

第四十回 参議院建設委員会會議録第十五号

昭和三十七年三月十五日(木曜日) 午前十時五十九分開会

出席者は左の通り。

委員長 大河原 次君
理事 田中 清一君
徳永 正利君
村上 春藏君
武内 五郎君
岩沢 忠恭君
小沢久太郎君
後藤 義隆君
三木與吉郎君
内村 清次君
木下 友敬君
田中 一君
田上 松衛君
小平 芳平君
村上 義一君

委員

國務大臣 建設大臣 中村 梅吉君
建設省都市局長 前田 光嘉君
建設省都市局長 前田 光嘉君
事務局長 前田 光嘉君
常任委員会 武井 篤君
専門委員会 武井 篤君

本日の會議に付した案件
○道路整備特別措置法の一部を改正する法律案(内閣送付、予備審査)
○阪神高速道路公団法案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(大河原 次君) たいまから建設委員会を開会いたします。初めに、道路整備特別措置法の一部を改正する法律案を議題といたします。

まず提案理由の説明を願います。中村建設大臣。

○國務大臣(中村梅吉君) たいま議題と相なりました道路整備特別措置法の一部を改正する法律案につきまして、提案の理由及びその要旨を御説明申し上げます。

御承知のとおり、有料道路の建設管理を総合的かつ効率的に行なうことを目的として、日本道路公団及び首都高速道路公団が設立されておりまして、また同様の目的で阪神高速道路公団を設立いたしますために、別途阪神高速道路公団法案を提案いたしておりますのでありますが、道路整備特別措置法につきまして、従来の有料道路の建設管理の実際にかんがみ、これをより効率的かつ円滑ならしめるため、三公団の道路管理者の権限の代行、不法に料金を免れた者から割増金を徴収する権限等に関する事項、所要の改正を加えることといたしました次第であります。

まず第一に、高速自動車国道に關し、日本道路公団に、建設大臣の指定した特別沿道区域及び沿道区域内の制限に關し、必要な措置を命ずることが出来る権限等を代行させることといたしました。

第二に、高速自動車国道以外の有料道路に關し、三公団に、道路管理者の指定した沿道区域内の制限に關し、必要な措置を命ずることが出来る権限等を代行させることといたしました。

し、必要な措置をすることを命ずることが出来る権限を代行させることといたしました。

第三に、高速自動車国道以外の有料道路に關し、三公団に、占有許可権限等を代行させることといたし、その権限を三公団が代行するとき、道路管理者の意見を聞き、または同意を得ることといたしました。これに伴い占有料の徴収も三公団が行ない、その収入は三公団に帰属することといたしました。

第四に、三公団は、不法に料金の徴収を免れた者から所定の料金のほか、その二倍に相当する額の割増金を徴収することができるといたしました。

第五に、建設大臣は、三公団の管理する道路に關する道路の交通量、道路の構造その他道路に關し、必要な調査を三公団またはその命じた職員に行なわせることといたしました。

以上がこの法律案の提案理由及びその要旨でございますが、何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決下さいませうようお願い申し上げます。

○委員長(大河原 次君) 本案の審査は本日はこの程度にとどめたいと存じます。

○委員長(大河原 次君) 次に阪神高速道路公団法案を議題といたします。要求資料が提出されておりますので、まずこれらについて説明を願います。

○政府委員(前田光嘉君) 先般の委員会におきまして御要望のございました資料につきまして御説明申し上げます。

まず初めになぜこういう道路を作る必要があるか、それについて過去の十年の交通に關する調査資料を出せ、こういう御要望がございましたので、お手元に1といたしまして「阪神地区の自動車交通に關する資料」というのを差し上げてございますが、これは先般参考資料として提出いたしました分にもほとんど大部分入っておりますが、さらに御要望に従いまして、現在収集し得る十年間のでき得る限りの資料を掲げたいのであります。まず自動車の登録台数の大阪府及び兵庫県における十年間の実績を資料といたしまして、一ページ及び二ページに掲げてございまして、その次に大阪及び神戸におきます主要な路線につきましてのわれわれが持つております交通量の調査を、資料にいたしまして出してございまして、これは毎年又は調査をしておりませんので、現在ある資料はそこにございまして、二十八年の九月、三十年の九月、三十三年八月、三十五年、この資料しかございませんので、これによりましてごらん願ひまして、おもな路線における交通量の状況をごらん願ひれば幸いと存じます。同様の資料が神戸市につきましても作ってございまして、それから同じく交通量の調査の資料をいたしまして、交差点の交通量に關する調査の資料を出してございまして、この分は先般説明いたしました。

その次の交通停滞の資料も先般出してございまして、こういうふうな状況の資料によりまして、阪神地区における自動車交通の激増の状況及びそれに対する対策の必要性ということのために、この資料を掲げたわけでございまして、

その次に御要望がございましたのは、現在この阪神地区において都市計画事業等でどういふふうな仕事をしておるかという点でございますので、その關係の資料を「現在行っている阪神地区道路交通緩和対策關係事業」としてまとめたわけでございまして、現在大阪府におきましてはその表の第一ページにございまして、国が直轄でございまして、その道路事業と、それから国が補助をいたしまして都市計画事業としてやっております事業、及び大阪市の単独事業等がございまして、直轄事業につきましては御案内のとおり第二阪神国道を目下やっておりますし、その他二十五号線をやっております。それから都市計画事業につきましては、築港深江線は二十号線につきましまして、全体計画百九十億でございますが、それを街路築造、橋梁整備、立体交差、舗装その他につきましまして計画を持っておりますのでございまして、単独事業につきましても二ページにございまして、計画を立てまして仕事をいたしております。そのほか道路築造に關連いたしまして、事業といたしまして、都市改造事業、

これは大阪地区における戦災復興事業であり、これとあるいは港湾地帯の整備事業、あるいは東海道新幹線の大阪駅付近の土地整理事業をやりまして、これによって街路を生み出してあります。

それから都市計画事業でない一般の道路事業といたしまして、その二ペーシのCというところに道路橋梁整備事業というのがあります。これはやはり大阪地区におきまして、都市計画事業ではございませんけれども、国の補助によりまして大阪府が仕事をしておる道路事業でございます。その資料を三ページにわたって、橋梁それから舗装等につきましてまとめたわけでございます。

同じように神戸市につきましても国の直轄事業それから都市計画事業、道路事業というものを一覽表にいたしまして、現在実施をしておる事業の全体の計画を資料として掲げたのでございます。

その次に御要望のございましたのは、公団の計画、一応きまされた五十八キロの計画が何回も変わってきたのじゃないか、その当初からの経過を示せ、こういう御要望がございました。それを図面で作ってみました。この大きな図面をもらいますと、ここに表示いたしましたように、当初関係者が阪神地区における高速道路を考えた一番当初の原案が黄色い部分でございます。原案と申しますか、一番初め関係者が考えた案、これをさらに研究する意味におきまして、先ほど申しましたように、近畿地建を中心にして大阪、神戸市及び兵庫県の関係者が集まりまして協議会

を作りまして、この協議会がまとめた案がこの青いブルーの点線でございます。これをさらにわれわれが阪神公団を立案するに際しまして、目下検討をいたしまして一応の結論を得ましたのが赤い線でございます。赤い線のうち実線のところは、先般御説明いたしましたように、当初の案といたしまして五十八キロ分の案でございます。点線のところは将来計画としてできれば引き続き実現をいたしたいと思っておりますけれども、まだ具体的な箇所につきまして確実な成案を得ておりませんので、目下検討中のところでございます。こういうふうな案を直しまして、今ところ三回は案を直しまして、それに従いまして目下検討いたしております。

さらにその詳細につきましては、現在も大阪及び神戸におきましてこの都市計画審議会の技術小委員会におきまして、詳細についての検討をしておるわけでございます。あるいは若干の変更があるかと思いますが、大体この赤い線に従っていくのが妥当かと思っております。

その次に御要望がございましたのは、これらの事業を実施するに於いての資金計画はどうかという資料の御要求でございますが、これにつきましては、この小さい半枚の紙で「阪神高速道路公団資金計画表」というものを作って参りました。これはごらんになりますように昭和三十三年の計画と、それから道路五カ年計画におきましてこの昭和三十三年から四十年までの計画と、それからそれ以後一応五十八キロ全体の事業が完成する四十五年までを一覽にしてありますが、それまでの期間の計画と全体を通じての計画と

に分けております。まず昭和三十三年におきましては出資金といたしまして二億円、これは別途予算におきまして要求いたしております。それから地元の公共団体が出資を二億円する予定でございます。そのほか地元の公共団体から交付金といたしまして一億円、それから借入金十億円、こういう収入で十五億円の資金計画を立てております。

