

第二十六回国会 参議院建設委員会會議録第二十六号

昭和三十三年四月十八日(木曜日)午前
十時二十八分開会

委員の異動

四月十七日委員石坂豊一君辞任につき、その補欠として西田信一君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

委員長 中山 福蔵君
理事 石井 桂君
岩沢 忠恭君
西田 信一君
田中 一君

委員

稲浦 鹿蔵君
小山邦太郎君
斎藤 昇君
中野 文門君
武藤 常介君
内村 清次君
大河原一夫君
北 勝太郎君
村上 義一君

政府委員

建設政務次官 小澤久太郎君
建設省道路局長 富樫 凱一君
事務局側 常任委員 武井 篤君
会専門員

説明員

建設省道路 三橋 信一君
同路政課長

本日の會議に付した案件
○理事の補欠互選

○高速自動車国道法案(内閣提出、衆議院送付)
○道路整備特別措置法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(中山福蔵君) ただいまから委員会を開会いたします。

委員変更の件を御報告申し上げます。四月十七日、石坂豊一君が辞任され、補欠として西田信一君が指名されました。

○委員長(中山福蔵君) お諮りいたします。委員の移動の件は、理事一名が欠員になっておりますので、この際その補欠互選を行いたいと存じます。御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(中山福蔵君) 御異議ないと存じます。つきましては、この補欠互選は成規の手続を省略して、委員長の指名に御一任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(中山福蔵君) 御異議ないと認めます。

それでは、私より理事に西田信一君を指名いたします。

○委員長(中山福蔵君) この際高速自動車国道法案、道路整備特別措置法の一部を改正する法律案、以上兩案を一括して議題に供します。

御質疑のおありの方は順次御発言を願います。

○田中一君 国土開発縦貫自動車道審議会ですか、この審議会に付議される、提案されるというよりも、審議して

てもらう案というものです。この立案は高速自動車国道の場合にはどこが提案することになりますか。

○政府委員(富樫凱一君) 運輸省及び建設省でございます。

○田中一君 その場合、国土開発縦貫自動車道法で定めておる計画路線と言いますか、別表にある計画路線にのるものであるならば、その場合にはそれがどういふ形で提案するつもりですか。

○政府委員(富樫凱一君) 国土開発縦貫自動車道建設法に基きまして、国土開発縦貫自動車道建設審議会にかけますものは、同法の政令によりまして、運輸省、建設省が提案いたしますことになるわけでございます。

○田中一君 そういう政令の案はもうできておるのですか。できておるなら、一つお示し願いたい。

○政府委員(富樫凱一君) その政令の案はただいま検討中でございます。まだできておりません。

○田中一君 国土開発縦貫自動車道建設法の中に、審議会にかける案の立案、提案権は建設大臣並びに運輸大臣が持つのだという規定はどこにございませうか。

○政府委員(富樫凱一君) 縦貫道法にございましては、その点が明瞭ではないのでございます。第三条、第五条におきまして、予定路線の決定並びに基本計画の決定は総理大臣が行うことになつておるわけでございます。先ほど

申し上げました国土開発縦貫自動車道法におきましても、提案するのは運輸省、建設省になるということを示し上げましたのは、同法の第十六条に、「審議会の組織及び運営その他この法律を実施するため必要な事項は、政令で定める。」ということがございまして、この政令を定めます際に、審議会の庶務を扱うところを明瞭にいたしましたのでございまして、その庶務を扱うのを建設省ということにいたしましたのでございまして、そういう関係から言

いまして、先ほど申し上げましたように、実態的には運輸大臣、建設大臣が提案することになるわけでございます。

○田中一君 まあその点は縦貫自動車道法の方には明確になってはおらぬけれども、現在の運輸省並びに建設省の希望としては、その方に持つていきたい。また両大臣の間には一応の申し合せ書ができておりますから、その線でいこうということにございませうけれども、なるほど高速自動車国道法で指定しようとする路線は、この法案にある通り、運輸、建設両大臣が提案するでせう。しかしその同じ高速自動車国道法であっても、国土開発縦貫自動車道の場合は、基礎的なものは両大臣がやるでせうが、現在ありますところの法文の中にはそれは明確になっておらない。同時にこれは総理大臣が提案することにならざるを得ないんじゃないかと思つて、その点はどうですか。

○政府委員(富樫凱一君) それはお話の通りに、縦貫自動車道につきましても、総理大臣が予定路線を決定し、基本計画を定めることになつてござい

ます。

○田中一君 それが高速度自動車国道法の路線と、それから国土開発縦貫自動車道の路線と同一のものであった場合にはどちらが出すことになつてますか。

○政府委員(富樫凱一君) 縦貫自動車道はこれを高速自動車国道として建設、管理するわけでございますが、縦貫自動車道としてはその予定路線の決定並びに基本計画の決定は総理大臣になるわけでございます。

○田中一君 そうしますと、同じ路線であっても、国土開発縦貫自動車道の場合は総理大臣がやるでせうか、それともそれがすなわち高速自動車国道であった場合には、運輸、建設両大臣が提案してもいいんじゃないかと思つて、その点はどういう調整をはかるつもりですか。

○政府委員(富樫凱一君) 縦貫自動車道の方には別表がついておりまして、おおよそ経過しなければならぬ土地が定められておるわけでございます。これに該当いたしました線は縦貫道と考へなければならぬのでございまして、縦貫道につきましても、総理大臣が予定路線並びに基本計画の決定をいたすわけでございます。

○岩沢忠恭君 今の道路局長の説明おかしいと思うのだが、この本法の第四条一に、「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を、こういふことになれば、当然総理大臣ははなされて、建設大臣及び運輸大臣はこれをやるということになるのじゃないですか。

○政府委員(富澤凱一君) 予定路線のうちから政令で定める路線を指定いたしましたものは、高速国道になるわけでございますから、高速国道になりますれば、その建設、管理は建設大臣ということにいたしてございます。

○田中一君 別表に経過地点というものを示してあるから、その分には何ら経過地点を示さないものよりも強いということになるわけですか。従って縦貫自動車道の場合には、総理大臣が審議会に対する提案をするんだということになるんですか。それと同じ路線なんです。結局のものは完成してから指定するか、完成する前に指定して建設するかということに考え方の順序があると思うのです。たとえは路線を指定してから建設する、建設ができたから国道として指定するというこの見方は両方あると思うのです。そこで縦貫自動車道の場合には、もはや経過地点というものを示してあるのですから、それがあるいは常識的には当然高速自動車国道であるという見方をするならば、その場合にとつちが審議会に対して提案するかということをお伺いしているのです。

