

第三十回国会 建設委員会 議 録 第十三号

昭和三十四年三月三日(火曜日)

午前十時二十二分開議

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 中島 巖君

理事 三鍋 義三君

理事 逢澤 寛君

理事 大久保武雄君 理事 川崎末五郎君

理事 久野 忠治君 理事 倉成 正君

理事 田中 角榮君 理事 砂原 格君

理事 橋本 正之君 理事 服部 安司君

理事 松澤 雄藏君 理事 村瀬 宣親君

理事 石川 次夫君 理事 兒玉 末男君

理事 東海林 稔君 理事 塚本 三郎君

理事 武藤 武雄君 理事 山中 吾郎君

理事 山中 露史君

出席國務大臣

建設 大臣 遠藤 三郎君

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

(計画局長) 佐藤 寛政君

建設技官 關盛 吉雄君

(道路局長) 西畑 正倫君

建設事務官 佐藤 基君

(道路局長) 樋口 実君

委員外の出席者

首都圏整備委員 藤本勝清君

参事 佐藤 基君

参事 佐藤 基君

参事 佐藤 基君

参事 佐藤 基君

参事 佐藤 基君

参事 佐藤 基君

参事 佐藤 基君

参事 佐藤 基君

参事 佐藤 基君

参事 佐藤 基君

専門員 山口 乾治君

三月三日

委員荒船清十郎君及び林唯義君辭任につき、その補欠として久野忠治君及び倉成正君が議長の指名で委員に選任された。

同日 委員久野忠治君及び倉成正君辭任につき、その補欠として荒船清十郎君及び林唯義君が議長の指名で委員に選任された。

本日の會議に付した案件  
首都高速道路公団法案(内閣提出第一〇四号)

道路法の一部を改正する法律案(内閣提出第一〇五号)  
道路整備緊急措置法の一部を改正する法律案(内閣提出第一〇六号)  
日本道路公団法の一部を改正する法律案(内閣提出第一四〇号)

○堀川委員長 これより會議を開きます。  
まず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及び日本道路公団法の一部を改正する法律案、この三件を一括して議題といたします。

質疑の通告がありますので、これを許します。三鍋義三君。

○三鍋委員 ただいま委員長からお話

しになりましたこの道路三法につきましては、大体において審議が尽くされた、こういう過程を経ておるわけでありますが、なお若干の点について御質問申し上げたいと思います。

道路法の一部改正法律案であります、この第四十八条の二によりまして、交通緩和の二つの処置をなそうとするのでありますが、この場合におけるところの具体的問題といひますか、具体的にどういふことを考えておられるのか、御構想の一端をお述べ下さって、これに対する疑問をまたたださんとしたいのであります。道路局長に一つお願いいたします。

○佐藤政府委員 お答え申し上げます。第四十八条の二関係は、自動車専用道路というものを、新たに道路法の道路に對して指定して、そういうものを作りたい、一言で申しますと、こういうことでございますが、これは交通が非常に輻湊し、道路が混雑してあります部分におきまして、自動車なり、また自動車の能率的な運行にそれが非常に阻害になっておるといふような市街地とか、その周辺の地域に對しては、そういうした車両の交通の円滑をはかるために、必要だと思ふときに、自動車の専用道路を新設道路として指定して、そうして一般道路のごとく混合交通でなく、自動車のみ一般の交通の用に供するような道を作るようにすることができ、こういう道を開いたわけでございます。

この考え方はどういふものかと申し

ますと、同時に御審議を願っており、まず首都高速道路でございしますが、このように、これが一つのいい例でございしますが、東京都内というように非常に混雑しておられるところの對しまして、国道、都道いろいろございしますが、そうした一般公共道路に對しまして、ただこれは一般国道は除くということになっておりますが、二級国道以下の一般道路に對しまして、その道路を指定して、新たに自動車専用道路というものを指定して、そういう専用道路を作ることができ、これは都内の交通であります。

それからもう一つは、地方に参りまして、地方の都市等でその部分だけ非常に自動車専用道路に對して、いわばバイパスでございしますが、各種の道路が都市の中を通過している場合に、バイパスのようなものを考えるに當りまして、そのバイパスを必要とする場合には、混合交通の道路でない自動車専用道路として指定して、そういうものが作れるようにしたい。これは地方のバイパスなどを考えておる次第であります。

○三鍋委員 そういたしますと、この四十八条の二の対象となるのは、今審議をやっておられますところの東京都の高速道路公団のこれがさしあたっての對象だ、このように了解してよろしいかどうか。その他の場合はないのですか。

○佐藤政府委員 これは、将来そういう場合がいろいろ出てくるかと存

じまして、道路法におきまして、市街地並びにその周辺で交通の混雑しているときにはそういうものができるというに、一般的に道路法でそういうものを作れるように指定してございしますから、将来はいろいろの場合がまた出てくると思ひます。

○三鍋委員 中島委員があとで相当の時間を要するというお話でございしますので、私は簡単に一つ切り上げますから、答弁も一つ簡単に御願いたします。

その次に、この二の今お話しになった特定の区間における専用道路、これはどういふ場合をいうのですか、ちよつとわからないのですが、現在AとBという区間がある。それに並行してまたA'、B'という区間がある。これがバイパス的のような状態にある場合に、一方を専用道路に指定して、自動車以外は通ってはいけな、こういう工合にやるといふことなんですか。

○佐藤政府委員 これは、適当な例かどうかわかりませんが、たとえば一級国道の一号路線といふのは、東京から大阪まででございします。その全体を専用道路にするといふようなものではない、そのうち一部、たとえば戸塚の有料道路でございしますね、ああいうような、一部にバイパスができますやうなときに、その部分だけ区間を限って指定して、路線のうちの一部分だけを専用道路にする、こういうことでござ

○三鍋委員 それはわかっておるのですが、その場合に、自動車専用指定された区間は、その両側にある住宅とか商店とか、こういう人の立場はどういうふうになるのですか。自動車専用である、そうすると、自転車とか歩行とか、こういうことができなくなるんじゃないですか。

○佐藤(寛)政府委員 その指定いたしました部分は、この法律にございますように、出入の制限をやはりいたさなければなりません。従いまして、緩行諸車、歩行者等の出入は制限することになりますから、そういうことができないような区間、それからまたそういうことができないような措置をよく考えなければならぬ。その法律にございますように、もちろんそういうふう指定する場合には、別にそういう諸車が通れる道路がなくてはならないという事になっておるわけでありまして。

○三鍋委員 これは、新しく作る場合は簡単ですけれども、現在自動車も通る人も通る自転車も通るおる場合に、そういう区間を指定するというのは、なかなか困難でないかと思ひます。そこで、今度はバイパス的なものがある場合に、これを指定することができるとありますが、「ただし、当該道路の区間に他の一般交通の用に供する部分があつて自動車以外の方法による通行に支障のない場合に限り」との場合、バイパス的な道路に自動車ばかりに通ることができても、これは、通つてはいけなひのですか、通ることができるとはですか。

○佐藤(寛)政府委員 専用道路を自動車を通れることは当然でございます。その並行道路の方、もとの道に對しても、自動車を通れることは一向差しつかえないわけですが。

○三鍋委員 それで了解いたしました。なお若干あるのでございしますが、先ほど申しましたように、中島委員にあとを譲ることにいたします。

○堀川委員 他に御質疑はありますか。——他に御質疑がなければ、道路関係三案に対する質疑はこれにて終局するに御異議ありませんか。

○堀川委員 御異議なきものと認めまして、質疑はこれにて終局いたします。これより討論に入ります。討論の通告がありますからこれを許します。中島委員。

○中島(義)委員 ただいま提案中の道路整備緊急措置法の一部を改正する法律案、道路法の一部を改正する法律案、日本道路公団法の一部を改正する法律案の三案を一括して、日本社会党を代表して、原案賛成の討論を行うものであります。

結論的には、賛成せざるを得ぬといひましたけれども、その内容において幾多の了解できたい点がありますので、特にこの点に触れておく次第であります。

第一点として、右三法案は、私の申し上げるまでもなく、道路整備五カ年計画において一兆円予算の事業を行はんとするために、関係法律の整備を行ふべき改正案であります。本通常国会劈頭における岸総理の施政演説においても、また大蔵大臣の財政演説においても、道路整備五カ年計画が大きく打ち出されておる、岸内閣の内政面における重大施策であります。道路整備緊急措置法は、その第二条において、五カ年間に進行すべき道路整備の目標並びに事業の量を策定して閣議決定をすることを規定してあります。しかるに政府は、昭和三十三年より開始しているにもかかわらず、本年二月二十日閣議の決定を経て当委員会に発表したのは、五日前の二月二十七日でありました。ただいま討論採決せんとする関係法案の基盤である道路整備五カ年計画の内容について、政府発表後一回の質疑も行われず、本日ここに討論に入ることとはなはだ遺憾であり、今後かくのごときとなきよう政府の善処を促すものであります。

第二点といたしまして、一般道路事業、すなわち有料道路整備二千億円、地方公共団体の単独事業費を除外すると六千億円となるのでありますが、これは、一般国道、二級国道、地方道、街路事業、雪害事業、建設機械整備、道路調査等を含むものであります。三十三年度において一般国道は二百七十四億で、全予算の三三・二一％であり、二級国道は百六十七億で、全予算の二〇・二四％となっております。しかるに三十五年以降の三カ年間に於いては、一般国道が全予算の三七・四一％となつて、三十三年に比して四・二一％上昇し、二級国道は一五・三七％で、三十三年に比して逆に五％減額されてあります。二級国道のみについていえば、二五％の減額となるわけでありまして、旧来の一般国道、二級国道の整備の率がアンバランスとなるものと考へるものであります。この点の調整を必要とすべきであると思ひます。

第三点として、財源についてであります。当委員会においても、道路整備の財源は、ガソリン税と同額程度の一般財源を充てることを何度か附帯決議をしておるのでございます。しかるに五カ年計画全体の国費は五千三百三十二億でありまして、これは国費でありますから、ガソリンの地方道路譲与税並びに軽油引取税は含んでおりません。この五千三百三十二億円の内容は、ガソリン税四千六百三十一億円、交付公債三百八十四億円、一般財源三百七十七億円となっております。交付公債は、国の直轄事業の地方負担に充当するものであります。また一般財源三百七十七億のうち三百三十二億は有料道路の出資金でありまして、一般道路に回る差額はわずか五億しかございせん。従つて国の行く一般道路の財源は、ガソリン税四千六百三十一億円と一般財源において四千六百三十一億円となりまして、ガソリン税が九九・九％で一般財源はただの〇・一％という率となりまして、全く国会の意思を無視した財源措置であります。

第四点として、地方負担の財源であります。ただいま討論しておる道路整備緊急措置法の一部を改正する法律案によつて四分の三の高率補助を行うこととなるわけでありまして、三十四年度において地方負担分は二百九十一億であります。しかるに財源は、地方道路譲与税において百四十八億、軽油引取税の大幅増上げにより百三十六億、交付公債で七十五億、計三百五十九億となり、地方負担の全額を充当してなお六十八億の余剰があるのであります。五カ年全体としますれば、地方負担分千四百七十四億円に對して、財源

は千九百六十六億、差引四百九十二億の余剰となるのであります。これらの税収入は、地方道路譲与税、軽油引取税によつて道路に使用することを規定されておるのであります。この点について建設当局にたゞしたところ、単独事業があるからその方面に使用するのだが、地方自治庁の関係から、その配分についてはわからないとのことでありました。従つて私は、地方自治庁の出席を要求してあるのであります。出席のないまま審議を終結したことに對して、はなはだ遺憾の意を表するものであります。

道路整備緊急措置法は四分の三の補助を規定したのであります。ただいま私の申し上げたように、全額負担しても、その財源はおかつ五カ年間に四百九十二億も余ることとなるのであります。ことに軽油引取税のごときは、港灣の設備を持つ府県と山村県とははなはだしく不公平となることは明らかであります。税について国と県、あるいは建設省と自治庁との間にいかなる関係があるかは知りませんが、これらを国税として国庫に納め、現在の補助事業は、道路整備費全額が負担すべき立法措置をすべきだと考へるのであります。

第五点といたしまして、都市計画の街路事業であります。これは三分の二が負担し、残り三分の一が都道府県並びに市の負担であります。普通県は十分の一負担のようでありまして、私が申し上げるまでもなく、都市計画は国で策定した補助事業であります。従つて一般道路の補助事業と同一に取り扱ふべきだと思ひます。市には軽油引取税、道路譲与税等の税収入がありま

は千九百六十六億、差引四百九十二億の余剰となるのであります。これらの税収入は、地方道路譲与税、軽油引取税によつて道路に使用することを規定されておるのであります。この点について建設当局にたゞしたところ、単独事業があるからその方面に使用するのだが、地方自治庁の関係から、その配分についてはわからないとのことでありました。従つて私は、地方自治庁の出席を要求してあるのであります。出席のないまま審議を終結したことに對して、はなはだ遺憾の意を表するものであります。

道路整備緊急措置法は四分の三の補助を規定したのであります。ただいま私の申し上げたように、全額負担しても、その財源はおかつ五カ年間に四百九十二億も余ることとなるのであります。ことに軽油引取税のごときは、港灣の設備を持つ府県と山村県とははなはだしく不公平となることは明らかであります。税について国と県、あるいは建設省と自治庁との間にいかなる関係があるかは知りませんが、これらを国税として国庫に納め、現在の補助事業は、道路整備費全額が負担すべき立法措置をすべきだと考へるのであります。

第五点といたしまして、都市計画の街路事業であります。これは三分の二が負担し、残り三分の一が都道府県並びに市の負担であります。普通県は十分の一負担のようでありまして、私が申し上げるまでもなく、都市計画は国で策定した補助事業であります。従つて一般道路の補助事業と同一に取り扱ふべきだと思ひます。市には軽油引取税、道路譲与税等の税収入がありま

