

第三十一回國會議院建設委員會議錄 第十一號

(一八六)

昭和三十四年二月二十五日(水曜日)

午前十時三十分開議

出席委員

委員長 堀川 恭平君

理事木村 守江君 理事佐藤虎次郎君

理事瀬戸山三男君 理事二階堂進君

理事南 好雄君 理事上林與市郎君

理事中島 巖君 理事三鍋 義三君

井原 岸高君
川崎末五郎君

砂原 格君 橋本 正之君

石川 次夫君 東海林 稔君

塚本 三郎君 武藤 武雄君

山中 吾郎

出席政府委員

建設政務次官 徳安 實藏君

建設事務官
美馬 郁夫君

(語匯局長)

佐藤 寛政君

建設事務官

關盛 吉雄君
(道路局次長)

委員外の出席者

專門員 山口 乾治君

の増減に付いては、

の会議に付した案件

首都高速道路公団法案（内閣提出第○号）

一〇四号)

憲法の一部を改正する法律案（内

高捷出第一〇五号)

法華經の四明王山第一の六卷の
這路經傳緊急措置法の一部を改正す

法律案(内閣提出第一〇六号)

日本進路公民法の一部を改正する法

方案(内閣提出第一四〇号)



二、基本理论

これより会議を開きます。

一類第十二号 建設委員会議録

... 2000 ...

道路法の一部を改正する法律案、道路整備緊急措置法の一部を改正する法律案、首都高速道路公団法案、日本道路公団法の一部を改正する法律案の各案を一括して議題とし、審査を進めます。

昨日に引き続きまして質疑を行います。三鍋委員。

○三鍋委員 当委員会が審議中の、ただいま御提案になりました諸法案に対しまして、政務次官並びに政府当局に御質問申し上げたいと思います。

どうも自民党政府さんは、公団が非常ににお好きなようでございます。これに對しましてわが党の各委員から、何が、私は、これはやはりもう一ぺん顔を洗って出直して来らるべき問題でないか、このように感ずるのであります。

どうも自民党政府さんは、公団が非常ににお好きなようでございます。これに對しましてわが党の各委員から、何があ、私は、これはやはりもう一ぺん顔を洗って出直して来らるべき問題でないか、このように感ずるのであります。

この問題に對しまして、政務次官、どうですか。もちろんこれを御提案になるまでには、慎重に、また最も適切なものであるという御見解のもとにおこしらえになったものであると思っておりますが、私は、非常な問題が内蔵しておるように思ふのであります。して、この点に對しまして、一つ政務次官の御所信をあらためてお聞きしたいと思ひます。

○徳安政府委員 首都高速道路公団法の御審議に當りまして、道路公団の今度でございますものいろいろな御意見があるようでございますが、私どもは、ただいまあります道路公団だけでは、首都交通の緩和をはかるために不十分であるという観点と、さらにその建設を

面だけをすぐ外国の例を引かれるのでありますけれども、このガソリン税の増徴にいたしても、私はやはり根本精神が違つておると思ふ。りつばな道路を作つてあげたぞ、これで、ここをお通りになることによつて時間的に、あるいは梱包において、あるいは破損の度合いにおいてあなた方は大きな利益を受けるのだ、今まででこぼこな道路を走つていてすいぶん困りだつたでしょう。こういう場合にりつばなにしてあげたのだ、だから一つ協力してくれ。こういうところに、やはりガソリン税の値上げを言わなくても、業者の方から少し出さしてくれと言つてくる。こういうのが私はほんとうの政治だと思ふのです。今度のガソリン税の問題にいたしても、たかさんの人が陳情に来てゐるでしょう。あの人の声は、こう言つては失礼かもしれないけれども、もうけが少くなるといつた気持があるいはあるかもしれない。しかし、結局増徴することによりましてどこへ影響がくるかという、貨物の運送費またバスの運賃、こういうことによつて輸送費が高つくからして、私たち国民大衆の日常生活の消費物品に影響してくる、こういう観点に私たちは立つてあります。話は少し横道へいったようでありますけれども、そこで、ただいま政務次官の御答弁によりまして、まあ都から資金を受け入れることでもあるし、現実に差し迫つておるところの都の交通状態をどう解決するか、こういう建前から、またいろいろこれを実施する上には、区画整理その他の都と密接な連絡をとらなければならぬといふ現実の面から、どうしてもこれが

必要だ。こういうようにおつしやるのでありますけれども、私は、これはやはり一つの法案を通すための理屈である、こう言つちや失礼でありますけれども、そういう考え方に立たざるを得ないのであります。私は、これはやり方によつて、幾らでもこの日本道路公団においてできると思ふのです。私たちは日本道路公団そのものに反対いたした。しかしできた以上は、これをやはりりつばな機能に働かせて育てていきたいと思ふのであります。そこへまたこういうものを作るといふことは、屋上屋を重ねるものであつたといふ国民の批判は、私はやはり聞かなければならぬのじやないかと思ふのであります。そうして東京都といふ一つに限られた現実の問題は、私は否定はしませんけれども、やはり日本全体のこの都市計画、道路行政、こういう観点に立つならば、道路公団を育成してその機能を十分に發揮せしめる。道路公団に反対であつただけけれども、できた以上は、これを育ててそして十分仕事をやつてもらいたい。こういう立場に立つて私は申し上げておるのであります。こういったいろいろの問題がある中で、私は、やり方によつては幾らでもできると思ふのです、日本道路公団において。特別のワケを設けてもよろしうございませう、都との連絡を密にするためには、都から代表の理事を入れる方法もありませう、またこの機能を十分に發揮するためには、いろいろの必要な職員をふやすことも必要でありませう、これはできるものであります。こういう綱点に立ちまして、私はもう一べん考えてみる必要があるのではないか、こ

う申し上げておるのであります。政務次官の御所信を重ねてお聞きしたいと思ひます。

○徳安政府委員 ただいまの通りいろいろなお説を承りました、道路公団の設立の精神等につきましては、私も、ただいま三編委員のお話のような点について全く同感でございませう。ただ私は必要でないといふお考えで御反対なされたようございまして、法の精神等につきましては、大体先ほどお話しのように、私も同感でございませう。ただこの公団で東京首都の交通緩和に關する根本施策が行えるかといふことにつきましては、私も今の見解では、別途のこうした機関をこしらへた方がよからうといふことに結論づけたものであります。もちろんやり方によりましては、公団でできないことはないと思ひます。しかし、よりこの方がいんじやないかという考えであります。つまり道路公団といつたにしても、主力を東京都内に注ぐことのできない現状でございまして、ただいま行なつておられます事業すらも、なかなかその運び等につきましても容易ではございませうし、さらに第二、第三と全国的に道路公団の行われねばならぬ使命といふものは、数限りなく今山積してございまして、東京に主力を注ぐような態度は、現在では不可能ではないか、しかも、それをじんぜん日を待つてゐるような、そういうなまやさしい東京都の現状ではない。こういった考えから、いろいろ議論はございましてけれども、思ひ切つてこの際一本こつた公団をこしらへま