それから、支出といたしましては、高速道路建設費十億円、それから調査費その他が四千万円、その他道路計画以外の費用といたしまして、管理費あるいは利息というもので四億六千万円、合計十五億円の資金計画でございます。

それから、五カ年計画におきましては、収入の部は出資金を合計二十億円、交付金を二十億円、借入金も百六十八億円、その他収入が十五億円、合計二百二十三億円を予定いたしております。その支出のほうは高速道路建設費が百八十八億円、そのほか調査費その他が十二億円でございますので、五カ年計画では二百億円というふうに数字をあげております。計画外といたしまして利息その他の支出が二十三億円でございますので、實際上五カ年計画におきましては、資金として二百二十三億円の支出がある予定でございます。

さらに全体計画をやりまして、そこにはそこにはありますように、昭和四十一年から四十五年までの間におきまして九百十二億円の収入と、それからこれに伴いまして九百十二億円の支出というふうな考えておりますので、昭和三十三年から昭和四十五年までの総計をいたしますと、収入が全部で千三百三十五

億円、支出が千三百三十五億円と、一応こういう計画で目下のところ考えております。

その次に御要望ございましたので、ございますが、この法律に関連する政令その他を全部原案を持って、こういうふうなお話がございましたので、一応目下考えておりますところの諸政令案を持って参りました。

まず一つは、阪神高速道路公団法の施行令案でございます。法律によりまして施行令にゆだねられている事項は、まず第一がこの二十九条第二項第一号に規定する施設でございますが、これは高速道路の下に設ける施設でございます。その施設は、住宅、自動車駐車場その他これらの施設、事務所、店舗及び倉庫に類する施設というふうな考えております。

それからその事務所等を建設することができる基準でございますが、ここに書いてございますように、阪神高速道路公団（以下「公団」という）が、自ら又は委託に基づき事務所等を建設することができる場合は、自動車専用道路等の用に供する土地にある建築物の占有者（以下「関係者」という）に事務所等を提供する必要がある場合又は自動車専用道路の建設及び管理等の業務に関連し必要な場合であつて、当該事務所等の建設が当該自動車専用道路の存する地域の環境、土地の利用状況等に照らして適正かつ合理的であるときに限るものとする。

それから事務所等の賃借人の決定及び賃貸料。第三 公団は、関係者及び公共の利益となる事業を営む者で事務所等の賃借りの申込みをしたものの中から、公正な基準及び方法で選考して、当該事務所等の賃借人を決定しなければならないものとする。

2 事務所等の賃貸料は、当該事務所等の建設費の償却額に修繕費、管理事務費等を加えた額を下らないものとし、近傍類似の事務所等の賃貸料を勘案して、公団が定めるものとする。

3 前項の償却額を算出する場合における償却方法及び同項の修繕費、管理事務費等の算出方法は、建設大臣の承認を得て、公団が定めるものとする。

というふうな基準を政令できめようと思っております。それから基本計画の決定する事項でございますが、これも首都公団の例にならっております。基本計画の事項は、一 路線名並びに建設及び管理の区間、二 車線数、三 設計速度、四 連結位置及び連結予定施設、五 新設に関する工事に要する費用の概算額、六 その他必要な基本的事項というふうなあげております。

それから第五の、他の道路の新設または改築に要する費用の負担。これはいわゆる関連街路に対する公団の分担金でございますが、これは目下算定しておりますが、まだきまっております。きまり次第きまようと思っております。それから他の法令の準用と、それから関係法令の改正。これらにつきましては、大体首都公団と同様でございます。

その次に、阪神高速道路公団法第四
条第一項の地方公共団体を定める政令
案要綱(案)。これは出資をする団体で
ございますが、当初はここに書いてご
ざいますように、大阪府、兵庫県、大
阪市及び神戸市というふうにしたいた
と考えております。

その次に御要望ございました資料の
うちで、この阪神公団を立案するにつ
いて関連の資料というお話でございま
したので、ここには4、という数字の
番号の入りしました「高速道路を作るた
めの検討資料」というのを持って参り
ました。これには阪神地区の交通状況
その他を見る資料といたしまして、ま
ず第一が「人口増加の推移」、これも
実は先般の参考資料として御説明申し
上げましたが、まとめてみました。阪
神地区における人口の増加の最近の趨
勢及び今後の見通しでございます。

その次に「昼間人口とトリップ」
と書いてございますが、これは阪神地
区における昼間人口のトリップと申し
ますのは、この交通の始まるまの地点
でございます。それがこの表でござら
ん願いますように、昼間人口の多いと
ころがやはり交通の始まる起点と申し
ますか、交通の出発点が多いということ
で、その昼間人口の多い大阪の都心部
においては交通量が多い。だから大阪
の都心部において必要な道路の交通対
策、特に高速道路が必要であるという
結論を出すための基礎的資料でござ
います。

その次に各路線別の交通量の推定を
いたしました。この数字につきまして
は、これも先般資料として御説明申し
上げたわけでございます。その次の高
速道路利用台数の予想も、先般別の参

考資料におきまして御説明申し上げま
した。

以上で御要望のありましたうちの資
料につきまして御説明申し上げました
が、その他御質問がありました点につ
きまして若干お答え申し上げますと思
いますが、一つは、阪神高速道路公団
という名称を現在使っているものがあ
るかどうかという御質問でございます
が、現在の調査ではまだありません。
しかし、あるいはわれわれの調査が漏
れておりました、そういう名称が使わ
れておることも考えられますので、一
応首都高速道路公団の例によりまし
て、そういう名称を使用することを禁
止し、六カ月間は猶予を与えるという
法律をとったわけでございます。以上
先般の御要望の資料等について御説明
をいたしました。

○委員(大原一孝) それではこ
れより前回は引き続き質疑を行ないま
す。御質問のおありの方は順次御発言
を願います。

○内村清次君 先般私たちは委員会の
要望に従いまして阪神地区の今回出し
ております高速道路公団の建設予定
地、または自動車の輻湊状態につきま
して視察してきたわけでございます。
特に重点を置きましたのは、利害関係
者の意見を聞くということでございます
した。そこで、大阪におきましても神
戸におきましても、関係者の意見を十
分聴取したわけでございますが、その
意見の中から総合いたしました、その
重点とされました点につきまして、私
が感じましたことを代行しつつ御質問
申し上げたいと思っております。

第一点といたしまして、これは各意

見を公述せられました方々が異口同音
に申されました御意見の中に、大阪及
び神戸市を中心としたところの神阪地
区の交通難を打開するためには、どう
してもこれは総合的な交通対策とい
うものが必要である。そこで、本法案に
よるところの阪神高速道路の建設はも
とよりであるけれども、それと並行し
て一般街路を整備してもらいたい、あ
るいはそのほかに駐車場並びに地下鉄
網、高速鉄道網を整備して、そうして
強力に推進する必要がある、こういう
御意見が富永博士その他からも強く要
望せられておったわけでございます。
が、私たちはこの御意見に對しまし
て、今回の公団建設計画とあわせて、
最も将来の交通難打開のためには必要
ではないか、かように考えましたから
して、この点につきましては建設大臣
のほうでどういふうな今後の対策を
持っておられるのか、この点を十分
とつ御意見をお聞きしたい、かように
存じて、まず御質問申し上げる次第
でございます。

○国務大臣(中村梅吉君) 一般街路の
整備、駐車場、さらにまた人口が大阪
も阪神地区も非常に集中しておる状態
でありますから、地下鉄網等の整備を
強力に推進するということをはきわめて
必要であるとしても痛感いたしてお
るわけでございます。そこで一般街路
につきましましては、都市計画路線の計画
がございまして、約三百六十数キロの
計画がありまして、すでに五〇%近く
が完成をいたしておりますが、残りの
分につきましても強力予算の許す限り
において推進をいたしまして、早くこ
の街路事業の整備をいたしたいと思っ
ておるわけでございます。かたがた

車場につきましても、今回の駐車場法
改正とらみ合わせまして、われわれ
としましては極力整備をいたしたいと
思っております。地下鉄につ
きましては、運輸省と目下いろいろな
新しい計画について協議中ございま
す。これも当然のことでございます。
からできるだけ早く、東京のほうも
やっておりますが、阪神地区につきま
しても同じように新しい計画も立てま
して、その実施をはかっている、こ
う思っております。

○内村清次君 これにつきまして大臣
の基本的な御考え方も今述べられたよ
うでございますけれども、当時随分し
ました前田局長も、この切実な御要求
に對しましての御意見は十分聞いてお
られたと思うのですが、この中にはや
はり都市局だけの問題も含まれてお
りますけれども、特に道路局あるいはま
たは大臣が言われた運輸省関係も含ま
れておるわけでございますが、建設省
の部内だけでもその問題を総合して、
この公団設立の法案を提案されるに際
しまして、たとえば道路局と十分な密
接な関係を持って、そうしてその計画
の将来性をお考えになって立案をされ
たかどうか、この点についてひとつ補
足的でもいいですから前田局長から御
説明願いたい。