○説明員(三橋信一君) お答え申し上げます。しこく法律的なこととてございませぬので、私からお答えいたします。予定路線、別表にございませぬ中央道その他の路線につきまして、これの予定

路線をきめるための立案、その決定、それからそれについての基本計画の決定、それは総理大臣がやることになつております。従いまして、その法の命ずるところによりまして、これは総理大臣がいたさねばならぬものと考へます。ところが、これで計画予定路線並びに基本計画が定まりますが、その縦貫道の法律のみによりましては、この道としての性格がはつきりいたしません。そこでこれを今回の国道法によりまして高速自動車国道としたし、

○田中一君 審議会に付議する議案というものは、一応調査を完了したものを付議するの、あるいはここからここ、ある起点と終点を示して、これにどうしてもやりたい縦貫自動車道または高速自動車道路、またははじかない、即高速自動車道路でもないですが、作りたという場合に調査をする、実測調査をする前に審議会に付議するか付議しないか、あるいは起点、着点というものを示してここに持つていき

たいんだ、こういう示し方をしますか、どちらを考へているのです。という事は調査費をもつて一応の実測調査をした上に審議会に付議するようになりませぬ、これはもう何といつても変更ができないようなものにならざるを得ないのです。もう審議会の審議権というものは、ある相当な金を使つて、時間をかけて調査したものを精神的に受けると思つて、同時にまたその路線というものを審議会の委員は審議をする場合に是非の判断ができません。できないというよりも不可能であるといふのです。そうすると、起点と終点だけを示して審議会にまず第一に審議をお願いして、そしてその答申案に基いて実測並びに調査をするの、あるいは予定路線の設定というのを企画する総理大臣、または両大臣が調査実測を全部完了して審議会に提案審議を受けようとするのかです、

○田中一君 非常に違ひがあるのです。もう少し言ふならば、ちよつと言葉が過ぎるかしらぬけれども、こういう形の高速度自動車道というものが一部の政治家の食ひものになつちやならないといふことを心配せざるを得ないのです。もう少し高いところから、日本の国民経済のまず第一歩から出発すべき高速度自動車道であるならば、その経過地点というものを、地元の要望あるいは政治的な支配を受けて、そして効率の上らないような形に持つていくことを懸念するからなんです。そういうことを懸念するものから、審議会に付議し、答申を受ける場合の案というものはどの程度のもを提案するかということをお伺いしておきたいのです。

○政府委員(小澤久太郎君) この審議会にかけます際に、起終点だけで、その途中を別に案がなくしてかけるという事は、事務当局といたしましては責任がないように思われますので、やはり事務当局といたしましては、責任として調査いたしました、その調査の結果どういふふうになつたというところで、かけるというふうになつてお

○田中一君 今小澤政務次官の御答弁、よく伺いましたけれども、そこに非常な危険を感じるのです。なるほど経過地点の地元の人たちも、自分の地点の近所に相当高効率の道路ができるのならば、その経済的な価値といふものはその沿道の市町村といふ村、そういうものが非常に有利な立場に置かれることは間違いないのです。従つてですね、実測調査をした後に提案されるものであります、これは建設、運輸の具体的な科学的な積み上げによるところのものでありますから、一応正しいと見ざるを得ないのです。たとえは審議会におきまして、衆議院におきましても、予算の編成権といふものは政府が持つて、その積み上げた予算というものを国会において審議する場合においても、一応大蔵当局が各省も連絡を持ちながら、積み上げたその予算を批判する程度にしかすぎないのです。もとの立案するところの建設、運輸大臣が公正なものであるならば、これはまあ一番また公正なものであるべきであつて、信用せざるを得ないのですけれども、どうしてもこういふ国民に直接に利害の大きい予算の決定というものにつきましては、相当慎重に扱わなければなら

ぬと思つたのです。それが多数党の、いわゆる与党の政治的な意思によつて、この路線が決定されることをおそれるから、重ねて何うわけなのですけれども、私はひろ一応の経過地点と盛り込んでも差しつかえないと思ひますけれども、一応これに立てる、この区域に建設したいのだ、予定路線を作りたいのだといふときには、前に審議会に付議するの、一つの方法であらうと思つたのです。その方が間違ひはないのではないかと思つたのです。予想されておりますところの審議会の委員といふものは、少くとも与党であらうと野党であらうと、そういう政治的な意味がたくさんございませぬから、責任がある委員を出し合おうとしないかという話し合ひも進めておられます。従つて、巨額の調査費を使つて、両大臣が実測調査をしたものを押しつけられるといふ傾向は避けたいと思つたのです。そういう意味から言つて、今小澤政務次官が言つたように、相当の予算を使つて調査実測をして、これが是なりと信ずるものだけを付議するのだということでは、私が心配している問題は解決されないと思つたのです。私は小澤政務次官の答弁は満足です。従つてひろ一

○委員(中山福蔵君) これは小澤政務次官からお答えになるのが当然と思ひますが、

○田中一君 非常に重大な問題ですから、速記録にちゃんと載せておきたいのです。

○田中一君 非常な危険を感じるのです。なるほど経過地点の地元の人たちも、自分の地点の近所に相当高効率の道路ができるのならば、その経済的な価値といふものはその沿道の市町村といふ村、そういうものが非常に有利な立場に置かれることは間違いないのです。従つてですね、実測調査をした後に提案されるものであります、これは建設、運輸の具体的な科学的な積み上げによるところのものでありますから、一応正しいと見ざるを得ないのです。たとえは審議会におきまして、衆議院におきましても、予算の編成権といふものは政府が持つて、その積み上げた予算というものを国会において審議する場合においても、一応大蔵当局が各省も連絡を持ちながら、積み上げたその予算を批判する程度にしかすぎないのです。もとの立案するところの建設、運輸大臣が公正なものであるならば、これはまあ一番また公正なものであるべきであつて、信用せざるを得ないのですけれども、どうしてもこういふ国民に直接に利害の大きい予算の決定というものにつきましては、相当慎重に扱わなければなら