して、そうして首都の交通緩和に専念させようといふ考え方でございまして、御意見は私も賛成の点もたくさんございませうけれども、結局、最後にはこうした公団を作る以外にないといふ私どもの結論に達したわけでございます。この点は、一つ御了承いただきたいと思います。

○三編委員 どうも政務次官の答弁は丁寧過ぎて、もう少し簡単にやつていただきたい。(「質問が長い」と呼ぶ者あり)質問は長いといふこともありますが、これはよく味やつて聞かなくてはならぬといふことを、私は言つておるのであります。

そこで、道路局長にお尋ねするのでありますが、有料道路は、その収入によりましていろいろ諸経費をまかない、元利償還していくわけなんです、それはどうですか、AならAの有料道路、BならBの有料道路において、独立してこれを決済していくのですか。それとも全国的にプール制にして運営していくことになつておるのか。この前審議したのであります、ちよつと忘れたら、お伺いしておきます。

○佐藤(寛)政府委員 現状におきましては、全国たかさんの個所がございまして、それらは個別的に考えまして、個別的に料金によつて諸経費をまかなひ、償還を考へていくというやり方をとつております。

○三編委員 それは、大へんけつこうなお考えであります、たしか社会党は、その点を強く追及しておつたと思ひます。そこで政務次官にお尋ねしますが、なぜ私たちはこれに何か危惧の念を持つておるかといふと、どうも利

権と深く結びつくのではないか、こういう疑念を一つ持つのであります。もう一つは、役人さんの養老院といつたら、ちよつと言ひ過ぎかもしれないけれども、何か聞くとところによると、もはや理事長から理事がきまつておるやうな話もあつておるやうな話、そういう話もあるのですが、こういう点から、私たちは、やはり新しいこういうものを作る上において検討しなければいけないのではないか、こういう考え方でございませう、この点、いかがでございますか。

○徳安政府委員 断じて利権と結びつくようなことはさせないつもりでございます、十分この点については監督いたします。また役員については、巷間うわさされておるようございませうけれども、これは他人のうわさでございまして、当局では、大臣以下何らこれに對して考へておりません。

○三編委員 八路線の計画が一応示されておるわけではあります、このうち五路線は、すでに緊急措置法で整備五カ年計画の一環として、三十七年度までにこれが完成することになつておるのであります。あとの三線をこの次の年度からかかつていくというやり方をしたいは、相當の短期間にこの事業の完成ができるのではないか、こう思ふのであります、これに關しまして道路局長、あるいは計画局長でもよろしうございませう、どのようにお考えになりますか。

○徳安政府委員 八路線につきましては、そのうちの五路線は、昭和三十七年度までの五カ年計画で遂行する計画になつておりました、残りの三路線につきましては、おおむね東京都の交

通麻痺の状態が、昭和四十年あたりを目途として出かかってくるという状況にございますので、目下のところでは、残りにつきましては、四十年ころまでにやりたいというふうな考え方になっております次第でございます。

○三綱委員 自動車交通の緩和ということと建前として、この高速道路整備が考えられておるわけでありまして、この考え方は、もちろん必要であるといいたしまして、これだけでなしに、もつとほかに根本的に考える余地があるように思ふのであります。これに對してどのように考えておられるか、計画局長、御答弁願います。

○美馬政府委員 首都の交通の緩和の問題は、もちろんこの高速道路の設置だけによつては解決できない問題でございまして、その点は、先生のおっしゃる通りでございまして、私どもの構想としては、首都圏の關係の既成市街地に工場あるいは学校等の人口が非常に増加する原因を規制するという法律が提案されておりますが、この法律の根本趣旨には賛成でありまして、やはり人口の都内流入を規制する措置も根本でございまして、しかしそれらと並行いたしまして、具体的に道を作っていくということが根本問題であると考えてるのでございまして、もちろん道の問題にいたしましては、高速道路だけが唯一の問題ではございせん。これと関連いたしまして、東京都の方におきまして基本街路、あるいは補助街路、あるいは細道路網というふうな都市計画の基本決定を持つておりまして、これをこの高速道路の建設と同時に並行してやっていく方針もとるわけにございまして、なおこれらの道路対策

と同時に、特に市街地中心部の交通緩和の問題につきましては、あるいは電車の停留所の問題とか、あるいは路面電車の撤去の問題とか、あるいはその他混雑する地点の拡幅なり改良の問題、これらの問題もあわせて考えていかなければ、決して解決できない問題であると考えております。なお最も問題であります駐車場の設置の問題も、これと並行して、あるいはこの公園におきまして、あるいは道路公園、あるいは都の方におきまして計画をしておりまして、また路上駐車場の問題にいたしまして、交通が混雑しておる地域におきましては、地区を指定していろいろやつておるような次第であります。これらの対策を総合して、その一環といたしまして、この高速道路を建設するという考えになつておる次第でございまして。

○三綱委員 いろいろお考えになつておるようでありますが、やはりもう少し根本に徹していくべき段階にきておるのではないかと、このように考えるのであります。たとえば衛星都市を整備するとか、あるいは都内の貨物駅を撤去して外の方に移すとか、また市街地開発地域整備の法律も出ておるのであります。その方面に重点施策を講ずるとか、こういう問題もあわせて考えるべきではないか、そういう段階にきておるのではないかと、私はこのように考えるのであります。そこで、一体この計画は、東京都の中心へたぐさんの車が入ってくるのを何とか押えようとして入つてくるのか、ますます車が都心へ集中して入つてきやすいように考えておられるのか、これを一つはつきりと御説明願いたいと思ふのであります。今

のような状態であると、ますます速度を増大して、たぐさんの台数が都心へ集中して、矢のように無数に入つてくる、こういう結果になると思ふのであります。この点についてどのようにお考えでございましょうか。

○美馬政府委員 東京都の人口の増加に伴います自動車の数の増大ということは、非常に激しいものでありまして、これを押えるには、根本的な問題といたしまして、先ほどもお話しがありましたように、既成市街地の抑制の問題とか、衛星都市の開発の問題等があるものでございまして、やはりそれらの諸施設の方が根本的に先行するわけにございまして、この高速道路自体の目的といたしましては、現状は何と申してもどういふふうな詰まつておりますので、何とかしてこの現状の打破をしたいというものが主たるねらいとなつております。従つて現在でもそうでありまして、また四十年ころになりまして、非常に交通が混乱するということ