○政府委員(前田光嘉君) ただいま大
臣から説明いたしましたように、阪神
地区が東京と並びまして全国で最も交
通難の激しいところでございまして、
道路計画全体といたしましては、単に
都市計画事業にとどまらず、道路局関
係の一般の道路整備も含めまして、総
合的な観点から道路計画を立案して、
その実施に努力しているわけござい

ます。現在許されました五カ年計画に
おきましても、特にこの地区には重点
を置かしまして、たとえば大阪市の御堂
筋線あるいは神戸の中央幹線という
ところに重点を置かしまして、一般の街路
を整備し、また鉄道との立体交差ある
いは橋梁、区画整理、市街地改造、こ
ういふうなあらゆる手段をもちまし
て事業を実施する予定でございます。
一応昭和四十年までの五カ年計画にお
きましては、全体を合わせまして七百
三十億円という規模の資金を投入いた
しまして、緊急を要するこの地区の自
動車交通難に措置したいと思ってお
るわけでございます。

○内村清次君 第二点といたしまして
は、大臣、この現在政府が考えておら
れるところの公団の建設計画、総延長
五十八キロ程度の阪神高速道路の建設
計画では規模が非常に小さいとはい
えず、だからしてこうやつた小さい計
画ではとても交通難を本格的に打開す
ることはできないと、こういうふう
に考えるが、計画をさらに拡大する必要
はないかどうかという点の所見があ
つたわけでございますけれども、これ
に對しましては大臣どういふふうにお
考えになりますか。

○国務大臣(中村梅吉君) 先ほど総体
の計画としては、資料説明の際に都市
局長から御説明申し上げたとおりで
ございますが、実際今御指摘のように、
現在の五カ年計画としましては、一つの
ワケができておりますので、大部分
がまたさらに次の五カ年計画に織り込
まざるを得ない現状に今日ございま
すが、われわれとしましては、道路に
ついては御承知のとおり特定財源の制
度もございまして、特定財源の増収

の推移というものにも合わせ、また一般財源の国の財政事情というものも勘案をいたしまして、可能な時期をできるだけ早く迎えまして、こういう計画の増強をはかりたいというふうな考えでおるわけでございます。

もう一つ、こういう阪神高速道路公団を設立することにしていただき、あるいは首都高速道路公団などの事業を進めて参りますのに、問題は公募債のワクというものがあつたわけでございませうが、これらを今の大蔵省の考え方が入りますと、二兆一千億の総ワクの中にいれられてしまふので、かりに公募債の消化能力がありましても、そのワクで押さえられていきますから、非常に進め方が窮屈になつております。まあ私どもの考え方としては、率直に申しますと地元で消化可能な金額であり、またそれが国の財政金融政策全般に何か至大な影響があれば別ですが、影響のない限度におきましては、こういったワクで押さえずに公募債を消化して、資金吸収をして事業の促進をはかるような方向にいたしたい、という実は熱意を持っておるわけでございます。しかしまあ大蔵当局としましては、国全体の財政金融政策との関係もあって、目下のところではこういったわれわれの考えが貫かれないでおるわけでありまして、今後こういう問題も重要な課題としてわれわれは検討をいたし、関係当局とも相談をいたしまして、現在のところは二兆一千億の道路整備五カ年計画というもののワクで制約を受けておりますが、可能な限りわれわれとしましてはいろいろな手段を考えまして促進をはかつていきたい、こう思っているような次第で

ございませう。○田上松衛君 ちよつと関連して。どうも大臣の説明ではまだ納得し兼ねるのです。内村さんからさつきお話がありましたように、私もまたの現地へ行つてきたわけなんです。大体この案というのは昭和三十四年から、この必要性は繰り返しても同じことなんですから、どうしても阪神地区の交通混雑を緩和する、解決する方法を考えなきゃならぬということで、昭和三十四年に阪神高速道路協議会というものを地方で作つた。そうしてそのときにいろいろやつたのは、大阪市内を中心とする交通混雑の解決の足踏みをして、少しでも緩和できるならばということで、いろいろな国家財政等のごも考へつつしほりにしほつて、作り上げた最小の計画案というものが、規模において四百四十キロ、事業費において千九百億円というものに仕上げたわけですが、それを建設省へ持ち込んでみた。ところが建設省はもちろん賛成しなればならないというところで、五カ年計画の中にこれを取り入れるというので取り入れてくれたのはいいが、あくまでその五カ年計画のワク内でこれを押しつけようとしたところに、非常に無理があるんじゃないかと、その点が合理的に思ふんです。だんだん計画もさういふものにはなつてしまつて、五十八キロの規模で九百十二億円でしたか、

そういうものにまたいろいろ縮めさせていったんですが、これほど苦心してやつたけれども、結果的には五十八キロの問題はいいとしても、とにかく五カ年計画の事業費のワクがあるから、あくまで二百億だというので、これをぶつた切つてしまつたわけですね。どうもこれでは非常に皆できないことをやらせておるのだ。将来、今大臣の説明によりまして、今後に生まれるいろいろなものを見つ、だんだん増していこうとする努力をしてみようというお話ですが、それよりもつと、地元があれほど熱意を持つてやつておるのであるから、内村さんからあつていろいろ質疑があると思うが、まだここには非常な不安があるにもかかわらず、大きな問題として一刻も早くこれをやつてもらわなければならぬ、ということには変わりはないわけですね。そういう重要性を考えつつやつておるのに、そんなに二百億しか、そうしてその中で国の投資が二億円とか、地元がこれだとか、というふうなことで、は、やつておる間にどうもかなわんと、これでは困つたものだという事になつて、私は意欲を封殺させはしませんかというのです。そういうことをやつておつては問題が外へそれてしまつて、いろいろの支障が工事の上に出てきはないか。要は地元のほうでもさうであるが、国も全力を上げてこつて、この成果というものが期待できはしないかと思ふのです。

うもこれでは非常に皆できないことをやらせておるのだ。将来、今大臣の説明によりまして、今後に生まれるいろいろなものを見つ、だんだん増していこうとする努力をしてみようというお話ですが、それよりもつと、地元があれほど熱意を持つてやつておるのであるから、内村さんからあつていろいろ質疑があると思うが、まだここには非常な不安があるにもかかわらず、大きな問題として一刻も早くこれをやつてもらわなければならぬ、ということには変わりはないわけですね。そういう重要性を考えつつやつておるのに、そんなに二百億しか、そうしてその中で国の投資が二億円とか、地元がこれだとか、というふうなことで、は、やつておる間にどうもかなわんと、これでは困つたものだという事になつて、私は意欲を封殺させはしませんかというのです。そういうことをやつておつては問題が外へそれてしまつて、いろいろの支障が工事の上に出てきはないか。要は地元のほうでもさうであるが、国も全力を上げてこつて、この成果というものが期待できはしないかと思ふのです。

結論的に申し上げますと、二百億という全体のワクを何とかもつとふやして、早く事業を停滞することなく、どんどん進めるような方法の御決意がございませうか。これは地元の方の御決意がございませうか。これは私も真剣に取り上げておるのです。私も決して個人だけの考えではなくして、内村委員もそういう角度で言つておるわけですか、もんべんこの点について事業費のワクの問題について御決意をお聞き

しておきたいと思ひます。○国務大臣(中村梅吉君) 全く感じといたしましては同感でございます。私どももほんとうに同じように考えるわけでございますが、ただ問題はこの二兆一千億のワクが少な過ぎるというところに結果はなるわけでございませうが、二兆一千億の五カ年計画というものを立てまして、これを全国的にどこも道路はあつておりますし、肝心な一級国道、二級国道も非常にあつておりますので、これらを全国的に勘案をいたしまして、苦心の決果配分をいたしましたのがこういう数字になつておるわけでございます。そこで、この数字をいかにして増強するかということが問題点なわけでありまして、これを増強するには今申し上げたように国費の投入につきましては、先ほども申し上げたように特定財源の伸びと、それから一般の国の財政状態というものと見合つて、これは事情が許せばわれわれ五カ年計画を便々と待つことなしに増強をはかるべきである、こう思つておりますことは御同様でございます。

さらにかかりに国の投入資金は限度があるにいたしまして、そのほかにもつと何か工夫がないかということも考えますと、どうしても地元はそれぞれ道路の必要性というものを、みんな産業界にせよ市民にせよ痛感しておるわけでございませうから、これらの御協力をいただいで公募債の消化ができれば、本来はその公募債のワクをふやして資金の増強をはかるということが一面考えられるわけでございませう。これにつきましても御承知のとおり五カ年計画としましては、われわれはさうい