ぬと思つたのです。それが多数党の、いわゆる与党の政治的な意思によつて、この路線が決定されることをおそれるから、重ねて何うわけなのですけれども、私はひろ一応の経過地点と盛り込んでも差しつかえないと思ひますけれども、一応これに立てる、この区域に建設したいのだ、予定路線を作りたいのだといふときには、前に審議会に付議するの、一つの方法であらうと思つたのです。その方が間違ひはないのではないかと思つたのです。予想されておりますところの審議会の委員といふものは、少くとも与党であらうと野党であらうと、そういう政治的な意味がたくさんございませぬから、責任がある委員を出し合おうとしないかという話し合ひも進めておられます。従つて、巨額の調査費を使つて、両大臣が実測調査をしたものを押しつけられるといふ傾向は避けたいと思つたのです。そういう意味から言つて、今小澤政務次官が言つたように、相当の予算を使つて調査実測をして、これが是なりと信ずるものだけを付議するのだということでは、私が心配している問題は解決されないと思つたのです。私は小澤政務次官の答弁は満足です。従つてひろ一

○委員(中山福蔵君) これは小澤政務次官からお答えになるのが当然と思ひますが、

○田中一君 非常な重大な問題ですから、速記録にちゃんと載せておきたいのです。

○田中一君 非常な危険を感じるのです。なるほど経過地点の地元の人たちも、自分の地点の近所に相当高効率の道路ができるのならば、その経済的な価値といふものはその沿道の市町村といふ村、そういうものが非常に有利な立場に置かれることは間違いないのです。従つてですね、実測調査をした後に提案されるものであります、これは建設、運輸の具体的な科学的な積み上げによるところのものでありますから、一応正しいと見ざるを得ないのです。たとえは審議会におきまして、衆議院におきましても、予算の編成権といふものは政府が持つて、その積み上げた予算というものを国会において審議する場合においても、一応大蔵当局が各省も連絡を持ちながら、積み上げたその予算を批判する程度にしかすぎないのです。もとの立案するところの建設、運輸大臣が公正なものであるならば、これはまあ一番また公正なものであるべきであつて、信用せざるを得ないのですけれども、どうしてもこういふ国民に直接に利害の大きい予算の決定というものにつきましては、相当慎重に扱わなければなら

ぬと思つたのです。それが多数党の、いわゆる与党の政治的な意思によつて、この路線が決定されることをおそれるから、重ねて何うわけなのですけれども、私はひろ一応の経過地点と盛り込んでも差しつかえないと思ひますけれども、一応これに立てる、この区域に建設したいのだ、予定路線を作りたいのだといふときには、前に審議会に付議するの、一つの方法であらうと思つたのです。その方が間違ひはないのではないかと思つたのです。予想されておりますところの審議会の委員といふものは、少くとも与党であらうと野党であらうと、そういう政治的な意味がたくさんございませぬから、責任がある委員を出し合おうとしないかという話し合ひも進めておられます。従つて、巨額の調査費を使つて、両大臣が実測調査をしたものを押しつけられるといふ傾向は避けたいと思つたのです。そういう意味から言つて、今小澤政務次官が言つたように、相当の予算を使つて調査実測をして、これが是なりと信ずるものだけを付議するのだということでは、私が心配している問題は解決されないと思つたのです。私は小澤政務次官の答弁は満足です。従つてひろ一

○委員(中山福蔵君) これは小澤政務次官からお答えになるのが当然と思ひますが、

発言が政府の意思であるというならば、私は非常に不満足です。従ってあなたを軽く見るわけじゃございませんが、総理並びに建設、運輸の三大臣に出ているのは、はっきりとその点の考え方、審議会への付議の持ち方について、提案の持ち方について念を押しおきたいと思ふんです。

○政府委員(小澤久太郎君) たいだいま田中委員がおっしゃいました国民経済上非常に重大な事柄であることであることは、これは当然のことであることである。それからこの路線は、やはり国民の全般の利益あるいは経済の向上のために資する道でございます、単なる政治的に解決するよりよき問題ではございませんので、やはり根本的にはちやんとした路線を述べべきである、これは当然でございます。しかしこれを審議会に出します際に、やはりちやんとしたいろいろなデータをそろえて出しますと、御審議のいろいろ参考になりますので、やはりちやんとしたデータをそろえる。そして調査もして、そして出すのが私は事務として当然じゃないか、そういうふうで考えるものでございます。

○田中一君 当然審議会の意思が、これがよいであろう、その路線に賛成であるということになって、初めて調査、実測をするのも可能なんです。先ほど例として申し上げたように、国会に予算局というよりよきものを持っておりまして、そして積み上げたところの予算というものと同じようなデータをもちながら国会の審議が持たれるならば、もつとわれわれの持つ予算の審議権というものによって、十分なる審議ができるのであります。しかし何と

いっても、まあ官僚諸君が持つておられるところの統計と申しますか、長年積み上げた資料というものを国会では持ちません。ただ現われたものを、自分の能力の限界において質問をして満足しているのが現状なんです。私は常々そう思っている。国会にも予算局を持ち、そして前年度、前々年度、数年前からの積み上げの予算の資料というものを準備しながら国の予算を検討するならば、もう少し万全な正しい政治が行なわれるのじゃないかと思ふので、同じように、今度の日本の経済再建の基本となるような大事業、これが単なる運輸、建設両大臣の意思によつて、既定事実として積み上げたものを審議会に付議するよりよきものであつてはならないと思ふので、従つて当然積み上げられたところの調査の結果を提案する前に、考え方の中にある路線というものを、一応審議会に事前に諮つてやるべきが万全の策ではなからうかと思ふのです。そのためにわれわれは国土開発縦貫自動車道、この法律の中にも、あえて目をこらして起

点、終点というものを、定規で一本線を引いたあの別表を盛り込んだわけなんです。その懸念からわれわれが盛り込んだわけです。これはまあ小澤政務次官も当時一緒になつて論議した仲間ですから、よく御存知でしょう。こういうことをしなければ、これはしかし幅がございまして、幅があるものですか、そのために多少の動きは、技術的に可能な範囲のものは当然でありますけれども、そうした形の計画というものを示さなければ、一べん作つたら、なかなか変更のできない高速自動車国道でありますから、事前に審議を受け

