたしましては、これから三年ないし四年のうちに完成したいと考えてございます。東京と名古屋の間につきましては、この縦貫道法によりまして路線を本年度から調査いたすわけでございますから、この調査が完結いたしませんと、どのくらい建設費がかかるかわからないわけでございます。

○岩間正男君 これは先ほど申しましたように、大阪―名古屋間というようになことはこの目的を達成することができないし、効率も当然払は上らないだろうと思ひます。従つて当面東京までやらなければ第一期が完成しないということになると思うが、そういう大体的な額でも千五百億、こういう大体的な額とした何だろうと思ひますが、おそろくこれは精密にやれば、もっと多くなるかもしれない、相当なこれは資金を要するわけですね、今の政府資金と民間投資というやうなことで大体いくというやうな話でありますけれども、しかもこれは先ほどから各委員も質問されましたように、じつせん日を送つたのじゃなくこれは回収がほぼつかないわけですね、その間のロスというものは大へんものになる。当然その点から申しますと、資金計画というものと竣工期間というものが密接な関係がなくちゃならない。従つて当然問題を進めるためには短期間というやうなことになると思ひますが、そう

すると、資金計画が一体果してやれるのですか。ことに今の金融事情の中で、民間投資というのを言われておりますが、私は非常に安定してないのじゃないかと思ひます。とにかく最近の金融状況から見ると大へんなことになると思ひますが、いかがでしょう。

○政府委員(小澤久太郎君) ただいま岩間委員のおっしゃいましたように、これを短期間で仕上げたい、われわれはそういうことを目標にしております。それから資金の問題につきましては、これはやはり道路公団債でまかない得ると私も思つております。

○岩間正男君 どうなんですか。やはり外資導入の問題があるやにわれわれ聞いておりますが、現に南條建設大臣は外資導入の問題について希望を述べておられる。それからワトキンス調査団の報告書によりましてもそういう点が出ていふと思ひます。こういうことが述べられております。大蔵省職員との討論では、事業の円滑経費の一部をカバーするためでさえも、低利の経費を得るために長期の外国借款に興味があり得ることを暗示していた。こういうことで、外資導入の問題をほめかして見ように見受けられる。また岸道路公団組織がやはりこれについて資金を要する。莫大な資金を要するので、国内資金で最初はいかないかと考へていたが、どうも最近金融情勢から外資導入も考慮しなければならぬというやうなことを漏らしておられるやに聞いておるのであります。そうすると、今の金融状況で先ほどのやうな計画だけではおほつかない面が出てくるのではないかと考へられますが、この問

の事情はどうなつておりますか。私は詳しく存じないので、こういう点を明らかにしたいと思ひます。

○政府委員(小澤久太郎君) 先ほど申し上げましたように、今のところは外資も考へておりません。なるべく早くやりたいというところは岩間委員の仰せられる通り、われわれとしてもなるべく早く完成したいと考へておりますが、大体内閣資金でできるといふうに私も考へております。

○岩間正男君 世界銀行の調査団がやつてきて、いろいろ調査して道路の問題なんかも出たと思ふのであります。こういう調査の目標はどういうところにあつたのですか、御存じないでしょうか。

○政府委員(富樫一君) 世界銀行の調査団が参りまして、道路関係におきましては、ワトキンス報告がどういふ反響を呼んでおるかというやうな点、それから道路に対する投資の計画等を聞かれたわけでございます。それぞれの計画を説明いたしたわけでございますが、その席では外資の問題については一切出なかつたのでございます。

○岩間正男君 ただいままでのいろいろな御答弁によりまして、今のところは外資は導入しない方針でいくつもりだ、しかし関係者が先ほど述べられたやうなところを総合するといふと、今の金融事情ではなかなかまかないきれないのじゃないか、そこで外資導入も考慮しなければならぬ、その点は明確にはつきりとした既定方針として確立されておるものでしょうか。資金計画の面、これはやはりこの法案を審議する上においては一番災は裏づけの問題ですから、重大な問題になると思ひ

ますから、その点どうなんでしょう、この点をお伺いしたいと思ひます。

○政府委員(富樫一君) 名古屋―神戸間につきましては、民間資金でまかなえるという予想を立てております。名古屋から東京につきましては、今後の調査結果によりまして、建設費などがはつきりするわけでございますが、この資金をどうするかについては、今国内資金でまかなえるといふことを考へておるわけではございません。また一つの論によりまして、外資といつても条件がよければ入れたらいいではないかという意見もあることは事実でございます。しかしこの名古屋―神戸間につきましては、ただいまのところ民間資金で実施するといふことと考へておるわけでございます。

関係がずっと出てくるのではないかと、こういう点から考えまして、私は国鉄のこのような政策と、それから道路政策と、つまりこれらのものを総合した総合輸送計画というものは、これはどうなるのか、この道路法を審議するに当たって、私たちはこの点が非常に問題だと思ふのです。それでまず先にこれは運輸次官からお伺いしたいのであります。この高速道路の問題と、国鉄の東京—大阪間の高速化、この問題とどういふように運輸省の立場からお考えになつてゐるのか、まずこの点をお伺いしたい。またその次には建設省の方から御意見を交互に伺いたいと思ひます。