を頭に置きまして、この交通をうまくさばっていくというものが主たるねらいになつておりますが、しかし、これだけでは根本的には解決できませんので、やはり中心といたしましては、人口の分散なり、施設の分散というふうな処置が先行して参らなければならぬというふうな考えでございまして。

○三綱委員 それでは現在施行されておりますところの東京高速道路、これとの關係はどうなるでございましょうか。前回の委員会でもちよつと出たのであります。これは大きな問題なのであります。よく調べてみますと、これは政務次官、一つ御研究を願わな

ければならない。私たちはあまりこれを知らずして済まないものであります。泥のついたほうきで顔をさかさないでやらせておるやうな、そういうやり方なんです。そこで、東京高速道路株式会社の計画によりまして、という上り口もなく、下り口もない、そういう高速道路であります。これを第八路線計画として上り口、下り口をつけないで、そしてこれをしりぬぐいしやうとする。この問題を追及いたしますと、これだけでもずいぶん日数がかかるのであります。早くこの道路関係法案を参議院の方へ回したいという切なる御希望もあるやうでござい

ますから、私はきょうはこれを深く追及しません。しかし今度のこの法案を通すか通さないかの、私は一つの大きなポイントであると思ふので、若干は触れなければならぬのであります。これは、本年の九月九日まで竣工することになっておりますが、設計変更なく、当初の計画通り竣工を目標に工事が進められているかどうか、これを一つ計画局長に御答弁を願います。

○美馬政府委員 銀座高速道路の工事のスピードにつきましては、おおむね予定通り進められております。

○三綱委員 これはまたえらく簡単です。そこで、私たちは、この高速道路自体が高速道路じゃないんだ、こんな一部分のものを作つたつて、ヘビが卵を飲んだやうなものであつて、動きがとれなくなるんだ、こういうつてこの問題を追及しておつたと思ふのです。ところが、これを見ますとどうですか。土橋から数寄屋橋までは当分十二

メートルだという。そして数寄屋橋から新屋橋までは十六メートルでやるといふんですね。十六メートルの幅員ということは、今計画されておる十六メートルの高速道路と、これは幅の広い狭いをなくして連絡できる可能性があらわなわけです。こういうおもしろいことをしておつて、ところが高速道路が、十二メートルといつたら二車線でしょう。こちらから四車線で十六メートル道路を走つてきて、数寄屋橋で会いまして、もう一方は、四車線、それから、これは大体六十キロで走らなう。これはあなた、めちやくちやです。高速道路でも何でもありません。そこに大きな疑惑があるんです。先ほど私冒頭で突拍子もないやうな表現で言つたのは、こういう問題を現実には私たちが見せられておるから、この問題が解決しない限りにおいては、この法案はさう簡単に通せない、こういう考え方であります。これに對してどのようにお考えか、計画局長の御答弁を願います。

○佐藤(重)政府委員 私から御説明申し上げます。まず幅員でございまして、一部十六メートル、一部十二メートルといふところが現実にはございまして。これは、その場所が幅員のとり方に非常な制約がございまして、理想的に参らない結果からこういうふうになつたものと思ひます。しかし、十二メートルの部分につきましては、ただいまのお話では二車線といふことでございまして、これは、六十キロ程度の設計速度をもちましては、四車線と考へても支障ないと思ひます。ただ四車線としては十

分でない。十分な四車線を考え、車線の幅員をとり、しかも往復車線の間に分離帯のような安全施設を考へるということになる。十六メートルはほしい。しかし、どうしても幅がとれないで、十分な施設ができないならば、十二メートルの幅員をとりますれば、いささか不十分ではございますが、一応四列並行の交通ができる見込みでございます。

それから先ほどお話がございました、この道路は両方に出入口がないという点でございます。これは、申すまでもございせんが、当初計画におきましては、両方にちゃんと出入口を作つて認可申請をして参つたものでございますが、実施の段階に入りまして、途中におきまして、ただいま御審議をいたしております首都高速道路という構想が出て参りました。こういう計画があり、それが実現されるとすれば、それとの関係を考へなければならぬ。将来はそれができるならば、それと何かの連絡する方法を考へて、この銀座の高速道路がやはりその一部として利用できるようなことを考へておくことが必要でなからうか、こういうふうにその当時思ひまして、当初出願によりまして計画を変更いたしました。出入口を、この道路を高架のままで、首都高速道路の方の計画が固まれば、それにつながるような余地をただいま残しておるわけでございます。現状におきましては、紺屋橋側の方は出入口ができる予定で、ただいま工事をいたしております。これは、九月とはなつておりますが、おそらく六月のいかげんのころにはできるのではないかと思つております。それから新橋

口の方は、上り口だけはすでにできております。おり口につきましても、これは土地柄非常に窮屈な所でございまして、ただいまその設計方法を研究中でございます。

○三鋼委員 ただいまの道路局長の御答弁で、私はますますけしからぬと思うのです。あなた、今の法律が通るか通らないかわからぬのですよ。そういうものを何年か前に予測して、こういう上り口もおり口もないのに許可を——初めは上り口はあつたのです。難波橋から土橋へ上つていく口があつたのだ。これを新幸橋、山下橋、この区間だけの許可を与えて上り口を削つておる。これを除外するという許可をしておるわけですね。そうして何年か後に、しかもできるかできないかわからない公園、それを予想してこういうことを許可するという、そこに疑惑がある。疑惑があるという考へ方を

持つのが、そのことを言う者の心の中に何か疑惑があるのではないか、こういう考へ方をされても私はやむを得ないと思う。それくらいこの問題には疑惑があるのです。そこで私は、今後この事業を遂行していく上におきまして、いろいろな問題があるのです。これは、またあとから申し上げますが、そういう点から申し上げますが、こういう問題を懸念が残らないように、だれが見てもだれが考へてもつきりした形において処理して、そうして次の段階に移つていかれないと、この事業の促進はなかなか困難であると思うのであります。悪く言えば、この上り口、おり口のことは、あまりいい利益あるいは利権が伴わない、やつても損だといったような形においてこれをちゅうちよし

てやらない、こういうようなことがもしあるとするならば、私は、絶対にこれは今度の法案との関係におきまして、関連せしめるべきではない。一応やはこの株式会社の計画をそのまま遂行させて、ああ便利なものを作つてくれ、あの下にはいろいろな当初の約束とは違つたものがたくさんできたけれど、まあまあこれくらいだったらいいいと、みんなに喜ばれるくらいのもので、これを一番最後に回してもらいたい。できたら八路線をカットしてもらいたい、これくらいの気持を私は持つておるのであります。この問題は、先ほど申しましたように、この事業を遂行していく上において非常に大きな一つのテスト・ケースであると思ひますので、私は一応触れたのでありますがいずれまた機会を見て、この問題の根本的な問題を追及していかなければならぬ、このように考へておるのであります。

