

参議院建設委員会會議録第三十三号

昭和三十九年六月九日(火曜日)

午後一時三十四分開会

委員の異動

六月九日

補欠選任

田中 清一君 高橋 衛君
天竺 良吉君 徳永 正利君

出席者は左のとおり。

委員 安田 敏雄君
理事 石井 桂君
稲浦 鹿蔵君
瀬谷 英行君

委員

小沢久太郎君
熊谷太三郎君
小山邦太郎君
高橋 衛君
徳永 正利君
小柳 勇君
田中 一君
武内 五郎君
中尾 辰義君
田上 松衛君
村上 義一君

國務大臣

建設大臣

國務大臣

政府委員

建設大臣官房長

建設省道路局長

事務局側

河野 一郎君
宮澤 喜一君

平井 學君

尾之内 由紀夫君

常任委員 中島 博君
会専門員

参考人

長野県知事 西沢権一郎君
山梨県身延町長 佐野 為雄君

本日の会議に付した案件

○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)

○委員長(安田敏雄君) それでは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の結果を御報告いたします。

本日は、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ついて、参考人として、長野県知事西沢権一郎君並びに山梨県身延町長佐野為雄君から意見聴取をいたし、質疑を行ないます。

○委員長(安田敏雄君) それではこれより本日の議事に入ります。

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。

参考人の方に一言ごあいさつを申し上げます。

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ので、御了承をお願いします。

本案件に對し質疑のある方は、順次御発言をお願いいたします。

○田中一君 この二日間、われわれは山梨県並びに長野県の現行の路線並びに、いま提案されている改正法の路線を視察してまいりましたが、長野県側のほうとしては、これは別に反対する御意見はなからうと思っておりますから、一応長野県として松本を中心とする新産都市の考え方をひとつ伺っておきたいと思っております。これにはいろいろ構想もあろうと存じます。そうして将来の唯一の内陸地域の指定ということでありまして、その点、今回北回り線として提案されている改正案とどういう関連があるか伺っておきたいと思っております。

○参考人(西沢権一郎君) 長野県の知事の西沢でございます。本日当委員会におきまして発言をする機会を与えていただきましてたいへんありがたく存じております。

ただいま田中先生からお尋ねがございましたが、その前に、中央自動車道の問題につきましては、先生方にはたいへん御配慮をいただいております。たいへん御忙しい中をつぶさに現地の御調査をいただきまして、これまた感謝にたえない次第でございます。ただいま田中先生から中央道の北回

り線と、特に松本・諏訪地帯の新産都市としての指定の關係ということでございます。申し上げたいと思っております。

この中央自動車道は、当初の、何と申しますか、現行の案は、私も長野県といたしまして、県の南端をかすめるといいますか、通過するといいますが、その程度でございました。しかし、これによりましては県内の産業、経済、文化の面に非常に貢献するところが大きいということ喜んでおったのでございますけれども、さらに、北回り線、いわゆる諏訪地帯を通っていただくということになります。という、長野県内の様相が一変をいたすというふうに存じます。たまたま新産都市の問題がございまして、松本・諏訪地帯を内陸における唯一の新産都市としての指定をいただいたのでありまして、現在国から基本方針が示されまして、その基本方針に基づきまして基本計画の策定中でございます。数字等コンクリートになっておりませんけれども、今後数百年間に工業出荷額を三千八百億あるいは四千億程度に持つていきたいというのが大体の計画でございます。このことを実現するために、中央道北回りというものが非常に大きな役割りを果たしたとしても、常にあるとあるというふうな存する次第でございます。実は私も、新産都市の問題として、国のはうは臨海工業地帯のみを指定をして内陸地帯の指定はしないという中において、ただ一つだ

け、長野県は日本のスイスのような気候風土を持つておるということで、そこを精密電子工業等を中心指定をしようというところで指定をいただいたのでありますけれども、その中には中央自動車道北回り線が実現するということも大きな将来に望みを託しつついたしたような次第でございまして、したがって、今回の中央自動車道が私どものいわゆる諏訪地帯に回つてもらうということになります。という、いわゆる新産都市に指定を受けたところの中をよぎつてもらうということになるのであります。このことと、ただいま申しました新産都市の実現をしていくということと非常に關係があるものであります。逆に申し上げます。という、それが実現しないという、新産都市のいま申し上げました工業出荷額三千八百億あるいは四千億という規模も望み薄にもなるのではないかと、こういうような心配をいたしておるような次第でございます。そういう意味におきまして、これはひとり新産都市ばかりではございせんけれども、特に新産都市は直接の關係がございまして、ただいまお尋ねもございましたけれども、お答えをいたすのでありますけれども、それを實現する上に非常に役立つものであるということを申し上げまして、この政府案の實現が出来ますように、私からこの機会に特別にお願いを申し上げます。次第であります。

○田中一君 いま長野県では、長野県

を通過してゐる国道の延長、それから整備の状況、改良の状況等——準備されてきたかどうかわかりませんが、大体大まかでもいいですが、御説明願いたいと思うのです。長野県を通過している国道、一級国道、二級国道一緒にありません。それと改良、未改良がどのくらい残っているか。それからいわゆる舗装しないのがどれくらいになっているか。改良してあるけれども舗装していないものも相当ありますから、その点ひとつ御説明していただきたいと思ひます。