るといふよりよき形をとつてほしいと希望しているわけなんです。従つてどこまでも小澤政務次官が、私があるの申し上げたような前段の扱い方をしないと、建設計、運輸、総理の三大臣に御出席願つて、この国民経済に及ぼすところの影響が甚大であるということ、るる私に御説明申し上げて、最後の答弁を聞きたいと思ふんです。

○政府委員(小澤久太郎君) 田中さんが、先ほどおっしゃいました調査とか実測とかということでございますが、それは審議会に資料を出す限り、やはり工費も算定しなければならぬし、それからそのいろいろな資料も整えなければなりませんから、ある程度はしなればなりません。しかし工事をする直前にする精密測量とは違ひまして、やはりこの工費を算定するに足りるような実測でございます、工事をちやんと実行する際には、また別に精密測量もするよりよきわけ合ひでございます。そして、その測量にもいろいろな段階がございまして、精密測量までは審議会に出すことはいたしません。そしてそこでおきめを願ひまして、それから今度工事に着手する段になりますと、ちやんとした精密測量をするということになるわけでありまして、ただ問題は、審議会に出す前に、データが何もありませんと御審議に差しつかえるわけでございます。コストのエンジニアレーションもできませんし、それからいろいろな関係上、審議に必要だけのものは、これは出すのは当然じゃないか、そういうふうで考えてお

○田中一君 今の政務次官の答弁は当然なんです。それは当然であるべきなんです。従つてこれは小澤さんよく御承知の通り、縦貫自動車道の場合でも、あつて起点、終点に定規を当てて、目をつぶつて線を引いたというこの考え方は、計画として一応現われていなければならぬ。従つてこの高速自動車国道——現在考えておられる線はございませんとおっしゃる、前回の委員会にも道路局長は言つておりましたけれども、肋骨状になるか並行線になるか存じませんけれども、一応の計画というものを、ここにあります通り、閣議決定してやるということになつておりますから、閣議決定の前に、やはり国会に示してもらわなければ私はいかぬと思ひます。これならば一応納得するものもありません。しかしそういう条件がこの法律案にはございませんから、審議会というものに提案する案件というものは、まあ国土開発縦貫自動車道でわれわれが承認し、可決したというあの考え方がらひは、審議会に事前に示して、そしてその答申に待つて調査、実測をするという方向にいくことが妥当ではないかと思ふんです。これは国土開発縦貫自動車道ではつきりこの例はあなたも賛成をして、むろん私も賛成をして、そしてきめた考え方を経るとは今さら申しません。申しませんが、審議会にだけは、事前にそういうような考え方を示しにならないと、非常に危険があるというところが予想されるから申しておるわけでありまして、その点は小澤政務次官も同じような構想で、あなた別表をとれという方の主唱者だつたと記憶してあります

○岩沢忠審議 関連して……。この審議会に付議する路線については、当然この根本が、今田中君の言ひ通りに起点と終点というものが、これが重大な問題です。この間の地形なりあるいは経済的の調査というものは、これは概算測量というか、ほんとうの常識的なありましなものを審議会にやるので、それを今度の高速自動車道というやつをどれだけやるのだということ審議会にかけられる場合に、どこからどこまでやるという起点、終点というものが重大な問題です。これはもう当然やらなければ——これがちやんと田中委員が心配しておられる。当然審議会でも形なりあるいはその他の条件というものは、ただ起点、終点だけやつたのでは審議会の方では何ら決定のファクターがないから、それにつけ加えて中間の道路の条件はどうだという参考資料を出すということで、あくまでもその審議会にかけられる当初のやつは、起点、終点というものが重大なんです。

○政府委員(小澤久太郎君) 今岩沢さんのおっしゃいましたように、その起、終点はこれはまた重大な問題でございます。それからこれはしなければいけません。それからその途中におきまして、ただ起終点だけ示しまして、間

が、前例があるのです。片一方の国土開発縦貫自動車道の方にはそういうような別表というもので、国民にこの間をやるのだと示してやらなければならぬのですから、同じような示し方をまず調査、実測をする前に審議会に示すという方途はとつていただけませんか。

は、どこをとるかかわらないで御審議願

○田中一君 いや、これは当然この自動車国道ですから、一般交通じゃないのだから除くということになってるのだから除くと思います。そうしますと、この道路交通取締法はこの部分のどの範囲までのものに適用されるかということをお伺いしたいと思います。

○説明員(三橋信一君) これは高速自動車国道は、この高速自動車国道法の付則によりまして、道路の種類の中に入れてございまして、従いまして、道路交通取締法の二条の第二項で「道路とは、道路法による道路」という定義がございまして、この道路の中に当然入ってくるわけがございまして、従いまして、道路法による道路一般の適用は受けるわけがございまして。

○田中一君 速度だけをこれできめるという事になってるのですか。この道路交通取締法では、そうするとその他のたとえば事故のあった場合に、人間がそこを通ったと、それをひき殺した場合にはどうなるか。この人が通ったからといって鉄道と同じように人が通ったからといって汽車をとめるという場合には、自動車は人が通ったから自動車もそのスピードを落してそれを避けるというようなことをどう考えているか。それは道路交通取締法ではどうなっているのですか。たとえば鉄橋の上を人間が通っている。だから急停車してとめるということに鉄道法はなっているかどうか、私はわからぬのですがね、その点はどうなっております。ひき殺してもやむを得ないのだと、立ち入ってならぬ所に立ち入ったのだからやむを得ぬのだということになっているのか。と同じように、この場合でもその点はどういうこ

とになっているのですか。

○政府委員(富樫凱一君) 今お話を点でございまして、これは人が乗る場合もあるわけがございまして、これは当然ひき殺していいというようなことにはならぬわけでありまして。(笑)で、まあ今関係の条文が見つかりませんが、しばらくお待ちを願いたいと思っております。

○田中一君 そうすると、今その点は調べて答弁されるわけですね。

○政府委員(富樫凱一君) ええ。

○田中一君 いや、そういうところの道路交通取締法をわれわれは知らぬのですが、しかしこれは重大な問題なんです。これは事人命に關する問題ですから、すべてに優先しなければならぬものかと思っておりますが、どういふ考え方を持つておるかをはつきり伺つておきたいと思つております。