うものは別ワクにしてもらいたいたいという実は念願を持つておるのであります。が、財政金融を担当しておられる大蔵省としては、国全体の財政金融の面から、たとえ公募債で民間資金を吸収するにしても、それはやはりさういふ方面でも影響するということで、やはり二兆一千億円のワク内に押さえておるわけですから、そういうことから起つてくる窮屈がありますわけです、この壁を何とかわれわれは今後努力をいたしましてひとつ打開をして、別ワクで、地元の熱意があり協力があるならば、もつと促進ができるんだぞという方向に持ち込めるものなら、何とか持つておるようなわけでございませう。まあそれらの方法が立ちましたら、私もここに五カ年計画としては二百億の一応のワクはできておりましたが、この増強の道が立つ限りにおいて増強の方法をはかつていきたい。こう思つておりますわけ、現在のところとしましては、一応五カ年計画でさういふことになつておるものから、どうも御期待に沿うようなお答えを申しかねるので恐縮なおりますが、まあとにかく方向としてはわれわれ全力を尽くして、ここに一応さういふ目安で、きめはしましてもこれを促進する道は御同様請じて参りたい、こう思つておるような次第でございます。

○田上松衛君 お話一応わからぬこととはないのです。ただ不思議に思うことは、これはしろうと式に申し上げますと、大体この種のものには公共事業でやるべきものだ、こういうふうな考えです。国民の感じとしては何のために税金を納めておるのかという

ことなんでしょうね。公共事業でやるべきことなんでしょう。いろいろな国の財政状態からしてそういうふうにもいかぬので、やむなくここに有料道路というようにしたわけなんですよ。しかもこれは国が押しつけるのではなくて、さっき申し上げたように地元がもつ交通の緩和とか事故の防止だとか、そういうものを乗り越えるためにやることならば、これは地元が大部分を負担していても、経済面においてそれは取り返しができるのだという気持ちも、言わずしてこれはわかっているわけなんです。ところがこういうなまじつかなことにされてしまうと、五カ年計画にかけてみたら、これはほんの一部しか得られない。これをほんとうに目的を達成しようとするれば、あとの、後期五カ年にかからざるを得ない。こんなことになったら、将来どうなるのか、こんなことをいろいろ勘案していけば、国のお世話、といつては言い過ぎになるかもしれないけれども、地元がやろうじやないかというのに、なぜそれを、いや五カ年計画がこうだ、大蔵省がこう言うのだ。それは全然わからないわけではないのだから、それを飛び越えた大きな緊急要望があるのですから、結論的に、大臣は、いろいろそういう問題も、別ワクの中で公募債の問題も考えながらひとつ努力してみようということにはなるのですけれども、一そうその気持は私は再認識されて、あらゆる方法でもってこの問題を早く解決してあげるといふことへ進むべきだと思つておられる。もう今のところでは私も行ってびっくりしたのですが、いつも東京の道路ばかりしか目についていなかった

ので、これは東京は困つたものだと思つていたところが、さつき資料を出されたものではつきりしてきているように、東京よりもっとひどくなつていくという混雑状態です。これが経済的にいろいろな、うっちゃらかしておくと麻痺状態を来たしてしまふ、目の前に迫つてくる事情でありますから、これについては、人間がやることですから、そこにまた政治というものを考えてみるならば、何も知恵がしぼり出せぬということはあるまいと思つてから、この点については十分ひとつ決意を持って対処していただきたいという希望を申し上げておきます。

○内村清治君 この点は、私も次の質問として、今田上先生の言われましたような質問をしたかったわけなんです。五カ年計画でわずか二百億では足らぬじやないか、こういうような声が、それはまあ学者の声もそうございまして、たけれども、特に民主団体の中でもそういう気分が横溢しているのです。私はあそこを見学いたしました者として、関係建設委員会の従来の道路計画その他を聞いたしております者として、どうしても政府が、東京もそうでございまして、基本計画というものがどうも後手々々な対策ではないか、というふうな感じがするわけなんです。それでこういった交通難の問題に對しまして一番被害を受けるのは市民生活、経済の問題です。こういったこと、経済その他を通じて、やはり市民、都民が迷惑をされているわけなんです。せつかくこういつた計画を立てたことになるならば、なぜ思い切つて、新計画あたりはひとつもう少し拡充した計画をお出しにならないのかと

いうことを、田上委員とともにやはり痛感してきたわけでございまして、私もその点は十分ひとつ大臣のほうの今後の努力に当面待たざるを得ないわけでもございまして、ぜひひとつその点は努力していただきたい。それにつきまして、どうも今回の公団の設立に對しまして、大蔵省その他の方面から、どういふ事情か知らぬけれども、公団設立に對しては反対の態度を示されておつたのだ、この点を大臣からひとつ聞いておきたいと思つておられるけれども、また私たちが、一面その反対を大蔵省がやつた、その理由の中に一つの筋としては、高連自動車国道の建設管理は、それから有料道路事業の一般を行なうには、日本道路公団というものがあつた方がいいか、その公団に現在の阪神高速道路の建設をまかせたならばどうであるかというふうな声もあつたと、こう聞いておられるわけけれども、これはまた現地のほうの関係者におきまして、もうひとつ希望、あるいはまたは希望と同時にやはり大蔵省の反対の理由を一応背に受けて、むしろ今から設立をして、そうしてその一番混雑をしておるころの自動車の交通の状態を、今から計画を立て、それから今から建設予定地あたりの利害者との関係の交渉を始めるといふようなことをするよりも、むしろその道路公団に思い切つてまかせて、そうしてやつたほうがいいんじゃないかというやうな議論も残つておるわけなんです。

部やらないのか、こういう議論も残つておるわけなんです。その間の事情につきましては、大臣はよく御存じのはずと思つてますから、これはもうはつきりこの委員会を通じてひとつ国民に、ものを申すというふうな形で説明をしていただきたいと思つておられます。

○国務大臣(中村梅吉君) 御承知のとおり、日本道路公団は全国的な有料道路事業を担うたしておるのが使命でございますので、なかなか東京を初め阪神地区のような地域に集中投資をするということ、全国的にどの地方とも要望が多いものですから、集中投資が非常に困難であるわけでありまして、そこでこういう特殊な地域公団を作りまして、政府の出資をいたします場合には、それと同額の地方の出資も求めまして地方資金も吸収して、そしてその地域の交通難打開に努めてもらうということが促進の方法として適當である、こういうふうに考えております。その一つの基本でございまして、さらにつけ加えますならば、先ほど申し上げましたように、できることならば、緊急性を目に見、身に体験し、痛感しておる地域の方に債券等も消化をしておつて資金を集めていただく、これは今は総ワクの中に押さえておられておられますが、私どもの理想の考え方としては、できることならば、こういった地方資金の吸収をして、その吸収額は総体のワクの中に入れて、別の扱いになんとか近き将来に進めていきたい、そうすることができらば地方公団というものは非常に存在価値がありまして、効能も發揮できると思つておられますので、やはり地域の緊急性をはらんでおりますところ、別途公団を作ることが促進の方法としては適當なんじゃないか、かような考え方で本公団の設立を企画いたしました。ような次第でございまして、かたがた地元としまして、非常な熱意を傾けて御要望が強い点等も勘案をいたしまして、この計画を立てまして御審議を願うことになつたようなわけでございます。

○内村清治君 大臣のお考え方は、さういつた三十四年からかういつた計画ができておるし、地方の要望も強いし、交通難も現実の問題として市民も困つておるのだという見地から努力なさつたことはよくわかりまして、これは所管の大臣として、私が先ほど聞いておつたのは、大蔵省がやはり公団の設立に對して相当新聞面でも反対をしておつた。しかし、その間に大臣も交通関係の懇談会を現地の大阪でもお聞きになつたという経緯の際にも、地元

の強い要望があつたし、しかし、大蔵省のほうでは依然としてやはり難航の様相が新聞面にも出ておつたんですからして、その間大蔵省としてはどういふ点、どういふ点に對して、これは公団の設立というものを差し控えたいといふような考え方を持っておつたのか、これはひとつここで率直に言つて下さいますけれども、これはまた将来の問題にもなりまして、私たちが考へておりました。