○参考人(西沢権一郎君) 田中先生のお尋ねに対する数字等の持ち合わせがございませんので、大体の私の記憶程度にとどまるのでたいへん恐縮でございますけれども、一級国道は長野県は十八号、十九号、二十号と三本通っております。十八号は、直江津から長野を通りまして、高崎を通って東京に来るのであります、これは途中から十七号になりますけれども、長野では十八号であります。これは、長野から東京間は全部舗装ができております。いま北へ向かつて工事中でありますけれども、これは一年半くらいといえますが、二年と言ったほうがよろしゅうございますが、大体完了するというふう

それから十九号というのは、長野から松本を通って名古屋向かう木曾谷を通っておるのであります、これが一番おくれておりまして、四十一年に大體完了する、そういう見込みでございます。

二十号は、松本の向こうといいますが、こちらといいますが、塩尻近くの塩尻市から分かれまして諏訪を通り

山梨を通つて東京に来るのが二十号でありまして、これも十八号と同じ程度に進行しておりまして、一年くらいで大体改良舗装ができると思ひます。木曾谷を通るのが一番おくれております。これが一級国道の状態であります。舗装の進捗状況等はどのくらいになりましょうか、三分の二程度ででき上がつておると大体考えられております。

二級国道になりますという、これはたくさんございまして、まだ改良舗装等は、おそらく三〇%、舗装などは十何%程度だろうというふうに思っています。そのうちで最も重要なのは、いわゆる私の県は縦貫道というのが必要であるということ、その縦貫道に数えられておりますのが、長野から松本を通過して塩尻を通過していわゆる伊那谷を通過するというのでありまして、塩尻から伊那谷を通過しておる線、これは二級国道でありまして、一級から二級に連なるのでありまして、この改良舗装等がおくれておるけれども、伊那谷近いあそこが、まあ県としては、県庁にも遠いし、天竜川の流域であつてあまり恵まれた地帯でもないから、あそこの舗装などは、国のほうばかりにたよつておつては進まない、県独自で舗装をしていくということで、ことしで

三方年計画でありますけれども、これは数字で申しますと、いうと毎年一億ずつ出して、ことし三億余り出して、翌年三億、翌々年三億、そして、これで飯田までは通じましたけれども、飯田からさらに南を継続してやろうというふうにいま考えておる。これが二国では私どもの一番重要な線であります。そのほか、二国になりますと諏訪

から和田峠というのを通つて十八号に連なるもの、それから松本から上田に出るもの、さらにまた、長野から十日町のほうに來るもの、たくさんまだそのほかにもありますけれども、それらのほうの改良舗装等はだいぶおくれておりまして、一國に比べると非常におくれておりまして、これも促進をはかつていかないというのと、もういまは交通量等も非常に激しくなつてまいりまして、國の道路整備計画というものが、何か公共投資のほうが経済伸長よりおくれておるような気持ちもいたしますので、県も貧弱でありますけれども、県車をつけ加えつつ國のほうに一生懸命に働きかけておる、そういう実情であります、進んでおるほうとは言えないというふうに私は判断をいたしておる次第でございます。

○田中一君　きのう飯田市にわれわれは入ったんですが、飯田地区で飯田の市長さんが下伊那各地の市町村長の代表として発言があったんですが、大体縦貫道の路線の敷地は全部無償提供をしようという決意をしております、という答弁と聞いていますか、説明をしておりましたか、無償提供というこの現実、事実に対して、知事はどういう相談、あるいはもう相談があったならば、その経緯を説明していただきた

い。ないならば、沿道の住民と地主が無償提供しようという考え方に対して、知事としての意見をひとつ伺いたいと思うんです。それで、これは下伊那地区の方々の意思表示でありましたけれども、なお、諏訪、それから上伊那等の沿道の方々の意向はどうなっておるか、伺っておきます。

○参考人(西沢権一郎君) 道路の用地

の無償提供という問題でございますが、これはかつて——かつてはいいますか、中央自動車道等をこちらのほうに持ってきたというところで、首脳者といいますが、指導者といいますが、それが集まって、もう土地を無償提供するくらいな気持ちでないとこの運動は実現できないんじゃないか、そうだそうだということを言ったことともございます。しかし、いまの無償提

供というのは、実際問題となつてみるというのと、いろいろそういうことがありまふけれども、そういう実際その場になつて無償提供ができるかどうかということになりまふというのと、個々の地主の承諾ということになると難関にぶつかつておるといふことがたくさんございます。したがいまして、私はここで、無償提供という問題につきましては、そういうことを指導者の仲間では相談をしたこともあるし、あるいはまた、そのことが市長などから下部のほうに浸透しつつあるかとも思いますけれども、知事として無償提供の相談にあずかつて、必ずそのとおりに実現できまふと、ここまで言い切るには達しておらないのでございます。またその後、そういった市長あるいは村長あるいは地主代表といひまふか、そういったものと具体的な相談にはあずかつて

