

第四十六回 参議院建設委員会會議録第三十号

昭和三十九年五月二十八日(木曜日)

午前十時九分開会

出席者は左のとおり。

委員長 北村 暢君  
理事 石井 桂君  
稲浦 鹿藏君  
増原 恵吉君  
瀬谷 英行君

委員

熊谷太三郎君  
小山邦太郎君  
高橋進太郎君  
村上 春藏君  
田中 一君  
中尾 辰義君  
田上 松衛君  
村上 義一君

政府委員

経済企画庁総  
合開発局長 鹿野 義夫君  
建設省道  
路局長 尾之内由紀夫君

事務局側

常任委員 中島 博君  
会専門員

説明員

大蔵省主計 青鹿 明司君  
局主計官

参考人

日本大学教授 桑原彌壽雄君  
日本道路公 佐藤 寛政君  
団副総裁 日本道路 藤森 謙一君  
公団理事

本日の会議に付した案件

○参考人の出席要求に関する件

○国土開発縦貫自動車道建設法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○連合審査会開会に関する件

○委員長(北村暢君) ただいまから建設委員会を開会いたします。

先ほどの委員長及び理事打ち合わせ会の結果を御報告いたします。

本日は、初めに参考人の出席要求に関する件についておはかりいたします。次に、国土開発縦貫自動車道建設法の一部を改正する法律案に対する質疑を行います。

では、参考人の出席要求に関する件について、おはかりいたします。

国土開発縦貫自動車道建設法の一部を改正する法律案審査のため、本日、日本大学教授桑原彌壽雄君、日本道路公団副総裁佐藤寛政君、同公団理事藤森謙一君を、なお、六月九日には、長野県知事西澤権一郎君、山梨県身延町長佐野為雄君から意見を聴取いたしましたこと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕  
○委員長(北村暢君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(北村暢君) これより本日の議事に入ります。

参考人の方の一言ごあいさつ申し上げます。

本日は御多忙中のところ、まづ御出席を賜わり厚くお礼を申し上げます。

つきましては、本案に対する忌憚のない御意見を拝聴したいと存じます。

なお、参考人からの意見聴取は、質疑応答の形で行ないたいと存じます。御了承願います。

政府側から出席者は、経済企画庁鹿野総合開発局長、大蔵省青鹿主計官、建設省尾之内道路局長が出席しております。

国土開発縦貫自動車道建設法の一部を改正する法律案を議題といたします。

御質疑のある方は、順次御発言願います。

○田中一君 御出席願った桑原参考人にお伺いしたいんですが、今回提案された法律案は、中央道を除いた四つの地点のものは、これは初めてあらゆる見地から検討され、提案されたものであつて妥当なものと考えておりますが、中央道に関しては、この法律案は、御承知と存じますけれども、衆議院の各党超党派で全員の賛成をもって、政府関係の同僚議員以外の者が全員をもって提案されたものである。そうして三国会にわたる慎重な審議の結果決定され、一昨々年予算決定もなされたものであります。これにつきましても、参考人は従来ともにこの事業に関心を持たれ、相当長い間現地を十分に調査され、あるいは技術面あるいは経済面等においても検討されたものと承

知しておりますけれども、この際、今回提案されたいわゆる諏訪湖回り――諏訪湖回りという路線につきまして、従来御調査なされた間に検討されたことがあつたかどうか。それから改正の内容容につきまして、考え方につきましては、われわれ審議をききよう初めてするのであります。まだ承知しておりません。しかし、これに対する参考人としての御意見等をまず伺いたいと思うのです。

ただ、申し上げておきますことは、この法律は、単なる高速道路をつくるんだという趣旨のものではないことは明らかでございます。たとえば東海道における一級国道に対する並行線としての東名高速道路の性格とは、おのずから根本的に違つております。国土開発縦貫自動車道というところになつておりまして、その点もひとつ御勘案の上御意見を伺いたいと存じます。

○参考人(桑原彌壽雄君) 私は、目下東洋大学及び日本大学において交通工学及び陸道工学を講義しておるものでございますが、昔から国土開発に非常に興味を持っておりまして、だいぶ研究しております。約十数年前から、全国の高速自動車道の網について研究しておるものでございます。

いま御質問のありました中央道につきましても、これは、そもそも縦貫道構想の始まりのものと承つておりますが、細長い日本の列島のまん中に心棒を一本通して、そしてこれを、時間、距離的に短縮化をはかろうという、ま

ことにけっこうなものでございます。

この構想の発案者である田中清一先生並びにその推進者であるところの日本縦貫高速自動車道協会には深甚なる敬意を表するものであります。これが国会を通りましてから、建設省御当局でもういふん研究されて、いろいろやられたやうであります。自分自身の研究について申し上げますと、自分の意見としては、理想として、結果的に先に申し上げますと、東京から富士山ろくをなすたけ近い距離で通つて、そして赤石山脈を横断して名古屋の北方に達するのがよいと考えます。しかしながら、現実的に見ますと、これは、私、トンネルのてつぺんを除きましてほとんど全部歩いたわけでございますが、長大なトンネルを要します。で、工費がかかります。

いまお話しの出ました諏訪湖回りも、これは大体路線に沿うては歩いてございます。上、中央道の赤石案をやるときには、図上の検討をやりました。比較しますと、トンネルが多い関係上、工費が二、三割高くなるかと存じます。

工費の点は、これは何よりも近いといふこと。たとえば東名高速自動車道よりも中央道赤石案は、約五十キロ近くなりますので非常な魅力がございます。これは、なるほど国土開発といつておりますが、国土なるものは、自動車の走る沿線だけが国土ではないんであつて、日本全体を、時間、距離を短くして国土の生産性を高める、こ

う趣旨のものでありますので、近いところから速度は上げ得るというまた特微もございまして。こういふことを入れて、路線そのものについては、比較検討して、なお赤石路線直通案に魅力を感じてゐるのではございまして、当時の中央道が提案され制定された当時と状況が変化いたしましたのは、東名道ができたつたあります。そして一応東京一名古屋間はつながれる、多少遠回りではあるがつながれるといふことになつておられます。もう一つは、この縦貫道法のほんとうの意義を考えると、先ほど申しました細長い国土を短くするんだ、時間的に短くするけれども、時間的にさほど差がないものならば、御説明申し上げたように、これは赤石経由と時間的にあまり差がないと思ひます。差がないものとするならば、内陸部の開発をはかるといふのでけつこうなことはではないか。とかく縦貫道といふと、田中清一先生が御発案で、山の上を通すんだといわれておりますが、山の上を通すといふのが目的ではなくて、日本のまん中に山が多く未開発地が多いので、そこには土地も遊んでおるし資源も眠つておるから、ここを通すといふことでございまして、その趣旨に沿つて、必ずしも山の上を通す必要はないのであります。内陸部を通すといふことが主眼ではないかと思ひます。これは中央道に限りません。東北道にしましても、その他の縦貫道につきましても、趣旨としてはさうであります。しかしながら、内陸部といふ意味で、九州のごとく半島があり、島があつて広がっている部分は、ほぼまん中がいんじやないか、つまり一本背

骨を通して、両側に肋骨をつくつて、交通能率をあげればいいではないかと考えております。それで、この中央道につきましても、さういふ意味で内陸部を通つて、必ずしも山の上を通す必要はないと思ひます。昨年でございまして、諏訪・松本の仮指定がございまして、諏訪・松本地区が、日本の唯一の純内陸工業地帯として指定されたようございまして、この点を考えますと、これに活を入れるといふ意味において、これに近づけることはいいことではないか、こう考えます。もちろんこれにつきましても、いまの計画を変更する問題につきましても、さういふふうな相当の理由があるから賛成するのであります。同じ中央道としましても、多少脱線するかもしれませんが、富士吉田と東京の間のごとく、国鉄の中央線があり、十九号国道のあるところへダブつて高速道路を大月回りであるといふのは、これは技術的に見て私は感心しないのであります。これは私の提案として、当時の御当局——ここにいらっしゃる佐藤さんも取り上げられておられる、道志回り山中湖を通る理想的な案を考えたわけでありまして、このほうは端的に申ししますと、東京——富士吉田間で、四百数十億で済むわけでありまして、ところが、大月回りの現在やつておられます線にしましても、これが七億をこえます。それからこの折衷案として、秋山を通る案も考えられますが、これにつきましても、道志回りよりも多少高くなる程度であります。いづれにせよ、さういふいまの大月線よりも百数十億円安くなる案があつたんでございまして、しかも、ほかの交通路と競合しない、私はさういふ競合しないところにつくるのが本質ではないかと思ひます。その点が、どうもいふゆる政治力とか、さういふことで政治家とおっしゃる方々は選挙の票のほうが大勢のようでありまして、わああ言われる皆さんはさういふこと、何のほうへ引っぱるというところで、何のことはない、高速自動車道のはうは、何も通つたから利益があるわけじゃない、インター・チェンジのところは多少利益になります。ほかのほうは壁ができてしまつて、プラスにはならないんであります。やはり選挙民をたきつけてやられる方が多いと見えて、ああいうふうになつたやうであります。たとえば、いまの大月回りを秋山回りと比較しますと、富士のインター・チェンジと同じだ、それから大月のインター・チェンジが少し都留のほうへ寄るだけでありまして、事実上関係ないし、場所もいゝわけでありまして、さういふふうな技術的にいい案が必ずしも行なわれないうことは、そして選挙関係の問題でぐるぐる回るといふことは、私は感心いたしません。