それから現在道路交通取締法ではその場合にはどういふ明示があるか。同時にまた現在どういふ扱い方をしているか、現実にはこれはおそらく非常にもこの高速自動車国道というものの機能を完全にそれを遂行しようという、發揮しようというならば、こんなこと速記録に残したくないが、一人の犠牲者が出ることによつて、ああこれは死にそうだなという事になると、そういう災害が除かれると思つております。当然入つちやならないときめられてる道路のはずなんです、あるいは自転車で交通しちやいかぬということにきめられてるものなんです、一般交通しやないのですから。そのときにそれを守るんだという事になりますと、これはもうやたらに上つてきます。そ

いう点をつつ、ほんとうに重大な問題ですから、これははつきりと御答弁願いたいと思つて。

○説明員(三橋信一君) ただいまの尋ねの点でございましてけれども、人をひいていいということにはなりません。この高速自動車国道法には立入り制限、出入制限の規定がございまして、それから道路交通取締法におきましても、一道路において交通の妨害となり又は交通の危険を生ぜしめるような行為で命令の定めるものは、これをしてはならない。」というふうな規定もございまして、これをなしました者にはそれぞれ罰則の規定が道路交通取締法にございまして、従いまして、ただいまのお尋ねの点でございまして、そういうふうに入り立ち入つていけない道路に人が立ち入つた、それをひいたという場合に、それはひいていいことになつて、ひいていいことにはなりません、ひいた者に、つまり自動車の運転手でございますが、この罪と申しますか、責任と申しますか、それが軽減される要素にはなつておると思つて。しかしながらひいていいことにはならぬというふうな考えておられます。

○田中一君 そうすると、こういう道路も現在あると思つておられますが、刑法上の判決はどうなつておられます、従来。

○説明員(三橋信一君) ただいまその資料その他を持ち合せておられますが、私もまあ従来聞いておりましたところでは、先ほど御答弁申し上げましたように、たとえば車道を歩いておつた、それで自動車にひかれたと申します場合には、その歩いたことの妥当性でございまして、それによりまして、

妥当性と申しますか、違法性と申しますか、その程度によりまして、ひいた者の方の責任が軽減される、あるいは民事上の賠償の問題になりますれば、それが一つのひいた者の責任の方を軽減する要素になるというふうに了解しております。

○田中一君 これは幸い斎藤君がここに出席しておりますので、斎藤君一番たくさん扱つておるでしようから……。

○委員長(中山福蔵君) もし差しつかえなければ、斎藤委員の御経験を披露していただけてけっこうです。

○斎藤昇君 立ち入り禁止になつておる所に人が入つてきて、そしてそれを自動車の運転手がひいたという場合においても、刑法上の責任は、これは免れるものじゃないことは当然だと思つて。そこで自動車運転手の注意義務といひますか、どの程度善良なる運転手として、人を発見した場合にどこでブレーキをかけてどうすべきか、この義務もまた軽減されるものじゃないと思つておる。ただスピードに制限がある場合に、そのスピードをこえてい

おつたということが明瞭であります。ところがこの高速自動車にスピードの制限がないというふうな場合には、スピードを出しておつたという事の責任はありませぬけれども、しかし事前に発見をしてそれまでにブレーキをかけて、そうしてとめるということをなすだけの時間があつたかどうかという事によつてきめられるものであつて、そういうつた一般刑法上の責任は何ら軽減されるものじゃない、かように思つておる。これは今何もおられません

が、国鉄の機関車の運転士の注意義務もまた同じことである、御心配はなかりと思つて。

○田中一君 幸い内村君がおられますが、国鉄の場合はどうですか。

○斎藤昇君 私ついでにお伺ひいたしておきたいのですが、この高速自動車国道のスピードの制限というのは全然しない予定か。またそれだけのスピードの出せる道を作る予定か。そしてまた一般的に自動車何台並んで走れる構造にされる予定か。それらの實際の問題を私ちよつとお伺ひしておきたいと思つて。

○政府委員(富樫凱一君) 高速自動車国道の中にもいろいろの種類が出て参るのでございまして、ただいま計画いたしておられます名古屋―神戸について申し上げますと、これは四台並んで通れる幅を持たせる計画でございまして。

それから道路の構造といひましては、最高百二十キロ出せる計画にいたしておられます。

それからこの自動車国道の方にまあ最高速度と最低速度のことは書いてあります。その他の速度の制限については道路交通取締法によりまして実施いたす考えでございまして。

○斎藤昇君 この道路交通取締法によつて速度の制限、最低最高等もきめられるというお考えですが、今考えておられる名古屋―神戸間のものは、あなたの方としてはどの程度のスピードのものにしてもらいたいというお考えがあるかと思つておるが、その辺をお伺ひいたします。

○政府委員(富樫凱一君) 道路の構造としては、百二十キロ出せるような構

造の道路にいたしますが、通常走る速度といたしましては百キロ程度を予定いたしております。

○斎藤昇君 なおこれは高速度自動車国道となっておりますが、国道のいわゆる自動車の専用道路というのはいわゆる自動車の専用道路でございます。高速度でない自動車国道というものは、別にまた考へていない、こういうことではございませんか。

○政府委員(富樫凱一君) ただいまのところは、高速自動車国道だけを自動車専用で走らせるように考へておりますが、将来は現在の一級国道、二級国道その他の府県道等におきましても、一部分自動車専用にしなればならぬようなことにならうと考へております。

○斎藤昇君 その場合には、またその法律をお作りになるお考えですか。
○政府委員(富樫凱一君) その場合には、道路法の改正をいたしたいと考へております。
○斎藤昇君 じゃ道路法の改正で自動車だけの専用道路というものをまた別に設けられるわけですか。

○政府委員(富樫凱一君) 今度の改正でも、自動車だけが通る道も道路という定義をいたしたわけでございます。ただ、今の道路法にはそういう場合の管理規定がございませんで、管理に關する面を改正する必要があらうと考へております。

○斎藤昇君 大体この高速自動車道路は、まあアメリカあたりで言うエクスプレス・ウェイとか、あるいはフリー・ウェイとか言っておりますね、大体ああいふものと観念してよろしゅうございませぬか。

○政府委員(富樫凱一君) アメリカで言っておりますフリー・ウェイ、エクスプレス・ウェイがこの高速自動車国道の観念でございますが、さしあたり作る予定をいたしておりますが、古くは神戸間の道路などはフリー・ウェイといふた観念でございます。