せん。地方庁には十分財源を与えてあるものでありますから、地方庁の負担について特段の考慮を払うべきと考えます。

第六点として、政府は、最初道路整備五カ年計画は九千億予算にて出発したのでありますが、発足後一年を経過し、自民党の要望により一兆億予算に変更したのであります。その財源をガソリン税の引き上げ、軽油引取税の引き上げに求めたわけであります。すなわち今回の引き上げにより、あと四カ年間にガソリン税において千六十八億、軽油引取税において二百十九億、合計千二百八十七億を増徴するといふのであります。国が行う一般道路補助事業について九十九億九角がガソリン税であり、五カ年間の地方庁の負担分千四百七十四億円に對して、道路譲与税、軽油引取税で千五百八十二億円であります。地方負担においても全額ガソリン税で負担し、なおかつ百八億が余るのであります。衆参両院の運輸委員会では、過去に何度か、これ以上ガソリン税の増徴はすべきでないと決議してあります。私が申し上げるまでもありませんが、揮発油は、食糧と同様、経済活動の血液でございます。しかもその税率は、現行税率ですら、卸価格三十円に含む税額十八円三十銭、すなわち税率は一五六％であります。この税率は、真珠、金指輪の二八％の五倍、清酒二級酒の七一％の二倍半となっております。ガソリン税の値上げは直ちにバス運賃、トラック運賃に響いて、明らかに大衆課税と同じ性質を持つものであります。衆参両院における委員会の議決を無視し、減税の公約に違反しての政府のこの暴挙に對して、深く反

對するものであります。一兆億予算の道路の整備は、将来産業経済の基盤、すなわち国家百年の大計の基礎をなすものであります。すなわち将来に国の大きな資産を作るものであります。このような見地から、いっときにガソリン税増徴の悪税の方法によらず、道路公債の発行なり、あるいは財政投融資の投入、または外資の長期借入れ等の方法によるべきであることを強く要望するものであります。

第七点として、道路法の一部を改正する法律案は、現在審査中の首都高速道路公団が成立し、この事業を実施するための所要の法律改正が政府のねらいであると考えられております。公団成立があまりにも急にして、一級国道を除外してあるのは、いかなる理由によるものでありましよう。首都高速道路公団が実施せんとする事業計画は、首都並びにその周辺において八路線、二支線、合計自動車専用道路十路線、総延長七万一千三百メートルであります。路線一本当りの平均延長七キロ一分、計画のように時速六十キロの自動車の運行をすれば、一線線平均わずかに十分三十秒であります。高速道路は、少くとも二、三時間以上の時間により数百キロを走行できることによつて初めてその機能が發揮できるものであります。公団が企画しているこの自動車道は、高速自動車道に値しないと思つて、首都交通の緩和が主たる目的であつて、バイパス、すなわち代替線

の存在であります。ここに一級国道を除外すべきでないという一つの例をあげますれば、一級国道一号線、すなわち東海道の東京―横浜間、静岡―清水間の人家稠密にして第二次改良が困難な箇所は、遠からず代替線の必要に迫られるものと思つております。従つて一級国道を除外すべきでないと考えられるのであります。

次に第八点として、道路公団法の一部を改正する法律案は、従来の政府より公団に對する補助金を打ち切つてこれを出資金に形を変えたのが一点、他の一点は、外資借入れに關する所要の手續を規定したものであつて、ことさら討論の必要のないものと認めるわけでありま。

以上八点について所見を述べたのであります。総括して申し上げれば、政府の道路整備費一兆億、五カ年計画は道路政策とは言えないのであります。目先の交通緩和とか、公団が行う有料観光道路とか枝葉の問題のみにとられて、日本産業の構成を交通政策からいかに処理するかの基本的な問題に何ら触れていないのであります。東京都が一千万近い世界一の人口となり、京浜、阪神、北九州等わずかの地域に工業人口が密集して、その他は人口が逆に減少しつつある。これは、産業構成の見地から見ても、その他あらゆる角度から見ても、国全体から見ても、普通化、生活領域の拡大、この見地から交通政策の基本政策を策定すべきであります。かくのごとき見地から、また政治的感覚から、国会の総意によつて国土を縦貫する高速自動車道を建設し、これを幹線として道路網を形成すべく、国会の意思決定がすでになされてゐるのであります。政府は、この先行性の道路政策もあわせて行ふべきだと考へるのであります。画期的な道路整備一兆億、五カ年計画の關係諸

法律案を討論するに際して、この計画、この予算を官僚なわ張り擴張の具に供することのないように、将来のわが産業経済の飛躍的發展の基盤たらしめるよう、政府に特段の注意を促して、内容に幾多の了解のべき点があると思いますが、原案に賛成の意を表するものであります。(拍手)

○堀川委員長 これにて討論は終局いたしました。

これより採決を行います。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、日本道路公団法の一部を改正する法律案、この三案に賛成の諸君の御起立をお願いいたします。

○堀川委員長 御異議ないものと認め、さよう決しました。

○堀川委員長 起立総員。よつて道路關係三案は原案の通り可決すべきものと決しました。

なお、ただいまの議決に伴う報告書の作成につきましては、委員長に御一任願ひたいと存じますが、御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○堀川委員長 御異議ないものと認め、さよう決しました。

○堀川委員長 次に、首都高速道路公団法案を議題といたし、審議を進めます。

この際御報告をいたします。前回の委員会におきまして委員長一任になつておりました本案に對する参考人は、お手元に配付いたしてあります名簿の通り決定いたしましたから、御了承をお願いいたします。

これより本案に對する質疑に入るの

であります。ただいま御報告いたしました参考人の方々が御出席になつておりますので、一言ごあいさつを申し上げます。

今問題になっておりますところのこの東京都高速道路にいたしまして、私はここらあたりで一べんくらい知事さんのおいでになって、そうしていろいろと事情をお話しになり、場合によっては衷情もお聞きしましょう、また今後の御抱負もお聞きいたしましょう、こういう気持ちで、今度こそは出ていただけたと考えておったのでありますが、きょうもおいで願えないようであります。これは、どういう理由で知事さんのおいで願えなかったのか、これを一つお聞きしたいと思うのであります。

○堀川委員長 三鍋委員のおっしゃることは、私も同感であって、よくわかるのであります。むろん知事にそう申したのであります。いろいろな都合、開会中の関係もあり、どうしてもこの際行かないから、何とか副知事にしてくれぬか、こういうことであつたので、一応まかされた理事会におきまして、もしも来られなかつたら副知事でもということであつたので、皆さんに御相談なく副知事を指名したわけがあります。

○三鍋委員 それは、この建設委員会は超党派的にやっておりますので、どうしても御無理な場合は、副知事さんでも申し上げました。しかし、私は、やはり今度の委員会の要請というもの、は、相当重要な意味を持つておるといふことは、これは知事さんにとつてよくおわかりだと思つて、あらためて都合のつく日に出てきてもらえぬでしょうか、この点、いかがでしょう。

○堀川委員長 私は、要求するのは何でもないことであつますから、その日取りをとつてやるということなら、理事会でも開いて、一つ御相談さしていただいたらどうかと思つます。

○三鍋委員 きょうは、予定を立てまして、こうやっていろいろと御意見を承ねることになるわけでありまして、申すまでもなく、副知事の佐藤さん、一つ知事と同じ立場において、責任ある御答弁を要求する場合もあるかもしれないけれども、この点、一つよろしく願ひしたいと思います。

「副知事も来ないじゃないか」と呼ぶ者あり

○堀川委員長 このまま暫時休憩いたします。

午前十時五十八分休憩

午前十一時九分開議

○堀川委員長 休憩前に引き続きまして会議を開きます。

質疑の通告がありますので、これを許すことにいたします。中島委員。

○中島(慶)委員 それでは、東京都の副知事さんが見えておりますので、副知事さんにお伺いしますが、実は私、第十九国会におきまして、三回にわたつて建設委員会におきまして、たゞいま議題となつております、この高速道路の二環といたしまして、数寄屋橋の周辺にできておる高速道路事業についての参考人を招致いたしました。聴取した速記録を見たのであります。あの速記録を見ますと、高速道路の下はガレージであるとか、倉庫であるとかいふことに使用するのであつて、一般店舗などについては使用しないのだ、こういうようなことをはつきりその当時の速記録に、たしか岡安さん

といひましたか、副知事さんが言われておるのですが、途中多分許可申請が変更になつたのであらうと思つますが、その辺のいきさつをお伺ひしたいと思つたのであります。

○佐藤参考人 いわゆる高速道路の下を何に使うかという点に御質問の御質問かと思つますが、高速道路の下をどうするかというところは、われわれの書面によりますと、一つは、埋め立ての条件としてきめておること、もう一つは、その埋め立てによつて会社と都との契約によつてきまつておること、この二つがあります。埋め立ての条件といたしましては、埋め立ての目的といたしましては「道路、高速道路、駐車場、広場及び緑地等の敷地造成のため、これが埋め立ての目的であります。その埋め立てる目的によつて高速道路ができただけであります。その高速道路につ

美観、風俗を害するようなものには使つてはいかぬ。使用させ、または使用してはいかぬ、こういうことになつております。それに基いて現在のような状態ができておるものと考えております。

○中島(慶)委員 私の質問しましたのは、そのときの委員会の副知事の答弁としては、倉庫、ガレージ以外には絶対に使わせない、こういう記録があるのです。従つて、たゞいまお読みになつたような条項に変更になつたのは、何らかの許可手続をして変更になつたのだらうと思つが、その経過がわからなかつたら承わりたい、こういう質問なんです。

記に明らかになつておるのですが、これは間違ひありませんか。

○佐藤参考人 私どもの聞いておるところでは、初めは非常に高層な建築をしようといふ、いわゆるスカイなんとかという会社だつたと聞いております。ところが都市の美観等から考えまして、そういうような構造の非常に高い建物を建てることは思ひやうくないといふので、現在のように変更になつたと聞いております。

○中島(慶)委員 建設局長がお見えになつたのであります。着席早々で大へん恐縮なんです。ただいま副知事に対しまして、十九国会におきまして、建設委員会において、三日にわたつて参考人の方のおいでを願つて、いろいろとお尋ねしたのであります。が、その速記録を見ますと、現在のあの高速道路の下は、倉庫かガレージ以外には絶対に使わせない。そしてこの許可条項に違反した場合においては、取りかされるというふうなことがこの速記録に見えておるわけでありまして、ところが現在、いろいろな商店が入つておるわけですから、途中において使用の変更願を出して、皆さんの方で許可されたものだらうと推測するのであります。その辺のいきさつについてお話を願ひたいと思つます。

害するおそれのある営業のために使用し又は使用させないこと」といふことになつておる。そこで、今のお話は、あの土地の埋め立てを認める、その埋め立ての目的といたしましては、高速道路という点になつております。高速道路というものは何かという、主たる目的は、いわゆる屋根の上を通すということでありまして、その屋根の下をどうするかという点につ

○中島(慶)委員 それでは今の質問は、局長が向うを出ておるそうでありまして、来てからお伺ひすることにいたします。

それからこの速記録によりますと、最初会社は、八階のビルを建設する予定で願書を出したけれども、途中で東京都知事が、道路に変えれば許可する、そういうような話を受けて、そして高速道路という名前に変更して出願をしたんだ、こういうことがこの速

○藤本参考人 お答えを申し上げます。埋め立ての場合の条件につきましては、お話をいたしましたように、高速道路、駐車場、広場、公園、そういうようなもの、いわゆる公共施設に關してそういう条件がつけられ、またその線に沿ひまして仕事を進めて参りました。かたがたその当時におきましては、水面占用の関係もございまして、

また高速道路の幅員は九メートルの計画であったのでありますが、その後幅員を十二メートルの幅員とし、従ってその関係からいたしまして、水面占用が道路占用の関係に変わってきたわけでございます。その間におきまして、高速道路の使い方について、あるいはそういうような当初の計画についてこの前御答弁があったかと思いますが、十二メートルに変わりました当時におきまして、都と会社との間における契約の作成に当りまして、これは、御承知のように民事的な契約でございますが、その契約作成に当りまして、地元などの強い要望があり、それらの線の総合勘案の中におきまして、やはり健全な事務所、店舗等に使うことについての要望の線を入れ、その調整をはかって、民事契約を会社側と当局との間に結んだ、こういうようないきさつでございます。

○中島(慶)委員 そうしますと、やはり最初倉庫、ガレージ、公共施設以外に使わせないという条件であったけれども、途中において、地元なんかの要望があって、商店街などを作ったり、事務所なんかもこしらえることに許可変更した。

それから実は私も、三日ほど前に現地を視察したのでありますけれども、この高速道路が、一番幅員の狭いところが十二メートル、十四メートル、十六メートルというところが多いのですが、これは、北の方では紺屋橋で終点になっておるわけでありまして、十数メートルで走ったたぐさの車が、ここに至ると、わずか六メートルの、しかも直角にぶつかってくる道路にそれを吐く、現在ですら非常に

に幅狭しておるところに吐く、こういう計画になっておるわけでありまして、従って、わずか千数百メートルのところで、どんなスピードで走っても、この出口においてどういふことがはけ切れものではないし、また南側におきましても、難波橋でとめてある、こういうような状態でありまして、先日建設大臣から話をお聞きしますと、難波橋でとめてあるのを昭和通まで出す。それから紺屋橋でとめてあるのを、さらに前方のはけ口のいいところまで出す、こういうように了解ができて、会社の方でこれをやらせる、こういうようなことを聞いたのでありますが、そういうことになっておるか、お伺いしたいと思ひます。

○藤本参考人 先日御視察をいただきまして、いよいよ出口、入口、こういうところは作ってある、あるいは作りつつあるのは御承知の通りでございますが、確かに全体経過といひましては、建設大臣がお話しになりましたように、いずれ昭和通に、いわゆる茶屋橋あるいは新茶屋橋の線において乗り入れができる構想において、その線につきましては、会社側と話し合いが基本的に済んでおりますので、そういう構想で乗り入れたい。しかしまだ多少の時間もありまして、また手続上等の関係もありまして、それに至る間においては、まず第一に、使えるものはできるだけ無料の駐車場に使う。それからまたかりのそういう通路、現在作りつつあるものについては、それができ上りますれば、ことしの六月からでも一方交通、あるいはさらに進めば往復交通もできるように線を進めていく。本格的に