しかし、今回のいゝゆる諏訪回り——実は私、諏訪回りには、こまかく言いますと賛成ではない、いま申し上げますが、これは比較的根拠がございまして、私は総括的にいって賛成でございまして。しかしながら、こまかいことを申し上げようでございまして、諏訪まで回ると天龍川に沿つて回るやうなことになる、これは距離が相当遠くなる。したがつて、私は、富士見の分水嶺は自動車道路のトンネル

も何もできない、建設としましては容易なところではありませんが、富士見までは問題ございせんが、富士見からはななけ飯田の方向へ短絡するやうに金沢峠あるいは杖突峠を経由して、そして高速付近を経て行くべきではないか、もちろん縦貫道以外には日本に高速自動車道をつくらぬと法律できめたわけではございせんので、諏訪ないしは松本、あるいはちよつと延びて大町、長野方面へこれから分かれた高速自動車道をつくるべきであると考えてまいります。この二月に縦貫高速自動車道協会の外郭団体である交通計画研究所におきまして、私は、日本の高速自動車道網計画についての論文を書き残しておきましたので、残してまいりたいと思ひます。

それから一方、諏訪回りといわれておりますが、諏訪回りにつきましても、あとで少し意見がございまして、追加いたしますが、こちらのほうは、赤石山脈横断に比べて距離が約五十キロ遠い。これは東名道のほうと同じであります。それからもう一つ欠点がございまして、これは最高点が富士見の千二百数十メートルに上るわけでありまして、赤石横断の最高点は九百四十メートル程度であつたかと記憶しておりますが、高いところへ上るということ、これはガソリンを食うわけでありまして、その点欠点がございまして、しかし、一面また一般に地形のいいところを通りますので、曲線の関係が非常にいい。曲線が少くないといふ

こと、それから速度は上げ得るというまた特微もございまして。こういふことを入れて、路線そのものについては、比較検討して、なお赤石路線直通案に魅力を感じてゐるのではございまして、当時の中央道が提案され制定された当時と状況が変化いたしましたのは、東名道ができたつたあります。そして一応東京一名古屋間はつながれる、多少遠回りではあるがつながれるといふことになつておられます。もう一つは、この縦貫道法のほんとうの意義を考えると、先ほど申しました細長い国土を短くするんだ、時間的に短くするけれども、時間的にさほど差がないものならば、御説明申し上げたように、これは赤石経由と時間的にあまり差がないと思ひます。差がないものとするならば、内陸部の開発をはかるといふのでけつこうなことはではないか。とかく縦貫道といふと、田中清一先生が御発案で、山の上を通すんだといわれておりますが、山の上を通すといふのが目的ではなくて、日本のまん中に山が多く未開発地が多いので、そこには土地も遊んでおるし資源も眠つておるから、ここを通すといふことでございまして、その趣旨に沿つて、必ずしも山の上を通す必要はないのであります。内陸部を通すといふことが主眼ではないかと思ひます。これは中央道に限りません。東北道にしましても、その他の縦貫道につきましても、趣旨としてはさうであります。しかしながら、内陸部といふ意味で、九州のごとく半島があり、島があつて広がっている部分は、ほぼまん中がいんじやないか、つまり一本背

あつたんでございまして、しかも、ほかの交通路と競合しない、私はさういふ競合しないところにつくるのが本質ではないかと思ひます。その点が、どうもいふゆる政治力とか、さういふことで政治家とおっしゃる方々は選挙の票のほうが大勢のようでありまして、わああ言われる皆さんはさういふこと、何のほうへ引っぱるというところで、何のことはない、高速自動車道のはうは、何も通つたから利益があるわけじゃない、インター・チェンジのところは多少利益になります。ほかのほうは壁ができてしまつて、プラスにはならないんであります。やはり選挙民をたきつけてやられる方が多いと見えて、ああいうふうになつたやうであります。たとえば、いまの大月回りを秋山回りと比較しますと、富士のインター・チェンジと同じだ、それから大月のインター・チェンジが少し都留のほうへ寄るだけでありまして、事実上関係ないし、場所もいゝわけでありまして、さういふふうな技術的にいい案が必ずしも行なわれないうことは、そして選挙関係の問題でぐるぐる回るといふことは、私は感心いたしません。

しかし、今回のいゝゆる諏訪回り——実は私、諏訪回りには、こまかく言いますと賛成ではない、いま申し上げますが、これは比較的根拠がございまして、私は総括的にいって賛成でございまして。しかしながら、こまかいことを申し上げようでございまして、諏訪まで回ると天龍川に沿つて回るやうなことになる、これは距離が相当遠くなる。したがつて、私は、富士見の分水嶺は自動車道路のトンネルも何もできない、建設としましては容易なところではありませんが、富士見までは問題ございせんが、富士見からはななけ飯田の方向へ短絡するやうに金沢峠あるいは杖突峠を経由して、そして高速付近を経て行くべきではないか、もちろん縦貫道以外には日本に高速自動車道をつくらぬと法律できめたわけではございせんので、諏訪ないしは松本、あるいはちよつと延びて大町、長野方面へこれから分かれた高速自動車道をつくるべきであると考えてまいります。この二月に縦貫高速自動車道協会の外郭団体である交通計画研究所におきまして、私は、日本の高速自動車道網計画についての論文を書き残しておきましたので、残してまいりたいと思ひます。

諏訪回りといふやむを得ないと思ひますが、ただやるに、必ずしも、諏訪といつても上諏訪の温泉の付近は、山と人家と湖水と一ぱいあります。この湖水の上を通すことも風景上おもしろくないと思ひます。あちらに回るとは抵抗もございまして、私は、杖突峠もしくは金沢峠を経て短絡すべきではないかと考えております。なお、この諏訪回りといふことは、飯田付近におきましては、これが前の赤石案の場合には、飯田のほうから南の方を通るわけでございますが、これは北方から飯田の市付近を通りまして中津川のほうに行きますので、飯田——中津川間に、在来案では——赤石案では、神坂峠に八キロ前後の長いトンネルができるわけではございまして、これは飯田のほうから適当にトンネルを大平

諏訪回りといふやむを得ないと思ひますが、ただやるに、必ずしも、諏訪といつても上諏訪の温泉の付近は、山と人家と湖水と一ぱいあります。この湖水の上を通すことも風景上おもしろくないと思ひます。あちらに回るとは抵抗もございまして、私は、杖突峠もしくは金沢峠を経て短絡すべきではないかと考えております。なお、この諏訪回りといふことは、飯田付近におきましては、これが前の赤石案の場合には、飯田のほうから南の方を通るわけでございますが、これは北方から飯田の市付近を通りまして中津川のほうに行きますので、飯田——中津川間に、在来案では——赤石案では、神坂峠に八キロ前後の長いトンネルができるわけではございまして、これは飯田のほうから適当にトンネルを大平

諏訪回りといふやむを得ないと思ひますが、ただやるに、必ずしも、諏訪といつても上諏訪の温泉の付近は、山と人家と湖水と一ぱいあります。この湖水の上を通すことも風景上おもしろくないと思ひます。あちらに回るとは抵抗もございまして、私は、杖突峠もしくは金沢峠を経て短絡すべきではないかと考えております。なお、この諏訪回りといふことは、飯田付近におきましては、これが前の赤石案の場合には、飯田のほうから南の方を通るわけでございますが、これは北方から飯田の市付近を通りまして中津川のほうに行きますので、飯田——中津川間に、在来案では——赤石案では、神坂峠に八キロ前後の長いトンネルができるわけではございまして、これは飯田のほうから適当にトンネルを大平

諏訪回りといふやむを得ないと思ひますが、ただやるに、必ずしも、諏訪といつても上諏訪の温泉の付近は、山と人家と湖水と一ぱいあります。この湖水の上を通すことも風景上おもしろくないと思ひます。あちらに回るとは抵抗もございまして、私は、杖突峠もしくは金沢峠を経て短絡すべきではないかと考えております。なお、この諏訪回りといふことは、飯田付近におきましては、これが前の赤石案の場合には、飯田のほうから南の方を通るわけでございますが、これは北方から飯田の市付近を通りまして中津川のほうに行きますので、飯田——中津川間に、在来案では——赤石案では、神坂峠に八キロ前後の長いトンネルができるわけではございまして、これは飯田のほうから適当にトンネルを大平