そこで、こうやつてかりにこの高速道路ができまして、料金の徴収についてであります。これを技術的にどのようにならされるのか。なかなか錯綜して相当なスピードで出入りする、これらに対するところの技術的な御構想を御説明願ひたいと思ひます。

が、アメリカあるいはヨーロッパ等いろいろな実施しておる例等も参酌いたしまして、私どもの大体の勘定では、八路線全線を単一制にいたしまして、ブル制の料金にいたしたいというふうな考へておりましたと同時に、たとえば料金等にいたしまして、相当毎日利用する者が多いようでありまして、これは、交通事情等を調べてみますと、都内へ乗つてくる車は、主として都内の車が多いようでありまして、そういう意味におきまして、月きめ制の勵行であるとか、あるいは関門を入る場合に、現在やつておりますような方法ではなくして、もう少し簡単な方法を研究してみたらどうかというふうな考へておりました。この問題につきましましては、料金徴収のために自動車交通に支障を与えることがないようないい方法を考へていきたいと思つております。

○三鋼委員 そこで、次にお尋ねしたいのは、今八路線が計画路線として一応示されておるのでありますが、これは一応のめどであつて、これがほんとうに生きてくるのは、ほんとうに生命を持つてくるのは、この法案が通過して、それぞれの手続がなされて、その後であると思ひますのであります。それでよろしうございませうか。この法案によりまして、業務の範囲をいたしました。二十九条によつて、都市計画の審議会の決定したものとなつております。それから基本計画をいたしました。三十条第一項、二項によりまして、これによるところの法的手続を経なければならぬと思ひます。これによつて初めてこの計画線が生きてくる、このように考へ

るのであります。それでよろしうございませうか。

○美馬政府委員 八路線の決定につきまして、お話しのように、公団の事業といたしましては、基本計画で決定しなければ正式の決定にならないのでございまして、ただここにもありますように、首都圏整備計画に基き、都市計画事業として決定するということがありまして、実はこの都市計画の決定につきましまして、昨年来、東京都市計画審議会においていろいろ検討して、あるいは一部の結論も出て参つておるような次第でございまして、公団の基本計画がきまるときにきまつていく、こういうことでもございませう。

○三鋼委員 その中で、この法案によりますと、日本道路公団の今までやつてきた事業を継続するようになつておると思ひますが、それでございませうか。

○美馬政府委員 二号線の一部につきましまして、日本道路公団が三十三年度実施しておりますものを受け継ぐことになつております。

○三鋼委員 二号線の一部というところですか。

○美馬政府委員 浜離宮の周辺でございます。

○三鋼委員 この日本道路公団においての計画路線の一部が成規の手続を踏んでおる、それは浜離宮の付近である、このようなのでございますが、どうも地元の方々の声を聞きますと、形の上においては成規の手続を一応踏んだような形をとつておられるようでありまして、この都市計画あるいは区画整理において多く問題になると同じよ

るのであります。それでよろしうございませうか。

○美馬政府委員 八路線の決定につきまして、お話しのように、公団の事業といたしましては、基本計画で決定しなければ正式の決定にならないのでございまして、ただここにもありますように、首都圏整備計画に基き、都市計画事業として決定するということがありまして、実はこの都市計画の決定につきましまして、昨年来、東京都市計画審議会においていろいろ検討して、あるいは一部の結論も出て参つておるような次第でございまして、公団の基本計画がきまるときにきまつていく、こういうことでもございませう。

○三鋼委員 その中で、この法案によりますと、日本道路公団の今までやつてきた事業を継続するようになつておると思ひますが、それでございませうか。

○美馬政府委員 二号線の一部につきましまして、日本道路公団が三十三年度実施しておりますものを受け継ぐことになつております。

○三鋼委員 二号線の一部というところですか。

○美馬政府委員 浜離宮の周辺でございます。

うなケースが、ここにも現われてきておると、私はこのように考えるのであります。地元民の知つたのは昨年の暮れである、あるいは都政に携わつておるところの区会議員の方の大部分の人が、これを全然知らない。このように地元民が全然知らない間に、何かこそと——こう言つたら大へん失礼であります、結果においてそうなるのであります、結果においてそうなるのであります、果してこの事業がうまくいくかどうか、こういう疑問を私は持つのであります。この計画一つを取り上げてみても、私はいろいろな問題があると思つておられます。たとえば芝白金町の自然教育園に對するところの公園の持つ役割といふものを、どのように尊重していかうとされておられるのか。東京安井都知事は、堀を埋め立てるので非常に有名になつたのであります、三十間堀にいたしても、先ほどの数寄屋橋のあの堀にいたしても、これは非常に大きな役割を今までしてきておるのであります。さかのぼれば太田道灌の江戸城が築かれたときから、大きな役割をしてきておるのであります。これをどう生かして使つていかうかといふところに、私はほんとうの都市計画の生命があると思つておられます、次から次へとこれを埋めていって——まあ用地の取得といふものは、非常に大事でありまして、この考え方を私は全面的に否定するものではありませんけれども、やすやすと埋め立てていっておるところに、やはり問題があると思つておられます。実際洪水のときに、どういふ影響を都民に与えたか、これは昨年身をもつてみな体験しておるのであります。この上にま

た川の上に高架を作るといふ、こういう考え方は、一体これは妥当なのかどうか。非常の出水で不測の災害を受けるというのか、そういう危険性があるのかないのか、これに對してどういふ科学的な根拠に立つておられるか、こういう問題を私はお聞きしたいのであります。

○美馬政府委員 この八路線の計画につきましても、これは、実は昭和二十八年ごろから首都圏委員会におきましていろいろ東京都市高速道路の検討をいたしておつたのであります、昭和三十三年の八月になりました、これをいよいよ計画に移していこうといふふうなことから、東京都市計画審議会の中に特別委員会というものを設けまして、以来この委員会が中心となりまして、いろいろこの八路線がどういふルートをとつていくかといふことを、各方面の権威者を集めて検討して参つたわけでありまして。この場合に、基本方針としてどういふふうな線路を選ぶことにしたかといふことをごさいます。

○三編委員 ただいま洪水とか、そういう心配がないようにという御答弁でありました。これは当然であります、ただいま参考資料十二ページ、この図で少しわからないところがあるのです。例をいたしまして古川、神田川、その他としてあるのですが、この川幅は一体どういふことになつておる場合なんですか。川幅が狭い場合はこれで納得できるんですが、川幅が広い場合は、川の中にこの橋脚が立つんですか、そして側面を埋め立てるんですか、そして一部出水のときには、その埋め立てた側面の上も水がずつと流れる、こういう仕組みなんですか。ちよつとこれはわかりにくいんですがね。これはだれにもわかるようにやつてもらわなければならぬ。十六メートルの幅ですが、それより川幅が狭い場合は、これが成り立つと思ふんですが、川幅が広い場合は、川の中にこの橋脚を立てるということになる。それから川幅が狭い場合、今度は両側の家に対する影響といふものが非常に大きいと思ふんですが、この点一つ、これは大事な点ですから、みんなにわかるように御説明願います。