は、大臣からおっしゃった通りの線で基本計画を進めておるような次第でございます。

○中島(慶)委員 われわれもそうですが、現在一般の人の受ける印象は、結局交通緩和の高速道路に名をかりて、東京都の中心の土地を取得して、そうしてもうかるところばかり仕事をやって、あとわずかでけ口に通り道道路をはうてある。あまりもうからないところに対しては、今法案のかわつておる首都高速道路公園であると受けをする、こういう印象が非常に強いわけ、これは許しておける問題ではない、こんなように考へておるわけでありまして。その他の施設については、多分他の委員から質問があると思ひます。

そこで、会社の樋口社長さんにお尋ねいたしますが、大体私どもの聞いたところでは、一坪当りの建設費が、橋梁なんかまで入れて約十五万円くらいになっておるといふようなことを聞き、また店舗の貸賃は、坪当り六十万とか八十万とかいふようなことを聞いておるわけですが、これは、別にあなたの方で幾らもうけようが損しようが、われわれの関係したことではないので、けつこうだとは思ひますけれども、大体のアウトラインだけをお聞かせ願ひたいのですが、店舗の総坪数はどのくらいあつて、権利金は大体平均坪数どのくらいになって、貸賃は平均坪数どのくらいになっておるかといふようなことを、ごく概略でけつこうでありますから、お聞かせを願ひたいと思ひます。

○樋口参考人 数字をはっきり忘れてしまつて、記憶いたしておりません

が、大体私どもの方で今御認定を得ておるところは、相当急いでやりたい。全体の平均にいたしますと、お話しになりましたように、十六万円ちょっと欠ける程度だと思つております。

それから私の方で借入金はいくらとこで大体十万円、高いところで二十五万円でございます。大体平均が十六万円、今のわれわれの単価より少し低いくらいになっております。

それから私の方では、借入金をいたしておるのではありませんが、これが大体坪当り十万円借りておるところもございまして。それから坪当り二十五万円借りておるところもあります。場所によつて違ひます。たとえば土橋の辺でございまして十万円、数寄屋橋あたりで二十五万円くらい、今度の紺屋橋辺でございまして十万円と二十五万円といふことで、平均が大体十六万円見当になっております。たしかその程度だと思ひます。

○中島(慶)委員 店舗の総坪数。

○樋口参考人 大体のながでございまして、私どもの方で御認可を得ておるのは、九月に全部でございまして、でき上つた坪数は、全部で延べが二万坪くらいだと思つております。それから店舗に貸しつけられるやつが、一万八千坪くらいじゃないかと思つております。

○中島(慶)委員 現状はどうですか。

○樋口参考人 現状は、私も数字を持っておりませんが、はつきりわかりませんが、今できておるところは一万四、五千坪ではないかと思ひます。

○中島(慶)委員 そうするとたゞいまの御答弁は、権利金というものはなくて、大体全部借入金で、平均して坪当

り十六万円程度だ、そして現在の使用の坪数は一万六千坪程度だ、こういうふうにご了解してよろしいですね。

○樋口参考人 はい。

○中島(慶)委員 それでは、他にいろいろ質問される方もあるだろうと思ひますので、まだいろいろ御質問いたしたいのでありますけれども、あと関連質問することにしたので、この程度で、東京都並びに会社に対する質問は他の方にお譲りしたいと思ひます。

そこで、首都圏整備委員会の方に御尋ねするのでありますが、私が申し上げるまでもなく、すでに御承知だと思ひますが、今回政府は、首都高速道路公園法を提出して、現在当委員会において審議中なのであります。そこで首都圏の整備、ことに道路の関係につきましては、あなたの方で基本計画を立てられておることと思ひますので、ごく大ざっぱな幹線でけつこうでありますので、どんな状況か、御説明をお願いしたいと思ひます。

○西畑説明員 首都圏整備委員会は、首都圏整備法に基づきましていろいろな計画を樹立しておるのでございます。それで、首都の交通網の整備ということは、非常に重要な課題でありまして、これに関連いたしましては、地下鉄の整備とか、幹線道路網の整備、高速道路網の整備というふうな整備計画を逐次整備委員会が制定してあります。

ただいま御質問の趣旨がちょっとはつきりいたしません、高速道路に関する整備計画でございましょうか、

それとも一般街路に関する整備計画の問題でございましょうか。

○中島(義)委員 首都高速道路公団法を審議するに当って、あなたの方の道路網計画というものを聞きしたいと思つたのですが、きょうはいろいろ大ぜいの参考人の方も見えておりますし、それをお聞きしておる時間があまりないと思つたから、それでは、いづれあらためてあなたの方から一つ資料でも出していただきまして、正式な委員会でないときにヒアリングでもしたいと思つたので、よろしく御準備願つて、御出席をお願いしておきます。

それから東京都の副知事さんにお伺いいたしますが、これは、私が申し上げるまでもありませんが、今当委員会では、あと四カ年間に五百九十億ほどの予算をかけて高速道路をこしらへるといふ法案を審議中なんです。ところが、これは都市計画の街路事業と非常な密接な関係があるものであります。実は麻布から陳情団が参りまして、前に都市計画で、幅四十メートルか幾らかの街路をこしらへかけて、そのままへびが卵をのんだような調子で未利用になっておる。そしてわれわれは、仕方がないから今度移転して家を建てた。さらにそこへまた高速道路ができる。この都市計画の街路事業をすみやかにやつて、その後高速道路をこしらへたいいいじゃないかというように、一部の方でこゝに非常に憤激して陳情されたわけです。そこで、現在の東京都の都市計画によるところの街路事業はどんな状況にあるか、大

ざっぱでいいので、御説明願いたい。建設局長でもけっこうです。

○藤本参考人 お答えを申し上げます。東京都の都市計画の街路というのにつきましましては、幹線街路を初め細道路網までが、戦災直後に一応きめてございまして、この線でございますと、大體道路延長二千五百キロ程度で、所要経費は、現在この街路をいわゆる世界的水準の街路にいたしますと、約一兆円を要します。このような平面街路の基本計画につきまして、金額も、それから範囲も広いし、かたがたその後十三年もたつておる交通情勢の変化、こういうような事情、あるいは東京都並びにお国の財政の事情、こういうような面を通して、こういうものについてはいさば再検討をして参つてきておるわけでありまして、そういう中で、特に国において道路整備五カ年計画が発足いたしました、また街路に対する目的税、特別の財源措置等も講じていただきまして、東京都といしまして、この平面街路について再検討をし、結論といたしましては、実はこの三月中旬、二十三区内の街路網について今特別調査委員会の一応の結論を出すような段階にきておるわけでありまして、これは、とりもなおさずたいい申し上げたような事情でもって、早急にできる街路、必要な街路、そういうようなものについて基本計画を再検討し、その決定を急いでおるような実情でございまして、しかしそういうものを待たばかりもおられません。その中で最重要な、緊急な、そういう道路につきましては、いわゆる道路整備五カ年計画のうち、並びに首都圏計画の中におきまして逐次計画し、取り上げて、また

これを実施の面に移しておるわけでありまして。特に首都圏計画におきましては、第一次の四カ年計画、第二次の六カ年計画、いわゆる合計十カ年計画の中で、そういう街路事業の推進をはかつておるような次第でございまして、これの進め方は逐次やつていまして、ただいま御指摘になりました、たとえば古川筋の問題、いわゆる放射一号线、あるいは環状三号线、こういうような問題につきましても、この計画の中に入れております。従いまして、放射一号线の方は、首都圏計画の第二次計画、それから環状三号の方は第一次計画の中で、すでにその仕事の着手準備等を逐次やつておるわけでありまして、しかしこれは、いわゆる計画の順序に従つて東京都といしましては仕事をこなすというものでありますけれども、交通量の實際といふものからいましては、その完成を待たずして、あるいはその施工を待たずして、あるいは、交通処理が、こゝに都心部の交通処理が不可能の状態に追い込まれることは御承知のとおりであります。従いましてわれわれといたしましては、平面街路の逐行とともに、道路交通の立体化、こういう点につきまして、一方におきましては地下鉄計画五路線、百八キロの計画を持ちまして、すでにその計画を進めております。また他方におきましては、今回お願いを申し上げてありますところの高速道路八路線、約七十キロの線をあわせ逐行いたしました。しかも緊急に逐行いたしました。都心部の交通の緩和をはからなければならぬ、こういうような事態になっておるような次第でございまして、

○達澤委員 関連してちょっと建設局長にお伺いしたいのですが、今中島委員から御指摘になりました通りに、東京都があの戦災直後遠大な計画をしておるといふことは、われわれよくわかつておる。ところで一方、その所有者に対する権利を非常に抑圧しておる。というのは、まあ計画というものは五年とか十年という計画ならこれは話はわかる。ところが二十年も先の、まだ今ではほとんど計画できていない、ただ頭の中だけの計画で、土地の所有権を都が専断しておるようなことになっておる。そういうようなことに対しては、計画をやるんなら、今日の時代において二十年、三十年の先を構想するといふようなことは、これはわれわれから言つたら無計画だと言つてもいいと思ふ。少くとも計画といふものは、まず何ほ最大に見ても十年だと思ふ。それがすでに戦後十三年もたつておる。昭和三十四年の今日現在においても、まだその計画が十年なり二十年なり先がわからぬという計画がある、その計画で所有権を拘束しておる点がある、これはあなたはいく承知しておる。こういうようなものに対して、これから後どういうような考え方で処理していくか、こういうことをちょっとお尋ねしておきたいと思ひます。

○藤本参考人 先ほどもちょっと申し上げましたように、ただいままで申し上げたものは非常に膨大な計画の線もありまして、これをいわゆる実施可能な面に移しかえる、そして長期にわたつてそういう私の権利を制限するといふようなことは適当でない。こういうような線につきまして、実は今二十三区の中については、平面街路については実施可能な面——これはも

ちろん交通処理のことを基本に考えながら、私権の制限をできるだけ必要最小限度にしたい、こういうことで計画を立てて、その結論が近く一応出る、こういうことであります。従つてその自余のものについては、権利の制限をできるだけ解除したい、そして御迷惑を少くしたい。あわせて区画整理の問題等につきましても同様でございまして、東京都といしましては、各大都市の区画整理にみずから率先いたしまして、あと三カ年間で終息するんだ。それでそれ以内にできない分、あるいは必要でない分は、一部他の方法は講ずるものの、建前といたしましては早く私の権利を解放するように、こういうことで誠意を示すべくせうかやうにおる次第でございまして、

○達澤委員 そうしますと、結論としては、大體三年くらい待つたら一応大ざっぱのめどがつく、こういうように了解してよろしいですか。

○藤本参考人 この一、二年におきまして基本計画の總立て直しをいたしますが、首都圏計画は、一応昭和五十年を目標といたしておりますから、その範囲のものにつきましては、われわれとしては少くとも実行可能なものといしまして事業の遂行をしていきたい、かように思つております。

○村瀬委員 私は、本日問題になっておりますこの件については、昭和二十八、九年の当委員会におきまして、瀬戸山委員とともに長い質問をいたしておるのであります。ここに速記録もございまして、時間の関係上それは省略をいたしまして、二、三お尋ねをしたいのでございまして、先にお断わりしておきますけれども、私は、き

う東京都並びに会社の方が参考人としておいでいただいております。でございますから、質問につきましてお礼を失しないで、いわゆる参考人でございますから、何も追及をしたり攻撃をしたりする性質のものでないことはよく承知をいたしております。しかしながら、この問題はもう数年前からある疑惑をまかれておる点でもございまして、また参考人として、気に入らぬ質問に對してお答えをなさることは迷惑と思われたいと思つて、しかし今後東京都の交通政策、その他国政との関係は深いのでございまして、信用を回復するという意味から、信用を失墜しないという意味におきまして御協力をいただきまして、率直なお答えを期待するのでございます。私がかつてお尋ねをいたしましたときには、東京都の副知事、または局長がおいでになりました。こういう川の中に九メートルの道路を作つて、両端は川なのでございますから、全然接しておりません。一方所から中に二メートルの通路を作つて、両端に倉庫を作る、そういうことはしろうとして、も、出口の点、入口の点等を考えますときに、そんなもので効果があるわけはないということを、私は執拗にお尋ねをいたしましたのであります。そういういたしますと、もしこの申請条件に違反をするならば、あるいはキャバレーができ、あるいは大きなデパートの横の広いようなものにするというふうな場合には、その工事を取りこわすのだ、こういうお答えがはつきり私になされておるのであります。しかし私は、そう言われてもなお得心がいきませんで、いずれはこれは埋め立てるの

ではないか、そして埋め立てて公道に面する一つの建築線というものができて、そしてその各倉庫といわれるものは、必ず倉庫以外のものに利用されるのではないか、そのときには相当の利用価値ができて、権利金も高くなるのではないかとお尋ねいたしたのであります。ところが、そういうことはございせんという御答弁を繰り返しておられたのであります。ところがその後職員を十二メートルにふやしたという理由をもって、私が何度も何度もお尋ねをいたしておりました、両側を川にしておくというのをふやしてしまふ。私が野中兼山のあの堀の例まで引いて、そのときに、徳川時代からやつておる水路を埋めるべきではないかということまで懇々と申ししたのでございますが、そういうことはございせん、い、そういうことはしない、こういうことであつたのでございまして、今日私が心配をした通りのものになりかかつておるのであります。その間の経過を、一つ簡単に御説明願ひたいと存じます。

○藤本参考人 先ほどもちよつと申し上げましたけれども、この道路の計画から変更したということにつきましては、実は、実はまず舟航の便、こういうようなものを当初には計画の中で考えておりました。しかし、これはその後のガソリンといひましようか、そういう自動車交通の状況に應じて、実質上ここが舟航の便がなくなつた、あるいはその必要を認めなくなつた、それから地元の発展のための要望が非常に強いものがあつた、あるいはまた十二メートルにすることに河川その他の利用価値が非常に減殺されていく、あるいはまた環境衛生の面からも再検討を要する、こういうような問題その他あわせ考えまして、排水の問題、消防の問題、そういうような面を考えまして、これらの下を河川にしておくとお尋ねいたしたのであります。従つて特に地元繁栄の面の強き要望があつたのをいれまして、そして会社と東京都の間の契約関係を、その議決を経て、そして変えたような実情になつておるわけでございます。

