

第三十一回国会 参議院建設委員会會議録第二十二号

昭和三十四年四月二日(木曜日)午前十一時五十七分開会

委員の異動

三月三十一日委員松野孝一君辞任につき、その補欠として木暮武太夫君を議長において指名した。
本日委員木暮武太夫君、酒井利雄君、武藤常介君、石井桂君、安井謙君及び上林忠次君辞任につき、その補欠として松野孝一君、川村松助君、後藤義隆君、苦米地英俊君、前田佳都男君及び紅露みつ君を議長において指名した。

出席者は左の通り。

委員長 早川 慎一君
理事 稲浦 鹿蔵君
岩沢 忠恭君

委員

川村 松助君
小山邦太郎君
後藤 義隆君
紅露 みつ君
苦米地英俊君
西岡 ハル君
前田佳都男君
松野 孝一君
村上 義一君
安部 清美君

政府委員

建設政務次官 徳安 實蔵君
建設省計画局長 美馬 郁夫君
事務局側 常任委員 武井 篤君
会専門員

参考人

立教大学教授 大森 一二君
東京都建設局長 藤本勝満君
東京都港区長 小田 清一君
第二号線高速道路
路反対期成同盟 鈴木 篤真君
連合会長
大森漁業協同組 清川 菊三君
合組合長理事 井尻 芳郎君
日本道路公 団副総裁

○首都高速道路公団法案(内閣提出、衆議院送付)
本日の会議に付した案件

○委員長(早川慎一君) これより建設委員会を開会いたします。

この際、ちよつと御報告を申し上げます。

委員の変更について、本日、上林忠次君、石井桂君、酒井利雄君、武藤常介君、安井謙君が委員を辞任されて、その補欠として紅露みつ君、苦米地英俊君、川村松助君、後藤義隆君、前田佳都男君が委員に選任されました。

○委員長(早川慎一君) 首都高速道路公団法案を議題といたします。

本日は、参考人の方々より本法案に對しての御意見を伺うことになっております。

まず、参考人の方々にごあいさつ申し上げます。本日は御多忙のところ本委員会のために御出席をいただきまして、ありがとうございます。御承知のように、本法案は一般の関心を有する重要な案件でございますので、この

際、各方面よりの御意見を伺い、法案の審議に遺憾なきを期したいと考えて、本日、御出席をお願いした次第でありますので、それぞれの立場から、忌憚なき御意見を述べをお願いいたします。

それでは、これよりさつそく参考人の方々の御意見を伺いたいと存じますが、議事の整理の都合もございまして、御意見をお述べ願う時間はだいたいお一人当り十分ないし十五分程度にお願いいたします。その後、委員の質問に對し、お答えをいただきたいと存じます。

なお、念のため申し上げますが、参考人が御発言をなさいますときには、委員長の許可を得ることになっております。それから参考人は、委員等に質疑ができないことになっておりますから、その点をあらかじめ御承知願います。

それでは、立教大学の森さん、何か御所用がございませうのでお急ぎのようでありませう。まことに、たいへんおくれまして申しわけありませんが、さつそくお述べ願いたいと思ひます。

○参考人(大森一二君) ここでは、私、時間が少ございませうから、簡単に述べさせていただきます。三の点についてお話ししたいと思います。首都高速道路の必要性という問題と、それからその実施機関として新しく首都高速道路公団を設立すべきかどうかという問題と、それから公団の特に管理委員会のようなものが問題になっておるようであ

らさういふ問題と、それからその計画が妥当であるかどうかという問題について、お話ししたいと思います。

まず第一の問題は、皆さん御承知のごとく、東京都の自動車の集中が非常に急激である。さらにその自動車の走行キロについて見ますと、主要幹線街路への集中が特に激しいということが明らかであります。

それで、要するにこの都心においての交通点の問題というものが起つておるのであります。これを救う道は、いろんな方法がありますが、最も効果的であるといふことは言うまでもないことであります。しかし必ずしもこれをもつて、徹底的な方法だとは考えられません。

たとえば高速道路ができれば、そこにまた交通が集中されるという問題がありますからして、結局は、イタチごっこになるとも言えるわけでありませう。しかしながらこれは私有財産制をとつていふ以上、自家用車の極端な制限といふことは困難でありまして、また、今日の日本の自動車交通の発達状態から見ましても、押さえるべきものでもないと考えます。従つて、やはりこれは二つの方法をとらなければならぬ。

それは、要するに今の道路の建設といふ問題と、それから地域制を確立して、その土地利用の方法を制限すべき問題になると思ひます。

で、目下、東海道幹線道路か、それから中央幹線道路かというようなことが、非常に問題になっておるようであ

りますが、これは、私は大都市の付近に、それが集中しておることを見ますといふと、投資効率の点から考えましても、結局、これは大都市の高速道路を優先すべきであるということが十分認められると思ひます。

元来、この都市交通が、今日、東京でちよつと急激なことを起つておることは、道路政策の貧困あるいは運輸政策の貧困といふようなことがあつて、これはもちろんいふまでもないわけでありませうが、しかし運輸手段としての車両と、通路としての道路とのギャップといふものは、これは交通機関の発達の間接から、どうしてもいふまでもないものでありまして、不可避的なものであつて、諸外国においてさへも、これはどうすることもできないといふことになつておるわけでありませう。

ところで、大都市——今日のわが國の大都市の交通上の特徴としましては、運輸——トランスポートーションという問題と、道路のトラフィックの問題といふものが、同時に重なつていふように思ひます。外国におきましては、トランスポートーションの問題、たとえば地下鉄の建設というよりなものは、すでに解消済みでありますけれども、わが國においてはそれが解決されてない。第二番のトラフィックの問題について、外国ではもちろん困つておる。しかしわが國としては、この両面が一時に出てきておつて、需要と供給のバランスが非常にとれていない、こういうことになるので