おりません。それからまた、そのことは、達観いたしまして、なかなか困難を伴うことがあるのではないかというふうにも思いますので、ここでは、そういうことを過去において話し合ったりしたことはあるというその程度でございまして、私のところではその程度でございします。あるいは下部のほうではもっとも浸透しておるかとも思います

けれども、それまで具体的に私が相談にあずかっているということはございませんし、繰り返して申し上げますけれども、過去において、無償提供するというようなことを約束しておいたけれども、実際問題として難関にぶつかっただけというようにもございますので、慎重に発言させていただけたというか、御答弁いたしたいと思います。

○田中一君 これは下伊那の町村連合からの話でしたけれども、上伊那それからその他の地区それらの地区では、下伊那と同じような決議をしておるんですか。單に下伊那だけの——われわれ各党の代表が行つて聞いたことでありますから、これは間違いないんです。したがつて、これは下伊那だけのことか、あるいは上伊那その他の地区も同様な決議をしておるのかどうかということを伺いたい。

○参考人(西沢権一郎君) どの程度まで進行しておるかということは、ただいまのところ私にもわかりません。よくまたこれらの問題につきましては地元と打ち合わせを遂げていきたいというふうに考えております。

○小山邦太郎君 ちょっと関連して。いまの無償提供の問題で、私の聞いたのは違つたかどうか知らないが、公有地は無償提供の覚悟である、それから

私有地は市が、自治体が中心となつてこの交渉に当たるといふふうに聞いたんですが、そうではなかったかしら。そんなふうに思いました。

○田中一君 県がいままで無償提供という約束をして、それが実際の問題になつたらそれでなくなつたというような問題があつたというんですが、その事例をひとつ説明してください。どう

いう経緯で無償提供の契約が——契約というか、約束ができ、そうしてそれがどういふ経緯で御破算になったのかどうかという経緯をひとつ事例で説明してください。

○委員長(安田敏雄君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、田中清一君が委員を辞任され、その補欠といたしまして高橋衛君が選任されました。報告申し上げます。

○参考人(西沢権一郎君) ただいまの

お尋ねでございますが、こまかい問題で、たとえば敷地を提供するとか、あるいは道路用地を提供するとかいうようなことで約束——そういうつもりでありますという陳情書が何か出てまして、そうして実際問題になると、土地主が反対されて、したがって、自治体の長がたいへん困難をしておりますとか何とか、いろいろなそういう事例を私は抽象的に申し上げているのであります。いわんや、中央道となれば提供いたしますというよりなことは、それはいまのところでは、——私は、なかなか容易でないというか、そういう判断に立つて、いま慎重に発言をしておるということでございます。

○田中一君 知事としては、そういう住民の意思表示というものは喜んで受けるという態度でいままでおったのですか。あるいは、いま言っております、慎重に、そういう陳情書があつても、それは単なるやつてくれという意思表示であつて、まあ信用はできないのじゃないかというふうな気持ちで受け

取つておつたのですか。その点ひとつあなたの心境を……。

○参考人(西沢権一郎君) いや、私は陳情書等はこれはいかげなものであつて、実際はできないだろう、そういうふうには受け取りません。これは陳情でも、地元がいろいろ意思表示をしたことに對しましては、率直にまじめに受け入れておられますけれども、ただ実際進行してまいりますという、なかなか困難なこともあつたと、こういうことでございます。

○田中一君 私は、西沢さん、敷地を無償提供するから、運動という形で国は路線を変更したと見ておられないわけですか。むしろ変更しておるとは見ておられないのです。ただ公共事業を行なう前に価値が非常に低いものであつて、その提供によつて他の自分の所有地が大きく価値づけられるという場合には、これはあり得ると思ひますけれども、少なくとも公共団体の連合体の責任者がそのような発言をするということ、また、いま小山委員が言つておるように、たとえ私の聞き違ひであつて、公有地ならばそれを寄付しましよというふうな形を言つたとしても、同じことなんです。公有地というものは決して市長のものじゃございません。理事のものじゃございません。やはり住民のものなんです。そういう形でこれら運動は推進されたというふうにいたしますと、私としては非常に純然たるものを感じます。一種の利益誘導です。ましてや政府は、金がかかから北回りをするのだと、大蔵当局は公言しておるのです。なるほどただのほうがいいでしょう。しかし、公共事業というものはそういう性格のもの

じゃないのです。採算上の問題を云々する——当然しなければならぬと思ひますが、しかし、それはきょうの採算と百年後の採算、二百年後の採算も考えなければならぬと思ひます。長期の展望から。日本の国は減るのじやございません。そこで、そういうような意思表示を聞いたのですから——