○岩沢忠彦君 最後に一つ、十三条で、各幅が二十メートルをこえるという道を規定してあるのですが、これは道路の中心からか、あるいは路側からか、あるいはまた道路敷の端からか、どちらですか。

○政府委員(富樫凱一君) この特別治道区域の制限の中にあります二十メートルと申しますのは、道路敷の端からばかりまして二十メートルでございます。

○岩沢忠彦君 そうなると、これは安全のために万一のためをおもひなばかつてのことで非常にけつこうなことだと思ふのですけれども、しかしこの高速道路というものの性質から考へると、少くとも視距をどのくらいとつておるか、あるいは最小半徑をどういうところからとるか、少くとも百二十キロのスピードを出すというならば、その最小半徑とか視距というものは相当大きくとらなければならぬ。従つてこういうことがほんとうに起り得るかどうかと、こういうことを私は心配して居るので、これは安全のためにわざわざやつたような条文なんです、実際はどうですか。そういうことが起り得るかどうですか。そういうことが起り得るかどうですか。そういうことが起り得るかどうですか。そういうことが起り得るかどうですか。

○政府委員(富樫凱一君) その通りでございます。市内においては考へておられません。
○委員長(中山福藏君) ちよつと私から一点尋ねておきますが、この十一條の第一項というのは絶対規定として起案せられたものですか。すなわち「道路、一般自動車道又は政令で定める交通の用に供する道路その他の施設以外の交通の用に供する道路その他の施設は、高速自動車国道と連結させてはならない。」これは絶対規定ですか。
○政府委員(富樫凱一君) 絶対規定でございます。

おるのですか、どうですか。
○政府委員(富樫凱一君) その点はお話しの通りでございます。お話しのような場所にごりうことが起るわけでございますが、見通し距離を得るために最初があつたけれども、建築ができたために見通しというものがなくなるといつた場合のことを予想いたしまして、この規定をいたして居るわけでございます。

○岩沢忠彦君 そうすると、市中へ入るときは大体高架になると思ふのですが、高架になつて、市中においてそういう二十メートル云々というよりなことをやると、市内の建築とかあるいは街路というのに対しては非常な影響を受けるので、従つてあとから作る高速道路というものは、当然そういうよりなことをしないように、非常にカーブを作る場合においても、大きなカーブを作つて視距も非常に大きなものをとるといふことで、市街地においてはほとんど心配ないと、こういうふうに考へていいですか。

○政府委員(富樫凱一君) その通りでございます。市内においては考へておられません。
○委員長(中山福藏君) ちよつと私から一点尋ねておきますが、この十一條の第一項というのは絶対規定として起案せられたものですか。すなわち「道路、一般自動車道又は政令で定める交通の用に供する道路その他の施設以外の交通の用に供する道路その他の施設は、高速自動車国道と連結させてはならない。」これは絶対規定ですか。
○政府委員(富樫凱一君) 絶対規定でございます。

○委員長(中山福藏君) ところで第二項になると、許可規定にこれはなつていませぬ、これはどういふ關係ですか。
○政府委員(富樫凱一君) これはこの第一項にいます道路、一般自動車道あるいはまた政令で定められる交通の用に供する道路、そういうものが高速自動車国道と連結する場合には、建設大臣に許可を受けなければならぬものとしておるわけでございます。

○委員長(中山福藏君) そうすると、これはいわゆるただし書きというふうな、文案というものを私は制定するのですが、これは前の項目の絶対規定というものを打ち消すということになるのじゃないか、こういうふうにあとの方は任意規定になつておつて、先の方は絶対規定になつておる。

○政府委員(富樫凱一君) この第十一條の方は、これこれのもの以外に連結さしてはいけないということでございます。連結させないものをここにあげておるわけでございます。そのさしていいものにつきました。建設大臣の許可を受けなければならぬことになつておるのでございます。

○委員長(中山福藏君) だから建設大臣の許可を受ければ絶対規定というものが一応帳消しになつて、許可を受けた場合には任意規定にそれが持ち越されるかと、こういうことになるのじゃないですか。法文の体裁としてどんなものかと思ふのですが、おかしいと思ふ。ただ書きに入れるならこれはよくわかるのですが、原則と例外としてやるべきものだと思う。

○政府委員(富樫凱一君) よくのみ込めない点があるのでございますけれども、高速自動車道に連結してもいいものは道路、一般自動車道または政令で定める道路でございます。これは連結させてもいい。しかし連結させる場合にはやはり建設大臣の許可を受けるといふことでございます。

○委員長(中山福藏君) だからその場合には、ただしということでは建設大臣の許可を受けたる場合において云々といふことになるのが当然じゃないかと思ふのですが、こういう場合にはどうも、私はあまり研究してないからなんですけれども、ちよつと見たところではおかしいように思ふ。一方は絶対的の規定で、一方は許可さえ受ければそれは任意規定になるというふうな感じを受けるのですが。

○田中一君 道路整備特別措置法のうちの、日本道路公団の工事実施計画書は認可してもらわなければならぬけれども、自分で、困で計画されたもの以外のものを高速自動車国道として計画することはあり得るのですか。

○政府委員(富樫凱一君) あり得ません。
○田中一君 その点を伺つておかぬと、これを見ると何でもできるような形になつておるから、どの場合でも計画全部をやはり国が示す計画のものにするというわけですね。

○政府委員(富樫凱一君) さやうでございます。
○西田信一君 先ほどの斎藤委員の質問に關連してお聞きしたいのですが、この高速自動車道以外の自動車国道があり得るかどうかということに對する答へがありました、道路局長にお尋ねしますが、昨年あたりいろいろ問題になつておりました北海道について

のいわゆる正力構想、いわゆる有料道路に對する考へ方が具体的にになりましたが、あの構想局長は御承知でありましたか。

○政府委員(富樫一君) あらましを聞いております。

○西田信一君 そこで、あの正力構想というものと、それから今度の法案並びに先ほど齋藤委員の御質問になったこれ以外の有料国道、高速という字句を冠しない自動車国道というものが考えられるかという、この三点の関連はどういうことになるか。もう一度申し上げますと、正力構想というものは要するに有料自動車道路を作るといふので、それとこの今提案されておる法案と、それからもう一つ先ほど齋藤委員が御質問になったのは、この高速という字句を冠しない自動車国道というものが考えられるか、こういうお尋ねがあったと思うのですが、この三つの関連はどうなるのか。