はないかと思うのです。従つて、いずれもこれが建設を促進しなければならぬのであります。

さて、この実施機関といたしまして、日本道路公団でやったらよいじゃないかという問題も出てくると思ひます。で、私は日本道路公団に東京調査事務所というものが設けてあつて、それがあつて建設しておるというのを聞いておりますが、しかしながら、これを促進するためには、今言いましたような関係から、これを促進するために、何か東京都として、地城団体としての東京都が利益を受けるという面から、資金面で援助するといふことが考えられます。あるいは都市計画の関連が多いということから、東京都が、これに入つてくるということも考えられますので、やはりこれは、一応必要だと考えるのであります。あたかも、これは、ちょうど国鉄が全国の交通を受け持つおるのとあります。が、われわれは従来から、この東京都においては、交通の公共企業体としての一つのものを立てて、地下鉄はもちろん、バスとか国鉄の環状線くらいは、これに含めて、公共企業体というものを主張しておるのであります。そうしますと、やはりこれと、ちょうど同じような関係になりまして、——国鉄が、全国的なものをやつておる、また、今言いました公共企業体として都市の交通を受け持つ、こういうことと、ちょうど同じような関係になるのであります。やはりこれは一つ作つてやつた方がよいのではないかと、こういうふうに思ふのであります。

しかしながら、この公団の設立につ

きましては、聞くところによりますといふと、役員、部長あたりの俸給などを含めるといふと、千八百万円から二千五百万円くらいの費用を要するといわれております。従つて、この設立によつて、都民ないし国民が、いかなる利益を受けるかというこのかね合ひでありまして、どちらが有利であるか、どちらが利益を受けるかという問題に落ちつくのだらうと思ひます。元来、官庁関係のお方は、どうも外郭団体的なものを作つて——役人の失業救済、あるいは高いところのボジションのようなものを与えるためのものが相當作られておると考えられます。こういうようなことは、もちろんあつてはならないので、役員、職員を採用するに當つては、当然民間の有識者を採用すべきであると考えられます。

それから、有料か無料にすべきかどうかという問題を、ちよつとここで述べますと、私は、まだこれは有料でよいと思つておる。もちろん都心に入りますと、料金を取ることに非常に困難を感じるかと思ふのであります。が、外国ではプライベート・カーというものは、もう一般に行き渡つておるのであります。それですから、よろしいのですが、日本では、自家用車というものが、まだ行き渡つておらない。従つて、そういう一部分の者の利益になつてはならないといふことが考えられるのであります。

それから公団の役員とかいつたようなことが問題になつておるようですが、たとえばこの管理委員会の欠格条項として、役員または職員を掲げておるにもかかわらず、公団の代表者である理事長を入れないといふことはどうか、

こういうようなことが問題になつておるようでありまして、これはやはり両方の意見を聞いてみますと、どうも水かけ論に終つておるようになり、どうもあります。要するに、この公団の理事長というふうなものが、自民党の系統の方であらうと、あるいは社会党の系統の方であらうと、公正な人を得ることが大切なのであります。建設大臣のその腕に——建設大臣が任命するといふのでありますから、その行政的手腕に信頼するよりほかにないだらうと思ふのであります。もちろんここでつけ加えて申しますと、東京高速道路株式会社のやうな世間の疑惑を招くようなものが、今後、全然起らないように、特に付帯事業などをやられますので——たとえばガソリン・スタンドとかやられるようでありまして、あるいは事務所を貸すとか、そういういろいろなことがあつて、利権が、これに伴いますから、特にこの点は、注意してもらいたいと考える次第であります。

それからその次に、高速道路の計画は平面の幹線道路の交通能力の不足を補ふものである。こういうことは言つておられますけれども、これは、あまりに消極的過ぎるのであります。東京高速道路調査特別委員会の付帯意見として、こういうことをあけておる。「放射高速道路は、将来区部周辺まで延長するとともに、これらの路線を結ぶ環状高速道路の計画につき検討する」というふうな述べておられますが、やはりこれくらいに考えておられないならばならぬのであります。まして、たとい、それが早急に実現するこ

とが困難でありましたらとも、たとえ八号線ぐらゐまで延ばすとともに、環状六号線ないし七号線を高速道路にして、求心的交通流を分散させ、都心通過交通を迂回させながらバイパス的作用を持たしむべきだと考えるのであります。そうして初めて、この高速道路としての効果が発揮できるのであります。高速道路は国鉄環状線内のローカルな輸送よりも、郊外と都心部とを直結する道路として存在意義があるからであります。

乗用車の最も多い、あるいはトラックの交通量も多い路線につきましては、特にインターアーバン的なものにする必要があつるかと思ふのであります。が、さらに、この八王子とか市川とか、その他の衛星都市と母市を結ぶものについては、少くともスルー・フェアー——主要交差点の立体化と申しますが、それくらいのことやるべきだと考へるのであります。しかし、この通勤圏という問題から見ますと、と、あまり長いエキスプレスは必要ではないと思ふのです。特にここで主張したいのは、今申しましたやうなバス——自家用車だけの利用になつてはならないので、特にバス輸送を考慮する必要があるものであります。この公用族とか社用族その他自家用族のためにばかゝつて、バス運行がうまくいかなぬといふのは、これはどうにもならぬのであります。従つて、この構造規格を見ますと、バスの運行が非常に困難である、あるいはストップが困りますが、特にその点を注意していただきたいと思ふのであります。しかしながら、今その範圍を申ししましたけれども

も、首都圏整備委員会の半径百キロといふやうなものは、あまりに大きいのであります。これはメトロポリタン・エリアといふものでもないのではありません。あるいはまた、リージョナル・プランニングといふものとしても大き過ぎるのじゃないか。これは政治の問題で、こんなことが入つてきたのだらうと私は推察するのであります。が、そこまで延びる必要はないのであります。まして、そこまでいくことになれば、これはまた日本道路公団の担当になつてくるのじゃないかと、こういうふうに私は考へます。