○委員長退席、理事村上春蔵君(着席) 国務大臣(中村梅吉君) この点については一般論として、大蔵省としては

○委員長退席、理事村上春蔵君(着席) 国務大臣(中村梅吉君) この点については一般論として、大蔵省としては

○委員長退席、理事村上春蔵君(着席) 国務大臣(中村梅吉君) この点については一般論として、大蔵省としては

度からちよつと私の思つておりますことを率直に申し上げてみたいと思ひますが、事業の主体としてはやはり適正規模という問題があるのじやないかと思つております。かねてこの首都高速道路公団ができませんときには、道路公団発足間もなくのことでありまして、日本道路公団のほうではそういう地域公団は困る、といつて相当反対があつた事実があるわけです。まあそういう前例にかんがみまして、私も地元の要望もあり、また先ほど申し上げたような角度から、阪神高速道路公団の設立をしたらどうかといふことで、その準備に着手をいたしましてあたつて、日本道路公団に對しては、一応協議をいたしました。日本道路公団で手つたり早くやつてくれるといふことならまたその方向の考え方もあるが、君らの感覚はどうかといふことを確かめてみましたところが、今度は首都高速道路公団を作るときとは全然違ひまして、それはまことに賛成である、実は全国非常におかれわれのほうは要望が多くて消化し切れなくて苦勞しておる段階だから、阪神に高速道路公団を別途作つて、そうして促進をさせていただくといふことは賛成であります、こういうことで、私は実は幾らか抵抗して反對の意見でも出るかと思ひまして反対したら、私どもの想像とは全然逆な御返事が出まして、そこでまあ私もやはり察するに、ものには適正規模といふものがあるんじゃないかといふような角度から、阪神高速道路公団を地元の要望の線に沿ひ、また先ほど申し上げたような必要性から踏み切るべきである、実は決心をしまして進めて参りましたような次第で、率直に申し上げますと、そういうこともあるんじゃないか、かように私ども実は考へておるわけでございます。

○内村清次君 この点につきましても、私たちがまだ十分納得できない節もありまして、将来の問題をいたしまして、大臣にこれは保留しておきたいという点をはつきりさせておきたいと思ひます。ただ、先ほど言ひましたように、今回の計画自体が非常に小さ過ぎるはしないか、資金関係においてもそういう感じがするといふことと同時に、この建設をいたします道路の幅員の問題から、少し小さ過ぎるはしないかという感じがするわけです。といふのは一体ここに四車線で建設しようといふのが、四車線でやりましたらば、現実の状態から三年後、五年後を見てみましても、直ちに飽和状態になりはしないかといふ心配があるのですが、この点の技術的な建設計画といふものはどう判断されておられるのか、御質問申し上げます。

それから西宮芦屋、尼崎の市長の間から特に声を大にしていわれました問題といたしましては、御承知のごとく西宮には名神国道、高速道路が入つて参ります。それから現在の二号国道と、さらにまた阪神道路がまた入つてくる。こゝろやつてきますと、第二期計画としての神戸の公団高速道路との連絡状態あたりは一体どういふふうな計画がなされておるのか、むしろこの名神国道をいよいよ高架で延ばしていく案をお考へしておるのか、あるいは第二阪神をさらに中間都市をまたがるような高架でやつていけるような考へ方を持つておるのかどうか、こゝろの点の総合的な建設計画といふものがな

されておるかどうかということについて、こゝろいう中間都市の方から非常に熱烈な御意見があつたわけです。この点をひとつ明快に建設省の道路計画といたしまして、お答えを願ひたいことが第二点です。

それから第三点といたしましては、この計画は中間都市に対しては第二期計画において関係があるから、今日までは、あまり地元の三市の市民代表者の方々を呼んだ協議会的な場も作つていない、県のほうからも示達その他についての連絡もない、あるいは神戸市その他の横の連絡もあまりないといふような関係が見られておりますけれども、これはどういふふうなことで、こゝろの点ひとつまた政府のほうから御答弁をお願いしておきたいと思ひます。

○政府委員(前田光吉君) ただいま内村先生から御質問の第一点は、阪神高速道路の計画につきまして、将来の交通量の増加についてどういふ考へをされているか、一応四車線であるけれども必要に応じてあるいはそれをさらに拡張、あるいはさらにそれ以上にも使えるような方法を考へたらいいじやないかといふ御質問であります、全く同感でございます、道路はやはり交通の量に即応したものでなければならぬと思ひます。ただ、現在のところ、一応の将来の交通量の推定をいたしまして、四車線にすることが一応妥当であるかと考へておりますけれども、もう一つは用地の取得の点もございまして、六車線あるいは八車線にいたします場合には相当広い敷地を要します。しかも、自動車専用道路でございますので、あらゆる道路と立体交差

にする必要がある。と申しますと、高架にするかあるいは地下にする必要がありまして、そういたしますと、相当大なる敷地を要します。現在人家の密集した地区におきましては、なかなかその用地取得が困難でございますので、現在の計画におきましても、既存の道路あるいは拡張した道路、または河川、運河の上を利用しておりますので、そういう地区を通ります場合には、技術的にも相当困難な点がございまして、しかしながら交通の量に應じた道路を作る必要がありまして、今後この計画を実施いたします場合におきましては、場合によつては道路を二重、三重に使うとか、あるいは場所によりましてはさらに六車線にするとかいふような考へをもちまして、具体的に計画を立てます場合には、ただいま御指摘の趣旨を十分尊重しまして、せつかく作る道路でございますので将来の交通量に十分見合つたものにしつたいと思つて、計画を練つておる段階でございます。

その次の御質問は、阪神間の特に尼崎、西宮、芦屋、こゝろいう地区計画についての考へ方、しかも現在名神高速道路及び第二阪神道路の仕事が進んでおるが、それとの関連においてどう考へるかといふことでございますが、もちろん、この阪神高速道路公団のやる阪神高速道路は、阪神間を一体として考へておりますので、この付近全体の地区について必要な道路計画を考へております。その場合には、当然今申し上げました中間の都市を通過する阪神高速道路の建設も必要でございますが、目下のところは御承知のように、第二阪神高速道路が五十メートルという非常に広い幅員で近く完成をする予定になつております。また名神高速道路も近く完成をする予定になつておりまして、この地区につきましても、この地区に交通処理対策が講ぜられますので、特に今回におきましては交通量の激しい大阪の都心部、それから神戸の都心部の、臨港部といふところに重点をおいた計画を立てまして、引き続きまして阪神中間都市間の高速道路につきまして検討をしたいと思います。いづれこの第二阪神国道及び名神高速道路の完成と並行いたしまして、あの付近における道路の実態及び交通の実態を慎重に検討いたしまして、そういう両方の線ともならみ合わせながら、阪神高速道路の計画につきましても検討して参りたいと思つております。

その次に、ただいま申し上げました阪神の都市に對する阪神高速道路についての周知の方が十分ではないのじやないかといふ御指摘でございますが、これにつきましては先ほど申し上げましたように、とりあへず建設する場所が神戸市及び大阪市であつたこと、及びこの区間につきましては兵庫県を中心にしまして、兵庫県及び大阪府といたしまして、府県全体の交通網計画という点から絶えず連絡をいたしておりまして、実は事務的には、関係者ともに技術的な問題につきまして、検討しておりますので、正式の機関、正式の会合におきまして、付議をするというふうなことはいたしておりませんけれども、事実上はある程度、こゝろいう計画のことにつきましても、話を進めておりました、まだ具体的に阪神間におきまして、われわれのほうで各関係の公共団体に提示する程度が、まゝまゝつておりませんの

なつております。また名神高速道路も近く完成をする予定になつておりまして、この地区につきましても、この地区に交通処理対策が講ぜられますので、特に今回におきましては交通量の激しい大阪の都心部、それから神戸の都心部の、臨港部といふところに重点をおいた計画を立てまして、引き続きまして阪神中間都市間の高速道路につきまして検討をしたいと思います。いづれこの第二阪神国道及び名神高速道路の完成と並行いたしまして、あの付近における道路の実態及び交通の実態を慎重に検討いたしまして、そういう両方の線ともならみ合わせながら、阪神高速道路の計画につきましても検討して参りたいと思つております。

なつております。また名神高速道路も近く完成をする予定になつておりまして、この地区につきましても、この地区に交通処理対策が講ぜられますので、特に今回におきましては交通量の激しい大阪の都心部、それから神戸の都心部の、臨港部といふところに重点をおいた計画を立てまして、引き続きまして阪神中間都市間の高速道路につきまして検討をしたいと思います。いづれこの第二阪神国道及び名神高速道路の完成と並行いたしまして、あの付近における道路の実態及び交通の実態を慎重に検討いたしまして、そういう両方の線ともならみ合わせながら、阪神高速道路の計画につきましても検討して参りたいと思つております。

なつております。また名神高速道路も近く完成をする予定になつておりまして、この地区につきましても、この地区に交通処理対策が講ぜられますので、特に今回におきましては交通量の激しい大阪の都心部、それから神戸の都心部の、臨港部といふところに重点をおいた計画を立てまして、引き続きまして阪神中間都市間の高速道路につきまして検討をしたいと思います。いづれこの第二阪神国道及び名神高速道路の完成と並行いたしまして、あの付近における道路の実態及び交通の実態を慎重に検討いたしまして、そういう両方の線ともならみ合わせながら、阪神高速道路の計画につきましても検討して参りたいと思つております。