諏訪回りといふやむを得ないと思ひますが、ただやるに、必ずしも、諏訪といつても上諏訪の温泉の付近は、山と人家と湖水と一ぱいあります。この湖水の上を通すことも風景上おもしろくないと思ひます。あちらに回るとは抵抗もございまして、私は、杖突峠もしくは金沢峠を経て短絡すべきではないかと考えております。なお、この諏訪回りといふことは、飯田付近におきましては、これが前の赤石案の場合には、飯田のほうから南の方を通るわけでございますが、これは北方から飯田の市付近を通りまして中津川のほうに行きますので、飯田——中津川間に、在来案では——赤石案では、神坂峠に八キロ前後の長いトンネルができるわけではございまして、これは飯田のほうから適当にトンネルを大平

諏訪回りといふやむを得ないと思ひますが、ただやるに、必ずしも、諏訪といつても上諏訪の温泉の付近は、山と人家と湖水と一ぱいあります。この湖水の上を通すことも風景上おもしろくないと思ひます。あちらに回るとは抵抗もございまして、私は、杖突峠もしくは金沢峠を経て短絡すべきではないかと考えております。なお、この諏訪回りといふことは、飯田付近におきましては、これが前の赤石案の場合には、飯田のほうから南の方を通るわけでございますが、これは北方から飯田の市付近を通りまして中津川のほうに行きますので、飯田——中津川間に、在来案では——赤石案では、神坂峠に八キロ前後の長いトンネルができるわけではございまして、これは飯田のほうから適当にトンネルを大平

諏訪回りといふやむを得ないと思ひますが、ただやるに、必ずしも、諏訪といつても上諏訪の温泉の付近は、山と人家と湖水と一ぱいあります。この湖水の上を通すことも風景上おもしろくないと思ひます。あちらに回るとは抵抗もございまして、私は、杖突峠もしくは金沢峠を経て短絡すべきではないかと考えております。なお、この諏訪回りといふことは、飯田付近におきましては、これが前の赤石案の場合には、飯田のほうから南の方を通るわけでございますが、これは北方から飯田の市付近を通りまして中津川のほうに行きますので、飯田——中津川間に、在来案では——赤石案では、神坂峠に八キロ前後の長いトンネルができるわけではございまして、これは飯田のほうから適当にトンネルを大平

諏訪回りといふやむを得ないと思ひますが、ただやるに、必ずしも、諏訪といつても上諏訪の温泉の付近は、山と人家と湖水と一ぱいあります。この湖水の上を通すことも風景上おもしろくないと思ひます。あちらに回るとは抵抗もございまして、私は、杖突峠もしくは金沢峠を経て短絡すべきではないかと考えております。なお、この諏訪回りといふことは、飯田付近におきましては、これが前の赤石案の場合には、飯田のほうから南の方を通るわけでございますが、これは北方から飯田の市付近を通りまして中津川のほうに行きますので、飯田——中津川間に、在来案では——赤石案では、神坂峠に八キロ前後の長いトンネルができるわけではございまして、これは飯田のほうから適当にトンネルを大平

峠付近を分割して通りますと、三キロ前後のトンネル二本か三本で足りるかと思ひますので、このほうはすぐれている点もございします。

以上総括しまして、必ずしも理想案とは思ひませんが、赤石經由の理想案は、いまの情勢においては多少困難な点があると認めますので、いわゆる諏訪回りは賛成である。しかしながら、条件は、諏訪まで無理して下がらずに、なるだけ短絡して短い線路をつくっていただきたい、こういうこととさせていただきます。

御質問がございましたらどうぞ。

○田中一君 よく承りました。  
そこで、道路公団は、従来どおり形の調査をしてきたか。かつて通過した、成立したところの法律の路線によると、いま桑原参考人が言っているように、赤石山脈を横断するということになっておりますので、その調査をしたか。それからどういふ点の調査をしたか。それから法律が通過して以来、予算の面それからその調査をした対象、それから期間、それらをひとつ詳細に説明願ひたいと思ひます。

○参考人(佐藤寛政君) 道路公団におきましては、御承知のように、法律によって定められたところにより、なおまた、建設省の御指示に従ひまして、この中央道については、今日すでもう建設が三年目に入つておるわけでございます。この経過につきましては、御承知のように、東京都環状八号線から出発いたしまして、八王子、大月を通り富士吉田、河口湖に至る路線について建設を実施するより、こういふことで政府から施行命令をいただいで、そのもとに建設実施計画を進めて

おるわけでございます。一昨年以来鋭意工事を進めまして、全線にわたります計画設定をいたしまして、すでに用地買収も相当進んでおります。なお工事にも一部着手しておりますが、本年度におきましては、相当工事に着手する予定でございます。この施行の実施につきましては詳細な計画、調査をして、そのもとに鋭意事業を進めつつあるわけでございます。

○田中一君 どうも抽象的でわれわれがつかみ切れない問題があるのです。御承知のように、今回の法律の改正案といふものは、富士吉田から以西の問題を提案されているんです。お話しの問題は、みんなその以北といひますか、以東といひますか、東の側のことを言つておるわけですが、その先はどうなつておるのですか。対象が違ふように思ふのです。

○参考人(佐藤寛政君) 河口湖から先の問題につきましては、ただいま、いろいろ御議論されておるうちに承つておりますが、道路公団としては、いまだ、これの調査等にかかる段階になっておりませんので、私から何とも御説明申し上げようがございしません。

○田中一君 飯田市付近に公団の事務所を持ったのじやなかったですか。

○参考人(佐藤寛政君) 道路公団では、そうした事務所等を設置してはございません。

○田中一君 それじゃ、道路局長に、それらの、富士吉田以西の年次別の調査費、それでどうしたというふうな形で、具体的に説明していただきたいと思ひます。

○政府委員(尾之内由紀夫君) 中央道の調査につきましては、昭和三十一年から調査を進めておりますが、ただいま佐藤副総裁からお話がございましたように、東京・富士吉田間につきましては、三十七年に施行命令が出まして、その区間について、道路公団に、事業として移されております。したがいまして、その以西の区間につきましては、もっぱら建設省直轄調査として調査を継続いたしております。数字を申し上げますと、三十七年度におきましては、調査費一千万円、三十八年度におきましては、調査費一千万円、そのほかに、七百万円補充されておまして、計一千万七百万円になっております。それから三十九年度、本年度は二千万円、こういう調査費が計上されております。それで、これらにつきまして、ただいまお話しの出でおりますところの諏訪回り線につきましては、三十八年から調査をいたしております。十七年、千七百万円のうちの七百万円を充ててこれに充てております。三十九年は二千万円でございますが、これらの多くは、諏訪回り線の調査に充てられると、こういうことになっております。この調査を実施いたしますために、飯田並びに多治見側に事務所を置きまして、これによって調査をいたしておりますが、ただいま申しましたように、諏訪回り線につきましては、三十八年度から新たに始めたものでございします。

それから普通の縦貫道調査と同じように、まず、航空写真をとりまして、それらの図化をし、路線の選定をし、それから経済調査、技術調査に入つていく予定でございますが、まだ、始めたところでございますが、この線につきましては、詳細なる調査はできてお

らないわけでございます。

○田中一君 桑原さんに伺ひますが、七キロないし八キロのトンネルの建設は困難だといふようなことは、今日の日本の技術の面から見てもどうでありましか。それは不可能でありますか、可能でありますか。

○参考人(桑原彌壽雄君) 現在の日本の技術といたしましては、いわゆる高速道路の敷幅が十メートル前後のトンネルであつても、これは、地質の悪いところは別でございますが、八キロであつても十キロであつても十二キロであつても、掘ることには問題はございません。問題がございしますのは、あとの換気でございます。

○田中一君 イタリアとフランスの間のアルプスの隧道を抜きましたね。あれは、どのくらいの工事で、今日、どういふ現況になっておりますか。

○参考人(桑原彌壽雄君) おそらくモノプランの自動車道路のトンネルをさしておられると思ひますが、私は、実は行つて見ておりません。書いたもので見ておるのでございしますが、長さは十一キロ六百メートルと聞いております。幅は、いま申しましたように、掘る幅は十メートルでございますが、掘る幅は五年ばかりかかったようでございしますけれども、フランスとイタリアの間でありまして、スイスのほうをかすめておるわけでございます。掘るほうとしましては、イタリア側のほうが地質が多少悪かつたので困難で多少おくれたのでありますが、問題はまずなかつたと思ひます。ただ、換気の設備が、この場合は、私の聞いておりますところでは、一日の通過台数が一千数百台というふうに聞いております。こ