これらの問題は重要な問題なんです。力にのまれて、力で圧せられて同調した者が一人でも内心は反対だつたという場合、そうして、私はいやですと言ひ切れぬ弱さを人間は持つております。ことにそこに自分の、ほかに持つてゐる敷地が相当値上がりをするという見通しをつけるならば非常にいいけれども、少しの土地しか持つていない者はとてもたまたまではない。そういう傾向をばくは避けなければならぬと思ふ。そこで私は知事に伺つてゐるのですが、そのような行政指導をあなたが行政指導を——するわけじゃないでしょうけれども、少なくとも果としてのそういう考え方があつて、私は、ただで提供しませんがという人は村八分になるおそれが多分にあるのです。その土地に定着しなければならぬという運命づけられた農民等は、これはならざるを得ないのです。私はこれは非常に重大な発言を聞いたのです。同僚の委員はどう聞いたか知りませんが、私も、私は非常に重大な発言を聞いたのですけれども、私は非常に印象を受けて帰つたのですけれども、こういう点は、いままで無償提供を受けた例は長野県としてはあつたわけですね。その場合には、先ほど言つてゐる通りに、二十ヘクタール持つてゐる人が一ヘクタール

を提供して、そのために自分の持つてゐる残余の十九ヘクタールが相當に価値づけられるとなれば、これはそろばんの問題で無理もないのじやないかと、うと考へ方を持たします。ことに、ま

路法に明らかに受益者負担という法律の条文もあるわけなんです。受益者負担という形でもつて土地を提供することがあり得ますけれども、しかし、この法律はいままで一ぺんも道路新設に適用したことがございません。したがつて、これはもう今後縦貫道の建設にあつて、それはもう勢いがどうとう県内に流れるというよりは、非常にたいへんな問題を包蔵するのじやなからうかと、この心配を、私はきのうも飯田で感じ取つてきたわけです。そこで知事の考え方をただしておきたいと思つたのです。また、そういうように、地元がそう言うから、それに対して他の地区の諸君にも知事として干渉するやうなことがあつて、私の心配したことが現実に出てくるのじやなからうかと、心配を持つたものですから伺うのですが知事としての気持ちをひとつ聞かしてください。

○参考人(西沢権一郎君) 昭和三十四年ごろでありますか、下伊那郡の町村において、これは飯田市も含めまして、小山先生がおっしゃられましたように、公有地は無償提供をしようではないか、そういう話をした事実があるやうであります。私有地は入つておらないやうでございます。私有地については、買取する場合に円滑にいくように、こういうことよろこびでございます。それから県の無償提供、先ほど先生

のお尋ねの云々というのは、これは無償提供ということばはなんでございませうが、地元負担ということばなんです。たとえば学校を建てる場合のその敷地は地元でもつて出すという場合に、こ

ういふ場合に、地元のほう、また地元町村長がそれらの地主やなんかについて、ときにトラブルが起きたということを私は申し上げたので、無償というのと地元負担というのと、ちよつとニュアンスが違ひ、そういうことでありまして、私の申し上げたのは、地元負担を約束しておきながら、なかなかトラブルが起きて困難なことがある、

そういうことであります。それから、いまの道路の無償提供について、知事の決意というところでございまして、田中先生の御発言をたいへん私はありがたく存じたのでありまして、実はこういう大きなことをやる場合には、えてして地元の方のほうも少し協力せよというやうなことで、いろいろとせなければならぬのじやないかと、ういふやうな、そういう場面、そういうやうなケースが非常に多いのでありまして、むしろそういうのはやらないで、堂々と……村八分になるやうな、そういう地主といひますか、耕作者といひますか承知をしなければ村八分になるという、そういうやうなことで、えらひは気の毒だから、そういうことでえらひは圧力を加えたり、そういうことをすべきではないという、むしろ反対の御意見といひますか、お示しをいたしまして、私はたいへんうれしく存じておるのでありまして、県として地元負担式なこと何らかのことをしたい、この大事業を思つて、実はたいへん胸を痛めた点もないではな

つたのでありますけれども、そういうことでなくて、堂々とこういうことはやるべきものであるという発言でありまして、私はたいへん元気が出たといえますか、ありがたく思いますか、そういうことであります、先生の御趣旨といたしますか、お示しといたしますか、そのような考え方で私も今後進まさせていただきますと思います。

○田中一君 身延の町長さんにお伺いいたします。

手元に、いまあなたのほうから出てくる変更反対の理由が示されておりますが、ちよつと、短くから読み上げていただけないでしょうか。

○参考人(佐野為雄君) 朗読する前に、一言感謝とおわびを申し上げたいと思ひます。

今回参議院建設委員会の先生方には、国政きわめて御多忙の中にも、中央道の重大性にかんがみまして、実地踏査、見聞をなしていただきましたことを厚くお礼を申し上げる次第でございます。

さらに、先般七日より本日に至るまで二泊三日間、大月、富士吉田、下部町、早川町、さらに韮崎、長野県上諏訪、飯田方面にまで実地御見聞をいただきましたのでございますが、連絡不十分と申しますか、私どもの地元には何らの連絡もなかったわけでございまして、新聞紙上で拝見するところによれば、南都留におき、あるいはまた韮崎方面その他長野県方面におきましては、非常に歓迎の態度をもち、しかも、御案内申し上げたように拝見いたしておるにもかかわらず、わが身延町におきましては、何らの御案内も申し上げることができず、また、つぶさに現地