○政府委員(富樫一君) 正力構想で北海道に計画いたされた有料道路は、この高速自動車国道という国道に該当するものと考へます。それから先ほど齋藤先生から申されました一般の道路のうちで自動車専用道路が考へられるかというお話でございましたが、これは将来において考へたいと思つておられます。たとえて申しますと、現在戸塚の有料道路は料金を取つて通してあります。あれなどは將來償還すれば無料になるわけでございます。旧道と申しますか、もつた道路はあの有料道路とあわせて両方も国道でいく、將來はあいつた戸塚の道路みたいなものは自動車専用道路にいたしたいという考へを持つておるわけでありませう。

○西田信一君 私は正力構想というものは、要するにこの法案の精神をそのまま考へられたところのいわゆる高速自動車国道というような考へ方の構想であつたと思うのですが、その構想はなにかつたのですか。

○政府委員(富樫一君) 私もさういう法律が制定せられない時代に正力構想というものが発表されたわけですが、その構想を生かすといふことは、この法律によらなければならぬことになるのですか。

○政府委員(富樫一君) 正力構想で言いますとあれも有料道路でございますが、ただ一般自動車道と混淆する面もあつたかと思つておられます。しかし、構想として申しますと、この高速自動車国道という国道でございまして、それを有料で実施しようといふことであつたように考へておられます。

○西田信一君 そつた申しますと、あの場合は公団にやらせるといふような考へ方ではなかつたかと思つておられます。国が直接やろうといふことであつたかと思つておられます。その構想は、この法律が制定された上においては、これは可能であるといふふうに考へてよろしいのですか。

○政府委員(富樫一君) あの構想はこの高速自動車国道法で実施いたします場合には、有料であれば日本道路公団に命じて実施させるといふことになつておられます。

○西田信一君 そつた申しますと、その点では正力構想はこの法律の示された内容とは相違がある。今度やる場合には道路公団でなければ、この両法律案からは実施できない、こういうふうに考へてよろしいのですか。

○政府委員(富樫一君) さういふことには、さういふお伺いしておきたいのですが、道路運送法による自動車道ですか、自動車道事業、これについて今後どういふ民間から自動車道事業を申請をしていくかというふうな場合に、建設省としては、まあ抽象的には言えないでしようけれども、よければできるだけ建設省も賛成だといふ御意向ですか。あるいはできるだけこちらの高速自動車国道なり、あるいは公道で有料道路としてやらせるように指導したいという考へ方ですか、その基本的な考へ方を伺いたいと思つておられます。

○政府委員(富樫一君) 日本全体の道路の整備を促進したいといふ考へ方から、一般自動車道で免許を申請されるものも今後多々あることが予想されるわけでございますが、いいものは一般自動車道事業として実施することに賛成でございます。

○齋藤昇君 現在そつた申す計画がどうかで持たれておられるか、あるいは申請されそつたといふものが現にございませうか。

○政府委員(富樫一君) ただいま二、三の計画は、まあ従来の一般自動車道といふのは比較的延長も短く、規模も小さかつたのでありますが、今後申請されるものにつきましては、それよりは規模の大きな延長の長いものが予想されておられます。

○齋藤昇君 そつた申すものを免許される場合に、これは運輸大臣と建設大臣

が免許されるでしようが、高速自動車国道法案なり、あるいは国土開発縦貫自動車道法なり、この路線の決定については審議会が非常な慎重な態度をとるといふことになっておられますが、この免許の場合には、そつた申すやほり国全体の自動車道の関連において密接なものが生じてくるのではないかと思つておられますか、それらの関連をどういふふうにおつた申すのでございませうか。

○政府委員(富樫一君) 高速自動車国道法案の第三条でございませうが、高速自動車道の予定路線をきめます場合には、一般自動車道との調整について特に考慮されなければならぬ。規定いたしておられるわけでありませう。一般自動車道との關係を考慮して予定路線をきめるわけでありませうが、また高速自動車道としての予定路線がきまるといふ限りは、その法律によつて起り得るかどうか、あるいは東京と名古屋の間、高速自動車道はできないのかといふような、どつちかが私としては疑問になつたのですが、当局はどういふお見通しですか。

○政府委員(富樫一君) 名古屋と東京の間は、名古屋と神戸ができましたら引続き実施されなければならぬと考へておられるわけでありませう。名古屋と東京の間は、申されるように二本の線が、中央道につきまわつてございませうが、中央道につきまわつてございませう。着手いたしましたので、建設費等を出したくないわけでございますが、また一説によりませうと、東京と名古屋の間には二本要するといふような説もあるわ

く審議をされた方がいいのじゃないだらうかという感じがしますが、その点はいかがなんでしょう。

○政府委員(富樫一君) その点はお話しの通りでございます。高速国道の予定路線をきめます場合に、一般自動車道との關係について説明をいたさなければならぬと思つておられますが、運営の面におきましては、十分御趣旨に沿つておつた申すのでございませう。

○石井桂君 二、三日前の毎日新聞の学芸欄に名古屋と東京の弾丸道路というものが出ておられる。それでそのほかに縦貫道路としては信州を通るといふ図面が出ておられる。そこで、国土開発縦貫自動車道のあの計画によつて、山の背を通る高速道路と、それから今の東海道をつなぐこの自動車高速道路法による道路が二つできる形の図面が出ておつた。そこで、そつた申す事態が起り得るかどうか、あるいは東京と名古屋の間、高速自動車道はできないのかといふような、どつちかが私としては疑問になつたのですが、当局はどういふお見通しですか。

○政府委員(富樫一君) 名古屋と東京の間は、名古屋と神戸ができましたら引続き実施されなければならぬと考へておられるわけでありませう。名古屋と東京の間は、申されるように二本の線が、中央道につきまわつてございませうが、中央道につきまわつてございませう。着手いたしましたので、建設費等を出したくないわけでございますが、また一説によりませうと、東京と名古屋の間には二本要するといふような説もあるわ

く審議をされた方がいいのじゃないだらうかという感じがしますが、その点はいかがなんでしょう。

○政府委員(富樫一君) その点はお話しの通りでございます。高速国道の予定路線をきめます場合に、一般自動車道との關係について説明をいたさなければならぬと思つておられますが、運営の面におきましては、十分御趣旨に沿つておつた申すのでございませう。