これは階段式の換気をしてやつておるうちに何つておりますので、一応解決はついた。要は、日本のいま考へておる中央道とか、その他の縦貫道は、通過台数は、一応私の了解しているところでは、一時間二千台、一日二万台という数字を想定しております。そうなりますと、一酸化炭素を中心とするガス、あるいはディーゼルエンジンの煙、そういうものの濃度が問題になるわけでありまして、通過数量が違ふので向こうは問題はいらぬしうございします。よろしくございしますか。

○田中一君 工事費、予算ですね、経費も、いまでは、かつての丹那隧道をつくつたような時代と違つて、相当技術も進歩していれば、したがつて、これに伴う経費も節減されているのではないかと思ふのですが、その点は、たとえば今度の新幹線の新丹那トンネル等は、どのくらいの期間と予算と規模で行なつておりましたか。

○参考人(桑原彌壽雄君) 私、いまの御質問の新丹那トンネルにつきまして、多少国鉄在職中に関係したことがございします。それは大東亜戦争中までやつて中止したのでございまして、その関係と、それから戦後、保守と稱して細々工事を続けておつた、それから昭和三十四年から本格的に再開してやつたのでありますが、最近の数字は聞いておりませんが、これは、過去に困難したような困難はしなかつた。理由は二つございします。一つは、在来の丹那トンネルを掘つておいて、その中間に水抜きトンネルがございします。それで新丹那計画を慎重にやつたのでございしますが、予想よりも早くできたわけでありまして、したがつ

て、工費は普通の新幹線トンネルの工費よりもさほど高くなつていないものとして了解しております。

○田中一君 日本には通過台数の問題がありますから、これは何とも言えません、いま桑原さんからお話だと、一日二万台通るといふ想定で、赤石案というのに対して、管理費がかかるといつておられますが、二万台通つて、その排気をするには、空気をきれいにするには、どのくらいの経費がかかるものなんでしょう。

○参考人(桑原彌壽雄君) 遺憾ながら、私、換気のほう専門でございませぬのですが、大体設備費として、トンネル工事費の三〇％ぐらいかかるものと、専門の伊吹山四郎氏から聞いております。なお、長さの延長の二乗に比例しまして機械の馬力数が増える、また、電力の使用量が増えるといふことを聞いておりますが、これがばく大だとは聞いておりますが、要するに、それがないところはゼロでございませぬから、ほかの数字はちよつと確めますけれども、その点が非常に大きな違いになるものと聞いております。

○田中一君 何か資料いただけるというお話がございましたが、それを説明してくれませんか、その資料を。

○参考人(桑原彌壽雄君) 実は私は、昭和三十五年に、「日本に於ける高速自動車道網の構想」なる作文をものしまして、日本全体の国土の生産能力をあげるためには、鉄道網しかない日本で、在来といわゆる国道網しかない、道路網しかない日本で、全国の高速度道路網が必要であることを主張したのであります。そのときには、全国に縦貫道を骨とする高速自動車道網を一応の

計画としたのでありますが、その後研究しました結果、これは高速度道路なるものが一般道路網と孤立しておるからこゝろになつておるところに欠点をみずから見出し、その二つを合して考えるといふことで研究しまして、まとめたものを本年二月に発表しました。これは交通計画研究所から出して、ここにございませぬから残しておきますが、その内容は、縦貫道を骨としてこれに多少補足的な、たとえば東名高速自動車道等もございませぬ。そのうらふらふ必要なところは、一本しかつて二本つくとはいきめないと、必要とくる考えでございませぬ。中国道に対して山陽道、そのうらふらふの考えまして、関西道、そのうらふらふの考えまして、その他の高速道路網は、網に該当する一、二級国道を、端の申し上げますならば、現在、改正になつた新しい道路構造令によりまして、相当の規格になつておりますので、その規格の最大の程度にやれば、準高速度道路はできるのではなからうか、それとあわせてやつたらいいだろうと考へたわけでありませぬ。内容は、いわゆる純粋の縦貫道をはじめ高速自動車道が、約六千六百三十キロばかりと一応自分で想定しました。この点は、建設省さんの御発表の、約六千五百キロと新聞発表はございませぬ、それと一致しました。私、全然それを考へないで自分で考へたのと一致してゐるわけでありませぬ。それから在来の国道網をバイパスその他で改修して、あるいは規格を上げてやる。準ずるほうの高速自動車道は、八千八百七十キロ、つまり約九千キロ

であります。これくらいな程度やれば、一応私は、大体目標を今後三十年ないし五十年として考へたわけでありませぬ。二十年間でこれに達して、あと二、三十年で立つようにと思つて考へたわけではございませぬ。書きましたものの内容は、こまかい点に触れておりますので、省略させていただきます。資料を置いてまいりませぬから。

○田中一君 お急ぎでしからうから、あと二つだけ何つておきたいと思ひます。一つは、諏訪回りと直線コースと、経費が諏訪回りのほうが安くなつていふといふような考へてありませぬけれども、これは建設費といふ意味だと思ひます。もうこの換気等の管理費は、これは別だと考へていいですね。建設費の中には、安全に通行できるよいうな換気その他の施設も含めたものをいふのでございませぬか、そうでないのですか、どちらですか。

○参考人(桑原彌壽雄君) 御質問の換気設備その他を含めて考へております。

○田中一君 それでは土地の買収費は、いわゆる三鷹を起点とする、東京八環を起点とする路線、それから今回改正されようとしておる中津川までの路線、この路線と現行の路線ですね。富士吉田まではいいです。富士吉田から諏訪回り、赤石山脈を貫く直線コースと、土地の用地の買収費はどのくらい比率に見えておりますか。むろん距離は五十キロないし六十キロ遠くなつております。むろんこれも含めてその用地買収費はどの程度の比率とお考へですか。

○参考人(桑原彌壽雄君) いま田中議員から、用地に関する御質問がございしましたが、いわゆる赤石案、まっすぐ行く案につきましても、用地費はネグリジブル・スモールだと思ひます。これは問題にならないと思ひますが、諏訪回り案にしましても、純然たる平地、耕地を横断するところは、富士川の横断の付近が十数キロ程度かと思ひます。それ以外は、大体山の中あるいは山腹といふことになりますので、これはあまり困難はないし、金は、もちろん片方がネグリジブル・スモールでございませぬので、比率は何倍ないしは十倍以上かと思ひますけれども、絶対金額は、建設費の数％で済むのではないかと、一〇％にはならないのではないかと考へております。あるいは、こゝろを申し上げると建設当局に差支がございませぬけれども、私は、諏訪湖のほうを回つて通ることは困難であらうといふことも考へております。これは、諏訪湖のほうを通つても、南岸を通れば用地の困難は少ないかと思ひますけれども、それは諏訪湖があまり生きてこないので、じゃないか、それよりかこの路線を、あまり無理して諏訪のほうに引つけないで、そしてこの案は、なるだけ諏訪の付近を通るけれども、東京一名古屋間の距離を長くならないように考へる、そして諏訪のほうに対しては、枝線として高速自動車道ないしは準高速度自動車道で長野、大町、松本ですか、これと結ぶ、なお、その先のほうで、あるいは立山ルート、その他のルートで富山方面とか、それから長野から先、直江津方面とか、こゝろに

うに結ぶことを考へるほうが必要であらうと考へます。

○田中一君 道路構造令による高速度道路としての、新しい改正されたものを構造上の基礎として持つておりますけれども、たとえば東京都内に建設されておる高速度道路、あるいは名神等を拝見いたしました、私、こゝろに印象を受けるのです。安全性といふものは、当然これは強力に持たなければならぬけれども、諸外国の道路と比較して、あるいはむだな金を使つてゐる面があるのではなからうかといふ気持ちは持つのです。もう少し金のかからないような方法があるのではないかと、こゝろに印象を受けるわけなんです。私は、むろん高速度道路あるいは名神国道等も見て、その点はどうなんでしょう。もつと金のかからぬ、経費のかからぬような方法で道路の築造はできませんか。いままでは大部分は用地費だといふことを言われておりますけれども、これも、きのう衆議院を通りました土地収用法をもつてやれば時間的な問題はこれは解決するのです。しかし、経費の問題は、地価といふものが自由に野放しになつておりますから、これは当然上がると思ひます。地価といふものは、一つの事業が起れば必ずそれは上がつてくるのです。それで、その点で道路の構造、構造上といふか、むだがあるのではないかと、こゝろに印象を受けるが、どう考へになりますか。

○参考人(桑原彌壽雄君) いまの御質問の主として首都高速度道路についての御質問かと存じますが、この点は、私は、建設省当局並びに首都高速度道路公団で非常な努力をされておる、た