それから、路線の通過地点を見ますといふと、池袋とか、新宿とか、渋谷などの副都心を通過しているのは、それはうなずかれるのであります。そこはボトル・ネックになつておりますから、これはよいと考へるのであります。しかし、一般の通過地点を見ますといふと、資金の調達が困難であるためか、割合に安いところによつておるというふうなことが考えられます。が、しかも、抵抗の最も少ない安易な方法をとつておるようによつておる。ことに私は、皇居の問題をここで考へてみたいと思ふのですが、これは一例にすぎませんが、皇居を貫くといふことを故意に、これは避けておるやうに思われるのであります。かつまた、地下道によつても——地下道でやるといふことではなく、これは、大いに地上路線とすべきであつて、これはやり方によつては、何ら美観を損せず、最も合理的だと私は思ふのです。私は、もちろん天皇制廃止論者でもなければ、皇居移転を主張するものでもありませんが、少くともロンド

ンのバックingham宮殿といったような多少、小規模なものにして、ここで都民の交通上非常に有利なように考えてほしいと思うのであります。特に高速道路ができれば、皇居内の道路建設は必要でないということは非常識きわまりない、こう考えるわけでありま

そこで、要するにこの構想というのは、少し規模が小さすぎる。また車線にしまして、四車線では、むしろ不足でありまして、私は六車線ぐらいはせいぜいやつてほしい、こういうふうに思ふのでありますが、さらにまた路線延長も、今いったような合で少し少な過ぎる。それはむしろ都市計画という観点から一歩進めて、衛星都市を含めたような地方計画的なものにふさわしいようなものにしてもらいたいと、こういう考えを持つておるものがあります。

最後に強調しておきたいことは、首都交通政策の橋立の確立できるより具体的な体制を確立することが必要でありまして、高速道路だけを考えると、いうよりも、むしろこれは地下鉄、路面交通機関、その他を総合した、さらに都市計画ないし地方計画全体との関連において、特に一元的な計画を立ててもらいたい、こういうふうに希望しておきたいと思います。

○委員長（早川慎一君）　ありがとうございました。

大森教授はお急ぎのようですから、大森教授に対する御質問がありましたら、この際、御発言を願います。

それでは、次に東京都建設局長藤本隆満露君にお願いをいたします。

ど大森教授が申し上げたのと似たようなことについて申し上げてみたいと思います。ですが、やはりこの高速道路が必要であるかどうか、それから特殊な公園の必要性、それからさらには計画の内容、それから実施面の問題、このような問題に触れてみたいと、かように存じます。

御承知のように、まあ東京は、現在八百九十万にもなる人口を持つておる、膨大な人口を擁しておる都市である、かつ首都である、この性格の中で、東京都のいろいろな行政面を通してしなければならぬ仕事がたくさんあるわけでございますが、その中でも、特に交通輸送、この問題については、きわめて問題が困難である、また複雑な問題を呈しておりますけれども、緊急に処理しなければならぬ事態に、現在当面しておるといふことは御承知のことです。根本の問題につき通りでございます。

ましては、やはり東京都のあり方をいろいろな面を通してよくしていくということについては、どうしても人口問題の基礎づけ、そのあり方、今後の展開、どのように進んでいつたらいいかと、こういうようなことが基本になる問題だと思っておりますが、現在におきましては、これの解決というのは、一東京都と、首都と、あるいはさらに広げて首都圏と、この程度の間

題だけを取り上げても、とうてい解決し得ない大きな問題であります。しか

し、東京都は関係の隣接県と協調いたしました、いわゆる首都圏整備法というものを中心といたしまして、首都の

人口のあり方等を一応、昭和五十年を
めどとしてきめておるわけでありま

ては、都内の交通の問題を解決するにつけても、一応首都圏の昭和五十年を目標とした人口政策を中心としての解決をはかつておるわけでございますが、特にこの交通の面においては、実は昭和五十年を待ってられない現実の事態にぶつかつておる。端的に言いますと東京の中心部、いわゆる環状六

は、今の状態を推移していくくならば昭和四十年には、おそらく麻痺状態になる、こういうことがわれわれ数年來実地にいろいろな統計を通し調査をいたしました結果、現われてきておるのであります。

そこで、昭和四十年のそのときに、なつてから、交通問題をどうするかといつたつて、これはとうてい間に合わない。もう現在その解決に着手しても、おそきに失すると、こういうような事

驚にぶつかつておるのでありまして
 この問題の解決に、各方面のお力をい
 ただいて、まあ御協力を賜わっている
 わけであります。

そこで、この交通問題の解決につき
 ましては、いろいろな面が考えられます。
 当面の応急的処理という問題も取り
 上げなければならんし、また恒久的
 な問題については、やはり道路交通の
 面を主として考えるならば、まず道路

そのもののあり方、平面街路が一体、この状態でもいいかどうかという問題も考

えられるのであります。あわせて、さらに一步を進めまして、やはりこの交通の立体化ということも取り上げられ

なければ、根本的な解決へ近づくことができないのだという結論に到達した

しては、時間の関係上省略いたしますが、これはいわゆる東京都で言いますならば、交通の局の問題あるいは警視庁の交通取締り、あるいは交通規制の問題、あるいはまた東京都の建設局が中心になっておりますいわゆる道路交通の、道路の新設、改良、補修あるいは拡幅と、そういうような問題を部