を御説明できなかったことをはなはだ残念に存じておるわけでございします。

一応私どもは、この中央道の重大性は、敗戦によりまして国土がきわめて狭隘になった、どうかこの狭い地域を開発いたしまして、山岳資源あるいは地下資源、山岳都市あるいは農村振興、観光方面に、国の一大事業として名実ともに国土の開発をするところに重大の生命があつたのでございします、最近に至りましてにわかに路線の変更が持ち出されたことを聞きまして、まことに残念に思つておるわけでございします。

中央道の路線を諏訪市北回りに変更せんとする一都五県の大多数の賛成者に対しまして、私どもは、これを阻止せんとする山梨県及び静岡県路線関係町村民は、わずかに十数万にすぎないといひまして、まことに九年の一毛にも足りないという微細なものではあります、少なくとも国の政治は、真理を愛し、正義に生き、立法の精神を尊重いたしまして、しかも忠実に運営すべきを確信するものであります。

ここに私はあえて昭和三十五年七月二十五日法律第二百二十八号をもって公布の中央自動車道路法を定める法律をあくまでも堅持いたしまして、これが実現を促進するのが当然と考える次第でございます。

申し上げるまでもなく、国土開発縦貫自動車道建設法は、国土の普遍的開発をはかり、画期的な産業の立地振興と国民生活領域の拡大を期するため、昭和三十二年四月、国会議員四百三十名の超党派的共同提案によつて制定されました。昭和三十五年七月、この法律に基づき、中央自動車道の予定路線を定める法律が満場一致の賛成を得て

制定され、中央道は、東京より富士吉田、さらに静岡岡井川村付近、すなわち赤石山系を横断して小牧市に至る路線が法律化されまして、実現への第一歩を踏み出したとき、関係市町村民はもとより、全国民がこの壮大なる国土開発道路計画を絶賛し、歓迎いたしましたのでございします。

しかるに、それより四カ年を経た今日、しかも、中央自動車道は、政府、国会並びに関係各位の格別なる御尽力によりまして、東京—富士吉田間が工事に着手されまして着々とその進捗をされつつあるときに、昨年五月十七日に虎の門会館におきまして開催の中央自動車道建設推進委員会の総会の議事の冒頭に、青木委員長先生は、突如として、私は昨年九月、十月、二カ月にわたる欧米の道路視察にかんがみ、中央道は、投資の効率、経費節減のために、路線を北回りに変更すべきであり、この問題は、何人より要求されたものでなければ、また指示を受けたものでない、と突然的に発言をなされたのであります、これに対し、直ちに北回り地域の関係者より、すべて青木委員長に一任の緊急動議が出され、無情にも大多数をもって決定されたのであります。私どもは、かかる重大案件が何ら事前の暗示もなく、寝耳に水のごとく発言の瞬間時において、この重大案件が採択されたことを見たときは、まことに推進委員会の真意を疑ひ、断じて納得ができなかつたのであります。したがって、わが身延町は臨時議會を招集いたしまして、議会の決議(別紙にございします)をもつて、関係方面に路線変更反対の陳情を続けてまいりましたが、このたびあえ

て、この法律を改正なされようとしておることはまことに遺憾のきわみでございます。

そもそも本中央道の使命、目的、その性格は、未開発の広大な国土中央部を最短距離によりまして縦貫し、膨大な自然、観光、産業、地下資源に日の目を当て、一大開発を目ざすべきこの中央道路線が、既定路線に沿つて六十余キロも迂回する諏訪経由に路線を変更し、単なる一級国道的なものに取つてかえられたことは、この中央道にかけられた国民の希望を奪うものであり、立法の趣旨に反するものとして、特に現行法によるところの通過地点にある関係町村民は、断じて承服しがたいものがあります。

変更論の根拠としては、工事費の増大、技術的困難等が掲げられておりますが、赤石山系の長大トンネル工事による施工の困難性と工事費一十億円の超過工事費を要すると申しますが、全国まれに見る地質の悪条件下にある国鉄新幹線の丹那トンネルの工事例から見ましても、現在の長足な進歩をすれば、日本の土木技術をもってすれば、長大トンネルの建設は憂慮する必要はなく、変更路線の工事に比し、一十億円の巨費がかさむことはないことがわかつておるのでございします。

長大トンネルのために排気ガスによつて空気が混濁すると申しますが、モンブラントンネル(延長十一・六キロ)、その他外国の例を見ましても、わが国の長大トンネルの例を見ましても、換気設備をすることによつて、空気混濁による交通不能は絶対ないことがわかるのでございします。

標高一千メートルに近い路面におい

ては冬季冰雪害による交通途絶の憂いがあり、技術的に高速道路としての性格を失つと申しますが、富士山麓を通過する国道百三十九号線には、標高一千メートルの通過地点があり、中部電力株式会社が建設した畑窪ダムの建設道路には標高九百八十メートルの通過地点があり、また、その他の事例から見ましても冬季間の交通には支障のないことがわかるのであります。