だ、速度制限が六十キロになっておるのでございますが、この点も含めまして現状の、ここまでできてしまった東京には、何ともあれ以上のものはできない、——よくやっておられると私は感心しております。したがって、こういふ東京へ金をつぎ込むよりも、もっと縦貫道を主体とする国土全体の高速自動車道を敷いて、そして東京に集中を避けるほうがほんとうじやなかろうかと考えます。

○田中一君 時間がないうです。から……。実は、ただ単に構造ばかりでなしに材料の問題等、あれだけの重量——基礎の問題にしても、もっと軽い材料を多く採用したらいいのではないかと、いう気持ちもあるわけなんです。また、そういういたしますと、基礎はだいぶ変わってまいりますから、安全性というよりも——まあ日本は地震国でありますから、高架などは、いつとんなことが起こるかもわからぬじやなかろうかという交通上の安全性よりも、建造物の安全性のほうに重きを置いていられるのではないかと、それは鋼鉄中心の高架を考へておる点があるんじゃないか、もう少し材料等の研究が足りないのではないかと。たとえばアメリカなどの長大橋は大体アルミを使っております。いろいろ研究の余地があると思ふ。ただ、そういう公共事業を行なうための研究が、生産面においては、これはもう自由経済の国でありますから、民間にすべて依存している。民間でつくらぬものは使えないのだということであつたやらないと思ふんです。その点は、あなたずい道のほうを専門におやりになる——ずい道の掘さくにいたして、何と、いいいます

か、シールドとか、それからいわゆる露天掘りになっておるようなものとか、いろいろありますね。その一番安くてよいという方法を、これから、これだけの経験を持つていけるのなら、もう少し進歩して、前進してもいいんじゃないか。何か金を使うことばかり考へていけるような気がうんとするわけなんです。その点は、私は専門家でないから、そういう一つの印象を受けるにとどまるのですが、材料その他工法等は、もう相当な外国にも例があることでありますから、それくらい、まあ、それ以上にいけるとは考えられませんが、これを最後にお聞きします。

○参考人(桑原彌壽雄君) いまの田中議員の御質問でございますが、お気持ちには非常に、私も全く同感であります。つまり軽い材料を使つて、そしてもう少しスマートに、そしてもう少し安くできないかとおっしゃる、御趣旨のとおりでございますが、予算に制限され、期限に制限されておまして、現在の条件を与えられますと、私も上木屋でございますが、いまのおやりになつていられるのは、あれ以上には無理じゃないかと。たとえば地震の話がございまして、あれは橋げたにしても中空が中空になっております。橋脚も中空にすけれども、一本足でございまして、リットを使つて重くなつております。ある程度考へておられますが——しかも、安いわけですね。コンクリートよりも安いから鉄にしているわけでありまして、これはいまの技術としましては、おっしゃるお気持ちにはわかりますけれども、やむを得ないかと思ひます。しかし今後は、たとえばハイテン

ション・スチールとかアルミニウム合金とか、こういうものを使うことを研究しなければなりません、今日の問題として道路公団をお責めになるのは、少し酷かと思つております。よくやつておられると思ひます。

○田中一君 ありがとうございます。質問はこれでやめます。

○委員長(北村暢君) 他に桑原先生に對する御質問ございませんか。

○瀬谷英行君 桑原さんに一点お尋ねしますが、赤石山脈を貫通する案の場合に、技術的に相当困難があるというふうに言われましたが、その原因として換気といふことを言われましたが、この間テレビでモンブランのトンネルがちょっと写真で出てきたのを見たのですが、もし赤石を通過せんとすると、やはりあの程度の規模のトンネルをつくらなければならぬということになるわけですか。

○参考人(桑原彌壽雄君) いまの御質問でございますが、先ほどモンブランに於いて御説明したのでありますが、交通量が違ふので、向こうの換気設備とは比較的にやれていゝといふことを申し上げた。

もう一つ御質問の、何か困難があるというふうな聞かされたかもしれませんが、それは私のことばが足らなかつたのであります。金がかかるということと換気が困難という意味は、金が——大きな設備が要するのだという——トンネルを掘るほうではまず問題ないと思つておられます。問題ないというよりも、むしろ、楽しいことじゃないでしょうか、できないことじゃないので、しかも、無理があるわけじゃないと思つておられますし、換気もできることはで

きますが、換気設備がうんとかかるというところ、あとの装置を動かすのに非常に金がかかるわけでありまして。コスト的に見ると合わないのじやないか、赤石線のトンネルが大体五十キロぐらいある、それに対して、諏訪線は二割ないし三割程度に減るわけでございますので、その点非常に楽だと思つておられます。

○瀬谷英行君 それでは、かりにこの地区を、当初の予定線を東海道新幹線のような鉄道を通すというふうな想定をした場合には、トンネルの装置に換気のようなものが要らなくなる、そういう場合には、維持費と経費の点ではだいぶ違つてくるということになる。

○参考人(桑原彌壽雄君) いまの御質問は、かりに赤石のまっすぐの案を鉄道を通したらというお話でございますが、もちろん鉄道を電化したしますと、換気の問題はございせん。しかしながら、これは絶対的勾配の關係上、一般鉄道は困難であります。もしやるならば、むしろトンネルを掘るよりも、山越え山越えモノレールでまっすぐ行くべきであります。これは夢物語をかいで勉強して見たことがありますが、道路は勾配が大体三％ないし四％程度で、建設省でお調べになつたのは五％、五％といふことは、鉄道のことで五十ミリでありまして、二十分の一です。鉄道になりません。碓氷峠が六十ミリであります。ああいうふうになるのろろと進行するしかできないわけでありまして、しかも、トン当たりの馬力がえらく不経済になります。鉄道としての存在価値がなくなりまして、ですから、やはりこの勾配

の關係上道路しかできませんし、その道路に将来ガスや煙をはかない内燃機と申しますが、エンジンをつけた自動車がでるようになるれば解決つくかと思ひます。この点はまだ夢ではないので、考えられると思ひます。

○委員長(北村暢君) それでは桑原参考人に対する質問は、これで打ち切りたいと思ひます。

桑原参考人に申し上げます。今日は御多忙のところたいへんどうもありがとうございました。ちよつと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(北村暢君) 速記を起こして。

○田中一君 これは、佐藤君、富士吉田までの用地買収費と、それから、資料を持っていれば一番いいのだけれども、一応計画されている富士吉田までの用地費、そうしたものをひとつ資料で出してほしいのだが、持つていますか。

○参考人(佐藤寛政君) すぐできますから。

○田中一君 委員長ひとつ……。

○委員長(北村暢君) ただいまの田中委員の要求せられる資料、御提出願えますか。

○参考人(佐藤寛政君) 後刻準備いたしました。至急ごらんに入れるようにいたします。

○田中一君 これは、公団のほうから来ていらつしやるから、公団は、ただ大臣の施行命令が来たからそれをやればいいのだという、形式的にはそうなつておられますけれども、しかし、調査は当然建設省が調査している機関と一緒に進んで行なつていゝと思ひます。

○委員長(北村暢君) それでは桑原参考人に対する質問は、これで打ち切りたいと思ひます。

桑原参考人に申し上げます。今日は御多忙のところたいへんどうもありがとうございました。ちよつと速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(北村暢君) 速記を起こして。

○田中一君 これは、佐藤君、富士吉田までの用地買収費と、それから、資料を持っていれば一番いいのだけれども、一応計画されている富士吉田までの用地費、そうしたものをひとつ資料で出してほしいのだが、持つていますか。

○参考人(佐藤寛政君) すぐできますから。

○田中一君 委員長ひとつ……。

す。従来ともに道路公団は、これからこの路線の仕事をしろと言われた場合に、はいといってその仕事をするだけのことなのか、あるいは事前に計画に参加して調査しているのか、どちらなんでしょう。

○参考人(佐藤寛政君) 先ほど私は田中先生の御質問に対して、公団で担当しております事業の関係を御説明申し上げましたので、あるいはただいまお話しのように、政府、建設省等の御指示、それをうのみにしているのにお考えになつてゐるような御質問に承りました。私が、私どもといつたしましては、必ずしもそうではございません。建設省でいろいろ調査しておりますが、それらをできるだけ事前に連絡をとりましてお伺いする、予算等の関係がございまして、なかなか並行的に調査するというわけにはまいりませんが、その間、建設省と日本道路公団でございまして、人の連絡は十分でございまして、十分な連絡をとりまして、詳細な事情をお伺いして、十分納得した上でやつておるわけでございます。したがって、たとえば東京—富士吉田間の道路公団の実施しております中央道路線のほりにいたしまして、先ほど桑原参考人からいろいろ意見がございまして、たいへんごもっともでございますが、私としては、若干まだ違つた考えを持つておるわけでございます。あの線がきまらずにつきましては、いろいろ比較検討がございましたことも私よく知っております。そういうものをよく比較検討しておののおを考えた場合に、建設費がどうなるか、それから未開地の開発のための大幹線道路でございまして、そういう未開