分的には取り上げておりますが、根本の問題といたしまして、やはり大きく平面道路の整備という問題と、それから道路の立体化と、こういう問題を取り上げて、これの二項目を並行的に推進していくことによって、いわゆる昭和四十年の危機を突破し、そしてその四十年の突破のめどがつき次第、引き続いてやはり、さらに奥深く、さらに広い分野の交通解決の政策を展開していきたい、こういう構想を持つておるわけであります。そこで高速道路の問題でございますが、御承知の通り東京都

のいわゆる環状線の内部の中心部の交通状況と、それから環状六号線の外部の交通状態、こういうものについては、相当にその交通の動き方、さらには混雑の仕方、そういうものが現況において相当違つておるのであります。それから、もう一つは環状線内部の、六号線内部の、いわゆる道路利用率といいますが、状況と、それからそれ以外の周辺の道路利

用率は、まだここに達しているのではありません。端的に言いまして環状六号線

内産は、いかなる市街地精成を成して
おる。道路率はおおむね二〇%近く
なつておる。この点については世界各

国の大都市の實情 たとえはロンドンとかパリとか、あるいはベルリンと

この道の路率が二七・八%から三三・%のところについているもの、に、相当に近い状態になっておる。それから環状六号線から外れた先の方の周辺部におきましては、道の路率は、わずかに六・七%の状態になっておりますので、交通の解決の面からいたしまして、つづかれは、まずこの中心部の面につきま

また、中心部交通の一つの隘路は、わ

交差点によつて、じやまをされておるということがあるのであります。平面道路を、どんなに広げてみましても、交差点の数が多くなりますれば、やはり道路交通は円滑にいきません。普通交差点がないときには、一車線千二百ないし千五百台の自動車が一時間当り通り得るにかかわらず、交差点がありましますと、それが半減してしまふ。六百台

程度に落ちてしまふ。従つて道路を歩
 いても、やはり交差点がありますれ

ういう面は、非常に阻害される。そう
いうふうな観点をも、あわせ見まする

と やはりとりしてゆ交差点かき道附
をすることが大事だ。 こういうことに

る立体化への構想でもあります。

それからもう一つは、東京の実情から申しますと、交通機関の用途といえますが、使う目的の場所というものは、おおむねほとんど多数というものが、何らかの形で都心の中央部に用件がある自動車が多に多い。こういうことになり、従って中心部が非常に混雑といいますが、自動車の通行が非常に多い。こういうことにもなります。そういう意味で、われわれは今のこの高速道路というものの基本の観念は、つまり高速という時間の短縮というところが第一眼目ではないのであります。第一眼目は、やはり中心部交通の混雑をいかにして緩和するかというところを第一目標にし、第二次的に時間の短縮というところを求めておるわけでありまして、従って区の外郭の方から、直結して都心部に何分でも来られるかということよりも、その経過地等において、どういふように交通の混雑処理が緩和されるかというところに問題の着眼をしておるのであります。この点については、よその国のいわゆる大都市の高速道路というものと比較して、やはりそういう点に、東京都の特異性といえますが、この高速道路を必要とし、またこの高速道路を考えた観点において違があるものであります。

ともあれ、現在中心部においては、平均三十二キロ程度の速度を許容されております。これは、実情は、二十キロないし二十五キロ程度に現実問題は落ちておる。それが四十年になりますれば、もうラッシュ・アワーのときなどは、お急ぎの方は、むしろ車を降りてお歩き下さいというよりな状態が見受けられる。いわゆる現在、三十

四、五万程度の自動車、昭和四十年には八十万程度になるというようなところを想定し考えまして、これを早く、そして比較的低廉に、そしてこの目的を達成するのに重大な役割をなすところの交差点なき交通、この首都高速道路というものを實現したい。こういう観点に必要性として立つておるわけでありまして。

なお、これを實施するにつきましては、現在あります日本道路公団がよろしいか、あるいは特殊な、こういう公団がいいかという点については、もうかねがね十分検討をし、各方面の意見も徴してきたのであります。

そういう点につきましては、いろいろいたしましたが、先ほどやはり、大森教授もお話になりましたように、資金の面、都市計画の面、ことに實施に当りましての地元とのいろいろな協調、話し合い、そういうような面、あるいは地元等の御意見なども、十分反映する、こういうような線をもあわせ考えまして、そして能率的にするためには、その必要を最も痛感しておる。この東京と国とが一体となった団体によって實施することが、一番困難な問題——困っておるという痛切な問題の解決のために、この特殊法人を設立することが妥当である、必要である。かように考えております。

なおかつ、これは中心部交通処理というものを、まず第一義的に考えておりますがゆえに、いわゆる地域の面においても、いわゆる地方交通の範囲をいではない。そういう意味からいって、この公団の特殊法人を設立することは、意義のある、また妥当なことだと考えておるわけでありまして。

なおこの計画の内容につきましては、これまで、大森教授もお話になりましたように、一応この現在できておる八路線、約七十キロのものが適切妥当だということについては、これは、われわれは理論と、かつ実際の調和の上に立ちまして、この八路線の案を作ったのであります。理想的な線を言いますなら、もちろんこれを放射的に、あるいは環状線的にも、もっと範囲を広げていくことは当然であります。

また特別、この審議なり、この立案をする重要な参画者であるところの都市計画委員会における特別委員会においても、いろいろな付帯意見を出されております。そういう点においても、引き続きいて考えるのであります。財政面あるいは實施上の可能な面、それから今度現実に困っておる国の当面解決すべき問題、いろいろな問題、交通の流れの問題、いろいろな点を考えまして、現段階においては、この程度で進めるのが、理論と實際とを調和し、そしてこれを具体的に持ち出す段階としては、きわめてそういう意味においては、時宜、適切、かつ妥当だと、かように信じておるわけでありまして。

なお、これが實施に当りましては、あくまで民主的な線でないかなければならぬ。また関係有識者などの御意見なども、十分尊重し、また現実に見なすか、影響を受ける方々とも十分話し合い、また、その補償と、あるいは移転に対する諸多の対策とか、そういうような点については、新しくできる公団はもちろんのこと、国の力、ことに東京都並びに関係地元の区御当局などのお力も得て、そしてひと