○村瀬委員 舟航の便を最初考へておつたとおっしゃるのでございますが、当時私は、いろいろお尋ねいたしましたけれども、川の上に浮き道路のごときものを作つて、二階建てにして、舟で荷物を運んで下の倉庫に入れるという話ではなかつたのであります。また中に二メートルほどの長いものを作つて、リヤカーで運んで、これを端に分けるのだ、こういう御説明でありますから、それでは、その道路取りつけの入口はどうするか、入口はこんがらかつてしまつて、もう荷物やリヤカーの山で何も通れぬようになるのじゃないかということをお尋ねいたしましたのであります。就航の便というようなことは全然お話しはございません。高さなども、伝馬船でいいて荷物を入れるというふうなお話はなかつたし、そういう構想にもなつていなかったものであります。まあそういう済んだことはともかくといたしまして、絶対阿はたを埋め立てるのではないのだ、公道に面する建物が二万坪もできるならば、これは非常な権利で

あるが、申請のときにはそうではない。川のまん中に帯のようなものができて、阿はたは川が流れておるのだ、目的は、ただその上をただで自動車を通すんだということでお尋ねをして、それならよいということでお尋ねをなさつたわけなんでありまして。ところが、私がそうではないだらうと言つておつた通りに、阿はたを簡単に埋め立てをなさつて、そしてその各建物に非常な十倍、二十倍の金銭的価値を与えるようなお取扱いをなさつたわけなんでありまして、それはお尋ねされたと思つております。阿はたへ川を流しておいて、そのまん中にずつと帯のようなものを作つて、そこへ一階と二階のものを区切つて倉庫にするというふうなもので最後まで終るかどうか、やがてこれは阿はたを埋め立てて、そして一戸々々非常に価値の高いものにするつもりであらうということはお想像されたと思つたのでございまして、大体そういう予想のもとに最初許可をなすつたのでございまして。また最初、阿はたを埋め立てる計画でなかつたのであります。が、そういうふうな阿はたを埋め立てるといふ一つの申請条件に大きな変更を及ぼすときに、いろいろな社会的な関連についてもお考えの上で、それはよろしいということになつたのでございまして。その経過をもう少し詳しく私は聞かしてもらいたいと思つたのであります。

○藤本参考人 当時におきましては、高速道路を作りまして、その路下室の使い方として想定されたものは、実は当時の銀座の発展をあわせ考えたわけでございます。銀座方面の方々が商店を経営する場合においては、やはりその倉庫というふうなものが当然必要になつてくる。こういうことと、もう一つは、銀座の方面の交通処理に役立つ、こういうような面から最初のうちは考えましたので、従つて公共施設として必要な土地のほかに、建物の利用の仕方については、やはり車庫とか倉庫というものが銀座方面の発展の裏づけといたしまして必要であらう、また必要になる、こういうことで想定したやにわれわれとしては聞いておるわけなんです。それがその後の情勢におきまして、地元の発展は、そういう倉庫ということよりもやはり事務所、店舗というものが適当に認めてもらうことが必要だという要望の線が、むしろその後の事態において強く要請されてきたようにわれわれとしては受け継いでおりますから、その線に沿つて使ひ方が変わつてきておる、こういうことでございまして、当初にお尋ねしたことがうけるわけではございません。

○村瀬委員 最初、阿はたに川を流すつもりで許可をなさつたのでしよう。阿はたは川が流れておれば、なんぼ地元の者がいろいろな部屋に使いたといわれても、川が流れておつたのじゃ、橋をかけて通るといふわけにかぬのです。ですから問題は、阿はたを埋め立てたといふときに、最初、川の中に交通緩和のために道路を作るのだ、その下があつておつてむだだから、倉庫にでも使つたのだという程度でやつたのであります。阿方埋めてしまつたから、近所からは、発展のために倉庫でなく店舗にしてくれ、こういうてきたのでありましようけれども、

どうもその間に——それも、利用価値が二倍か三倍になるというのなら別でございしますが、そういうことになる、といったしますならば、その価値は莫大に上昇するわけであります。最初からそういうことであるならば、また都市計画面上からも、いろいろそれは都でやるなり、他の公団でやるなり、方法はあったと思うわけなんです。そこで、私のもう一度お尋ねいたしますのは、両はたを埋めるというときの申請は、会社から出たものでございまいしょうか、地元から出たものでございまいしょうか、そういう点を、私はもっと筋道の通ったお答えが聞きたい、かように思うのであります。

○藤本参考人 お話の中にもございましたように、当初まんに廊下を作つて倉庫等にするというのは、いわゆる小部屋を考えた。これは、やっぱり銀座商店の各商店ごとに小部屋の倉庫が必要であらう、大倉庫ということよりも、そういう見地において当初考えられたと、われわれは受け難いでおるわけでございます。なおまた埋め立てをする根本は、やはり上の道路の今後の利用を考える場合には九メートルでは適當でないというのが、十二メートルの方にしなければならぬということの根本理由でございます。さらにつけ加えるならば、今度の高速道路は十六メートルを考えておる。従つて今後については、あれがさらにまたそういうような拡張の余地がないかということすらも検討しておるわけでございます。これは、やはり上の道路の利用、従つて道路の幅員、こういうような面を根本といたしましたして、その結果埋め立て

の問題が出てきた、かように承知しておるわけでございます。

〇村瀬委員 まことに私は、意地悪い想像はしたくないのでございますが、九メートルで狭いのならば、最初のとぎに十二メートルにしないか、十四メートルにしないか、注意があつてしかるべきなのですが、どうもこの問題は、最初何か既得権をとつておいて、周囲から非難の起きぬように、川のまん中にずつと作つてただ通すのだ、それはいいじゃないかというようにやつておいて、それでは狭いから幅員を広げよう、広げるなら両はたをつぶしてもいい、幅員を広げるということは、結果的に見ますならば、自動車の通るのが非常に便利になったといひますが、むしろその下を利用する建物の面積をふやしたわけでございますから、会社に対しては、幅員を広げただけで利益をまた倍加されたわけです。そうしておいて、さらに両はたを埋めてりっぱな建物にしてしまふということは一歩々々、何か私建設委員として、われわれが籠絡されておるような、愚弄されておるような感じがするのです。(その通り)と呼ぶ者あり)絶対許可以外にはやりやしません、使用させません、こういう工合にいたしますとまで、会議録に残つておる通り私に対して答弁なされておる。ところが取りこわしどころではない、むしろ幅員を広げ、建物の面積まで広げ、そうして両はたを埋めてしまつて、りっぱな建物にしてしまふ。こういうことに對して、私は何か理解しがたいものがあるのでございます。

そこで、私は会社の方に伺います  
が、一坪当り十六万円平均の借入金で

三万坪といいますが、三十二億円であります。会社の方で最初当委員会にお

出しな。たの。そ。う。い。う。計。画。は。つ。も。あ。り。ま。せ。ん。借。入。金。と。い。う。の。は。全。然。お。出。し。に。な。り。ま。せ。ん。で。し。た。私。が。追。及。お。し。し。ま。し。た。と。こ。ろ。が、兩。は。た。へ。廣。告。を。出。す。ん。だ。、そ。の。廣。告。収。入。が。千。万。円。は。あ。り。ま。す。と。い。う。こ。と。で、非。常。に。会。社。の。方。で。言。わ。れ。た。の。は、廣。告。収。入。に。主。と。し。て。力。を。入。れ。ら。れ。た。の。で。あ。り。ま。す。そ。し。て。そ。の。ほ。か。に、建。設。費。と。い。う。も。の。は、こ。れ。は。ま。あ。資。本。金。で。やる。ん。だ、倉。庫。の。使。用。料。で。ば。ち。ば。ち。償。還。を。し。て。い。く。計。画。を。持。っ。て。お。る。と。い。う。程。度。の。御。答。弁。が。あ。っ。た。の。で。あ。り。ま。す。と。こ。ろ。が、今。お。聞。き。い。た。し。ま。す。と。十。六。万。円、十。万。円。か。ら。二。十。五。万。円。で。平。均。十。六。万。円。の。借。り。入。れ。が。で。き。る。と。い。う。効。果。が。あ。る。か。ら。こ。れ。は。貸。す。人。が。あ。る。わ。け。で。ご。ざ。い。ま。し。て、川。の。ま。ん。中。に。立。っ。た。倉。庫。で。あ。れ。ば、坪。十。六。万。円。と。い。う。こ。と。は、た。だ。の。六。万。円。だ。っ。て。貸。す。者。は。ご。ざ。い。ま。す。ま。い。最。初。は、そ。う。い。う。膨。大。な。借。入。金。と。い。う。も。の。は、決。し。て。御。予。定。に。な。か。っ。た。と。私。は。信。ず。る。の。で。あ。り。ま。す。こ。れ。は、最。初。の。御。計。画。は。ど。う。ご。ざ。い。ま。し。た。か。

○樋口参考人　今の広告収入ということは、私どもは広告をしてはいかぬということを都から言われて、今もそのまま実行しております、初めから広告収入ということとは少しも考えておりませんでした。

それから借入金というの、当初から私の方は、銀行から借りるか、それから利用者から借りてこの種事業を遂行いたしますか、その当時最初でありますから倉庫料だけで、借入金は大体こ

れだけ要る。個々の数字はあまりよく覚えておりませんが、それで若干資金

うことで今とちっとも変らないやり方  
の十面二五になっております。こまごま

によりまして建築費が違いますし、先ほどから述べたように、埋め立てになりましたときにいろいろ構造が違いましたから、大体の何で建築費が高くなりましたし、それから現金も多くなりまして、全体の借入金は、私の方では最初から、工費がこういふふうにかかるから、上の道路にこういふふうにかかるから、建築費も少しは余分になりましょうが、どうか協力してほしい、というようなことを利用者の人にお願いいたしまして、そうして相当の金額を借り入れまして、この資金をまかなって工事を進捗しておるわけであります。大体前と趣旨は変わらぬように存じておりますから……。

○村瀬委員 最初九メートルで申請なさったときに、坪当りどのくらいの借入金ができるかと想像なさいましたか。それからついででありますので、時間がありまけんから全部お尋ねいたしますが、現在の資本金出資済みのものがありますが、そして借入金が幾らになっておりますか。それから大体の賃貸料、部屋の賃貸料は平均してどのくらいになっておりますか。

○樋口参考人 はっきり数字を今——最初は、借入金というのは大体十万円できやしないかと思っております。それから資本金は……(十)十万円ですか、十億じゃないですかと呼ぶ者あり(十)坪十万円ぐらいの見当であります。それから資本金は、今払い込み済み一億二千万円、授權資本で三億二千

○村瀬委員 借入金は……。

○樋口参考人 借入金は、今のところ利用者から全部のやつが二十三億くら

○村瀬委員　賃貨料は……。  
○樋口参考人　賃貨料は、大体平均が二千七百円くらいになっ、いやしないかと思ひます。

○村瀬委員 坪当りですか。  
○樋口参考人 はい。「権利金は」と呼ぶ者あり。権利金はございません。借入金です。

○佐藤(虎)委員　一つ会社にお尋ねいたしておきたいのでありますが、借入金の金利、これはただで借りているわけじゃないでしょうか、それを一つお

聞きしておかないと、権利金のように誤解されるおそれもありますから、年幾らくらいの金利で借りておられるか、それを一つ。それから返済。

○樋口参考人 日歩五厘の利息をつけておると思います。それから返済方法は、三年据え置きで、三年たちますとは、五年の一お返しいたします。それから

金利は毎年払っております。それで、最初の契約いたしましたときから三年たっておりますから、一回お返ししております。

○佐藤(虎)委員　そこで、一番社会党の皆様も私どもも案じておりますことは、経営方面はいずれにいたしまして、一番いいところだけ仕事ができ

て、人に貸し与えておる。そうして乗降口がいまだ完備しておらぬ。土橋から昭和通に至るところ、鍛冶橋の乗降口ができておらぬ。そこで、社会党

の皆さんも委員会の同僚諸君も一番案じておることは、まん中のいいところだけ、俗にいうお金のとれるところだけやったが、あとを放棄するのではな

社がやる気があるのかないのか。同時に、都当局も、許可して、一日も早くこれが大衆の迷惑にならないように、利用価値のあるようにする気持があるのかないのかということの、率直に言うところを聞きたいというのが私の気持であります。どういうお気持であるか、その辺をはっきりしておいてい

ども自分の意願でもありますが、また社会に対しても相済まぬと思っておりま

す。それも、六月によりやく一方交済したことは、私自身も非常に喜んでおります。今まで御許可いただいたことは、この九月で全部完成したいという心組んでやっております。

ども自分の念願でもあります。また社会に対しても相済まぬと思つております。それも、六月によく一方交々通もできるようになつたことは、私自身も非常に喜んでおります。今まで御許可いただいたことは、この九月で全部完成したいという心組んでやっております。

こでは追及いたしません。しかしこの坪二千七百円一カ月平均といたしまして、今現に一万四千坪できておるそうでございますから、これは相当な金額になると思います。何も会社の貸借対照表まで吟味はいたしません、こういう会社、先ほど佐藤委員からもお尋ねがありました通り、よいところ

をそれほど直接に負う必要はないとお考えになればそれまでのことでございますが、私はそうしたものではないと思います。今当時の経過をお聞きになって、もし申請の条件、ほかの条件に違反をするときには取りこわすと言われたその東京都としての御方針が、今日見るがごとく雲散霧消して

設委員会でお述べになりましたことに對し、都としてどういふお考えを持っておられるか、伺いたいと思ひます。

○佐藤参考人　会社と都との關係は、都議会の議決を経た契約に基く民事關係でありまして、われわれといたしましては、この民事關係の契約を忠実に

履行してある、そういうことであります。

○久野委員 関連して。私は当時建設委員長をいたしておりました、委員長の席から、私は東京都の副知事に、この点をたじたのであります。世間ではいろいろ疑惑の目をもつて見られておるので、とにかく契約の際の条件があるはずだ、その条件はどうかとたじましたら、倉庫もしくは事務所である、その使用目的が違った場合には、都庁としては、都知事としてはこれを撤去させる決意をもって当っておるというところを、現に当委員会が言明をした。私自身がそれを質問をした、その使用目的が現に変わってあるんじゃないか、当時そういうことが想定されたから、私はそのことを事前に戒めた。しかるに副知事は、かわつてもうおらない、その人が言ったことは責任を負わないとあなたたちはおっしゃるかもしれないが、しかし東京都の知事は、当時安井知事でありました。今日も安井都知事である。安井都政というものが一体そういうあいまいな、世間の疑惑を受けるようなことをやっておるといふことであるならば、都民に対して申しわけない。その他いろいろの点をたじいま指摘をされましたが、その点についての政治責任を一体どうお考えになりますか。都の非常な政治的責任を持つておいでになります副知事の所信を一つ伺いたい。