発の程度はどうであるか、そのためには、埋蔵資源その他の将来の未利用資源の関係はどうなるかというふうな調査、さらに大事なことは、たとえば建設費が若干高くて、それから表面的な利用の状況がわかれて将来に大いに期待されるように見えても、今度はそれに対する国全体の開発利用計画はどうであらうか、その利用計画を十分考へえませんか、現実には道路の実施計画が立たないものでございまして、そういうようなものを、いろいろな要素を考慮合わせた結果、最後の方針が出されるわけでございますが、中央道のいま道路公団が実施しております路線につきましても、それらのいろいろな点を勘案された結果、政府において現在のようないろいろな事情を伺ひまして、なるほどどうかというふうに考えまして、ただいまの工事の実施を急いでおるわけでございます。

○田中一君 ちよつとね、副総裁、おことばが言い過ぎですよ、路線決定というものは国会できめるものなんです。それはむろん政府の、建設省の下請機関としていろいろ調査もしたかもしれないが、決定するのはわれわれ国会が決定することになつておるのです。いかにあなた方がどういふ調査をしよう、いかぬ場合にはいけないということではございまして、決定権は国会にあるのです。政府にもないのです。したがって、下請機関として、一技術屋としてのあなたの御見解ならばいざ知らず、道路公団としてはちよつとことばが過ぎると思う。先ほど桑原参考人も言つておる通りに、国会で路線をきめ

ることになつてゐるから、政治路線になりがちな欠点はあります。あるけれども、現在の建設法ではそうなつておりますから、あなたの答弁としては、政府と一緒になつて—私の質問は、政府と一緒になつてこの富士吉田—名古屋間の路線も調査をしたかということとを伺つておるのであつて、それを、していないならしていないでけつこうです、しているならしているでけつこうです。それを御答弁願ひたい。

○参考人(佐藤寛政君) そういう点でことばが足りませんで申しわけありませんが、私といつたしましては、道路の計画に対して、実施する日本道路公団としては、必ずしもその高速道路とか中央道路とかいう意味でございせん、一般的にそういう政府等の意思を十分理解の上やつておる、こういうことを実は申し上げたかつたわけでございます。その間に、中央道を中心にして申し上げましたので、そういう不備な点がございまして、先生のおっしゃつたとおり、これはもう国会の問題でございまして、その御決定を待つて—しかし、われわれのところに来るまでに、いろいろな経過があるわけでございますから、その点については、十分お話を伺つて納得してやつておる、こういうことを申し上げたかつた次第でございまして、御了解願ひます。

では、予算的には富士吉田から先の問題は持つておられませんので、そういう意味では調査しておる、こう申し上げられないのでございまして、建設省で実施しております調査につきましては、しよつちや御連絡し、お伺ひして、できるだけ理解を持つようにいたしております。

○田中一君 きよは参考人を呼んでいろいろ御意見を伺つておるのです。これはいすれ次回に譲つて、根本的な調査というが、審議をいたしますけれども、道路局長にひとつ要求したい資料があるのです。それは、今回の計画と提案された路線と、それから前回三十五年に決定した路線と、これに対するいろいろな各方面から見たところの、なぜ変更しなければならぬかという資料をお出し願ひたいと思ひます。なぜこうしなければならぬかという、それから予算の面から見てもかまいませんし、期日の面から見てもかまいません、また、完成後の維持管理の面から見てもかまいませんから、あらゆる面からの検討はされておると思ひます。したがって、その検討された経緯を印刷物でひとつ資料としてお出しを願ひたい。これは時間がかかるかかわらないかわからないけれども、どのぐらにかかるかどうか、ちよつとお聞きしたいと思ひます。

では、あるいは新たに調製するものができるかと思ひますが、それで不備なものがあると思ひまして、新たに調製する必要がある場合には、若干時日を要するかと思います。一応すぐ出せるものは用意されております。

○政府委員(尾之内由紀夫君) 一応私もこの問題を縦貫道審議会にはかつております。そのときに資料を用意いたしておりますので、印刷されたものはとりあえずそういう資料がございまして、すぐ御提出できると思ひます。なお、それで不備な点につきましても、

○田中一君 現行法の原案の調査ですね、実地調査のひとつ経緯を、われわれしろうとでですから、棒書きでもつて、これより比較してだめなんだという、トータル的な数字なんかで示されても困るのでありますから、いつ幾日、どういふ形のどういふ調査をした、いつ幾日という経緯を詳細に報告してほしいのです。あるでしよ、資料は。

○政府委員(尾之内由紀夫君) 手元にありますものをそろへまして御提出いたします。

○田中一君 いま副総裁は、いろいろ道路公団は道路公団としての調査をやつておる、経済調査その他もいろいろやつておると思ひます。経済効果等も、これはまあ道路公団がそのまま直接に行なうという道路についてのことだと思ひますが、今回の中央道は、これは道路公団がしてもよろしい、あるいは国が直接やってもよろしい、府県に分けてやつたつてよろしいわけなんでありまして、何も道路公団がしなきゃならないということは法

律にないわけなんでありました。したがって、受け身の立場にいますのです。桑原参考人も言っているように、ここじゃあなた言えぬかもしれぬけれども、あなた方自身でもって行なっている富士吉田までの路線にしても、いろいろな仕事をやってみて、いろいろな考えがあると思います。考えてどうか反省もあると思うのです。反省というか、こうしたらよかつた、ああしたらよかつたというものがあろうと思います。私は、その経験が非常にとうとうと思っているのです。たとえば用地の買収にいたしまして、いよいよ今回の中央道の路線というものを道路公団が行なう場合には、今後の問題として非常な教訓があろうと思うのです。大体根本的に他の高速道路と異なっているところは、この法律の精神というものは、国土開発というものが中心になっておるのです。これが中心になっておるのです。したがって、この精神を捨ててしまえば、これは別でありまして、現在国が直接にやっておると思いますが、甲州街道と、この線と並行する道路はほとんどやっておるわけですが、並行する路線というものは、これは一種の二重投資なんです。日本はそんなにまだまだ完全に道路という一つの喜び、道路が開通された喜びは均てんされておらないわけですよ。いま甲州街道何号線といったか、甲州街道に大体並行して富士吉田まで行っております。私も、私も国会で路線をきめるときに、これは一番避けなければならぬと思つてゐるのです。並行線、二重投資、この点について、政治家でないからわからぬ、命令があつたからやつたんだと

いうことになりまして、先ほども出てゐる、桑原さんの言っている道志線とか、同じ環八でも、環八のどこを起点とするかがおのずから違つてきますから、まづ津久井なら津久井へ行く路線のほりが来たというお気持ちをもちになつておられません。これは道路公団というのじゃなくて、一技術屋として聞いてもいいのです。仕事の難易とか、工事費とかいろいろものを、相当敷建設費が節約されるということも桑原参考人も言つておりましたから、その点はどうです。

○参考人(藤森謙一君) 比較線につきましても、道路公団としては話を伺つてゐるだけで、それについて意見を求められたりしたことはございません。○田中一君 委員長、私の質問は終わりました。○委員長(北村暢君) ちょっと速記をやめてください。○速記中止

○委員長(北村暢君) 速記を起こして。それでは佐藤参考人、藤森参考人に申し上げます。○田中一君 経済企画庁に伺います。○田中一君 国土総合開発を所管しておる企画庁としては、今回の路線、今回提案されておる改正路線と、原案というものが、現行法では、大乗的な見地から見ると、どちらが経済的なほうかという点に、総合開発の路線であらうかという点について、考え方をお示し願ひしたいと思います。

○政府委員(鹿野義夫君) 国土総合開発につきます。これは、全国の国土総合開発計画が昭和三十七年十月にできまして、過大都市の防止と地方の開発による格差是正を行なつて全国的に均衡のある発展を目標とした計画としてでき上つたわけですが、その具体的な一つの考え方としては、地方の拠点開発構想といふものを取り入れてやつていこう、なかなか全国的に総合的に開発をやつていっても、大都市の吸引力を断ち切ることにはなかなかできない、地方にそれぞれ拠点を持つて開発をやらう、こういう考えを打ち出されまして、その具体的な施策の一つとしてや

は、結果的には、中部の一番開発の今後の魅力のある中心である諏訪地区は、この線によってかなり大きく今後の発展が期待できるような形になるのではないかと。そういう点で長い目で見てもかなり大きなプラスがあるのではないかと。この高速道路のようなもの効果というものは、非常に長期に考えなければいけないのだと思つていただいても、なおさらに非常に短期的に見た場合でも、この路線を建設するには非常に長い年月がかかると思つて。その間、諏訪地区までこの中央道が至るというところは、ある意味では建設期間中の経済効果というものが数年におつたて非常に大きく発生するわけですが、そういう面から見てもかなり大きなプラスになるのじゃないかというふうに考えます。全体、国土総合開発的な見地から見ると、こちらのほうが有利ではないかというふうに私は企画庁のほうとして考えている次第であります。