○美馬政府委員 十二ページの(二)に書きましたのは、古川とか神田川とか、そういう川を横切る場合の一つの例示として書いておるわけでございます。これは、高速道路の上が十六メートルございまして、もしその川幅が非常に広い場合には、もちろんこの脚の関係も広くなる。中に立てるようなことは、これは治水上の非常な障害になりますから避けていく、こういうことでございます。

○三編委員 これは大へんなことですよ。川幅が広い場合は、川の中に立てることは、治水上の危険だからいけない、兩岸にかけて橋脚を立てるのでいい、それは簡単にいいますか。そう簡単にいかぬと思つておられます。それをおおむね十六メートル内外の川でありまして、そう広い川は、今の計画の地点にはないといふふうに考へておられます。

○三編委員 それは、現地へ行つてみればわかるのですが、そこで、そんなに広い川はない、大体十六メートルの橋脚、この路線で、その影響なく工事ができるのだ、こうおっしゃるけれども、ずつと川の上を通された場合、大

○三編委員 これは大へんなことですよ。川幅が広い場合は、川の中に立てることは、治水上の危険だからいけない、兩岸にかけて橋脚を立てるのでいい、それは簡単にいいますか。そう簡単にいかぬと思つておられます。それをおおむね十六メートル内外の川でありまして、そう広い川は、今の計画の地点にはないといふふうに考へておられます。

○三編委員 それは、現地へ行つてみればわかるのですが、そこで、そんなに広い川はない、大体十六メートルの橋脚、この路線で、その影響なく工事ができるのだ、こうおっしゃるけれども、ずつと川の上を通された場合、大

○三編委員 これは大へんなことですよ。川幅が広い場合は、川の中に立てることは、治水上の危険だからいけない、兩岸にかけて橋脚を立てるのでいい、それは簡単にいいますか。そう簡単にいかぬと思つておられます。それをおおむね十六メートル内外の川でありまして、そう広い川は、今の計画の地点にはないといふふうに考へておられます。

○三編委員 それは、現地へ行つてみればわかるのですが、そこで、そんなに広い川はない、大体十六メートルの橋脚、この路線で、その影響なく工事ができるのだ、こうおっしゃるけれども、ずつと川の上を通された場合、大

○三編委員 これは大へんなことですよ。川幅が広い場合は、川の中に立てることは、治水上の危険だからいけない、兩岸にかけて橋脚を立てるのでいい、それは簡単にいいますか。そう簡単にいかぬと思つておられます。それをおおむね十六メートル内外の川でありまして、そう広い川は、今の計画の地点にはないといふふうに考へておられます。

いと思ひます。これを今おつしやつたように、川の中に柱は立てられないう、両側に立てる、こういうことになつて、あなたが、一体現地を見てきて、そういうことを言っておるのかね。両側にたくさん漁師の船がすつとつないでゐるのですよ。これはどうなるのです。その船が、今までやはり青空をながめて船の掃除、あるいはいろいろ手入れ作業をしておつたのが、今度は、鉄筋の重苦しいものの重圧下にあつて、目の目を見ない、そういう生活を今度はしられるのです。彼らは長い、素朴な伝統に生きておるのです。これを、それを簡単に切りかえられると思つておられるかどうか。こういうことを……(発言する者あり)委員長、注意して下さい。

○堀川委員長 静粛に願います。

○三鍋委員 あまり固苦しく言つてもいかぬから、私はなごやかに審議を進めておるつもりなんです。この川の上を通るといふことは、一面あまり影響を与えないという思いやがあるかのようにありますけれども、私は、これほど愚かな考えはないと思つて、川というものは、大体において直線的なものではないのです。曲りくねつておるのです。曲りくねつておる上に高速道路を作つたつて、曲りくねつて高速で走るわけにはいかない。どうしてもまっすぐにしたい。まっすぐにするたためには、この両側の住民に大きな影響を与え、私は思つて、しかし曲りくねつたままです。よけいなところを無理やりに、好むと好まざるにかかわらず曲りくねつて走らせられる。これは、時間的にどう影響

を与えるか、ガソリンの消費にどう影響を与えるかというのを考えましたときに、川の上だからといって簡単にいかない、私はこういうことを申し上げておるのであります。これは、人間の生活に与える影響がいかに大なるかというところであり、そういう点から、河川の上に高速道路を作られるというところは、私は最も幼稚な安易な考え方である、このように考へて、子供だました。いたずらに迂回させていかなければならぬといった結果を見る。これは懸念することができなす。そこで、政務次官にお尋ねします。この事業を、私たちはまだ賛成するか反対するかきめておられけれども、かりに反対したとしても、これは通るんです。通つた以上は、この事業をいかに促進するか、いかに摩擦なくしてみんなの協力を得てこの事業を完了するかと、いかにこの事業を政務次官にお聞きしたい。これは、大事なことだと思ひます。

○徳安政府委員 先ほど来るお述べになりましたことにつきましては、私も同感でございます。日常生活に与える非常な関係者の影響については、最大の努力を払ひまして、補償なりその他において十二分に考慮するよう指示いたしたいつもりでございます。

さらにまた実施計画につきましても、これを認可するにつきましても、今お話しした点を十分勘案いたしまして、万遺憾なきを期したいと考えております。

○木村(守)委員 議事進行について。ただいま三鍋委員の御質問は、大体に

おいて首都高速道路に關して、この古川高速道路反対期成同盟会の陳情の内容が、おもしろいものじやないかと考へるのではありません。私は、かつて建設省の政務次官を二十八、二十九年ごろいたしましたが、首都における高速道路につきましても、現在の首都圏整備委員会ですか、その前身である首都建設委員会において勧告を出しまして、建設省においてその基本方針を立てられて、その基本計画によつて東京都で作られたのが、すなわち予定路線であります。しかも予定路線につきましても、すでに去年の暮れに東京都の都市計画審議会において、一応これの答申を出しておるのであります。そういう点から考へまして、この具体的な路線の決定については、技術的にも十分研究された末だらうと考へられます。また問題は、あるとすれば、私は、その問題は東京都の都市計画審議会において論議されるべき問題であらうと考へるのではありません。こういうふうなわけ、首都高速道路に対する反対陳情、請願といったものは、この法案を審議する上の一つの参考にはなるかもしれませんが、この問題をとりえてこの委員会において論議するといふより、私は、考慮すべき点じやないかと私は考へます。これは、参考として取り上げることはけつこうでしようが、当委員会においてこの陳情を取り上げて論議するといふより、委員長におきましては、計らいをお願いしたいと考へます。