○佐藤参考人 その当時におきまして、そういういきさつがあったということは今伺ったわけでありましたが、副知事は、いわゆる都の副知事として答えたものであって、従つてそのようなことがあるならば、都は責任をとらなければいけないと思つております。ただ私の申ししますのは、会社と都との関係は契約をもつて規律してある、当時の契約にそういうことがあったかどうか、おそれなくかつたのではないかと、思いますけれども、今の契約を見ますと、そういうことは書いてないです。だから、契約に従つてやるよりほか仕方がないと思ひます。

○久野委員 これは大へんな暴言だと私は思ひます。しかも国会の当委員会において、責任ある立場にある人がそういう答弁をなさつて——それについて今日もう六年くらい時間がたつておりますが、当時発言した内容についての責任を負わない、そんなばかなことあります。一体東京都政というものは、そういう腐敗墮落したものですか。私は、これははっきりしておいていただきたい。そのときには、所管庁の運輸省の人もここに列席しておられました。それから建設省の当時の責任の地位にある人も、全部列席しておられました。そしてその人たちに、一々許可の条件なり内容についてはつぶさに私たちが質問をいたしたのであります。そういうことについての最後の結論が、たじいま私が申し上げたような事項であつたわけですから、それを副知事がかわつたから——それでは個人の見解ですか、当時の副知事の個人の見解であつて、今日知らぬとおっしゃるかもしれませんが、そういうふうには私たちが受け取つておらない。どうかその点をもう一度明確にしておいていただきたいと思います。

○佐藤参考人 ただいまの問題は、知事あるいは副知事個人がかわつても、都として申し上げたことについては、責任をとるのは当然だと思つております。ただその点は、実は今伺つたのと、十分調べてありませんから、はっきりお答えできませんが、抽象的にはそういうことを申し上げます。なお岡安副知事の答えたのは、水面占用のときの答へでありまして、その御批判はありますけれども、水面占用を公有水面の埋め立てに変更してあるわけですから、これがいい悪いは御議論があると思ひますが、少くとも現状におきましては、公有水面の占用のときに申し上げたことが、もし水面占用ということをお前提として申し上げたとすれば、現在におきましてはすでに埋め立てをしておるのでありまして、実情は変わつておると思ひますが、その点は十分調べたいと思ひます。

○三綱委員 私は、あなたがおいでになる前に、これは非常に重要な問題であるのに、なぜ知事さんがおいで下さないのであらうかというところを、当委員会が発言しておつたのです。今久野委員が言われた問題であります。私は、当時は一言の発言もしてありませんけれども、政治というものを勉強中であつたのであります。この水面利用の埋め立ての申請を見ますと、東京都が東京都知事に申請しているのです。この関係はどうですか。東京都はだれですか、東京都知事はだれですか、こういう関係はどうなるのですか。それから東京都というものの最終的な責任者であるところの知事さん自体が——これは一人二役ではないのです。そしてこれを許可しておるのである。そうすると、当委員会において答へされたことを知事みずからが破棄している。それを法律的に合法的に巧妙

にやつておる、こういうことになるのです。こういうことが疑惑のもとになるのです。こういうことが許されるかという問題なのであります。この責任をどのようにお考えになるか。私はやはり知事さんに直接お聞きしたい問題でありますけれども、きょうは代理でおいでになっておるのでありますから、あなたからはっきりとこれに対する御答弁をお聞きしたいのであります。

○佐藤参考人 ただいまの問題は、立法論としてはいろいろ議論がございまして、私といたしまして、現在公有水面埋立法というものがありまして、自治体の知事が国の機関としての知事に申請をするという手続になっておるのであります。この点につきましては、私が出たこの委員会においても、議論があまりになつたやうな気がしますが、立法論としては、そういう場合には、特に建設大臣の許可とか、そういう方法を講ずべきじゃないかというふうに考えております。

○塚本委員 実はこの問題は、すでに副知事さんも御承知のことだと思ひます。副知事さんにお尋ねしますけれども、実はこの問題は、私は昨年の六月に初めて当選して出て参つたばかりでありますから、しろうとの目で見れば、都民の東京高速道路株式会社というのに対する疑惑というものを除かなければ、次に計画せられております首都高速道路公団法というものを通すに当りまして、同様な性格を持つておられるがゆゑに、これを通すということになると、その疑惑の上にまた再び疑惑を重ねる、こういうことを心配いたしますがために、しかもそれと同じよ

うな密接な関係がありますので、このことをお尋ねする。実は今日まで担当の方に尋ねておりましたけれども、なかなか要領を得なかつたわけでございますが、その第一点は、二十七国会以来の議事録を読んでみますと、最後まで弁明しておられるところは、道路を建設することであり、東京都の交通難を緩和するためにこれを作るのである、こういうことは、当時における道路局長を初めといたしまして、副知事もそのことを説明しておいでになるわけです。ところが、御承知の通り道路を建設するという名目で許可を受けながら、今日いまだにその道路が使用されない状態にあることは、御承知の通りであります。さらに一方付帯的に起つております、その下の倉庫及びガレージというものが、実は今日西銀座デパートあるいは東、西等のフードセンター等となつて、営業を開始せられております。しかもこの道路に対する使用のめどというものは、しろうとが見て参りますとついでにないやうに見えるわけです。こういう目的と相反するやうな状態に置かれておるといふところに、何か疑惑があるのではないかと、こういうことが問題の中心であるわけでありまして、従つて、この点は法律がどうこうということもありまして、しろうとが見てなるほどやうなの、よくやつてくれたと理解していただけるやうな説明をするところが、理事者としての当然の責任でなければならぬと思ひます。それを、先ほどから聞いておられますと、実はその点が一応専門家であり、しかも、また当時からそのことに対して努力しておいでになつた建設委員の先輩

うな密接な関係がありますので、このことをお尋ねする。実は今日まで担当の方に尋ねておりましたけれども、なかなか要領を得なかつたわけでございますが、その第一点は、二十七国会以来の議事録を読んでみますと、最後まで弁明しておられるところは、道路を建設することであり、東京都の交通難を緩和するためにこれを作るのである、こういうことは、当時における道路局長を初めといたしまして、副知事もそのことを説明しておいでになるわけです。ところが、御承知の通り道路を建設するという名目で許可を受けながら、今日いまだにその道路が使用されない状態にあることは、御承知の通りであります。さらに一方付帯的に起つております、その下の倉庫及びガレージというものが、実は今日西銀座デパートあるいは東、西等のフードセンター等となつて、営業を開始せられております。しかもこの道路に対する使用のめどというものは、しろうとが見て参りますとついでにないやうに見えるわけです。こういう目的と相反するやうな状態に置かれておるといふところに、何か疑惑があるのではないかと、こういうことが問題の中心であるわけでありまして、従つて、この点は法律がどうこうということもありまして、しろうとが見てなるほどやうなの、よくやつてくれたと理解していただけるやうな説明をするところが、理事者としての当然の責任でなければならぬと思ひます。それを、先ほどから聞いておられますと、実はその点が一応専門家であり、しかも、また当時からそのことに対して努力しておいでになつた建設委員の先輩

の方々のだれ一人としてそれを了承できないう状態にありながら、それを契約事項がどうこうということでは、実は問題の焦点がそらされておるよう思うわけでございます。この点で、先ほどの質問と関連した立場から逐一御質問申し上げてみたいと思ひます。

確かに都と業者との契約事項の中には、今副知事が説明せられたようなことがあったかも知れません。しかしながらこの道路使用に対する許可という立場で、しかもその許可条件というものの変更になっておりますれば、当然その許可したところの建設大臣に対して変更の届をして、いつその変更に対する許可があったか、その日時をはっきりと説明していただきたい。

○藤本参事人 この埋め立ての免許の問題は、先ほどお話がございましたように、公共団体であるところの東京都知事が行政庁としての東京都知事に申請をしておりますので、その内容の変更は、直接建設大臣の許可とか、あるいはその条件にかかわる事項ではございません。なおまた、お話の中にありましたように、この仕事の遂行についてはめどがないじゃないかという点については、われわれも遺憾、恐縮には思っておりますが、先ほどもちよと触れましたが、ことしの六月にはともかく一方交通ができる、それまでの間は、できるだけ無料の駐車場に使う、さらに三十六年の四月には往復交通がともかくできる状態に持っていく、そして基本的な一番いい姿、いわゆる昭和通とつないだ本格交通の開始は、三十七年の四月を想定して、現在その準備なり手配を会社を奮勵しつつやっております、こういう実情でございます。

○塚本委員 今度は建設大臣の許可を得なくても都が一方的にそれを行えるというふうな話でございますが、しかしながら、実は道路に対しては、一般道路という立場からは、建設大臣と運輸大臣の共管になっておりまして、建設大臣の許可を受けて、これが道路としての埋め立てを許可せられておる、こういう形になっておると思うわけでございます。といひますのは、道路さへつけばあとはいいというものではなくして、それが無料であるというところは、道路を今後経営する意味において、下の施設に対する収益から——今後道路の補修その他にも費用がかかります。従って、その道路を建設して無料で運営するという限りは、その道路許可の事項として、下は何にするかというところは当然建設大臣の許可事項の中にあつた埋め立ての問題にからんでくるわけでございます。そうすると、あとは何を作ってもいいということではなくして、当然道路の運営にも支障を来たすような形になってくることは、これは明瞭だと思つております。そういう立場からいいたときに、建設大臣の許可がなくてもいいというふうな話は——前々回の委員会におきまして、建設大臣は、この道路に当りましては、建設大臣の監督下に置かれておりますというところをはっきりと言明いたしております。その立場は、今の建設局長の話とは違ふと思ひますが、どうですか。

○藤本参事人 ただいまお答え申し上げた点は、埋め立ての問題でございますが、確かにいわゆる道路交通の面、

こういう面を通しては、道路運送法の線を通して、建設並びに運輸両大臣の許可を要することになっております。事実問題といたしましては、ただいまお話がございましたように、経営上の問題として地下の問題もございしますが、許可に当つての条件、そういうふうなものについては、下の使用方についてまでそういう条件は入っておりませんし、また条件は付せられておりません。その場合におきまして、ただ乗降口の設置のことについては、当時条件を付しておる、かような状況でございます。

○塚本委員 そういたしますと、建設大臣がやはり許可をしなければならぬというところは認められたと思ひますが、しかしながらその条件は、はっきりと許可の中に具体的に条件として挿入しなかつたというところは、今お話しのようにございます。しかし少くとも委員会において副知事が言明しておられます以上は、書類となつて、厳密な許可事項の中に、一項何々、一項何々というふうには書いてなかつたかも知れませんけれども、断じて商店その他には使用させませんということを言明しておられる以上は、これが条件であるというふうな書類の形式はとつてはいないけれども、当然条件というふうな私たちは考えておりますが、その点はどうでしょうか。

○佐藤(寛)政府委員 建設省といたしましては、運輸省とともに、共管で一般自動車道路の免許をいたしたわけでございますが、これは、自動車道につきまして取り扱つたものでございまして、その下の利用というふうなことは、いわゆる道路の路下占用というものと性格がまるきり違ひまして、公有水面なり、あるいはまた埋立地の利用でございますから、そちらの方の関係でございます。建設省といたしましては、一般自動車道の免許について取り扱つた、こういうわけでござい

ます。これは、法律をたてに取つて逃げ回つておるというところは、たれが見てもわかるところでございまして、そういう法律の穴を一生懸命逃げて回ることだけが為政者の姿であるというところを、如実に暴露しておるというふうな感じがいたすわけです。それだつたら、なぜ初めから商店街を作るんだということを言明しないのか。

先ほどから前委員も言つておられるように、たとえば倉庫に当つては、出入り口がわずかに二メートルだ、こんなことは常識で考えても、全然倉庫に使用する意思がないのだということはおかるわけで、このことは、すでにしろろとある建設委員が、経営担当事業者である社長さんやそういう方よりも明確に指摘しておられる。そして専門家の方が否定しておられる。そして専門家の指摘したものがそのままびたりと当つております。この東京高速道路株式会社の全貌というものは、すべてがそういうことによつてカムフラージュせられておる。法律さえうまうのがれるならばどんなことでもしていいという、こんな感じを一般都民に与えたんでは、今後これから問題になろうとしており、そうして議決せられようとしております首都高速道路公団に対して、疑惑の上に疑惑が上塗りせられてくるというのを覚悟しなければならぬと思ひます。こういう意味から申し

まして、私は、この点前委員の指摘に對しても言を左右にしておられるが、これは、法律的には責任はないけれども、道義的責任、及びそれと関連して、建設大臣、一体何をやっているんだということになると思ひます。この点、建設大臣に對して、東京都はどういう弁明をすべきか。この点、道義的な責任でもけっこうですから、もう一言副知事から答弁をしていただきたいと思ひます。

○佐藤参事人 前副知事のやつたことにつきましては、私は、人は變つてい

ますが、これは、もう少し実は分析して考へていただきたいので、この商店の問題は、埋め立ての条件と、それから埋め立てによつてできた高速道路の使用条件、この二つに分けて考へなければならぬわけで、埋め立て条件としては、先ほど私が申しました通り、「道路、高速道路、駐車場、広場及び緑地の敷地造成のため」と書いてあるわけでありまして、その点からいいますと、これには商店は書いてありませんから、私はこれはいいけないと思ひます。そこで埋め立て条件の中の高速道路という意味の解釈問題になってくるのであつて、高速道路につきましては、高速道路を經營するために、先ほどお話のありました通り、道路運送法による道路であつて、これはただで使わせるんだということになる、その道路を支弁すべき他に財源がないということになる、経済上成り立たない。そこで、高速道路はただで使わ