なお、北回り線は、既定路線より六十余キロの延長になることがわかります。

既定路線の建設は、北回り路線によつて経費の軽減をはかることより、最も資源に富み、かつ経済価値も高く、国家的にも最も有利とされるわけでありまして、これらのことは、法律制定前にも十分調査、審議を遂げられて、去る昭和二十九年八月第五回国土開発中央道審議会(会長、建設大臣)におきまして、当時の菊地建設技監の結論どおり、技術的にも可能なものとして、この路線法の決定を見たと思ひておりますが、幾多の困難はあるとしても、これを克服して、この雄大な国土開発を実現することこそ国家百年の大計であるとして、全国会議員が賛成し、この画期的法案が制定されたものと確信するものであります。

第二十二回国会における内海建設委員長法案審査報告によりまして、一国土を縦貫する高速幹線自動車道を開設し、これを幹線とし、これに接続する培養路線約二千五百キロの整備を促進し、その組み合わせにより、国土開発、道路網を形成して、国土の普遍的開発、画期的産業の立地振興及び国民生活領域の拡大をはかることが、こ

ては冬季冰雪害による交通途絶の憂いがあり、技術的に高速道路としての性格を失つと申しますが、富士山麓を通過する国道百三十九号線には、標高一千メートルの通過地点があり、中部電力株式会社が建設した畑窪ダムの建設道路には標高九百八十メートルの通過地点があり、また、その他の事例から見ましても冬季間の交通には支障のないことがわかるのであります。

なお、北回り線は、既定路線より六十余キロの延長になることがわかります。

の法律の目的である」と説明されてい
るとおりで、実に六十キロ延長し迂回
する北回り路線に変更するがごとき
は、幹線と培養線との性格を誤るもの
であると考えるのであります。

長野県の諏訪・松本地区が新産業都
市の指定を受けた関係などにより、高
速産業道路を必要とするならば、中央
道のバイパスとして別途に建設すべ
きであろうというものであります。

国土開発という立法の精神を堅持せ
られまして、南アルプス山系の開発に
よりもたらされることのばく大な恩
恵とわが国の繁栄に思いをいたしまし
て、中央道既定路線は、あくまでも変
更することなく、現行法どおりの建設
を促進せられんことを衷心よりお願い
するものでございます。

○田中一君 私佐野さんの意見と同
意見であります。これは、二時四十分
ころから建設大臣も来るといいますか
ら、建設大臣に質問をするときにあな
たに対する質問はあとでいたしますが
れども、何といつても、現行法に賛成
する住民が十六万、東京都その他関係
の地域の方々は一千万をこえておりま
す。こういうことから見ても、いまの
佐野さんの御発言は、なかなか目的真
徹には困難があると思うのです。そ
こで、私はここで率直に聞いておきた
いの、この法律の制定に非常に大き
な情熱を傾けて成立をはかった一人と
して、事ここにおいては、多数で負け
ます。ことに私は非常に不満に思っ
ているのは、当時の政府は、まだまだ自
衛熱の増強とか、あるいは賠償問題と
か、いろんな問題を財政上抱いており
ましてなかなかできなかった。それを
あえて三国会にわたって、この法律を

提案に、促進したものでありますけれ
ども、今日の財政事情は、当時と非常
に大きく変わっております。伸びてお
ります。ただこれに賛成した、いまあ
なたが言っておられるように四百何十名と
いう衆議院の絶対過半数の方々、これ
はもう、これに参加しなかったのは、
当時の閣僚政務次官等が参加しない
で、あとみんな参加しております。し
かし、それが議員提案の形でなされた
法律案を、今回突如として政府提案と
いう形に置きかえられ、ましてや、い
ま伺ってみると、同僚の青木一男議員
が理事長をしておられる中央自動車
道建設推進委員会ですか、こういうも
のから提案されたものだということに
なりますと、はなはだ、今回法律の改
正案が提案されたまでの経緯の中には
不純なものが多分にあるように感ずる
わけなんです。いま青木君もおらな
い、だれもおらないから、参考人とし
て青木君を呼んで一べん伺ってみなけ
ればならぬと思うのですが、非常に不
純なものがあるように印象づけられま
すから、おそらく私ばかりではござい
ません。ここにおる同僚の議員ことご
とくそう感ずるだらうと思ひます。し
かしながら、この段階へ来ると、十分
にこれは議事録へ残して、今後百年二
百年のわれわれの次の世代のために
究明しておかなければならぬと同時
に、あなた自身も、あなたと同調する
十六万の地域住民の方々も腹をきめな
ければならぬ段階に来るおるように私
は感ずるわけです。率直に言うとか何
か交換条件を出さないといふこと
で、取引をされてその変更が行なわれ
るものならば、あなた自身は十六万の
代表として、やはり注文をつけるもの

はおつけないといふことをあなたに
申し上げたいのです。衆議院でかつて
現行法に満場一致賛成した衆議院の議
員諸君も、この法律案を今回提案され
ておる法律改正案を支持して可決され
る参議院に回つてきている現状から見
ても、これはひとつ佐野さん、腹をきめ
なければならぬ段階だと思ひます。ど
うですか、もう率直に注文つけ
なさい。あなたの場合には国会でもつ
て堂々と注文つけるのですから、何
も取り上げるわけじやありません。
堂々とつけないさい。