○堀川委員長 委員長といたしましては、特別にそういう意味で御質問を願つておるわけじやないのです。一応三鍋君のこの道路三法案に對しての総括質問として、あまりこれだけをやられるといふことは、私も望みません。

○三鍋委員 どういう議事進行のお取り計らいかと思ひましたが、結論から言つと、ここでいいかげんにやめておけといふような議事進行ですが、私は、この法案と非常に關係が深いから、これを實施していく上において、こういう問題をしっかりと把握しておかぬとできない、こういう観点に立つて私は言つておるのであります。木村君、一つもしばらく……(なるべく簡単にとつぶやきあり)要点をはずさないようにやるつもりです。

そこで私は、この事業を遂行していく上においての政務次官の心がまえをお聞きしたのであります。言わんとするところは、とにかく住民が、この当事者が納得していくことなす。納得させるということなす。納得させるということは、私は誠意の深さだと思つて、これが理解できたならば、この事業は、初めは時間がかかるかもしれないけれども、あとは必ずすつとでさう上つていく、こういうことを申し上げたいのであります。

そこで、なぜこういう問題が起きてくるかといふことなす。計画局長にお尋ねしたいのだが、都市計画の進捗状況は、一体どのようになつておるか。これは参考資料の六十二ページに一応書いてあるのではありませんか。これに對して、かいつまんで一つ要点を御説明願ひたいと思ひます。ここに問題の根拠があると私は思ひからであります。

○農務政府委員 東京都の都市計画の進捗状況でございますが、御承知のようになつておるかとしまして、昭和二十

一年に東京都の都市計画の街路、あるいは区画整理の基本方針を立てておるのであります。それが諸般の、たとえば財政上の事情とか、家屋密集のたのめ撤去の問題、その他いろいろむづかしい事情がございまして、予定通りなかなか進んで参つておらないのでございまして、その資料にもありますように、街路にいたしまして、全般的には相当進捗状況がよくないのでございまして、さらに新しい資料で申しますと、東京都の都市計画街路につきましては、幹線街路、これは中心部から出る放射線と、それから都心部を取り巻く環状線と、それから都心部を取り巻く環状線と、放射線については、二十一年に計画いたしました分の二八・二%、環状線につきましては一三・六%、この進捗状況になつておりました。合計二二・五%ということになつております。今般作成されました三十三年度から三十七年度までの道路整備五カ年計画によりまして、この關係がさらにある程度進みまして、幹線につきましては、放射線が三七・五%、環状線が二七%、合計三二・二%の二二・五%が三三・四%まで進捗するといふことになつておりました。全体から申しますとまだ遅々たる進みではあります。先ほどからお話のありましたように、いろいろ従来は中途で計画を変更して、ストップして、非常に街路網全般の立場から申しますと矛盾をしておるような計画でございまして、この道路整備計画の確立によりまして、今後は、私どももできるだけこの街路に中心を入れまして大いに進めていきたい、こういうふうな気持ちであります。

○三鋼委員 時間もだいぶ切迫しましたから、先を急ぎたいと思います。簡潔に一つ御答弁を願いたいと思います。この計画を実施していく上におきまして、街路の上を通す場合と河川の上を通す場合と、民家をぶち抜いて通す場合、そうして地下を通す場合、大体この四つの計画があるように思うのであります。この利害得失と、この四つの仮定に立つて一キロ当りの建設経費、これをどのように算定されているか、これを一つ御説明願いたいと思います。

○美馬政府委員 これは、実は具体的な路線を選びましていろいろやらないと、なかなか比較が出ないのであります。が、お話の二号線の問題になつていく個所を例にとりますと、現在の川の上を走る計画の場合の経費を一〇〇といたしますと、それに対する代案といたしまして、街路を拡幅してその中央に入れていくという案をとりますと、三割五分の経費の増になります。またそれを、街路を拡幅して、さらに全部地下に入れていくという案をとりますと、一〇〇に対して約五割五分の増、ですから今の川の上を走る案に比べまして、地下のルートにいたしますと、事業費にして五割五分増、こういう一応の試算になつております。

○三鋼委員 そりすると、川の場合が一番安くつく、こういうわけですね。これは場所によつてもいろいろ食い違ひが出てくるでしょう。そこで、公共事業であるから、どれだけ金がかつてもいいというわけではないことは当然であります。先ほど私がいろいろ申し上げたようなああいふことをお考

えの上、多少今経費がかかつて、長い人生の幸福という立場から、私も特に政務次官にお願いしておくのであります。この設定につきましては十分の御配慮を願わなければならぬ、こういうふうに考えるのであります。そこで三十四年度は、一体どの辺から着工されるのか、大体の御構想があると思うのであります。もしできておりましたら、御説明願いたいと思います。

○徳安政府委員 ただいまのお話、ごもつともでございますので、工事設計認可につきましては、十二分に配慮いたしまして、地元民のできるだけ納得のいくような処置をとりたいと考えております。

なおまた、先ほどこの都市計画のことについて御質問がございましたが、私も、最近の例を見ましても、都のやつております事柄が多少疑問に思われましたので、先般当局を招致いたしました説明を聴取いたしましたのであります。これは、都の財政計画の関係がございまして、直轄事業でないために、国でこれ以上どうということができない問題でございます。しかし、これは都議会なり都知事に対して、そういう非難のないように、十二分の処置をとれるように先般よく警告しておきました。この点、御了承いただきたいと思ひます。

○三鋼委員 私は、大体きよりの質問はこれで終わりますのであります。問題は、問題の一番の重点はどこにあるかというところ、やはり委員の方々が政府の方々が十分一御研究願いたいと思ひるのであります。この都市計画路線がちゃんとつばにできておるので

す。四十メートルの幅員の路線の計画ができておるのであります。その一部を実施して、その他が放置されてある。その実施された地区におきまして、区画整理その他のいろいろな犠牲を受けておる。今度またその当初の計画をずつとやつていただければ、相当の期間まで交通緩和ができるであらうに、途中でヘビが卵をのんだようなままにはつてしまつておいて、そうしてその都市区画整理に協力した地域においてまた今度の計画を実施せよとすると、これは、住民の納得がいかない点がある。ではないか、こう思うのです。今ある一つの区域のことを取り上げておるからして、木村さんのような御意見も出るのであります。これは、事業を実施するときに至るところに出てくるのです。こういう点から、ほんとうに法案が通つた場合に、スムーズに計画が進捗し実施するためにはどうするのかがいいかという、この根本に触れてさつきからずつと御質問申し上げておるのでございまして、この点は、十分一つ御理解願いたい、このように考えるのであります。