るけれども、高速道路という全体の構築物につきましては、「高速道路施設を特殊飲食店、遊戯場その他都市の美観、風俗を害するおそれのある営業のために使用し又は使用させないこと」ということを会社と都が契約しておるのであります。その内容によってやっておるのである、高速道路下におけるところの商店等は、この条項によって規律されるものと考えております。

なおお話しを通り、私も同感なんでありまして、高速道路のいわゆるもうかる部分だけ作ってしまった、あとはできない、あれは道路でなしにデパートだ、こういうふうに感ずるのはもったいないと思います。私もそう思っております。それじゃ何のためにあれを作ったのか、高速道路を作ったのじゃない、デパートを作ったのじゃないかという非難が起る、現状においてはそう見えるのです。それは、設立の趣旨から申しましても、また都としても非常に遺憾なことでありまして、一日も早くあの道路を完成して、それは決してそうじゃないのだ、道路を作ったんだということを、都民の皆様にも早くお目にかけたいというふうに考えておるわけでありまして、今までは、道路ができて上は遊んでおったのであります。最近におきましては無料駐車場ができたので、あの道路の上がいわゆる無料駐車場として利用されておる。これは多少の慰めに思っておりますが、今度はもう少ししたてば、あれがほんとうの高速道路として活用される。ただそれについて時間がかかるといふことであります。一日に全部やれと言われてもできない。順次やっていく

のでありまして、その点においては、一日も早く道路の効用を発揮して、もっともな疑惑にこたえるということをおわれわれ念願しておる次第であります。

○木村(守)委員 関連して、首都圏整備委員会の方にお尋ねいたしますが、道路計画につきましては、現在の委員会がこの問題には関係していないことは承知しておりますが、これは、これからの問題についても関連ある問題と思っておりますので、この際お尋ねをいたしておきます。

ただいまの質疑応答を聞いております、首都圏整備委員会として立てた道路に関連する姿、これが実際どういふ姿でいものかどうか、果してその道路計画を立てて建設省に勧告をした場合に、こういう格好であつてもいいというふうな考え方であつたのかどうか、それから政務次官が来ておりますので、ちょっとお尋ねしますが、首都圏整備委員会の勧告に基づきまして、建設省が基本方針を立てて、この道路計画をやつたのであります。建設省並びに首都圏整備委員会としては、この委員会において再三質疑応答をされまして、すなわちあの道路の下は倉庫または駐車場以外には使わないというふうな質疑応答の際の答弁があつたわけですが、そういうことを了承して大体この道路計画が進められておつたと思ひます。もちろん法律的には、建設省並びに建設大臣が監督する権利も許可をする権利、そういうものはありませんけれども、これはやはり政治的には、そういう了解を得て進められておつたと思うのですが、現在の姿に對しまして、建設省並びに首都圏整備委員会と

いたしまして、どういふような感じを抱きますか、御答弁を願いたいと思ひます。

○西畑説明員 首都圏整備委員会の前身であります首都建設委員会当時、昭和二十八年の四月に高速道路網という計画を作りまして、これを政府に勧告してあります。これは、五路四十九キロでございます。それに基いて、東京都が現実に即して交通量なり路線の調査を厳密にやりました。その結果は、昨年はばでござりましたので、整備委員会でもその内容を十分検討いたしました。八路網、七十一キロの高速道路網の整備計画を当委員会として発表しております。その中に、ただいまのお話しのいわゆる高速道路といふものが八号線として含まれておるのでございます。それで、感じから見てどうかとおっしゃいます。郊外から都心に向つて、高速道路が一斉に七本の路線を通過して自動車に殺到して行く。その殺到してきたものが一カ所でおるから、都心に自動車の洪水を起します。一号線の昭和通との八号線を組み合はせると、都心で小さい環状線ができます。その環状線に沿つて、都心に殺到した自動車が数カ所を乗りおりすれば、都心の混雑を一部緩和するといふ点においては、相当有効ではないかとわれわれは考えております。ただし構造上いろいろな不備な点もあると思ひます。今後本道路を完成する過程において、そういう不備な点は十分改良してもらいたいという希望を持っております。

○徳安政府委員 ただいまの御質問でございますが、本件につきましては、先般大臣が申し上げた通りでございます。して、あらためて申し上げることはなと思ひますが、結局早く道路としての用をなさしめるために、最近都の方にも、あるいは会社方面につきまして十分監督をし、督促をいたしました。先般大臣から説明いたしましたように、早く道路としての効用が発揮できますように努力をしておるわけでございます。

○木村(守)委員 ただいま首都圏整備委員会並びに政務次官から御答弁があつたのであります。核心に触れないような感じがいたします。私は首都圏整備委員会並びに建設省が、もう少し強力に東京都といふものを監督督促しなくちゃいけないと思ひます。これは、副知事さん並びに建設局長の前で申しわけないのですが、首都圏整備委員会といひまして、それから建設省といひまして非常にりっぱな計画を立てて、そして道路網の整備をはかる、都市計画をやるというふうなことが、これは長い間かかつて積み上げた計画が、実際問題として東京都によつて実現されなかつたというふうな例は相当たくさんあるのじゃないか。また実現されなかつたばかりでなく、それが非常に疑惑を受けるような格好になつていったという形が、相当あるのじゃないか。こういう点から考えまして、委員諸君が今度の首都高速道路公団の問題につきましていろいろ心配するのは当りまえのこと、心配せざるを得ないというように、やはり東京都に対する不信感があるのじゃないかと思ひます。もちろん東京都というのは非常に人口が多くて、ほんとうに狭隘な土地を都市計画あるいは道路幹

線にするために、非常にむずかしいと思ひますが、こういう点を、もっと建設省並びに首都圏整備委員会の方針を体して実行していてもよろうな方向になつていかなければならぬと考えておる次第であります。

それからちょっと会社の方にお尋ねしますが、先ほど来二十数億の利用者からの借入金がありますが、現在まで会社でどのくらいの仕事をやっておりましようか。

○樋口参考人 大体今のところ八割、金額では二十七億ばかりであります。

○塚本委員 関連して、話が飛んでばかりありますが、先ほどの話ですと、河川の水面利用の許可というものは、路下の利用とは問題はおのずから別だ、こういう説明があつたわけでありまして、もしそういうことなら、なぜ事をゆがめて——しろうとが考えても、倉庫などでは採算等からいって不可能であると主張したにかかわらず、あくまでこれを商店には使わせませんと、絶対とか断じてという言葉を使つて、都の代表が当委員会において言明をしておるわけですか。これが二十八年です。ところが二十九年には、丸の内ビル一階の十字路の商店くらいには使つてもいいというふうなことを都が言つておる。こういうふうなことを都が言つたような説明をなさつておいでになるわけですか。私どもから考えてみますと、当然あのところは商店に利用しなければ、万里の長城のごとく、商店街の中に倉庫を作られては、かえつて都民も迷惑するであらう、こんな意見も、瀬戸山委員等も発言しておられる。それであるにもかかわらず、なかつた絶対とか

断じてというような言葉を使われて、そして一年後の二十九年になって、やや事態が隠しおせせない——こういう言い方は失礼かもしれないが、しかし今日になってみると、事態は隠しおせないという状態になって参りましたから、丸ノ内ビルの一階の十字路くらの商店や事務所には貸してもいいというようなことを東京都議会が言っております。こんなことを副知事さんが言明しておられるわけです。こう考えてみますと、何も河川の水面利用に對する許可、こういうことに對して建設大臣の許可の必要性はあるけれども、路下の利用に對しては都がやることであるから、建設大臣の許可とか、そういうことには関係ないというお話でありましたが、それならば、なぜ当委員会において二十八、九年当時において、そういう苦しい答弁をしなければならなかったか。りっぱな道路を作らんとすれば、やはり商店経営をして、付近の商店街の発展と相呼応して、こういうりっぱな道路を作ることが首都圏の整備に對しても寄与するものであり、交通難緩和に對してもさういうものである、なぜそれを平直に言わなかったか。

そのことを、瀬戸山先輩あるいは村瀬先輩等は、誘い水をさすような気持ちで質問しておられる。それが大臣の権限外だ、都が十分におやりになれることであるならば、そのことを平直に回答になつたらいいと思うのです。それを、ここにおいてはいささかと、そういう商店街等に使わないということと言われるということは、あくまでそのことがなければ、建設大臣からの許可や、そういうものはむずかしかった

と想定せられたと、今日になっては見るわけです。その点、なぜ平直におっしゃらなかったか、重ねてお尋ねいたします。

○佐藤参事人 今お話を伺つてみると、一々もともとでありまして、それだからこそ、こういう水面の埋め立てにして、商店街にして、会社はその収益で無料の道路を提供するということがなつたのです。どういうわけです。その時言われたか。その点が私にも理解できませんが……

○塚本委員 そういたしますと、この疑惑等を解くために、どういうわけです。そういう弁明をしたか。この点を、後ほどまた都の責任者の方に、次の委員会でもつけようですが、報告していただくことができるでしょうか。今の副知事さんのお考えは、私と同じだと思ふのですが、どうでしょう。

○藤本参事人 この点について、当時といたしては、確かに先ほど来申し上げましたように、やはりこの会社の成り立つ条件ということも考え、上は高速道路に使う、それから下は、あの地元の銀座方面の繁栄という点を考えて、やはり一番適切なものは小さい倉庫を作ること、あるいは車庫を作ることというものが、当時まっすぐな考えとして考え、その信念を申し上げたことと存じますが、その後の交通情勢、あるいは地元の繁栄の条件の中におきまして、この点についてはあらためて商店、事務所、そういうものに変更することについて強い要望があつた。従つて、そういう線を都議会の議論の中においていたしました結果、会社との契約の内容において、そういう健全な商店、事務所ということに変わった

というのが真相だと信じております。○塚本委員 私も、先ほどから申し上げておりますように、そういうことについてはいささかとあります。また先輩をしろうと、そういうことを言つて失礼ですが、そういうことの経緯については、瀬戸山委員、村瀬委員等が、当時それでなければむずかしいではないかというところを言つておられるに、かわらず、それをさつき否定しておられる。こういう点から考えると、当時の責任者の方には、何らかに意図があつたのではないかと……

か想像できないのです。今建設局長はそういうことをおっしゃるのですけれども、しかし副知事は、今考えられてさうだとおっしゃるのですから、これは、一般市民もそう思つていられるし、さうしますと、建設局長のお話はおかし過ぎると思ふのです。とにかく専門家がそんなむちゃくちゃなことを言つて——しかも、さういふ多くの建設委員の方々が、このことを指摘しておられたわけです。それが、そのまま當つておつたにもかかわらず、専門家の方には何か別の意図があつた。と申しますのは、このことだけではない、これから私が質問申し上げますことも、みな同じような経緯が続いて参るわけです。さういふの考へることの方が理に合うことばかりで、専門家のなさつた方が全部理に合

わぬから、ここに疑惑のメスを入れなければならぬということをお都民が言ひ出すわけです。だから、この一つだけでなく、私が次に御質問申し上げること、みな統いて同じような段階になつてきますから、これは建設局長でなく、もう一べん当時の都の方に、は

きりとその点を弁明していただきたいと思ひますが、どうでございましょうか。

○堀川委員 塚本委員に申し上げますが、この次に質問なさるのも、これと同じような関連のあることだということでありまして、あなたの質問に對しては、書面をもつて提出されたらどうでしょう。今塚本委員が言われたように、当時の人々とよく協議なさつて、さうして答弁してくれと言われるのだから、ここでは答弁できぬと思ひます。だから、書面をもつて答弁にかへることにはいたしたらどうでしょう。

○塚本委員 その問題だけ書面ということにいたしました。……

また納得いきませんと、次にお聞きしなければならぬときに、また書面で御質問申し上げるということを繰り返さなければならぬと思ひます。当時、さういふことがあつても、それは理に合わないのかかわらず、しかも、建設省と関係なしに都において路下の利用ということができるといふことをなぜ否定せられたかということ、このことだけは、当時の方に書面で答えていただくにいたしました。それで、次の質問に移らせていただきますと思ひます。

○堀川委員 大体一時の予定でありましたのですが、まだ残つておられますから、どうぞやっていたくださいと存じますが、なるべく簡単に完結していただくたいと思ひます。

○塚本委員 それじゃ建設局長に、次の問題についてお伺ひしたいと思ひます。あの道路を許可なさるときに、一日に何万台の車が通れるという見通し

のもとに許可なさつたのか、その点からお尋ねいたします。

○藤本参事人 当時九メートルにつきまして、大体一万二千台を想定しておつたようでございます。

○塚本委員 それだけの交通難の緩和というところで許可をなさり、そして建設を許されたわけでありまして、さういたしますと、ここで納得のいかない皆さんの問題、たとえて申し上げますと、あの許可のときは、土橋が上り口であつて、紺屋橋がおり口というところになつて計画ができておりましたが、その際、おそらく当時におきまして、この名前が東京高速道路株式会社という限りは、これは高速道路で許可なさつたことだと思ひます。さういふしますと、その上り口は、すでに局長も責任者としておそろくらんになつておると思ひます。さらに、おり口もくらんになつておられると思ひますが、あの道路のおりるところは十六メートル、そしておりる先が丁字路になつております。その設計通りに行かうということは、これまたどんなにしろとうが考へても、理に合わないという状態になつております。それをしななおかつ許可せられた。先ほどの副知事さんのお話や建設政務次官等の説明によつて、ようやくこの道路は、今教えられるような見通しにはなりつたと思ひます。けれどもそれがなかったならば、もしあの許可条項通りに実施したといたしますならば、これは大へんなことが起きることは、あの現場へおいでになつていただければわかると思ひます。さういふことは、私どももこのころと見て、高速道路のおり口がどん詰まりで、実は丁字路になつておるといふのは、