○参事人(佐野為雄君) ただいま田中
先生の御恩情深いおことばをちょうだ
いいたしまして、まことに感涙にむせ
ぶものがございまして申し上げるまで
なく、本中央道は、昭和二十六年以
来、一応田中清一先生のプランとい
まして、その間には幾多の難航はご
ざいました。でもかきも田中先生の
このプランを中央自動車道として決定
されたことは、私が申し上げるまでも
ございませぬ。この間、末端の山梨
県、長野県、岐阜県、三県の町村会
議長会、昭和二十九年五月以来、この中央
道実現のために常に政府にこれを陳情
いたしまして、ためまざる努力を続け
てまいつたのでございまして、またこ
の組織も弱体ならばというので、山梨
県、長野県、岐阜県、三県の知事さん
が主体となり、そうして促進委員会を
結成し、さらに一都五県に拡大いたし
ましてやがて、青木一男先生が委員長
になりました。この問題が実現したわけ
でございまして。当時はいまだ、これ
を北回りなどということはございま
す。考えておらず、単にただいまの東
京・相模湖・富士吉田・井川・飯田・

中津川・小牧に至るこの線が可能な
ならばとお互いがだき合つてこの路
線の決定を喜んだにもかかわらず、青
木委員長が米國に昨年の九月、十月、
二カ月間の視察をするや昨年の五月十
七日の推進委員会の総会の席上にお
いて、だれからも指示されるものでも
なければ要望されたものでもない。私
は、この路線がきわめて国土を開発す
るために重要なものであるというよう
な信念のもとに提案されたものが、直
ちに緊急動議として議決されたという
ことは、私はまことに残念に存してお
るわけでございまして。ひとり長野県北回
りを回ることが真の國家の国土開発で
あるか、私は、小さな一いわんや大
月より北回り、長野県を回ることによ
つて国土は開発いたされぬ、むしろ
大きい日本の視野より、未開発地帯を
開発してこそ、真の国土開発の意義で
あると信ずるものでございまして。もし
も工業団地に道路が必要であるなら
ば、でき得ればこれにバイパス路線を
つけまして、そうして交通網を開拓さ
れるようお願いできるならば、なお幸
いだと存ずるわけでございまして。この
点につきましては、山梨県知事天野知
事より、再三身延地域域南住民が反対
すること無理からぬことであるけれ
ども、何をかもつてこれに代替するの
で了承せよというようないやがたいお
ことばも再三拝聴いたしておるわけで
ございまして。先ごろも、新聞紙上にお
きまして、路線北回りというやうなこ
とが問題になりました際に、聞き及ぶ
ところによりますれば、政調会におい
て、富士吉田より身延に至るまでを一
級国道に、あるいは早川、雨畑より井

川を通ずるを県道にするというやうな
ところを拝聴いたしました。はたして
これらが真偽のほどやいなやという
こともまだ承つておらないわけござい
ます。幸いにして、ただいま田中先生
の御恩情あることばによつて、われわ
れは戦うべきは戦ひ、法の前に屈すべ
きは屈する男でございまして、当
然、衆寡敵せず、これが法律によつて
北回りになるというならば、これもや
むを得ないのでございまして。でありま
すので、どうかこれに代替すべき、地
域住民を慰め、しかも、國家の開発の
ために幾ぶんにも資するところのでき
れば、私は、あわせて幸いだと思ひ
わけでございまして、よろしく御高配
をお願いいたします。

○瀬谷英行君 私、当初の計画を見
ると、確かに中央道は縦貫道らしい路
線に地図の上から見てもなっているわ
けです。それが北回りの変更された路
線を見ると、縦貫道じゃなくて、これ
はまるっきりの迂回道になるわけで
す。筋からいへば、当初の計画どおり
赤石山脈にトンネルを掘るといふ縦貫
道が國家百年の大計の上から見るなら
ば、妥当ではないか、こういう気がい
たします。しかし、昨日、一昨日視察
をした結果、問題は、身延周辺から天
竜峡周辺に至る南アルプスの赤石山脈
周辺をどのように貫通するかというこ
ころにあるかという気がいたしました。
地図の上で見れば、線一本引つ
ければいいわけですが、線一本引つ
てトンネルを掘るにしても、丹那トンネル
に匹敵するトンネルが約三カ所この間
にはあります。丹那トンネルの場合
は、入り口も出口も平面地でありま