事ではなく、東京都あるいは首都の交通解決のために、最善を尽すという意味において、いわゆる民主的、納得する線を作り出して、事業の推進に当たりたい、かように考えます。

また、實施に当りましては、実はこの案を作るときに、建設省並びに首都圏委員会から、勧告なり、あるいはまた基本方針が示されております。その方針の中におきまして、できるだけ民地——民間に御迷惑のかからないような場所、公有地、あるいは河川、やむを得ない場合は道路等を使って、民間への御迷惑を最小限に済ますような計画でいくことこそ、この際の、いわゆる理論と實際を合わせた問題であるという点については、特に注意を払って計画を立て、そしてまた實施をしていきたい、かように存するわけでありまして。

いずれにいたしましても、東京都の現在のいろいろな問題の中で、一番に緊急性のある、早く解決しなければならぬ問題として、本家が、平面道路の事業の整備と遂行とあわせて、この高速道路公団法案が、一日も早く成立して、そしてこれが早く、都民各位の御利用になるような段階に進まれんことをわれわれとしては切望してやまないわけでありまして。

以上でございます。

○委員長(早川慎一君) ありがとうございます。参事人に対する御質疑は、一括して、のちほどいたしたいと思います。

次は東京都港区長小田清一君にお願いいたします。

○参事人(小田清一君) 港区長の小田清一でございます。

本案につきまして、ただいま東京都の建設局長から、お話がありましたので、重複する点は省略させていただきます。また、補足的にお話を申し上げまして、本案に賛成する一員であるということを一御了解願いたいと思うのであります。

私も従来、道路整備の計画を見ておりました。計画を立てましても、その實施の面におきましては、数年かかる。特に、すでに決定しているが、事業にいつ着手するのかわからぬというような面があるわけでありまして。そういうところの住民の気持と申しまして、鉄筋コンクリートの建築ができない。そうしてやむを得ず木造の建物を作る。しかし木造の建物を建てても、これが實施する際には、これは、すなおに引き渡すのだというよりな急務を取って、そうして建物を建てておるというよりな現状であるわけでありまして。

また、最近におきましては、当区のことではあります。港区の芝公園に東京タワーができた。そして昨年十二月の二十四から開始した。その結果、最初の予定では、おそらく一万八千の参観人が来るだろうというよりなことであったのであります。現実には、約一日三万人ぐらゐり出入りをする。そして、その人の、いわゆる輸送は何かという、乗合自動車で参るとか、観光自動車で参るとかいうよりなことで、芝公園の、いわゆる道路なんかという交通という面は、もう従来より、より以上の混雑を来たしておる、こういう現状である。また、反

面、新橋を中心とする所、あるいは田村町を中心とするという所は、ほんとうに交通が混雑しているというような姿を見て参りますというところ、この交通の緩和をするために、一日も早く、それに付随するところの道路の整備をすることが必要だというように私も考えておるわけでありました。

それには、やはり特殊の法人をこしらえて、そして専門的に、これを実施に移していくというところは、すなわち交通緩和の一つの原因になるんじゃないか、こういうような観点から考えまして、この首都高速道路法案が一日も早くでき、そして一日も早く実施に移して、この交通緩和に御精進を願いたい、かように考えているわけでありました。

そこで、この公団ができました場合に、やはり実施の面、あるいは計画の面におきましては、先ほど建設局長からお話がありましたように、住民の気持ちを十分につくんだ上の計画であり、また実施でありたい。そういうことではないと、いかに計画ができて、地元の協力がないうと、自然に仕事の面において、おくれにくるというような点等から考えまして、十分この点については、計画あるいは実施の面には、納得した線を実施していただきたいというところが、私どもの念願しているところでありました。

以上、まことに簡単でございますが、局長さんがお話しておられますので、その他の分をお話を申し上げて、そして、私も、本案に賛成している一人であるということを申し上げたわけでありました。

○委員長(早川慎一君) それでは、次

に、第二号線高速道路反対期成同盟連合会会長鈴木さんにお願いたしします。

○参考人(鈴木篤真君) 私は、主として第二号高速道路の件についてお話し申し上げます。

現在、建設省、東京都において計画されております第二号計画路線については、われわれは絶対反対するものであります。もちろん、われわれも都民の一人として、交通緩和のための高速道路の建設には、その本旨には反対するものではありません。ただ、現在計画されております古川の上を利用して走る第二号高速道路建設については、反対なのであります。

なぜかと申しますと、古川の上を利用して住民の被害をなるべく少なくするという御趣旨で作られたこの第二号路線であります。これは、実際とまことにかげ離れまして、古川は、非常に迂回曲折しているものであります。このために、川の上を走るといながら、かなり所々において上陸するのであります。そのために、両側の住民は、非常に被害が甚大なのであります。大体、おおよその見当であります。第二号路線のために、一時立ちのき、あるいは永久になくなる家屋は、千数百戸にも上るのであります。そして、われわれは全然この計画に対して知らされていなかったものであります。われわれがそれを知ったのは、ようやくことしの正月なのであります。あまりにも抜き打ち的に進められておるといふので、これまた地元民が非常に反対なのであります。

なお、高速道路の性質上、なるべく最短距離を走る方が適当だろうと思わ

れます。に、古川を通るために、非常に湾曲がはなはだしいのであります。それで、第二京浜国道へつなぐために非常に遠回りをして走っておるのであります。すでに現在計画されております十六メートル道路の幅にいたしますと、この上を高速で走られますと、あるいは少しのかじのとりそこないから、その下へ墜落するといふおそれ非常に多いのであります。沿岸の住民は、それもまた非常に心配しておるのであります。