おそく日本ばかりでなくて、世界のどこかの道路を見ましても、何らかのしかけをもつてしなければ使用に耐え得ないというところは、これはもう火を見ても、より明らかであります。その当時の東京都市におきまますところの建設局長は、私どものような昨年初めて建設委員に出していただいたしろうとより、もっと自動車交通政策に対してはごたんのうにして、有能な方であられなければならないと存じております。しかるにかかわらず、私たちが考えてもおかしいようなことが平気で許可になっておるという状態、どうしてこういうようなことが許可になったのか、この点をお尋ねしたい。

○堀川委員長 この程度で一時期休憩いたしまして、午後二時から再開いたします。午後一時七分休憩

午後二時十八分開議

○瀬戸山委員長代理 休憩前に引き続き会議を開きます。

まず塚本委員の質疑に対する答弁よりお願いすることにいたします。

○佐藤参考人 委員長、ちょっと先にけさの前副知事の言葉に関連して敷衍したいことがありますので、お許し願いたいと思います。と申しますのは、高速道路会社が使用条件に違反して使用した場合には、それをぶつこわすという趣旨の発言があったように承わったのであります。私は、先ほどそういう規定はないと申したのでありますが、それをもう少し敷衍しますと、本来の契約上の用途に従わない、

たとえば遊戯場を作るとか、その他美観、風俗を害するようなものに使ったという場合においては、契約の解除権を都が有するものであります。契約の解除をいたしますと、賃借人たる会社が、現状回復義務を負うわけであります。その関係を、おそく前の副知事が、勇敢な言葉で言い表わしたというふうに考えております。念のためにつけ加えさせていただきますか、と思います。

それから、なおはなはだ勝手ですが、間もなく都議会が始まるので、都の役人だから行かざるを得ないものから、なるべく早くごかんべんを願いたいと思います。

○佐藤(寛)政府委員 先ほどの塚本先生からの御質問に対して、私からお答えを申し上げます。

この高速道路会社が公有水面の占用許可を二十六年三月にとりまして、その後七月に一般自動車道の免許を申請して参ったわけでございますが、その当時の計画からいいますと、区間は難波橋―紺屋橋間でございまして、一キロ四百でございまして、この構造関係、特に出入口の取りつけ関係を御説明いたしますと、難波橋側も紺屋橋側もおおむね同様であります。高速道路が上から斜路でありまして、先生が御指摘になるように、橋の手前で道路に直角に取りつくことは、将来とも交通利用上非常に困る問題でございまして、斜路でありまして、出入口ともそれを八の字型に広げまして、直角でなく、出入りに便利になるような形で申請して参つております。当時、そういう形で事業の免許の申請がございましたが、その当時におきましては、東京都内の高速

道路全般に對します計画がまだ固まっております。一応そういう形で事業の免許をいたしまして、ただしその後に、いずれ施工認可申請が出てくるはずでございまして、その節に取りつけ道路、出入り関係はよく研究をいたすということ、当時免許を、いたしたやうでございまして。その後約一年を経まして、免許を受けた区間の一部について施工認可の申請が出てきたわけでございまして、その後におきまして土橋、難波橋間は、最初の予定通り、斜路をおりて八の字型に広げるような取りつけでは工合が悪い、こういうことを考えまして、土橋から難波橋間は、構造等についてまだ研究の余地ありということで、施工認可をストップさせたわけでございまして。そういうことでございまして。

○塚本委員 そういたしますと、実は以前の道路局長富樫政府委員の説明を調べてみますと、瀬戸山委員からの、昭和通まで延ばすことがいいと思うという質問に対して、私もそう思います、こういうふうな同様の意を表しておいでになるわけです。しかも、当時道路局長が、私もそう思いますとおっしゃり、さらにそれを、そういう一般道路に対する計画は、建設省道路局がその責任の位置にありながら、なぜこれをストップさせておったのかという、以前の道路局長の話によりまして、あれは、東京都のやったことであるから、一度認可したから、だからどうもやっておいて、途中のことだから、やむを得ずストップさせておったのだというふうな受け取っておった状態だと思ひますが、そのときに瀬戸山委員が質問せられたのに対して、道路

局の責任下にあるところのものならば、なぜ最初にそういうふうにするという計画が立たなかったのか、道路局の立場からはちょっと変に思うのですが、その点、食い違つておりませんか。

○佐藤(寛)政府委員 土橋―難波橋間の取りつけをストップさせたという理由には、あるいは土橋からさらに高架道路を延ばしまして―昭和通でございまして、若干延ばして取りつけをよくするという方法があるいはあったことかと存じます。御指摘のように、前局長からそういう御答弁があったとすれば、そういうお考えじゃないかと思ひます。いずれにいたしまして、土橋からすぐ難波橋にありまして、それが適当ではない。それを延ばすというの、それじゃどこまで延ばすか、延ばし方によつては、首都高速道路の方との関係も起ってくるわけでございまして。それで、その当時といたしましては、とりあえずストップを命じまして、その後その計画の固まるのを待つておった、こういう事情でございまして。

○塚本委員 そういたしますと、あの道路に対する利用の一切の計画というものは、これはもう東京都や東京高速道路株式会社の責任ではなくて、一切の利用は建設省の責任においてやらせたことである。今後とも建設省でその責任をとって、道路として十分な使用に耐え得るようにして、これを使わせる。こういうふうな説明にとつてよいものなのかどうか、その点をお尋ねいたします。

○佐藤(寛)政府委員 この道路としての効用を發揮するために、会社は当然責任がございまして。これを指導監督する役所といたしましては、東京都ではなく、建設省と運輸省の共管であります。同じ立場に立つて指導監督いたしますのであります。建設省と運輸省との道路としての効用を全からしむるよう、会社の事業を奨励するなり、その他諸般の指導をいたすことに相なっております。

○塚本委員 そういたしますと、もう時間がなくて、建設局長、非常に氣をまんでおいでになるようですから、締めくくりとして建設局長にお尋ねいたしますが、もし先ほど副知事さんや、あるいはまた建設次官等のお話がありましたように、昭和通まで延ばすというので、この道路が完全利用できるようにするという方向に進みつつあるということでございますが、もしこれが実現すると思ひますと、そういう昭和通とつなぐ方法での利用は、大体いつごろまでに行ける見通しなのか。その期限というものを、大体今から最も急いで効果的にやつてどれくらいでできるものなのか。この点を御説明願ひたい。

○藤本参考人 お答え申します。ただいま考えられておる方法では、これが最もスピード化していきまして、順調にいきまして、三十七年には開通させるように最善の努力を尽くしたい、かように存する次第であります。

○塚本委員 三十七年といひますと、今四年に入つたところでありまして、これから三、四年あるというわけでございまして、そうなる、ますますこれは疑惑の目が高まってくるのではないかと思ひますが、それより早く完成するということは、技術的に困難

なのか、あるいは財政的に困難なのか、この点をもう少しお伺いしたい。

○藤本参考人 三十七年四月を最終の目途としておりますが、先ほども午前中に申し上げましたように、今年の六月には土橋から難波橋の間を一方交通にしたい。しかも、それまでの間においては無料の駐車場に使わせるようにする。それから三十六年四月には蓬萊橋、城辺橋、紺屋橋、この間を往復交通ができるようにしたい。それから三十六年の十月には、城辺橋、紺屋橋、数寄屋間について、やはり往復交通ができるようにする。工事の進捗の度合いにおいて逐次交通に役立たせるような線について、完全なものにといい、決してそれまで使わないということではありません。このように順次使っていくように計画を立てて、そのように努力したい、かように存じます。

○塚本委員 そういたしますと、その期間において、たびたび建設省からそういう要望が出てくると思いますが、今申されたような期間で実施できるように、ぜひ促進していただきたいと思

います。最後に、私の間ちょっと見て参りましたが、西フードセンター、東フードセンターの間にお口ができております。私は全部詳しく見たわけじゃありませんが、ずっとフードセンターから出て参って気がついたところでございますけれども、これは、非常に人込みの中におりるような出口になっております。御承知のように食料品のデパートのような形になって、地下一階、地上二階の両方からはき出されるところのお客と、隣は丸の内松竹という劇

場がございます。向いは電気研究所、こういう大混雑の中に、しかもほんの狭いところから出てくることになっております。こういうお口は、おそろく使用に耐え得るところとお考えかどうか。うしろからぶうぶうと何台も何台もやるような形になってしまいうであらう。ほかのところはそういうものがあるかどうか、私は見て参りませんけれども、さらに上り口にいたしましたし、非常に急であります。そういういたしますと、エンジンの弱いようなものが途中でぶうぶうやられたら、あとがどうなるだろうか。こういうものに對して、おそろくこれは最初の設計のときに、あんなに自動車輻湊しないだらうというふうな考えがなされてお

りません。これもやはり勾配があまりにも急であることは、すでに二十八年当時指摘されておる通りでございます。こういう点、六月から利用するということになると、最も利便な道としてこれを利用するでございます。利用するに當って、出口のところでも人詰まりのような格好が、私たちしろうとの目で見てもおそろく現出するのではないかと、ううな感じがいたしますが、当面これを利用するに當って、これを解決する方策を何らかの手を打つようなお考えが、おありかどうか。あるいはこのまま一応やってみなければわからないからやってみる、こういうふうなお考えであるのか、この点だけお聞きいたしましたして、あとはまた今後工事の進捗状況を見て、道路局長を通じていろいろ御建請申し上げたい、かように思っております。

○佐藤参考人 自動車道の構造上のこととでございますから、私から御答弁申

し上げた方がよろしいかと思ひますが、よろしうございませうか。(異議なしと呼ぶ者あり)

ただいま塚本先生の御指摘の道路は、おそろく有楽橋きわにおりる道路と思ひます。この道路は、あの高速道路の出入り用の道路では実はないのでございませう。先ほども申しましたように、あの高速自動車道路は、今後の問題、計画等の関係で出入口の工事を中止したございましたので、それが本来の計画通り完成いたしますのは、先ほども御答弁があったように、昭和三十

七年ごろになるそうでございますが、それまでに少しでも利用の道をはからなければならぬ。御指摘のあの道路は、ちょうど数寄屋橋きわからあの辺にかけまして、高速道路の幅が広がります。この問題、とりあえず駐車場に使うことにいたしております。その駐車場の駐車用の車が入り出すために作り

ましたもので、普通の交通出入口とは考へておらないのであります。なお将来につきましても、交通非常時等の場合には、これは利用することがあろうかと存じますが、要するに普通の出入口でなく、駐車専用の、駐車のため

将来非常口というような意味で考へられたものでございませう。

○三鍋委員 大へん時間が切迫しまして恐縮でございますが、締めくくりになるかならぬかわからぬけれども、御質問させていだきたいと思ひます。現在、私もデパートのようなものだと思います。これを見ればだれしも変だと思ひます。先ほど副知事さんが、やがて完成したならば、なるほどこれだったかとみんな満足していただ

る、このようにおっしゃったのであります。初めの設計通りにこれをやったら、完成したときに、それこそ都知事さんの責任問題が表面にはつきり浮び上ってくる。しかし私は、都知事は東京高速道路株式会社を追及いたしません。この問題は、やはり根本は建設大臣だと思ひます。当時の建設大臣が許可されたのですから、ここに問題があるのであります。そこで、こういうことにつきまして今くどくどと繰り返して申す必要がないくらいまでに、与野党を問わず、この問題をあらゆる角度から取り上げたのであります。から、私はこれは省略いたします。ほんとうはもう少しやりたいのだけれども、省略いたします。ただ副知事さんと社長さんにお尋ねしたいのは、数日前ですか、建設大臣からの御指示がありました。これに対して、この問題が

今大へんなことになっているんだがどうするんだ、なかなかそう簡単に問題が片づかぬぞ、こういう工合に言われただけで、あなた方は建設大臣に、責任を

ら承りました。先ほど佐藤委員の質問によつてもちよつと承りました。が、ここであらためて、重要な問題でありますから、副知事さんから、こういう工合に建設大臣に答弁しました、あるいは書類で提出しましたということを、ここではつきりとお聞きしたいのであります。問題のその書類をお読みになるのは、大へん長うございませう。参考資料として提出願えますか。建設省からいただけますか、どうですか。

○佐藤参考人 簡単ですから読みませう。「東京高速道路株式会社、道路運送法に基く自動車事業法経営の免許を受けて、現在、外堀等に建設している高速道路については、その後の道路交通事情にかんがみ、起終点を変更し、汐留川については、蓬萊橋上流際、京橋川については、新京橋上流際まで延長し、その間に昇降路を設置し、併せて東京都高速道路網予定線に接続することが最も適切と思ひます。これに關し、同会社から東京都計画都市高速道路計画に基き、延長部分を合めて、道路運送法に基く自動車事業法経営の免許変更申請を出願する旨の申し出がありました。従つて、東京都は、右の延長区間につき、東京都議会の議決を経て公有水面の埋め立て免許を受け、その埋め立て造成地のうち、高速道路の建設に必要な土地を、同会社との従来の土地賃貸借契約を改訂の上、賃貸することを考慮しております。なお、公有水面埋め立て免許に際しては、他の先頭関係を円満に処理する予定であります。ついでに、この高速道路の建設、経営に關して

その公共性にかんがみ公明、かつ、適正な運営処理をさせる所存でありますことを申し添えます。」要するに都として、建設大臣からお話がありまして、この点は重要な問題だから、はっきりしたい、そこで、会社がさらに今申しました昭和通まで延長する意思があるかどうか、これは会社がその意思がなければ、幾らこつちががんばってもだめですから、会社の当局者を呼びまして会社と十分相談した。会社もやりたい、それじゃぜひやってくれ、こういう趣旨のことを申し上げた次第であります。

○三鍋委員 ただいまの副知事さんの御説明で、大体においてやすすきりしたようであります。ここにおいて初めて副知事さん、なるほどよかったということになるのであります。これができなかったら大へんなことになるはずだったのです。そこで、私は道路として一応形のすつきりしたものが出てきたと思うのでありますが、当委員会においてこれ以上のことをお聞きする必要はないのであります。ないのでありますけれども、やはり先ほどから、その道路下の問題が大きく取り上げられておる。そういう観点に立ちまして、再び同じことを繰り返さないようにしなければならぬ。これは要望であります。やはりこれをすつきりさせていたかないと、次に関連いたしますから、この点は社長さん、あなたの方でしっかりと責任を持って新しい事業計画を完成される、そしてその下の部分はどのようにやられるのか、一応御構想があれば承わりたい。いや、そんなことをここで言う必要はないといわれれば聞かぬでもいいですけれども、