で、正式な合合における連絡等はいたしておりませんでしたが、幸い先般の先生方の御視察の際にも、関係の市なり、関係者の方々の御了解を得ましたし、今後は、計画を立てます場合には、十分関係の市町村とも連絡いたしまして、阪神間が一体として必要な道路計画について、国の方針及び地元の要望というものを一丸いたしまして、必要な道路網の建設ということに努力したいと考えております。

○内村清次君 今の第二の問題ですが、これは芦屋の市長あたりが、特に要望されておったわけですが、御承知のごとく大臣もあそこを視察されたかどうかわかりませんが、第二国道というのは、自動車の交通がひっきりなしなんです。そこで横断をするのに、人の交通というものが非常に制約を受けておる。それで無理に横断するとすれば、事故が起こって、人命にも関するような事故が起こってくるという状態です。これは何とか高架にするか地下にするか、そういった道路の区間を短かくして、人が通るような道だけは早く作ってやらなければならぬというように、私たちは感じてきたわけですが、たまたまこうやって名神国道が、あそこに西宮が終点になるし、第二阪神がまた、今建設中であるし、やはり地下道を作るには相当金がかかるとすれば、高架程度の道路は、人を渡す橋、それからまた自動車が走るような高架道路というような連絡道を作らなくては、とうていあそこは、地形上とても道路敷地が多くあるところではございませんから、お考えにならなくちゃならないと思うんですが、その点に對しましては、大臣として、今都市局長が

言いましたけれども、道路局との関連のこともありますし、大臣としての所見をひとつ、はっきり述べていただいておかないと、阪神の関係都市は非常に心配しているんじゃないかと思っておりますが、その点についての御所見をお願いします。○国務大臣(中村梅吉君) 実は、交通事故防止対策の角度からも、非常に自動車交通量の多い横断歩道などを地下あるいは架橋にして、事故の防げるように、また多すぎる自動車交通がなめらかに流れるようにということの必要性をわれわれ痛感いたしました。目下東京初め各地の重要地点について、他の道路事業の一環といたしまして、目下抽出を検討いたしておるわけでございます。

確かにあの阪神間は、非常に自動車交通の多い場所でございますので、高速道路ができてしまえば、これはよほど緩和できると思っておりますが、これも現在の事業量との関係で、先ほどの図面にもございましたように、まだ点線の程度でございますので、われわれとしては、阪神の国道について、やはり同様に、そういうことを考えて、至急に処置をいたしたい、こう思っております。○内村清次君 さらに、この高速道路の高架下、この使用の問題ですが、高速道路等の用地の被買収等を容許するための民家、店舗それから事務所、民家は住宅を含むものですが、こういう点を充足するような高架下の利用というものを考えておられるかどうか。

御方針であるのか、この点と、さらに阪神高速道路の通行料金ですね、これはどのように政府のほうで計画されておるのか、この点をひとつ明らかにしておきたい。○政府委員(前田光壽君) 高速道路の路下の利用でございますが、先般御視察をいただきましたように、この阪神高速道路は、できるだけ大部分の土地を河川の上を使う、あるいは道路の下を、道路を使うというふうにしたしております。一般の宅地を利用することは極力避けております。道路を使う場合には、もちろん道路の高架の下の部分は、これは道路でございませぬ、そこは一般の通行に供する、あるいは場合によつては駐車施設を設けるかもしれません。一応これは道路として通行の用に供する必要があると思います。また河川の上を通る場合には、これは河川も目立たない限り、河川でございませぬ、そこは柱を立てまして河川として現在の利用のままにまかしておこうかと思っております。

さらに、駐車場その他の公共の用に供する必要がある場合は、極力高架下はあけておくのだというように

そういう道路につきまして、店舗というものにつきましての利用方法を認めたいかざるを得ない、こういうふうになっております。それにつきましては、先ほど説明いたしました資料にもありましたが、適正にかつ公正に運営していきたいと思っております。

その次に、阪神公団の料金につきましてお尋ねでございますが、料金につきましては、これは阪神高速道路は一体として考えていくべき必要がありませぬ、全体としての単一の料金制度にしていくべきじゃないかと考えております。また実は料金につきまして、全体の建設費あるいはかかった費用その他の一般その付近における輸送に伴う負担、経費というものの算定を目前検討中でございますので、明確には言えませぬけれども、大体、われわれ現在想定しておりますところの建設費あるいはその他の費用の点から考えてみますと、まあ大体、首都高速と同じように考えられておりました、単一料金といたしまして、かかった費用を二十年間くらいで償却するという観点から考えますと、一回利用は七十円前後に落ちつくのじゃないかと考えております。この七十円という費用は、これは自動車、その高速道路を通ります場合に節約して得た利益の額を計算いたしまして、大体まあその程度の計算になつて参りますので、負担をお願います。この七十円という観点からいいますと、ある面から見ても、ある面から見ても、一応妥当な線だろうと考えておりますが、まだ実は、これにつきましては、今後の建設費総額、あ

るいは費用の総額、あるいはその年度の完成した時期における一般の運賃体系というふうな点を、まだ検討不足でございますので、目下検討の段階でございます。

○田上松衛君 もう一つ強調しておきたいことは、PRRの不完全なことなんです。これは実にあきれてしまったのです。私は、率直に申し上げますが、中島調査員のほうで、いろいろ御心配されて、意見聴取会の録音テープの中から、これを作られたもので、大臣もごらんになったらどう思うのです。中島さんには、これはまことに済まぬけれども、ここには特に参考になると思われる供述の部分を抜粋してまとめた断片と断片とあります。中島さんの感覚では、非常に善意でもってやられたということだけれども、隠されておる点に、実は問題があるわけなんです。たとえば、一つの例をとってみますと、大阪における民主団体側の意見を聴取した場合、大阪地方の、もうはっきりしておりますけれども、代表者の場合は、これは前田さんも、あの席でお聞きになったとおり、むしろ呼ばれたのに応じて、政府及び府、市のまづさに対して、ひとつ文句を言いたい、言われれば反対意見を述べたいために来たんだと、ここまで実は極言しているわけなんです。要約してみますと、今まで何も知らしておらぬじゃないかというふうなことで、特に庶民生活の上に、どういふ影響があるかというふうなことを隠してしまつてやっております。しかも、話を聞いてみると、こういうふうな、五年でできるのだと思つておつたが、五年どころの騒ぎではない、われわれが希望する

るいは費用の総額、あるいはその年度の完成した時期における一般の運賃体系というふうな点を、まだ検討不足でございますので、目下検討の段階でございます。

るいは費用の総額、あるいはその年度の完成した時期における一般の運賃体系というふうな点を、まだ検討不足でございますので、目下検討の段階でございます。

るいは費用の総額、あるいはその年度の完成した時期における一般の運賃体系というふうな点を、まだ検討不足でございますので、目下検討の段階でございます。

も、公団の規模は小さいにしても、管理委員の数はふやすべきであるという角度から検討をいたしまして、結局目下のところ七人ということに案をいたしておるわけでございます。

そこで将来の問題としては、先ほどお話しに出ました尼崎でありますとか、芦屋でありますとか、事業区域の拡大によって関係地域が広まってくるわけであり、その関係地域から、また若干のその市の分に応じた出資を願うということになれば、これらの地域からも、管理委員を選べるようにしなければいけません。したがって、今のところは七人ということにしまして、将来事業地域の拡大に伴いまして増員を必要があるかと思っております。

これはわれわれは、どこまでもそういうふうな考えていきたいと思っておりますが、ただ、一般市民の方々の発言権でありまして、これはなかなかむずかしい問題でありますから、できるだけその府県及び地方公共団体が発言権があるわけですから、そこを通過してやっていたらどうかというところが、まあ適当ではないかと思っております。ただ管理委員の中には、公益委員の方も、一人二人は入っていただく必要があると思っております。こういう方の選任に当たりましては、努めて適任者を得るように善処する必要がある、こういうことを痛感しております。

したがって七人というのは、ほかの公団に比較して、そういう意味からふやして、関係当局の御了承も得たわけでございますから、今の段階でふやすという事は、どうも私もむずかしいと思っております。将来の問題としましては、先ほど御指摘のありましたよ