それに、古川の近所は、都市計画路線に当りまして、終戦直後に、電車の停留所を言いますと、約三つぐらいの間を、ちょうどヘビがカエルをのんだように、まん中だけ非常に大きな道路を作られて、その後十三年間も、そのまま放置されておるのであります。そのために、第二京浜国道へつなぐこの先が非常に混雑するのであります。そして、区長さん、局長さんが申されたように、計画だけ進められて、両側の住民は、建築することすら、鉄筋コンクリは許されないのであります。きょうやられるか、あしたやられるかと待っておるのに、それは都合上、そのままだ、そして今度は、川の上を走るんだ、そのために、川の上を走るんだとられる家は、少しも建築に制限がなかったものであります。つい、ことしの正月に、鉄筋コンクリの四階建を建てて落成したばかりの家が、今度は取りつぶされるというふうな羽目になっておる家、あるいは、現在建築中の家も相当ありますが、それを建築を許さないと云って十三年間も放置しておく、——何の建築制限もしなかった

所は取りこわすというのでは、非常に矛盾がはなはだしいと、住民は、そのために非常に憤慨しておるのであります。

なお、古川流域の住民は、昭和五年に、護岸工事で一べん立ちのかされたのであります。それから昭和十九年には、御承知の戦争で、強制疎開で全部二度目の立ちのきを命ぜられて立ちのいたのであります。それから戦争が終つて帰ってきましたところが、緑地帯に指定されましたために、これまで、建築がなかなかできなかったものであります。やつと、いろいろ運動しまして、緑地帯撤廃ということになりまして、ようやく家を作つて、やや安住して営業を始めたところ、まだ十年もたたないうちに、今度は高速道路のために、また撤廃をして強制立ちのきだ、四度も同じ所をやられて、しかも、ヘビがカエルをのんだように、一部分だけやつて放置するという、第一番目に、いつでもやられるのであります。今度も、第二号路線は、高速道路の第一にやられて、今年中にやるといふうわさなんでありまして、何でも一番最初にやられるといふことを非常に不満に思っておるのであります。

次に、これは東京都全体の話であります。われわれは、現在計画されておる高架式の高速道路には反対なのであります。と申しますことは、私が申し上げるのは、万里の長城式のようにな、みつともないものを東京都のまん中に作つて、非常に都市の美観をそこねますのみならず、高いいので東京を数個に分断しまして、東京の都市の発展を阻害することが第二でありまして、第三には、高い所から、ごみやほこ

りをまき散らしまして、衛生的、医学的見地から見まして、現在、非常に東京はほこりとごみで、少し風のある日は、大へんに、われわれが目をおいては歩けないくらいのもあります。それに、高いところの高架式の高速道路を作つて、その上から、ほこりやごみをまき散らすということになります。とおそらく風のあるときなんか都心を歩くには、目をあいて歩けないというふうな状態になりはしないか。こういうことは、都市の衛生上まことにゆゆしい問題で、どうしても万やむを得ないならば、われわれは地下を通してほしい。高架式の高速道路は反対なのであります。

それで、第二号路線で申しますと、現在、押上から馬込まで、地下鉄が着々現在やられつつあります。そういうのを利用して、地下鉄と共同して、地下鉄の両側を走るなりあるいはその上を走るなりして、第二京浜国道へつなぐ分には、住民の迷惑もないし、工事費は、少しは高くなるでしょうけれども、それを現在の計画のように非常に湾曲して走るよりも、まっすぐいくというところになります。一キロ当りでは、工事費は高いでしょうが、始点から終点までの直線にいきますと、あるいはかえつて安くつくのではないかと。現在、外国の例を引きますと、おそろく地下を走っている方が大部分で、しかも北京あたりでは、四月一日から路面電車も取り払うというのに、わざわざ高速の高い高架式のものを作つて、美観をそこね、衛生的には悪いし、そして都市の発展を阻害するような高架式高速道路は、われわれは絶対やめてほしいのであります。

以上が、われわれの反対する理由であります。

○委員長(早川慎一君) どうもありがとうございます。

それでは、次に大森漁業協同組合の組合長、滑川菊三さんをお願いいたします。

○参考人(滑川菊三君) 私は、大森の漁業協同組合の滑川であります。都下傘下の漁民を代表いたしまして、この法案に對しまして漁民の意見を申し上げたいと思つております。

本日ここに、参議院建設委員会の参考人として、私が東京都の内海漁民の意思を表示できる機会を与えられたことに對しまして、心から厚く御礼を申し上げます。本件、いわゆる首都高速道路公団法案につきましては、私は政治的な、また技術的な問題については、全然素人でございます。従つて、純粋な内海漁民の立場から、簡単に御意見を發表させていただきます。

この法案に對しては、私たち漁業者に直接關係のあるのは、いわゆる一号线であります。すなわち入谷町から羽田に至る二〇・二七キロの路線の海岸線であります。これは、海面を埋め立てて高速道路を作ることになっておるようでありまして、この埋立海面

一帯には、現在共同漁業権、区画漁業権あるいは力キ養殖、漬菜養殖漁業権がありまして、貝養殖業者、漬菜漁業者にとつては、最も重要な生活的な生命線でございます。

さらに、この工事が実行されますと、その付近一帯にあるノリ養殖業は、致命的な打撃を受けるのであります。従つてわれわれは、過去何回かにわたり、公共事業の名に借りて、埋め

立てによる犠牲をいられてきたのであります。理事者側の言ひ分では、常に被害は、最小限に食い止められ、われわれの漁獲高は、それによつて、ほとんど減少しないはずにもかかわらず、事実上、そのつど甚大な被害を受けておるのであります。そのための救済手段というものは全く顧みられず、私たちは漁民の苦しみを統括してきて参つておるのであります。