○田中一君 主計局はどう考えていますか。安いかいらないのだという考え方ですか。安いのだという確証というのか、調査をしましたか。

○説明員(青鹿明司君) 大蔵省自身では直接調査はいたしておりませんが、先刻道路局長から説明いたしましたような予算を計上いたしました、建設省の直轄調査の結果を承つてゐるわけでありまして、それでこの二線のうちどちらが有利であるかという点であります。が、これについては、いろいろ先刻からお話があつたように、一長一短あると思つて。ただ財政当局といたしましては、やはり建設費が安い、その後

は、結果的には、中部の一番開発の今後の魅力のある中心である諏訪地区は、この線によってかなり大きく今後の発展が期待できるような形になるのではないかと。そういう点で長い目で見てもかなり大きなプラスがあるのではないかと。この高速道路のようなもの効果というものは、非常に長期に考えなければいけないのだと思つていただいても、なおさらに非常に短期的に見た場合でも、この路線を建設するには非常に長い年月がかかると思つて。その間、諏訪地区までこの中央道が至るというところは、ある意味では建設期間中の経済効果というものが数年におつたて非常に大きく発生するわけですが、そういう面から見てもかなり大きなプラスになるのじゃないかというふうに考えます。全体、国土総合開発的な見地から見ると、こちらのほうが有利ではないかというふうに私は企画庁のほうとして考えている次第であります。

○田中一君 主計局はどう考えていますか。安いかいらないのだという考え方ですか。安いのだという確証というのか、調査をしましたか。

は、結果的には、中部の一番開発の今後の魅力のある中心である諏訪地区は、この線によってかなり大きく今後の発展が期待できるような形になるのではないかと。そういう点で長い目で見てもかなり大きなプラスがあるのではないかと。この高速道路のようなもの効果というものは、非常に長期に考えなければいけないのだと思つていただいても、なおさらに非常に短期的に見た場合でも、この路線を建設するには非常に長い年月がかかると思つて。その間、諏訪地区までこの中央道が至るというところは、ある意味では建設期間中の経済効果というものが数年におつたて非常に大きく発生するわけですが、そういう面から見てもかなり大きなプラスになるのじゃないかというふうに私は企画庁のほうとして考えている次第であります。

○田中一君 主計局はどう考えていますか。安いかいらないのだという考え方ですか。安いのだという確証というのか、調査をしましたか。

○説明員(青鹿明司君) 大蔵省自身では直接調査はいたしておりませんが、先刻道路局長から説明いたしましたような予算を計上いたしました、建設省の直轄調査の結果を承つてゐるわけでありまして、それでこの二線のうちどちらが有利であるかという点であります。が、これについては、いろいろ先刻からお話があつたように、一長一短あると思つて。ただ財政当局といたしましては、やはり建設費が安い、その後

は、結果的には、中部の一番開発の今後の魅力のある中心である諏訪地区は、この線によってかなり大きく今後の発展が期待できるような形になるのではないかと。そういう点で長い目で見てもかなり大きなプラスがあるのではないかと。この高速道路のようなもの効果というものは、非常に長期に考えなければいけないのだと思つていただいても、なおさらに非常に短期的に見た場合でも、この路線を建設するには非常に長い年月がかかると思つて。その間、諏訪地区までこの中央道が至るというところは、ある意味では建設期間中の経済効果というものが数年におつたて非常に大きく発生するわけですが、そういう面から見てもかなり大きなプラスになるのじゃないかというふうに私は企画庁のほうとして考えている次第であります。

○田中一君 主計局はどう考えていますか。安いかいらないのだという考え方ですか。安いのだという確証というのか、調査をしましたか。

の維持管理の費用も安くて済むという事は、財政当局の立場からいたしましたならば、非常に大きな魅力ではないかと思ひます。それで、それ以外のたとえば地域開発の問題とか、あるいは技術上の問題等を総合勘案してもちろん決定すべきものだと思ひます。それらの点より判断いたしましたも、建設省、企画庁のいずれも新しい諏訪回りのほうがより適当であるというような御判断に對しまして、大蔵省から、それに対して異存を差しさすべきではないと思ひますので、本案提出に賛成いたしましたわけでありませう。

○田中一君 経済企画庁、局長に聞きますがね、局長と財政局長に聞くのとこの道路はしないという前提に立っているのか。おかしいのですよ、あなたの方の考え方というのは、いいですか、道路一本だけつくればいいのだというのではないのです。日本の人口問題にしても、そんなに二億、三億になるなというものは永久にないわけですよ。しかしまた、足跡の至らない山もあつてもいいと思ひます。少なくとも国土総合開発という大きな構想のもとに国土経営をしていくという考え方は、突如、これも私は政治指定と見ていますかね、新産都市の動きにいたしましても、そうした産業上の民間企業、いわゆる自由企業と国土総合開発とが一緒にならないのです。絶対一緒には社会主義計画なんですよ。新産都市とかなんといふものは、これは自由経済のもとに私企業を集めてどうしようということであつて、これは全然一緒になるものじゃないのです。新産都市

計画なんというものは、何もたとえば井川線をとつて、それにその新産都市を結ぶ路線をつくれればいいのであつて、それが諏訪温泉の町を通らなければならぬという理由は一つもありません。おそろく諏訪の温泉地帯、諏訪温泉のあの温泉までこの道路が通つて、そのわきをぶぶんぶつ飛ばされたら、だれも静かに温泉に入ろうなんていう客は減つてきますよ、必ず。おそろく減つてきます。もつと静かな奥へ入りたいという気持ちになるものです。そこで、新産都市と結ぶからと桑原参考人も言つていましたけれども、私はそんなものじゃないという気持ちがあるのです。

いまあなたも、局長も新産都市と結んでる——新産都市は新産都市としての計画による道路をつくれればいいのであつて、何もことさらに五十キロも六十キロも迂回して縦貫道と結びつける必要はございません。また、財政当局にしてもそんなんです。当面の金が安からこれに定めましようなんていうことは、国家経営の見識を持たない官僚が言うことです。官僚というよりも会計係が言うことです。われわれは、この法律を通すには三年もかかつているのです。よりやくできたものが、これに、三十五年でしたか、国会の総意でこの路線決定というのが行なわれた。それが、金が安いからとか、突如として、いま新産都市の計画があるからとかいう理由で、国会の総意でできた路線が一方に、金がかかり過ぎたとか、あるいは新産都市が生まれたという理由でもつて変更されるべきものでないのです。道路計画なんといふものは、ことに幹線道路なんといふものは、これは自由資本主義社会に少しでもプラスになるところはあつ

ても、それが直接に結ぶものじゃないのです。これは民族のためにあるのです。私企業のためにあるのじゃないのです。したがつて、産業構造そのものが民族的な、いわゆるわれわれが言つてゐる社会主義的な計画からくるところのものならば、これは結ぶことも可能かもしれないけれども、結べるものじゃないのです。ましてや、大蔵大臣が、議員立法で新産都市に對して特別の助成を講じようと言つたときに、閣議はそれに断固反對してゐるわけ。これは大蔵省並びに経済企画庁の今度は大蔵に出てもうしますが、この次の委員会にうかがひたいと思ひます。

安からこれに定めたい、新産都市が出来るからこれに定めたいといふう、そんな安易なものではないのです。ましてや、ほかの地方ならば、つくるよりつくりたくないほうが一番金がかからない、ます金の面からいへば。国道があるじゃないか。一級国道がちゃんとあるのですよ、どこにも。何にもつくる必要はありません。金が一番かからないのなら、そういう面から将来の——目の前の問題でなく、将来の問題を考へながら、金がかかろうがいかかるとで計画され、国会で両院ともに満場一致の決定されたものが、社会情勢はちつとも變つておられます。それを突如、こういうもので提案される。それも実に困るのは、ほかの路線決定の法案と一緒に、込みで持ち込まれるなといふことは、これはやはり提案者のほうで心に何かひけ目があるのじゃないかと思ひます。私は、いま答弁の必要はありませんけれども、ひ

とつ大蔵省のほうでも態度を明らかにしてほしいと思ひます。金が安いからこれがいゝのだというよりな答弁は答弁にならないのです。初めから答弁にならないのです。四年前に言つたでしよう。四年前に言うべきですよ。この現在の路線の決定のときに言うべきです。じゃ、これは田中角榮でも賛成している、提案者ですよ、きつと。こういう点は、ひとつこの次の委員会にはそれに対する確かな答弁を持つてきてください。これはなんですよ、主計官じゃないんですよ。それは伝へていただくたい。ほんとうに的確な、納得する答弁を持つてきていただきたいと思ひます。これは経済企画庁にもお願いいたします。宮澤君にそう言つておいてください。