先ほどから問題になったのはこの点にありますので、これをはつきりしておいていただきたい、このように考えるのでございますが、社長さん、御答弁願えますか。

○樋口参考人 ただいまの仰せもとてもです。私の方も、最近そのようなお話がございまして、喜んで私の方はいたします。早く御免許をいただきまして、それから研究いたしますし、できるだけ早く着手して建設したいと思っております。下の方の使用も、関係官庁の指図を受けまして、できるだけ地元その他の希望に沿うように、りっぱにやっていきたいと思っております。これは、私もほんとうに都のためになれたいと思っておりますのであります。今まで私ども微力でございますが、旧来のところも、これは、私自分だけでは非常に熱心に努力してやったつもりでございますが、私の力が及ばずして、こんなに初めの予定よりおくれしておりますが、もう少し早くできると、もう少し少しく済んだのじゃないかと思っております。これは、監督官庁から非常な督促とお指図を受けておりましたにかわらず、私の力が及ばずしておくれなりましたこと、は、まことに申しわけないと思っております。できるだけ早く完成して、ほんとうに当初の目的を達成したいと思っております。

○三鍋委員 社長さんが、非常に良心的に中の使用問題について御心配になつておるということを、私聞きまして、これは敬意を表しておきます。ただ、今申し上げましたように、私のよけいな心配かしらぬけれども、それで損しませんか。今度はどういう工合に

やられるかしらぬけれども、また何かほかの別会社にでも委託してやらせるとかなんとか、そういうようなこともできるのかもしれないけれども、その辺の取扱いを相当やはり慎重にやっていたいただきたいと思うのです。

これは、建設委員会自体といたしましても、都政を運営していられる人々の立場に立ちましても、重要な問題であると思っております。この問題につきましては、もう心配し過ぎるほど御配慮を願わなければならぬのじゃないか、このように考えるのであります。が、御所信、いかがでございますしょうか。

○樋口参考人 お説の通り、私もできるだけやりたいと思っております。その点も十分研究いたしまして、監督官庁、各方面のお指図を受けまして、十分やり遂げたいと思っております。

○三鍋委員 政務次官、この問題につきましては、建設当局といたしまして十分一つ御監督と御指導を賜わらなければならぬと思うのであります。が、そのようにお願いしたいと思っております。いかがでございますしょう。

○徳安政府委員 先般の委員会の模様並びに理事会における各位の御発言等に対しまして、私も建設省もこもつともだと思ひまして、先ほど副知事が読み上げましたような書類を、当局を呼びまして、すみやかに御話しの上で提出されることを求めたわけでありまして、その結果あつた書面が出て参つたわけでございます。今後におきましても、あるいは今お話しになりましたような道路下の使用等につきましても、無関心でなしに、十二分に都の方とも連携いたしまして、そうして再び

誤解を受けたり、こうしたおしかりを受けないように協力して、早く完成をするように努力いたしたいと思ひます。

○瀬戸山委員長代理 それでは都の方、えらいお忙しいところを非常に恐縮でございます。

○塚本委員 樋口社長さんにお尋ねいたしますが、最初の状態と違つておるような形になって、その点は、後ほど都の方からも、そのことについて書面で返事があるということに承わりましたので、この点はさておきまして、最初この建設に關しまして金を借りるという相手方の三菱化成、大倉組、電通、日興証券、国際自動車、高島屋、毎日新聞、エスビー食品会社、以上の七つの会社の利用者負担という形でもって十一億借りて出資した、こういうふうなお話が以前のときに社長さんから述べられております。これは、たとえ高島屋さん、あるいはエスビー食品等、こういうふうな方々は、その当時は何を目的にして、たとえば倉庫ということなのか、やはり食料品デパートという名目で利用するという立場で金をお貸しになったのか、一体どういうふうな目的で金を融出せられたのか、この点、社長さんの方から説明していただきたいと思ひます。

○樋口参考人 最初、実はこの仕事をやることに当りまして、こういう御計画を賜りまして、私どもの方も、できるだけ民間の企業としてやりたいと思ひまして、いろいろ相談いたしました。が、だれもどんなものができるのか、わからないというので、ほとんど金を出す人がなかったのであります。お

前、詐欺をするのじゃないかといわれたくらいでございました。しかしその当時は、やはりああいう方に御相談したところが、とにかくそこは倉庫になるかガレージになるだろうか、お前の方で作つて、またそこをあとで使えんということならば、そういう意味でも利用者として負担しよう、あとで返してもらえたらというふうなことで、ほんとうにあそこを私の方も使つていただく、また向うも使うが、まあどういふものができるかわからぬが、とにかく信用してそれだけの金を貸そう、こういうことで拝借いたしました。

○塚本委員 そういたしますと、私財界の方のそういう慣習というもの存上げせまなければ、あんな一つの会社に対して平均一億五千万余になるような金を、どういふ目的で貸してやろうか、こういう目的なくして、個人的信用のもとにこういうことがなされるということは、私も少し不思議に思つてございまして、しかし、それは私たちが貧乏人のことで、大きな会社や商社にいたしますれば、平均一億五千万ほどの金は大きなものでなく、それに対する採算の見通しがなくともやり得るものなのかどうか。この点、何に使うというこの目的なくしてやつたのじゃなくして、ある程度これも使う目的というものがあつたのじゃないかというふうに思ひますが、その点、どうでございますしょうか。

○樋口参考人 ちょっと少し私も何でございまして、現在のおその山下区ですか、二億の建築費がかかるというところ、それで、資本金を借り入れるにいたしましたけれども、できれば利用

者負担で借りた方がいいということで、利用者から一億五千万円借しようという事で借りましたのです。その当時の、先ほど申し上げました一坪当り十萬円の何でございませう。大体その当時倉庫とかいうようなものに利用する場合に、権利金とか、そういう方面、そういうことになりまして、その程度の借入金をして大体さしつかえなからうという事で、その当時における大体相場で借りました。

○塚本委員 この坪当りといひますのは、地下と、それから地上二階までありますが、これを一つ一つに対して十萬円とおっしゃるのですか。それとも下から上まで、これは三層になるわけですね、三層で一坪当り十萬円というのですか。そのことと、もう一つは、現在この七つの会社がこれを利用してあるか、あるいはそのほかにも加わったところがあるかどうか。あまりこんなことは内容のことでございませうから、なにですが、差しつかえなかったら、一つの質問を申したい点もありませんから、教えていただけたらと思ひます。

○樋口参考人 その当時は、地階はなかったものであります。一階と二階でございまして、これは延べの面積でございませう。延べでございませうから、一坪当り。それで平均にしましてそれだけ借りた。それから、今その当時の人よりもほかの人に貸したりまた借りたりしてあります。はつきりだれがかわつてだれがというようなことは、覚えておりませんが、二、三かわつたところがございます。

○塚本委員 借りた人がまたまた貸しをしておるうちに、たとえばフードセ

ンターにいたしますと、フードセンター自身がまた小さな商店にまた貸しをしておる、こういうふうになつておると思うわけでありませう。ところが、そのまた借りをしたところの個人商店が、すでにずいぶんかわつておるといふことを聞いております。また借りをした人たちがすでにやつていけないのかかわつておる。聞いて間もないのかかわつておる。また借りしたところがかかわつておる、こういう状態である。それから、実はこの「財界」の三月号に載つておりますように、フードセンターそのものが、すでにもう赤字経営でもつて、社長がかわること三人だといわれておる。ところが会社側の立場からいいますと、採算が十分やつていられるように、私どもがそろばんをはじきまして、道路会社ではやつていられるが、フードセンターは実は経営がうまくいかなくて、すでにとにかく三人も社長がかわつておる。しかもフードセンターに借りたところのその小さなすし屋さんにしても、菓子屋さんにしても、いまだしも、こういうところは、いぶん高額の金をフードセンターに支払つておる。会社が貸してありますところの金額を聞いてみますと、ほんのわずかに坪当り二千七百円というやうな、あの一等地という金額からいいますと、想像もできないくらい安く

なつておるはずでございませう。しかも、なかかわらず、借りたところのフードセンターが経営困難で、すでに三代も社長がかわつておる。しかもそのフードセンターの賃貸料は安いからといふと、実は賃貸料をたくさんとつておる。こういう点ですと、一体どこにその矛盾があるのか。お宅の会社は安い

値段でフードセンターに貸しておられる。フードセンターは高い値段でもつて個人の食料の会社からいわれる貸し賃を取つておる。だから、個人の、中に入つておるところのいわゆる借家人といひますか、その借家人が、何回もすでにあそこその菓子屋さんもかわつた、ここの食料品屋さんもかわつた、こういうふうになつておる。それは、おそろく高いからかわつておるのではありません。そうしたら、そのフードセンターは実によいにもうけていなければならぬはずなのに、実にもう経営困難で、社長さんも二代もかわつて、今日三代目といわれておる。そうすると、お宅の会社は二千七百円だなんて、安いことを言われたけれども、実際はもっとたくさんとつておられるければ、話のつじつまが合ひませう。これは、しろうとの考えでございませうから、その点、どうでございませうか。あまり中まで立ち入つて恐縮でございませうけれども、もしこれも差しつかえなかったら、世間の莫大な金をあつた権利金としてとつておるといふやうな、そういうやうなからすると、やはりこの疑問を解いていく必要がある。今度公園を作る場合において、同じやうに、何らかの形で商店経営のやうな形をやらなければならぬ。なつてくるだらうと思ふのですが、そのときの参考にもしていく必要があると思ひますので、その点、社長さんが見られて、これは、こういう意味で誤解があるのだ、こういう意味で、そのやうにして多くの小さな商店がかわつたりフードセンターがやつていけないのだ、こういう点の、社長さんが見ら

しつかえなければ具体的に述べていただきたいと思ひます。

○樋口参考人 先ほど申し上げました山下区のところは、事務所がございませう。私の方が直接やつておりますが、ああいふ大きなフードセンターとかいふものになりますと、私どもは、商店の経営といふものはできません。のですから、ああいふところで大きな経営をする方にお貸ししている。ですから、その方がほんとうの商店を経営する才能を持つて経営するといふことをお願いし、またそういうことを希望して参りました。フードセンターは、先ほど申しました二千七百円でございませう。あつた坪三千円でございませう。それから借入金金十五萬円でございませう。それで貸ししてあります。

そこで、今お話のやうに、三代もかわつておるものでございませうから、これは、やはりいろいろな今調べておりますが、私は、ああいふところの経営は、共存共栄でいかなければならぬと思ふ。それから、妙なことを申し上げてはなはだ申しわけありませんが、建物とか不動産の経営は、売買でありますんで、貸し借りでございまして、長く続くものでございまして、きわめて明瞭に、ガラス張りの経営をしないとお互いが困りますといふことで、私の方も、そういうことでまたお願いしておりまして、借入金も、できるだけ私の方の借り分より余分に借りないやうに、私の方も希望しておつたのです。が、今見ますと、やはり経営する方がいろいろの点があつて、今のやうに資金繰りができなくなつたのじゃないかと思ひます。資金繰りができなくなつ

たものですから、フードセンターがよ

くいかなかった。それから貸付のときに急いで貸したので、いろいろその間に、中間に入つた人があつたのじゃないかと思ひます。フードセンターも、そうたくさんとつておるやうに聞いておるやうに、またその点、整理して見るやうに、今の社長にお願いしておりまして、やつておるやうに、どういふことになるか、やはり一応そういうやうな資金繰りができなくなつたといふことと、なからうかと思つております。それから経営の店の方も、大抵今のところ、八割はとんとんにいつているやうでございませう。それから一応教寄屋橋の方なんかの例をいいますと、大抵の店が全部赤字を越えて黒字になるのは、やはり一年半かかるやうでございませう。それで、今教寄屋橋の方は、大体一年半かかりまして、皆さんのお店がみな黒字になりまして、教寄屋橋のショッピング・センターも黒字になつておるやうに、そういうやうなことで、ああいふことの経営は大抵の方、百八十人も集めておるやうに、相当なことがあるだらうと思つておるやうに、フードセンターも、そう無理もしておらぬやうに私は思つておるやうに。

○瀬戸山委員長代理 塚本君にちょっと申し上げますが、質疑の内容がちょっとと委員会の趣旨と違つてきておるやうに思ひますが、まだこういう質疑が続きますか。

○塚本委員 もう本会議が始まりますから、一言だけ……  
そういたしますと、別にお宅の方からは、各商店に対する転貸しの、たとえばフードセンターが貸すに當つて

は、幾らで貸してもいいのだ、別に制限とか、そういうことは全然つけずに、まかせっきりにしてある、こういうことですか。

それからもう一つ、そのフードセンタの内容というものは、経営そのものは個人の責任に帰しておるのだから、あの状態で経営というものがもしかわったとするなら、経営の計画に少し不十分なところがあつたのだという、個人の問題であるから、それは社長個人の責任である、こういうことです。それからその転貸しのときの金額の制限は、つけておらないということなんです。

○樋口参考人 先ほど申し上げましたように、いろいろ相談しております。それから入る方に、私どもの方では、都との契約にそむかないように、できるだけフードセンタの経営というものがルーズにならないように、どういう人が入るかというだけの何は、ちゃんと書いたものにしていただきまして、それに対して私の方は一応調べまして、これなら私の方でもよろしゅうございますということで、入る人の何はいろいろ研究したり調べたりしておりますが、金高は、私の方で不当なことがないようにということを申し上げて、幾らということとは、私どもでは制限いたしません。

○瀬戸山委員長代理 参考人の方には、どうもお忙しいところ、長時間ありがとうございます。

本日はこの程度にとどめ、次会は明日午前十時より開会することにいたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後三時二分散会

〔参照〕

道路法の一部を改正する法律案（内閣提出第一〇五号）に関する報告書

道路整備緊急措置法の一部を改正する法律案（内閣提出第一〇六号）に関する報告書

日本道路公団法の一部を改正する法律案（内閣提出第一四〇号）に関する報告書

〔別冊附録に掲載〕