なお、私はこれで質問を終わります。が、この委員会散会後、今申し上げたような観点に立ちまして、地元の方々の計画路線の一部の方の声を聞いてあげていただきたいと思ひのであります。それから理事会にお諮り願ひまして、一ぺんやはり私たちは、勉強のために現地を視察する必要があると思ひのであります。この点は、委員長に一つよろしくお取り計らいをお願いしたいと思います。が約束の時間が大体きまりましたから、私の質問は、きょうはこれで終わります。

○瀬戸山委員 関連して。先ほど三鋼委員から御質問がございましたときに、道路局長のお答が、私の受け取り方は明確でなかつたので、関連して一言承わつておきます。というのは、問題の東京高速道路、これは非常に問題になつた案件であります。さらにここに話が出ておりますので、確かめておきたいと思ひます。

東京高速道路の工事が今やられておることは、事実であります。先ほど御説明によりまして、九月九日までという建設省の資料の報告であります。が、それ以前に完成するかもしれないというふうなお話でありました。問題は、紺屋橋の方と、それから新橋寄りの土橋があるいは難波橋付近の問題であります。一番問題になりましたのは、新橋寄りの終点と申しますか、起点といひますか、いわゆる上下、上りおりの問題がその当時議論されました。今から言つても話になりませんけれども、常識的に考えて、この東京高速道路といふのは、これはまさにインチキであつたのであります。インチキはインチキであるが、しかしできた以上は、これはいわゆる高速道路の一環として有効に使用されるようにしなければならぬ、これが結論になつておつたわけでありまして。その当時、土橋ぎわの上り口、下り口というものをあいつところにつけるといふことは、これはどんなしろとでも、どんな子供でも、そういう設計が話にならないというところは、当然のことです。その当時、建設省といひますか、道路局長は、その工事をストップしまして、終点と申しますか起点と申しますか、その構造を当初の

案よりも再検討しなければいけないというところで、工事の施行認可をしなかつたのであります。その後の状況は、私も聞いておりましたが、それからもう数年になつておる。一キロ三百六十メートルというふうな短かい区間でありますのに、商店はほとんど繁盛をいたしておる。もう一つおけるかもう一つおけるか、そんなことは知りませんが、盛んに営業はされておる。が、いよいよ高速道路株式会社でありますから、道路を先行して、そのあと路下の施設を利用するということが、どう利用されようともかまいません。問題は、高速道路として建設を認可しておる、それが今日まで、先ほど議論になりましたように、ただまんな中を作つた、そういうことで、今日まで放置されておつたかどうか知りませんが、結果から見ると放任をされておる。これは、私は建設省の監督はきわめて不行き届きであると思ひます。そこで、まあ高速道路株式会社として、所期の目的を達しておるのです。この資料に出ておりますように、また皆さん御存じのように、もともとこれは、スカイ・ビルディングをあの堀の上に建てようという計画のものです。ああいふところにスカイ・ビルディングを建てられたのじゃ大へんだという議論になつて、ただそれを横に寝せたといふだけです。スカイ・ビルディングを横に寝せてビルディングを建てて、その目的の大半を達しておるというのが、ほんとうの姿であります。しかし、それにしても鉄筋コンクリートで相当の工事が進んだので、それを完成させて、まあ一キロ三百六十メートルでもよろしいから、将来

めて最近でございますが、都の理事者の方に對して、今後の処置等について今ただしておりますから、おそろくこれもそり長くないと思います。日にちを限られて御答弁できないと思います。が、とにかくできるだけ早く、本案との関係もございますから、都の方の意見を徴しまして、そして早く知事に決断を促しまして、その御答弁ができますように処置いたしたいと思ひます。

○中島憲委員 関連して、ごく簡単に政府に質問したいと思ひます。ただいま瀬戸山委員からのお話、ごもつともだと思ひのです。それから詳しくはあとでまたいずれ機会を見て質問いたしますが、この五百九十億を四年間に使つて公団を設置するということは、これは非常に大きな問題だと思ひます。政府の今までの説明を聞いておりますと、お話の筋はよくわかる。私どももそのお話の筋としては同感なんです。しかし、今度の一兆億予算の道路整備計画というものを検討しましたが、たとえば今度の問題でもはつきりわかるように、先行性と申しますか、將來かあらねばならぬという道路政策というものは織り込んでない。こういうように行き詰まつてしまつと、莫大な金をかけて、公団などをこしらえてやらねばならぬというような結果にいつもなつてゐるのだから、この大きな道路政策の中に先行性の、かゝらねばならぬという道路政策を織り込んでいかねばいかぬということ、私はかねがね申し上げておつたわけなんです。従つて、われわれが結果的に見ると、いわゆるこの道路整備の緊急性に名をかりて、一兆億予算をこゝへ組んだ。その中には、何ら情になるべきところの道

路政策がなくて、そしてばらばらにやっておる。道路公団の事業内容においても、それが明らかに現われてきておる。従いまして、この首都高速道路公団の趣旨に對しましては、僕は反對ではないけれども、今までの道路公団のやり方、それからたまたま瀬戸山委員の説明されたところの、現在のビルディングを目的にしてこしらえたあの高速道路会社の跡始末もできておらぬ。こういうふうないろいろな観点から勘案しまして、道路公団の一角として、現在の首都高速道路公団が考えておるような仕事をここの一年やらして、それでたまたま瀬戸山委員から質問のあったようなこういう不始末の跡始末もして、そしてすっきりしたときに、初めて一年後なりにこの公団法案——今出しておる公団法案を出すべきがもの順序だ、こういうふうに考えるんです。一年おくらせば——おくらしたところで予算はつけるんだし、道路公団の一角として仕事は進めるんだし、三十五億くらいの金の消化は必ずできる。一カ年間おくらして、首都高速道路公団法案を提出するということがあることが僕は最も適當なものだ、こう思うわけです。現在やっておる例の高速道路の株式会社ですか、これらは、一般人が見れば、これは国で、建設省でやっておるんだか、東京都でやっておるんだか知りやしない。ただビルだけできて、どんだん商売をやつていて、そして両方つくところの道路の跡始末ができてぬ。こういうふうな疑惑の目で見られるときに、これらの跡始末もして、そして今の予定通りの予算は公団へ盛って、公団の一出張機関をして進めさせて、そしてこういうふう

うな疑惑を解いたときに新しく首都高速道路公団法案を出して、だれもかれも了解のいつたときにこの公団を成立させるというところが、僕は政治的にも必要じゃないか、こういうふうに考えるんですが、どうしても本年この公団法案を通さねばならぬという点について、政府の御所見を承わりたい、こう思うわけです。