日本の首都東京のひざ元に、数十億の資源が為政者の、いわゆる政府の何の配慮も受けず枯渇しようとしてゐるといへば、驚かれる方もあるかと思いますが、私は、この海面から生れる資源を政府や都が、あまりにも冷遇し過ぎてゐるのではないかと思つて、最も重要な基幹的産業であることは、私もよく理解しております。

ただ、われわれは、このような公共的な施設について、しばしばそのための犠牲者としていられ、今また、より決定的な犠牲をいられようとしておる状態でございます。このような、多数者の利益のために、われわれ等細漁民が常に犠牲になる非民主的な政治に強い疑惑を抱かざるを得ないのでございます。

政府が、私たち漁民の生活にも、もつと関心を示していただいて、計画前に、少くとも話し合ひができるような方法をとつていただくと同時に、私たちは東京都内湾五千世帯の死活のために、本計画に強く反対をいたします。埋められた水産資源に、積極的な政治力を示していただくよう要請いたします。

なお、われわれが都市計画による過

去の経験を率直に申し上げますならば、神奈川県の埋め立て、品川埠頭の埋め立て、大井埠頭の埋め立て、こういった埋め立てによる腐泥のため、年ごとに、漁場は荒廃されていく段階に立ち至つております。

私は、この一号线の建設にいかんして反対するかという理由は、今申し上げた埋め立てによる腐泥の被害が、われわれ漁民にとつては、非常に甚大、なおかつ、われわれの営業面にとつての腐泥の影響を申し上げますと、大

体、地質のいいところを、ふき上げる場合は歩どまりが、――ふき上げる土質が一〇〇といたしますと、結局土質のいいところで歩どまりが七五、腐泥が二五、ごく悪いところをふき上げる場合は五〇の五〇、こういったその数字が出るのであります。この腐泥による区画漁業権あるいは貝養殖場、漬菜漁業に対する影響は、非常に甚大な被害を受けることのために、われわれはこの計画に對して反対する者でございます。以上でございます。

○委員長(早川慎一君) ありがとうございます。次に、日本道路公団の井尻副総裁。

○参考人(井尻芳郎君) 日本道路公団副総裁井尻でございます。

私は、本案に對しまして心から賛意を表します。その理由をいたしましては、先ほど来、本案に賛成をなされた方々から、るるお話がありました。それは重複いたしますので、簡単に説明をさせていただきますと思つて、最近の東京都内におきます自動車交通の量は、非常にふえておりまして、まことに著しいものがあります。

従つて交通の混雑に起因いたしますところの、人的、物的損失は、まことにばかり知れないものがあります。

これをこのまま放置しておきますならば、首都の交通は間もなく麻痺状態に陥りまして、憂慮すべき状態を惹起することが予測されるのであります。

このような現状を打開いたしますためには、首都におきます道路、街路及び駐車場の整備を促進する必要があることはもちろんであります。が、自動車専用道路を建設することが、最も有効、かつ適切な措置であると信ずるものであります。

なお道路公団におきましては、公団創立早々、このことを考えまして、昭和三十一年十一月、東京調査事務所を設置いたしまして、鋭意調査を進め、昭和三十三年度から、これを事業化することとしたしまして、目下一億三千万円の予算をもつて、銀座、大崎、千住の一部、汐留地区の工事を施行中

でございます。

ですけれども、新道路整備五カ年計画の決定によりまして、当公団は、昭和三十七年度末までに名神高速道路を完成し、引き続き東京、名古屋間の高速道路の建設に着手するような状態にもあります。また、同時に、三百億円以上の一般道路を建設しなければならぬということにもなつておるのであります。

しかも、首都高速道路の建設は、密集する市街地を切り開いて建設しなければならぬために、道路、水路等の管理者である東京都の協力が絶対に必要でございます。また、この建設には莫大な資金を要しますので、その資金源を、政府ばかりでなく、東京都から

も求める必要があるわけであります。こういった観点からいたしまして、当公団の事業を切り離して、首都高速道路に専念する事業体を新しく設けて、首都の道路――自動車専用道路の整備を促進するということが一つの方法であり、また、最も有意義なものであると考へまして、本法案に賛意を表しまして、なお、あと、新道路公団が一日も早く設立せられまして、早くい道路を作つていただくことを心から願つております。

以上でございます。

○委員長(早川慎一君) 以上によりまして、参考人の方々の公述は終了いたしました。が、委員の方々は、参考人に對する御質問がございましたら、順次御発言をお願いいたします。

○岩沢忠義君 滑川さんに、ちよつとお伺ひしますが、滑川さん、この高速道路に對して、埋め立てによつて漁場が荒されたという趣旨から御反対になつたと、こういう論旨でございます。そこで、私聞きたいことは、現在、この地形ですと、埋め立てして陸地になつておるその海岸線に沿つていくようなことが起つた場合、そういうものについては、あなたの方は、全然関知しないと、こういうことなんですか。

○参考人(滑川菊三君) そうです。漁民としては、やはりいわゆる過去の埋め立ての腐泥の被害が、われわれが考へてゐる以上に実害があつた、こういった点から、まあいづれ、この一号线を建設するには、京浜二区、三区の埋め立てによつて道路を建設するのじゃないですか。あそこは、平和島か

ら旧香川地区の海岸線を、京浜第二区、第三区の埋め立てに関連性がありますので、そのために、私たち漁民としては、反対するので、この理由をいたしましては、まあ先ほど申し上げた通り、埋め立てによる腐泥の被害というものは、第三者から見ますと、おそらく被害はないじゃないか、かように考えますが、われわれ過去のことを考えますときに、腐泥の中には、有機物が相当含まれているので、その有機物によつて、貝あるいはノリに実害を与える、これは都の水産試験場、まあ専門家からの調査の結果なんです、腐泥の中には、亜硫酸ガスという、ノリ、あるいは貝類に、非常に影響を及ぼすガス体が含まれている、まあこういつた点から、われわれノリ業者といましては、これには、非常に何といひますか、腐泥が漁場に注いだ場合、一日でノリの成育をとどめ、まあこういつた傾向があるのです。