○政府委員(福永一臣君) 運輸省といひましては、自動車道と国鉄と競合しはしないかという心配もいろいろな観点から検討いたしまして調査をいたしました。これが東海道案であるならば、そうなるかも知れませんが、中央道の場合でございますと、国鉄と必ずしも、たとへば複々線にいたしましても、将来の貨物の増加を予想いたしまして、競合しないという大体的見通しを立てた次第でございます。

○政府委員(小澤久太郎君) 経済企画庁で今後の輸送計画をいろいろやっておられるようでございますが、その案によりまして、国鉄を強化いたしましても、結局高速自動車道を作りまさんと貨物の輸送ができない。そういうような結論になつておるわけでございまして、この高速自動車道につきましては、最初の計画につきましては運輸、建設両方協議しておりますので、そういう点は十分に注意してやつていくというふうに私は思つておるわけ

でございます。結論といたしましては、競合しないというふうに考へております。

○岩間正男君 今の点、実際は相当科学的なデータを集めてやつておかないと、先に行つて大へんなことになるという感じがするのですが、今まで検討されたのは何か調査の裏づけがあるのでしょうか。最近の貨物の増高状況と、それから国鉄による新しい計画による輸送力の増強の問題、それから当然年々自然増があるだろうと思ふが、そういうもの、そうすると何年度においてどうなるかという一つの想定、それを科学的な基礎づけをやつて、その上立つて総合的な輸送計画を立てないといふと、これは先について私は大へんなことになると思ふので、こういう何かデータがございしますでしょうか。

○政府委員(山内公猷君) その点に關しましては、運輸省といたしまして、昭和三十一年—三十一年にわたつて、特に今度の新しい路線ができました場合に、国鉄貨物の転移というものがどういふ姿で行われるであろうかという点につきまして、詳細なデータをとつたわけでございます。また本年度の予算におきましても、相当の経済調査の予算を大蔵省から私の方に予算をもらつておりますので、この辺の経済調査は相当綿密に行われなければならぬと思つてございしますが、調査は非常に数字的にわたりますので、簡単に結果だけ御報告申し上げますと、われわれの方が従来行いました調査——まだわれわれが完全なものと思つておりませんが、お許しを願ひまして一応の調査結果を御説明申し上げます。

まず、国鉄の東海道本線の輸送量の大体旅客では一〇%—一割程度でございします。それから貨物では六%程度が高速自動車道に転換されると予想されておりますが、東海道本線につきましては、鉄道といたしまして別の輸送分野を持つておるわけでございします。それで今後その輸送が相当程度伸びるという予想ももちろん立つわけでございまして、その伸びるのと転換するといふものを比べますと、伸びる方がはるかに大きいといふわれわれは想定をいたしております。それで東海道線の複々線というものも行わなければならぬ。また一方自動車というものは、この鉄道が果します輸送分野以外の分野を占有持つておるわけでございします。こういうものもまた起り得るわけでございまして、将来そういうあるべき輸送体制というものを調べますために、現在の輸送の状態を徹密に踏査し、あるいは旅客であります、三等と二等の別というふうに、こまかいデータを分析して参らなければならぬわけでございまして、今後運輸省におきましてそういう調査をやつていきたい。たとえば従来の調査でございしますと、小口貨物というものは小口貨物として調査をいたしておりますが、国鉄でもこれを細分した、分析した資料を持つておりません。われわれの調査といたしましては、この小口貨物の中でも自動車に転換しやすいもの、あるいはにくいものというものがあつたわけでございまして、この小口貨物の何といふか、貨物の性質そのものがどういふふう動いておるかということの細密の調査をやつていかなければならぬわけでございまして、本年

度はそういう調査まで行なつてみたいと思つてございしますが、われわれの中間的な考え方では、この中央道ができましたら、国鉄貨物に将来与える影響は伸びるものよりも少なめであるということでございます。

○岩間正男君 これは何か運輸省で総合的にこの問題を調査しておるとか、立案しておるとか、そういうことはございしますか。これはどこになりましようか。

○政府委員(山内公猷君) それは私の方の自動車道課というところでの調査をいたしております。

○岩間正男君 そうすると、それはあまり精密なものでなくともいいのです。大体の骨子くらいわかる何かデータをもらえないものでございまいしょうか。

○政府委員(山内公猷君) 従来の調査結果につきましては冊子になつておりますので、お手元に差し上げたいと思ひます。

○委員長(中山福藏君) 他に御質疑ありませんか。

それでは本連合審査会は今回をもつて終了することに御異議ございしませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕
○委員長(中山福藏君) 御異議ないと認めます。

これをもつて散会いたします。
午後三時三十五分散会

昭和三十三年四月二十日印刷

昭和三十三年四月二十二日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局