うに、関係の市も、経過地の市もございまして、そういう方面の方々に御参りいただき、増員をする必要があるという事は、今日でも実は予想いたしているわけでございます。

○田上松衛君 くだいようですけれども、これは神戸市が一年おくれたといましても、阪神高速道路公団ですか、兵庫県及び神戸市を入れぬというわけにもいかないわけですか。それは来年になつたら考えられるというわけ合ひのものではなく、発足当時から、具体的に考えていく。公益委員というのは、大阪府からも大阪市からも出さなければいけません。兵庫県からも神戸市からも抜かせんわけですか。もうそれで四人になつてしまふのです。すると、学識経験者あるいはそのほうは、出資者のほうで考えられるというあんばいであるでしょうけれども、やはりこういう場合には、学識経験者というものが一、二は必要でしょう。一、二名は常識上。だから今のような首都高速道路公団であるとかいうようなものと——これでいいのだからというのとは、お話しのように規模は小さくても地域が広いのだからと、その観点だけからいって、これは急速にやらなければならぬ。そうして今のような、さつきとどんどど申し上げたような、非常にいいことではあるけれども、説きように、計画が地元で考えているのと大きく違つてくる場合に、いろいろの不満が起ることであるから、やはりこれを納得させることは、府や県や、あるいは市を通じてということじゃ、これは無理だと思つて置くと、これが非常に支障があれば別です。私は支障がないと考えるので

す。そうかいって、やたらなものをおれするじゃない。大体、構想を申し上げると、今の八人というのを全部を加えて、わずかに三人ふやすことによつて十一名にこれをふやすならば、これは心配なくいけるという私案さえ持ちますが、この機会だから、これはやめておきます。だから、これは着手するときには周辺都市、尼崎であるとか、芦屋であるとか、西宮であるとかいうものに手をかけるときは——そうじゃなしにやつてもらいたい。

もう一つ言つておきたいことは、特に西宮になりますと、これは兵庫県のんですけれども、地元の人は大府だと考えている。大阪市内だと考えているほど、そんな状態にあるわけですか。われわれが案内してもらつた人でも、どこが境界かわからん、こういう状態にあるので、手取り早くこの意向は聞かなければならぬ。これは実際上必要だ。こう思うので、動かすことができないということじゃ、どうもね。何とか、この問題については考慮してもらおうということではできませんか。

○国務大臣(中村梅吉君) これは先ほど申しましたように、いろいろな角度から検討いたしました。他の公団の五人に對して七人、及び委員長を加えまして八人ということになります。結局八人にいたしましたという事は、今御指摘のような点を考慮して、他の公団よりも人数をふくりましたようなわけでございますから、先ほど申し上げましたように、将来経過地等が増加いたしました場合に考慮するのと同じく、現段階では、この人数で人選のよろしきを得れば適當ではないかと、こう考えておられます。

あ御了承いただきたいと思つて、○田上松衛君 じゃあ最後に、今の問題になつておられるのは、さっきの中島調査員から出されておられるの中にもありますように、三市とも、尼崎、芦屋、西宮三市長ともござつて、私もぜひその中に参画していただいて目的を達するようにしてもらいたいという強い——それはちゃんとこれにも書いてあるんですから、これをひとつ十分に、まじめにあつてごらんいただきたい。何かきつと、この問題はいろいろなことについて、私は少数だということになるに違ひないということに見通しておるので、まあ、もともとこれに對して賛成するという立場から聞いております。何か案を修正するようないふらう、何か案を修正するようないふらう、十分今後の問題として考慮いたしたいと思つておられます。

○国務大臣(中村梅吉君) その点は、十分今後の問題として考慮いたしたいと思つておられます。

○小平芳平君 公団の問題について、先ほど来ずいぶんとお答えがございましたが、私も一つ持つておられるわけでありまして、先ほどの御答弁以外のことは、ちよつとどうかと思つておられます。この点はまた別の機会にいたしたいと思つておられます。

私が一点、お尋ねしたいと思つておられます。これは、新道路整備五カ年計画を立てるときに、この阪神高速道路公団の阪神高速道路というものが、そのときの計画の予想の中へ入つておられたかどうか、この点をお尋ねしたい。

面におきましては、先ほど来申し上げましたように、二百億円の事業費で阪神高速道路を作るといふ計画は含まれておりました。しかし、これをどういう形にするか、道路公団という形にするか、あるいはまた別途の方法を考へるかという点につきましては、まだ案がまとまつておりませんので、その点はいずれにいたしても、こういう形になつておられます。

○小平芳平君 で、その高速道路ができた場合に、接続点が非常に交通が詰まつてくるんじゃないかということが予想されるんですが、大体、このどの部分が最初に営業が始められるか、それが何年ごろかというふうなことはおわかりですか。

○政府委員(前田光嘉君) 今考えておられますのは、最も交通の激しいところを考へておりました。大阪の都心部でございまして、これを大阪の駅から南のほうへ下がつてきまして環状に通る路線、これをまず優先させようと思つておられます。それから、大阪の駅から西北のほうへ参ります尼崎のほうへ行く線、同時に伊丹空港のほうへも参る線でございますが、この線に重点を置いて実施をし、また神戸においては臨港区の線が最も込んでおりますので、まずそういうところから着手いたします。ただ、完成時期につきましては、先ほど来お話がございまして、この五カ年計画には、ごくその環状線の一部と尼崎、伊丹線のごく一部しか完成できませんので、あるいは場所によりましては、部分供与いたしますけれども、昭和四十五年ごろになりまして、全線につきまして供与ができるかと考えておられます。

○小平芳平君 その尼崎のほうへ行く
尼崎―伊丹線にしまして、最初の五
カ年計画では、もう新淀川ですか、新
淀川を渡ったところで、すぐ切れてし
まうわけです。むしろ今日の交通事情
でも、相当この道が混雑している。そ
の上に高速道路で相当能率を上げて、
どんどんこへ車が殺到したら、どう
いうことになるか、そういう点は、十
分お考えの上で立てられているか。

○政府委員(前田光嘉君) 御指摘のと
おりでございます。この線も引き続き
きまして、阪神間の尼崎のほうへ向け
て延長する必要があるかと考えてお
りまして、また一面、尼崎のほうへ渡りま
すにつきましては、第二阪神国道も近
く完成をいたしますし、あるいはま
た、別の路線も一般の街路事業を考
えておりますので、とりあえずこちら
のほうの計画を先に立てております。
まず、それを完成させて、引き続き尼
崎付近にありましますとの線につ
きまして、引き続き計画を立てて実
施をしていきたいと思います。

○小平芳平君 私どもしろうとが見た
場合に豊中、それから茨木ですか、そ
こに名神高速道路のインターチェンジ
ができるのですが、どうしてそこへ最
初に接続させないか。これは接続さ
せる必要がないのですか。

○政府委員(前田光嘉君) お話のと
おり、茨木インターチェンジには、高
速道路を連結させるべきでございます。
ただ、現在の交通量の実態からみま
して、特に交通麻痺寸前にある都心部
から工事をしたいと思ひまして、第一
の計画におきましては、そこまでいき
ませんけれども、引き続きまして茨木
インターチェンジまでは、当然連結さ

る必要があるかと考えております。
○小平芳平君 それは、市内の交通が
麻痺寸前にある、あるいは麻痺してい
るかも知れませんが、そういうところ
へまっ先に高速道路を建設していか
なければ、最初五年間で、できた道路
が、次の五年間で、こちらのインター
チェンジへ接続するまでは、機能が半
分とか、三分の一とか著しく低下し
てしまはしないかというふうな、し
らうとらしい、そういう感じを持つ
のですが、そういう点は、十分検討の上
で五カ年計画を策定されたわけですか。
○政府委員(前田光嘉君) 高速道路と
申しまして、都市内の高速道路で
ございまして、この大阪の都市内にお
ける道路交通は、現在交差点が多く、
しかも幅員が狭くって交通渋滞を起
しておりますので、そういう意味か
ら、一つの都市計画、街路を全部立
体交差にしたというふうな観点から考
えられた道路でございまして、したが
って、末端におきましては、十分それ
らの高速道路を通ってきた道路も、こ
の地点において、一般の街路なり道路
に連結するようにしたいと思ひますの
で、そういう点は末端における道路の
整備あるいは都市計画の考え方から、
十分間に合うように考えまして、目下
のところは、一応、全体の事業と見合
わせてまして、この程度の計画にいた
しました。

○小平芳平君 現に私も、東京では
高速道路の恩恵に浴していないわけ
ですが、第一京浜国道、第二京浜国道
にしても、これは東京都内の道路とし
ては、相当スピードを出して走れる部
類なわけですが、その第一京浜は、品
川警察、区役所の辺から、もう青物
町、あの辺で猛烈に混雑して、せつか
く早く走ってきても、たいへんにあ
そいでつかえてしまふ。第二京浜は五
反田でつかえてしまふ。せつかく早く
走っても五反田で五分も七分もガード
を通過するのにかかったんでは、大
体同じようなことになってしまふん
ではないか。現に東京は、そういう状態
であるわけですか。