○岩沢忠泰君 今の御説は、これは僕だけの感じ、過去における品川から鶴見までの埋め立てというものは、膨大なものをやっていることは御存じの通りですね。

そのために、昔からあつた豊富な内湾漁業が、相当被害を受けたということは私承知しているのですが、そういう体験から、この路線の持つていきよりによつて、多分皆さん方は——漁民、漁業協同組合の方は、海の中に突堤でも作つたように、さなぎだに少くなつたこの内湾漁業地域を、また埋め立てる、こういう御心配があるんじゃないかと思うのですが、それで、どういふような公団ができて、一号線の

ルートを決めるか私知りませんけれども、できるだけこういうような漁区を避けて、そして交通緩和に役立つ道路を作るということについては、割合、皆さん方も御理解があるんじゃないかと思うのですが、その辺は、どうなんですか。やはり程度問題だろうと思うのですが……。

○参考人(滑川第三君) 過去の埋め立てによつての腐泥の被害ですね、まあ、こういつた漁民は、懸念があるわけですね。そのために、今回の首都建設法による——道路に対しての建設法ですね。まあこれは、われわれ漁民の考えから申し上げますと、あれを高架線ですら申し上げますと、あれを高架線ですか、まあ現在の勝島から森ヶ崎へ抜ける線ですね、あれを高架線にしていただかぬならば、漁民としては反対はしません。

○委員長(早川慎一君) 他に御質疑はございませんか。

それでは、本日は、長時間にわたりまして、御意見を述べいただきました。特に、本委員会の開会がすこぶるおくれまして、大へん皆さんに御迷惑をおかけしたことをつしんでおわびいたします。委員会を代表しまして、公述に対するお礼を申し上げますとともに、おわびを申し上げる次第であります。

それでは、大へん御苦勞様でございました。

これにて、本委員会は散会をいたします。

午後一時十四分散会

三月三十一日予備審査のため、本委員会に左の案件を付託された。

一、東北開発促進法の一部を改正する法律案(衆)

東北開発促進法の一部を改正する法律案

東北開発促進法の一部を改正する法律案

東北開発促進法(昭和三十三年法律第百十号)の一部を次のように改正する。

第十二条第二項を削り、同条第三項中「地方財政再建促進特別措置法第十七条及びこれに基く政令、第二十條並びに第二十一條第一項及び第二項並びに前二項」を「前項」に、「同法」を「地方財政再建促進特別措置法」に改め、同項を同条第二項とし、同条の次に次の二条を加える。

(国の負担割合の特例)

第十三条 県に係る開発促進計画に基く事業で地方財政再建促進特別措置法第十七条及びこれに基く政令に規定する事業に該当するものに要する経費に係る国の負担割合は、政令で定めるところにより、通常の国の負担割合の百分の百二十とする。ただし、当該県の負担割合が百分の十未満となる場合においては、当該県の負担割合が百分の十となるように国の負担割合を定めるものとする。

(国有林野の売却等)

第十四条 国は、開発促進計画による農業生産力の向上又は畜産の振興のため必要があると認める場合においては、東北地方における国有林野につき、国土の保安上及び国有林野の経営上必要なものを除くほか、これを売却し、貸し付け、又は使用させるように努めなければならない。

2 関係県の知事は、前項の措置に ついて必要があるときは、農林大臣に対し、意見を申し出ることが出来る。

附 則

この法律は、公布の日から施行し、第十二条及び第十三条の改正規定は、昭和三十四年度分の予算に係る国の負担金又は補助金から適用し、昭和三十三年年度分の予算に係る国の負担金又は補助金の経費の金額で翌年度に繰り越したもののについては、なお従前の例による。

四月一日日本委員会に左の案件を付託された。

一、茨城県久慈川改修工事促進に関する請願(第一六一六号)

一、建設業法施行令第一条改正に関する請願(第一六三五号)

第一六一六号 昭和三十四年三月二十日受理

茨城県久慈川改修工事促進に関する請願

請願者 茨城県常陸太田市西一丁目茨城県久慈川改修期成同盟会内 武藤常

紹介議員 郡 祐一君

茨城県久慈、那珂両郡界を貫流する久慈川改修については、昭和十三年着工以来、途中戦争があつた割合には大体において工事の進捗よくをみているのであるが、経費の割当が少いため小部の工事に着手するほかに、それが一朝豪雨に際すればたちまち破壊されてむしろ工事着手以前よりはな

しい被害を受ける例もしばしばあり、沿岸住民一同しゆりびを開くことができない実情にあるから、年間三億円以上の経費を注入して今後五箇年間にわたり全工事を完了するより取り計らわれないとの請願。

第一六三五号 昭和三十四年三月二十三日受理

建設業法施行令第一条改正に関する請願

請願者 岡山市山科町六一岡山県建設労働組合内 森安光雄

紹介議員 秋山 長造君 江田 三郎君

建設業法施行令第一条に「建設業法第三条第一号の政令で定める軽微な工事は工事一件の請負代金の額が五十万円に満たない工事とする」とあるため、最近、建設業者というには余りにも零細な施工者や、いわゆるとり廻し、一人親方といわれる職人層にまで「五十万円以上の請負をやつては」とか「建築士の資格をもつては」となどの理由で、業法登録を拒否している事例が多いが、これは建築職人の生活実態や施工実態を無視した職人いじめの措置であり、登録指導としてははなはだ不適切なところから、同法施行令第一条中の五十万円とあるを百万円に改正せられたいとの請願。

昭和三十四年四月九日印刷

昭和三十四年四月十一日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局