けでございませう。遠い将来にはそういうことも考えられるかと存しております。○小山邦太郎君 先ほど委員長の十一

条に対する質問に対してはお答えがないうございますが、これはどういふふうに解釈はできないのですか。すべきではないかと思ふ。つまり「道路、一般自動車道又は政令で定める交通の用に供する道路その他の施設」これは高速度自動車道と連結させようとするときは建設大臣の許可を得ればよいのだ。許可を得ればよい。「以外の交通の用に供する道路その他の施設」は、これは絶対だにだめだ、こういふわけです

ね。そうすればこの条文はこれで私はいいと思ふ。ただし、しからば「以外の交通の用に供する道路その他の施設」とは一体どんなものか、交通の用に供して——これは私設のものか、どういふことですか。

○政府委員(富樫凱一君) お話の通りでございませう。どうも説明がへたで、その通り申し上げなかつたかと思ひますが……

それからそれ以外の交通の用に供する道路と言いますと、林道とか、農道とか、あるいは私道というものが考えられるのであります。そういうものを指しておるようであります。

○政府委員(富樫凱一君) この絶対規定だと申し上げましたのは、「その他の施設以外の交通の用に供する道路その他の施設」これがまあ絶対規定かと申し上げたわけですか。

○西田信一君 今に關連してお聞きしますがね。その私道とか、農道とか、林道とかというものがここに、それを横断して、横断というか、そのあとに国道ができる場合もあるでしょうがね。そういう場合にはどう処理されるのですか。

○政府委員(富樫凱一君) 立体交差にするということでございます。

○西田信一君 それは高速自動車道の施工の上に立体交差するということですね。既存の道路に何というか、通行上の障害を与えないような措置を構造上やるということですね。

○政府委員(富樫凱一君) できるだけその考へでございませう。しかし高速道路の国道の方が上にいく場合もありますし、あるいは下をいく場合もあります。

○委員(中山福蔵君) 速記をとめて。〔速記中止〕

○委員(中山福蔵君) それでは速記を起して。他に御質疑がございませうか。

御発言もないようでありますから、両案の質疑は終局したものと認め、これより両案を一括して討論に入ります。御意見のおありの方は賛否を明らかにしてお述べを願ひます。

○岩沢忠泰君 私、自由民主党を代表して、自動車交通の非常に増強した現在におきまして、国土の開発並びに経済の

伸展に対応するために、この高速自動車国道法の制定は時宜に適したものであります。その実施に当りましては、先般制定いたしました縦貫自動車道法との関連におきまして、慎重を期せられるように希望すること、また在来道すなわち現在の国道とか、以下府県道の整備につきまして、高速自動車道の実施に重点を置かなくちゃなりませんけれども、これと並行してすみやかにこれらの在来の国道並びに府県道の整備を実施せられることを希望いたします。賛成するものであります。

○田中一君 私は日本社会党を代表いたしまして、高速自動車国道法案並びに道路整備特別措置法の一部を改正する法律案に賛成の意を表するものであります。

本法案は過ぐる国会におきまして、衆参両院の要望にこたえて政府が提案したものであります。ことに臨時国会以来提案し、継続審議中の国土開発縦貫自動車道建設法によって促進せられた形もありませんので、まことに衆参両院の意を体しての立法であらうかと存じております。ただ政府におきまして、この運輸、建設両省の所管争い、おそろく今日までこのような日本経済と密着する大事業を遂行しようとするか、と存じます。この点も一応両大臣の話し合いの結果、おのずから分相する分野がきまりました。よりやくここで採決する段階に至つたことは、おそきには失しますが、幸いなことであらうと考へております。この高速自動車道法というものは、むろん高速自動車交通を意図するものでございまして、大日本日本の経済の基幹をなすところの、忘れられておりましたところの後進地の国土総合開発というものが、この道路の建設によつて大きく促進されるということでありませう。先般参議院において通過いたしました国土開発縦貫自動車道法との関連においても十分その意を体して、万全の実施を見ていただきたいと希望するわけでありませう。

同時にまた、政府は近い将来において、ふたたびかつての国土開発縦貫自動車道の路線の決定に対する立案の担当者建設、運輸両大臣に修正しようという意図を明らかにしておりました。この点はむろんこの法律案が通過した際には、この実施の過程においてそのような不便があつた場合には、一応の考慮をされた場合においては、一応の考慮をされたものをまた両院に提案することがあろうかと思つております。この点につきましても、他の国土総合開発に關連する事業と見合ひまして、道路だけが切り離された部署において、その面だけの意思でもって策定されるようなことのないように御考慮願ひたいことをあわせて付記いたしました。本両法律案に対する賛成の意を表するものであります。

○村上義一君 私は緑風会を代表して、今問題になつております両法律案に賛成の意を表するものであります。この画期的な事業の遂行について、慎重な考慮を払つて万全な目的達成に邁進していただきたいといふことは、岩沢委員からも述べられた通りであり、なお付け加えて強く希望したいことは、本法の実施につきましては、少なからざる財源を要すると思つたのでありまして、従ひまして、道路財源の確保につきましても、慎重かつ抜本的な

考慮を払われることを強く要望いたしまして、討論を終ります。○委員(中山福蔵君) 他に御発言ございませうか。——他に御発言もないようでありますから、討論は終局したものと認めて、これより採決に入ります。高速自動車国道法案及び道路整備特別措置法の一部を改正する法律案、全部を問題に供します。両案に賛成の方は挙手を願ひます。

○委員(中山福蔵君) 全会一致であります。よつて両案は可決すべきものと決定いたしました。

なお、本院規則第百四条による本会議における口頭報告の内容、第七十二条により議長に提出すべき報告書の作成、その他自後の手続につきましては、慣例によりこれを委員長に御一任願ひたいと存じます。御異議ございませうか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員(中山福蔵君) 御異議ないと認めます。よつてさうに決定いたしました。それから報告書には多数意見者の署名を付することになつておりますから、両案を可とされた方は順次御署名をお願いいたします。

多数意見者署名
石井 桂 岩沢 忠恭
西田 信一 田中 一
稲浦 鹿蔵 小山邦太郎
斎藤 昇 中野 文門
武藤 常介 内村 清次
大河原 次 北勝太郎
村上 義一

昭和三十一年四月二十三日印刷

昭和三十一年四月二十四日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局