○政府委員(前田光嘉君) 御指摘のと
おりでございます。この線も引き続き
きまして、阪神間の尼崎のほうへ向け
て延長する必要があるかと考えてお
りまして、また一面、尼崎のほうへ渡りま
すにつきましては、第二阪神国道も近
く完成をいたしますし、あるいはま
た、別の路線も一般の街路事業を考
えておりますので、とりあえずこちら
のほうの計画を先に立てております。
まず、それを完成させて、引き続き尼
崎付近にありましますとの線につ
きまして、引き続き計画を立てて実
施をしていきたいと思います。

○政府委員(前田光嘉君) お話のと
おり、茨木インターチェンジには、高
速道路を連結させるべきでございます。
ただ、現在の交通量の実態からみま
して、特に交通麻痺寸前にある都心部
から工事をしたいと思ひまして、第一
の計画におきましては、そこまでいき
ませんけれども、引き続きまして茨木
インターチェンジまでは、当然連結さ

て、さしあたりは、目下非常に混雑を
して麻痺状態にありましますところを通過
している通過自動車は高速道路によ
って、平面道路から立体交差の高速道路
に乗せる、それによって麻痺している
下の平面道路の緩和をはかるとい
うことが先決問題でございますから、そ
ういふ点に重点を置いておりますが、い
ずれにしても、高速道路ができて、一
般道路へお入り、下の混雑したところ
を通過していく車でありまします。ただ、高
速道路ができませんと、通過時間が早
うございまして、ラッシュ等のとき
には、一斉にそこへお入りということ
になりますから、これを処理する対策
は、一般道路事業として、どうして
も、これは関連して必要なことと
ございまして、これはひとつ遺憾のない
ように、われわれ一般道路事業の促進に
あたりまして配慮していきたく、こ
う思っております。

○委員(大河原一治君) 他に御質
疑はございませんか――御質疑もない
ようでございますから、質疑は終了し
たものと認め、これより本案につ
いての討論を行ないます。
御意見のおありの方は、賛否を明
かにしてお述べを願います。

○内村清次君 私は日本社会党を代表
しまして、本法案に附帯決議を付して
賛成するものであります。
最近の新聞は、一日として交通事故
による死傷を伝えぬ日とてはないの
であります。それは大都市交通が、い
かに混乱しているかの証拠でござい
ます。阪神地区におきましても、車両激
増による交通麻痺の状況は、都市計画
をまさに破壊せんとする傾向すら見え
ておるのであります。

○内村清次君 私は日本社会党を代表
しまして、本法案に附帯決議を付して
賛成するものであります。
最近の新聞は、一日として交通事故
による死傷を伝えぬ日とてはないの
であります。それは大都市交通が、い
かに混乱しているかの証拠でござい
ます。阪神地区におきましても、車両激
増による交通麻痺の状況は、都市計画
をまさに破壊せんとする傾向すら見え
ておるのであります。

したがいまして、今日高速道路建設
の急務は、何人も否定するものではな
いと思ひます。むしろその
早期完成が痛感されるのであります。
しかしながら都市交通の問題は、単に
高速道路の建設をもって足れりとする
ものではなく、都市街路、高速、鉄道
等総合的に施策されることが必要であ
り、かつ大都市の防止という国土の
総合開発計画の面から規制せられな
ければならない問題であると考へます。
さらに、今日の市街地の状況から見
ますと、用地の取得がきわめて困難
であり、本計画におきましても、将来
の交通激化に備えて、設計、計画の有
効適切な方法をとることが必要であ
ろうと思ひます。また、事業実
施にあたりましては、市民の協力が第
一であり、首都高速の場合に見られ
ましたような轍を再び繰り返さないよ
うに十分PRを徹底さすべきであると
考へます。

○委員(大河原一治君) 他に御質
疑はございませんか――御質疑もない
ようでございますから、質疑は終了し
たものと認め、これより本案につ
いての討論を行ないます。
御意見のおありの方は、賛否を明
かにしてお述べを願います。

○内村清次君 私は日本社会党を代表
しまして、本法案に附帯決議を付して
賛成するものであります。
最近の新聞は、一日として交通事故
による死傷を伝えぬ日とてはないの
であります。それは大都市交通が、い
かに混乱しているかの証拠でござい
ます。阪神地区におきましても、車両激
増による交通麻痺の状況は、都市計画
をまさに破壊せんとする傾向すら見え
ておるのであります。

○内村清次君 私は日本社会党を代表
しまして、本法案に附帯決議を付して
賛成するものであります。
最近の新聞は、一日として交通事故
による死傷を伝えぬ日とてはないの
であります。それは大都市交通が、い
かに混乱しているかの証拠でござい
ます。阪神地区におきましても、車両激
増による交通麻痺の状況は、都市計画
をまさに破壊せんとする傾向すら見え
ておるのであります。

阪神高速道路公団法案に対する
附帯決議(案)
政府は、本法施行に当っては次の
諸点を考慮すべきである。
一、本計画の早期完成を図るため、
十分なる財政措置を講ずること。
一、車輛交通激増の傾向にかんが
み、高速道路の構造については、将
来に対応した方法を考究すること。
一、本事業施行に当っては市民に対
し周知徹底をはかり、特にその積極
的協力を得るよう適切な措置を講ず
るとともに不当に私権を侵さざるよ
う充分配慮すること。

○委員(大河原一治君) 他に御質
疑はございませんか――御質疑もない
ようでございますから、質疑は終了し
たものと認め、これより本案につ
いての討論を行ないます。
御意見のおありの方は、賛否を明
かにしてお述べを願います。

○内村清次君 私は日本社会党を代表
しまして、本法案に附帯決議を付して
賛成するものであります。
最近の新聞は、一日として交通事故
による死傷を伝えぬ日とてはないの
であります。それは大都市交通が、い
かに混乱しているかの証拠でござい
ます。阪神地区におきましても、車両激
増による交通麻痺の状況は、都市計画
をまさに破壊せんとする傾向すら見え
ておるのであります。

○内村清次君 私は日本社会党を代表
しまして、本法案に附帯決議を付して
賛成するものであります。
最近の新聞は、一日として交通事故
による死傷を伝えぬ日とてはないの
であります。それは大都市交通が、い
かに混乱しているかの証拠でござい
ます。阪神地区におきましても、車両激
増による交通麻痺の状況は、都市計画
をまさに破壊せんとする傾向すら見え
ておるのであります。

右決議すること。

以上の附帯決議を付しまして、本法案に賛成の意を表します。

○田上松衛君 この際、民主社会党を代表いたしました、本法案に対して賛成の意を表明し、重ねて今、内村委員から出されておりますところの附帯決議案にも同様に賛成いたしたいと思ひます。

前段の問題については、質疑の中で十分意を述べましたように、阪神地区における交通混雑の状態というものは、先般私も親しく現地を視察した結果、むしろ想像以上のものであったわけでありました。したがって、阪神地区の自動車専用的高速道路を建設することについては、これは緊急必須のことであると痛感したわけでありました。ただ問題は、この法案の名前自体からいまして、心配しますことは、公団法の設置の問題、こういう場合に一般には受け取られるのであります。が、どうかひとつ、こういう名前にとらわれずに、実体を失わないように、主客転倒にならないように十分ひとつ、一その御考慮の上で間違いない実施をしていただきたいということを切望する次第であります。

かような見地からいたしまして、今、内村委員から出されましたところの附帯決議案は、そのまま考えておりますことを言ひ現わすことにもなると考えますので、全面的に賛成いたしたいと考へます。

○委員長(大河原一治君) 他に御発言もないようでございますから、討論は終局したものと認め、これより直ちに本案について採決を行ないます。

阪神高速道路公団法案、全部を問題

に供します。

本案を原案どおり可決することに、御賛成の方の挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕

○委員長(大河原一治君) 全会一致であります。

よつて本案は、全会一致をもって可決すべきものと決定いたしました。

次に、討論中に述べられました内村君提出の附帯決議案を問題といたしません。

内村君提出の本案についての附帯決議案を、本委員会の決議とすることに賛成の方の挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕

○委員長(大河原一治君) 全会一致であります。

よつて、内村君提出の本案についての附帯決議案を、本委員会の決議とすることに決定いたしました。

それでは、ただいまの附帯決議につきまして、建設大臣の所信をお聞かせ願ひます。

○国務大臣(中村梅吉君) ただいまの附帯決議の御趣旨につきましては、われわれ十分意を体しまして、善処するよう努力を重ねたいと思ひます。

○委員長(大河原一治君) それでは、本案の審査報告書につきましては、委員長に御一任を願ひます。

別に御発言もなければ、これにて、本日は散会いたします。

午後一時十五分散会