○政府委員(鹿野義夫君) いま先生から、だいたいきつことばでおしかりのようなお話があつたのですが、新産都市があるからこの道路はそつちへ曲げるべきだといふ議論じゃなくて、むしろいろいろな点から検討した結果、諏訪線のほうが有利であり、それは同時に、そこに新産都市という一つの、先ほど申し上げました拠点構想の一つの拠点がある。この拠点構想というのは、やはりいまの東京とか大阪の、何といひますか、過去に持つ大集積の魅力というのとは非常に大きなものから、なかなか小さな都市とか、そういうものではこの吸引力を断ち切れぬ。ですから、地方からどんどん東京のほうに人口が流れてきてしまふわけですね。だから、それを断ち切るためには、相当の規模の集積を持つた都市形成をやつていかなければならない。そういう意

味で、ひとつの中部地方のまあ一番いろいろな好条件に恵まれた諏訪・松本地区を、新産地域として指定して、それを育てていく。これは計画的にいろいろ育てますが、同時に、それは自由企業の意思によつて育っていくものですね。しかし、それを育てて、自由企業がそこに集まつて一つの産業を興し、あるいはそこにある自由企業が育っていくという条件をやはり与えなくちゃいけない、長い目で見ての話でございますね。そのためには、ひとつの既往の大集積、大消費地との結びつきをやはり考へていかなければならない。それにはやはり必要なだけ時間の短い、こういった高速道路で、ある結びつきができるというところは、非常に長い将来を望ましいのだといふふうに考へざるを得ないといふふうに思ひます。

まあ工費の点からいつても、あるいは今後道路を維持する上からいつても、諏訪のほうよりベターであるといふ条件のもとに、さらに考へて、その諏訪が新産地域であるといふことでそのメリットがさらに増加するのじゃないかといふふうに考へて、こちらの案のほうが適當、というか、妥協しなからうかといふふうに考へたわけでございます。決して短期的な意味で申し上げたわけではございません。

○説明員(青鹿明司君) あるいはことばが不足でたいへんおしかりをいたしたわけでございますが、先刻も申し上げましたように、経済的な問題あるいは財政資金が幾らかかるかといううな問題は、一つの要素として考へざるを得なかつたという点を申し上げたわけでございます。今回の修正案、改正を御提案いたしました際にも、大

蔵省から、ぜひそういふふうに変えろ  
ということ提案したわけではござい  
ませんで、いろいろ建設省がその後の  
御調査の結果、変えたほうがしかるべ  
きではないかというふうな御意見を承  
りました際、私どものほうの立場とし  
ては、重要な問題として、財政上の見  
地から、資金、建設費が幾らかかるか  
という点を一つの要素として考えたとい  
うふうに申し上げたつもりでございます  
ます。したがって、金が安いから、  
それだけの理由でもって本案を大蔵省  
が積極的に主張したという趣旨ではご  
ざいませぬので、あるいはことばが足  
りないために御理解をいただけなかつ  
たかと存じますが、そういう趣旨でご  
ざいますので、ひとつどうぞ……。

○田中一君 開発局長、井川線に新し  
い新産都市を指定したつていいじゃな  
いの。おそろく何でも、松本の周辺  
というものは、過大都市になる、  
直ちになりますよ。そこが非常に有利  
な条件であつて、そこにといえどもそ  
に集中するのです。これは日本の都市  
形成というものをよく考えてもらはん  
さい。食える、楽しいこと、それがあ  
れば、これはすぐ過大都市になつてい  
くのです。日本は、東京でも、パチン  
ロ専門にやつても食えるのです。一日  
に千円や千五百円かせいでいる人はた  
くさんいますよ。集まつてくる。学校  
があるから浪人が——入学志望者が集  
まつてくる。ほんとうの意味の日本の  
百年、二百年後の日本を考へるならば、  
井川線というものを承認して——井川  
はもはやダムもできて、静岡  
から道路もできて、開発道路もで  
きています。この辺に新しい都市をつ  
くつたつていいではありませんかとい

うのです。道路によつて産業が興ると  
いうことを考へなさいと言ふのです。  
昔の日本の部落といふか、集落といふ  
か、町は水で動いた。そこが災害が起  
きてつぶれてしまつた、また次の地区  
に移つていく。それが日本の民族の集  
団です。集団の移動した姿ですね。そ  
れで町ができてくる。今度はもう道路  
によつて新しい町づくりがされるので  
す。そこまでの考へを持たなきゃだめ  
です。それが正しいのです。ことに——  
賛否を言つてゐるのじゃない。いま  
議論してゐるのですから。ことに松  
本周辺新産都市といふものが過大都市  
になります。仙台でもおもしろい話があ  
る。仙台でもつてこれをどうしても百  
万にしよう、百万都市にしよう、仙塩  
地区を。一体百万の人口をどうから  
持つてくるのかといふのです。人間を  
どつから持つてくるのか、いいいでは  
ないか。来たいのは農村——条件の悪  
い、楽しみのない農村から離農して  
引つぱつてくる以外にないのです。そ  
うしたら一体われわれの食糧問題どう  
なるか。外国から買へばいい、こう簡  
単に経済企画庁、ことに宮澤君なんか  
しよつちゅう外国ばかり行つてゐるか  
ら、そんな考へ持つつかもしれない。貿  
易第一主義でいつたらしいじゃない  
か——日本の経営はそんなものででき  
るものじゃない。一たん事があつたな  
らば、もしそういふことになつたら、戦  
後以上のものも混乱がある。そういう  
ものではないのです。その中で国土開  
発縦貫自動車道の理想といふものは、  
あそこ新しい都市づくりをしたつて  
いいではないかといふ考へ方に立つて  
ゐるのです。人間がふえれば空気もよ

ごれてきます。松本地区は空気がいい  
ので精密機械等が行つたものなんで  
す。とてもそうじゃないですよ、そう  
なつてくればその工場はまた移転せざる  
を得なくなつてしまふ。ましてや、私  
企業相手の産業界ですからね。私  
は、まあここで答弁も要りません、議論  
もしたくないけれども、これはいずれ  
次回の委員会でもやりますが、これは、  
私は、あなたの方のいまの答弁、開発  
局長の答弁ではちつとも満足しないの  
ですよ。もう経済企画庁何を考へてい  
るのかと言いたくなつてくるのです  
よ。何を考へてゐるのだ。外国に依存  
して、金もうけて外国から物を買つた  
らしいじゃないかといふ考へではだめ  
ですよ。日本の国土開発はそんなもの  
じゃないですよ。だからね、もう少  
し、この次の委員会では少し突っ込ん  
で伺いますが、その程度のことでは困  
るのです。それだから、この道路が、  
この路線が諏訪を回つたほうがいいの  
だといふようなことが、私どもにはも  
うとてもとても納得し得るものではな  
いのです。ことに驚いたのは、知らな  
かつたが驚いたのは、諏訪の町をかす  
めて行つてゐるでしょ。さつき何か  
桑原君が言つてゐるやうに、茅野から  
秋葉峠——高遠に行く線が一番いいで  
すよ。そうなるものと思つておつた  
が、きのう図面見せられて、おやおや  
と思つた、町の中をかすめて通るとい  
うやうな国土開発縦貫道はございませ  
んよ。やむなくやつたか知らぬけれど  
も、これはどういふ検討をされたか、  
検討の資料を全部出していただいて、  
次回に検討したいと思ひます。

○委員長(北村暢君) ちよつと速記を  
とめて。  
〔速記中止〕  
○委員長(北村暢君) 速記を始めて。  
他に御発言もなければ、本案に対す  
る質疑は、今日はこの程度にとどめま  
す。  
○委員長(北村暢君) この際、連合審  
査会に關する件についておはかりいた  
します。  
河川法案及び河川法施行法案につい  
て、地方行政委員会より連合審査会の  
申し入れがございましたが、これを受  
諾することに御異議ございませぬか。  
〔異議なし〕と呼ぶ者あり  
○委員長(北村暢君) 御異議ないと認  
め、さよう決定いたします。  
なお、連合審査会の開会は、六月二  
日午後一時より行ないたいと存じます  
が、御異議ございませぬか。  
〔異議なし〕と呼ぶ者あり  
○委員長(北村暢君) 御異議ないと認  
め、さよう取り計らいます。  
本日はこれにて散会いたします。  
午前十一時四十五分散会  
五月二十六日本委員会に左の案件を付  
託された。(予備審査のための付託は  
四月二十五日)  
一、国土開発縦貫自動車道建設法の  
一部を改正する法律案

昭和三十九年六月四日印刷

昭和三十九年六月五日發行

參議院事務局

印刷者 大藏省印刷局