○徳安政府委員 中島委員から常々道路政策に対する根本的なものを繰り返されて、生命がないというふうなお話をお承わつております。しかし、政府といたしましては、お話のような基本政策を相当に繰り込んでやつておるつもりでございます。結論は意見の相違かと思つて、ただし百年、二百年先の大きな構想に基く計画は、何しろ貧乏なもので、すなわち、財政上成り立たない。目先の五年、十年というところにきりきりやうたるありさまであることは、まことに残念です。残念ですけれども、日本の道路政策というもののつくましましては、全然無方針でなく、相当これを繰り込んで計画しておるということをお承り承りだいたいと思つて、また、たまたま東京高速道路株式会社のことにつきまして御質問がございましたが、本件につきましての跡始末というふうなものにつきましては、先ほど瀬戸山委員に御答弁申し上げたことと大体同じなと思つて、ただこの高速道路株式会社が、建設省との関係がいかにあるべきかという問題につきましては、中島先生もよく御存じだと思つて、詳しくは申し上げませんが、すでにこの問題は、二十八年度の本院の委員会におきまして現地調査もされ、またあるいは都の副知事その他

をたくさんお呼び下さつて十二分に御検討になりました。大体結論が出ておるはずであります。また三十一年にも、決算委員会において取り上げられて、本院において現地等も調査され、質疑応答を通じて、その性格等は十分におわかりのはずでございます。して、これらをお取調下さいませれば、その責任が、もちろん建設省にある、ないというところは別問題といたしまして、法的な立場からいまして、これ以上私どもがタッチできなかつた事情もおわかりになると思つて、その跡始末につきましては、最近において都知事の決断によりまして決定すると思つて、ただ、一年おくらせれば一年損になる、こういう問題はなるべく早く解決したいという考え方から、この案を出しておるわけでございます。そして、そういう点について、ぜひ一つ御了承いただきたいと思つて、

○佐藤(虎)委員 実はこの道路行政問題について、中島さん、三鍋さん、皆さんからお話があるが、大体今の中島さんのお話をお聞きすると、こういうものを作つたつて、今のところ早いじゃないか、もつと精密な調査をしてやれ、こういうお話なんです。大体道路行政というものと、私どもは、十年一日のごとく、十三年も十四年も取つ組んでおるが、道路行政というものの必要性をほんとうに国民、あるいは政治家が感じてきたのは、ここ四、五年來だと私は思つております。それまでは、道路などは大して気にもとめないで、おつたということが実態である。これは間違いないと思つて、ところが、御承知の通り機械科学が日進月歩の勢いで進んでくる、そこで、今日首都高速

道路公団を作らなければならぬというふうな場面に立ち至つてきた。これもおおしい感がある。そこで私は、当局が計画を立てたならば、いかなる障害があるともそれを突破して、百年の大計に向つて行くことが生きた政治であると考えております。特に私が道路局長あるいは計画局長によく聞いておいていただきたいことは、東京都を主体として考える必要はないじゃないかということです。東京都を主体としてすべての道路改良、あるいは舗装道路というものを重点的に考えにすることは大きな間違いである。私の感ずるところは、地方の市町村といえども、相当中小企業あるいは農村産業といふものが躍進しておることは事実であります。たとえて言うならば、何も横浜の港、あるいは芝浦の港を主体としていかなくとも、私が昭和二十一年に出で参りましたときに、ちょうど道路局長も計画課長をされておつて御承知だと思つて、清水—直江津線、今でいう清水—上田線、道なきところを道をつけたに違いない。そのときに初めて都会中心主義でなくて、中央突破の一番近道であつて、その土地の発展のために寄与するには、この清水—直江津線を作らなければならぬというので、その当時あなたに御承知願つて、百三十万円の予算をつけていただいた。そこでもしあの道が今日——今静岡県分だけはおかげでや完成近くなつております。いまだ少しあります。これを山梨県に通じ、長野、新潟に通じていくとするならば、おそらく芝浦港にそり集荷しなくても済むじゃないか。これも一つの緩和と私は考えておりますが、しからば甲府あるいは

地方に行つてみますと、ろくに舗装道路もできていないのに交通量は充満しておる、ここに一つの政治の貧困があるのじゃないか、私はこう考えております。こういうことで、まずこのたびの道路五カ年計画によつて、都会中心も必要ではあるが、地方に對しますところの相当の予算を、格づけで分散していくことが必要じゃないか、こう考えておるから、そのように道路局長は十分留意しておいていただきたい。いま一つは、たまたま東京都の高速道路株式会社が予定地まで延びないじゃないか、こういう議論が非常に多いからその議論があまり、これはもつたことな話であつて、そこは延びないかという一つの隘路があると思つて、これは、岩沢さんが事務次官時代に御許可されたもので、私もそれに参画した一人である。それが初めて工事が施行されたが、なぜ今日それが延びないか。高速道路を作るよりも、部屋をきれいにして、高い権利金で、あるいは保証金で貸せるということに重点を置いておるために、この道路の延長に寄与しないということが一つの隘路じゃないか。これは、今後政務次官あるいは事務官の諸君が、早くやれと高速道路株式会社に申し入れますときに一つの参考資料として、私が十分調査をしたことを教えておくから、よく心得ておいてもらいたい。それはどういうわけかという、あの高速道路株式会社の一坪の保証金——これは権利金ではない、保証金なんです。一坪で六十万から八十万であります。この六十万から八十万で一人の人が借りる。一坪に八十万、百万かかる建築費はあ

りません。どんなに多くつたつて鉄筋コンクリで十万円かければたくさん、そこへあの部屋一部屋々々が一坪六十万、八十万の保証金で貸し与えられるから、その方に重点を置いて、いわゆる道路を作る方の金というものは回つてこなければならぬはずですが、それが回ってくるかこないか知りませんが、いずれにしても店舗を作り上げる、部屋をきれいに飾りつけるということに重点を置いているところ、今日あの道路が遅々として進まない隘路があるということだけは御承知願いたい。これは、私が借りに行ったので、十分に保証人になれます。こういうことが、このたびの議論になつておる大きな隘路じゃないか、こう私は考えますから、どうぞそのつもりでやつてもらいたい。

それから今、皆さんの御意見の通り、首都道路整備に対しても、これはすみやかに計画を立てた。五年以前は、道路行政というものは、政治家も経済界も一般の人たちも等閑に付していたのを、今日道路でなければ政治家ではない、道路でなければ経済はやれないというような声が出てきた。お互いに、皆さん建設委員の諸君とともに叫んできたのが、ようやく今日道路の必要性を認めてきたということを私は考えるときに、このたび首都道路公団というものを作るならば、思い切つて何ものも除外して、希望をかなえられるようにしてやつていただきたい、こういうことをお願いしておきます。

○堀川委員長 本日はこの程度にて散会することいたします。次会は公報をもつてお知らせいたします。

午後零時十七分散会

昭和三十四年二月二十八日印刷

昭和三十四年三月二日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局