は、入り口も出口も平面地でありま
す。丹那トンネルの場合には、入り口
も出口も平面地でありま

は、入り口も出口も平面地でありま
す。丹那トンネルの場合には、入り口
も出口も平面地でありま

けれども、この周辺のトンネルは、トンネルを出たとたんには溪谷になつてゐる。溪谷に橋をかけて、またトンネルに入るといふようなおそく日本の土木技術陣が経験したことのないような難工事になるのじゃないかというようなことを、きのうは視察した結果感じた次第であります。しかし、身延とあるいは下部周辺としては、当初計画が変更になるということになると、ちょうど、においだけがしておいで、はしをとつた瞬間に、料理を鼻先からさらわれたような感じがするのじゃないかという感じがいたします。だから、そういう点から考えるならば、また一昨日でしたが、自動車で本栖周辺から下部に向けて道路を自動車を通つた経験によりまして、あの辺もたいへんなところでありまして、だから、この間の道路を整備をされるということについては、下部なり、あるいは身延、南巨摩郡一帯にとつては非常に重要なことだろうと思つてありますけれども、これは身延の町長さんに参考人としてお聞きいたしますが、一道路の重要度あるいは住民の希望からするならば、この周辺から本栖あるいは西湖を通つて富士吉田に抜ける岳ろくを通る道路を整備することのほうが便利であるのか。あるいはまた、富士川沿いに近い将来完成するであろうところの東名自動車道、吉原方面へ抜ける道のほうがよろしいのか。一体どちらのルートが整備をされるほうが、地元住民としてはよろしいかという点、これは両方整備されれば一番いいでありまして、けれども、おそく一べんにそうはまいらないと思ひます。順序としてはどちらのほうがよろしいかということ

を、町長さんからお伺いしておきたいと思ひます。

○参考人(佐野為雄君) 私は、縦貫道路という性質は、縦に一本を抜き通すということが縦貫道路の性質、生命であると考えているわけでございます。たとえば、大月より北回りをする、同時に、富士吉田に盲腸的存在にあるような道路をもつて、これを縦貫道路と称することが的確であるかどうか。われわれは、あくまでも縦貫道路というものは、富士吉田を経て現在の予定路線を遂行することが縦貫道路である。にもかかわらず、富士吉田とめて、大月から北回りをするということとは、縦貫道路の名において恥すべき措置ではなからうかと考えるわけでございます。ただいまの御質問に對しまして道路が本栖付近から静岡県へ入ることがよろしいか、あるいは、これを山梨県方面へ延長することがよろしいかという御質問でございますが、私どもの道路の現態を申し上げますれば、山梨県の峡南地区南巨摩方面については、わずかに中部日本横断道路、清水―直江津線、すなわち五十二号線が一本通過するのみにて、しかも、わずかな舗装によつて現在狭い道路が一本甲府に向かつて通つてゐるわけでございます。まことに道路は恵まれなものでございます。ひとりわれわれ地域の交通の便ということを私は目ざすにあらずして、先ほども申し上げましたように、この中央道の性質にかんがみまして、あくまでも山岳地帯を開発していただきたいというのが念願でございますが、これも法によつて、多数決によつて北回りになるならば、決してこれに服従しないわけには

まいりません。けれども、せめては、地域住民は百年の夢をむさぼつて今日まで喜んでおつたにもかかわらず、これを奪ひ取られたのでございませう。われわれ山梨県民あるいは国家国民に、これだけのよい嫁をさがしてくれた、われわれは一日も早く、この婚約が済んだ、法によつてきめたのだから、婚約が済んだから結婚の日を待ち望んでおつた、ところが、ほかのほうによい嫁があるのだからこれをもらえというふうな処置に對しましては、まことに納得ができません。でございますが、しかし、これもやむを得ないので、かように変えらるるならば、やはり一級国道の舗装をすみやかにしていただくこと、あるいは岳ろく方面の道路を身延まで富士吉田から延長していただくことを、少なからず希望いたしておるような次第でございますが、この点天野知事さんいろいろと御心配をくださつておるようでございますので、どうか本委員会におきまして、どうして中央道の完成が得られないのならば、富士吉田より身延に至る五十二号線へつながるところの道路、そうしてまた、これが井川へ向かつて貫通いたしますような道路を、新たに法律によつて設けていただき、あるいは県に指示いたしまして、一日も早くこれが実現化するよう御協力をお願いいたす次第でございます。

○瀬谷英行君 最後のところをもうちょっと、地図をよく見ても地名がこちらの頭の中に入つていないので、おっしゃったことが、どういうルートになるのか、のみ込めないのですけれども、最後のいま希望をされるルートです、それをもう一度おっしゃつてくださいませんか。

○参考人(佐野為雄君) 富士吉田から本栖へ出てまいります、本栖から中の倉峠というのを通りまして下部に出てまいります、下部から富士川橋を渡りますと身延町下山の五十二号線へ丁の字型に当たつてまいります。そうなる、という岳ろく方面の道路がずつと五十二号線と丁の字型になつてくるわけでございます。その丁の字型に当たつて路線が甲府へ向かつて清水―直江津線となつて、韭崎を経て直江津へ通ずるようになるわけでございます。いま一方、これを井川へ通ずることにおきましては――早川町の雨畑を経て井川に通ずるというふうな、いま雨畑に――きのうごらんになつていただいたと思うわけでございますが、早川町へ入りますれば雨畑に番馬というところの小中学校の位置があるわけでございます。あれを長畑に抜いて、順次井川方面に向かつていけば道路が開通されるということ。もう一つは、長い間の懸案であつた山梨県が林業、産業、観光道路として身延町から安倍峠を越えまして静岡県の安倍郡に行く道路があるわけでございます。これらが完成いたしますれば、山梨県と静岡県の安倍郡梅ヶ島村並びに静岡県安倍郡井川村というふうな二本の線が開拓されるわけでございます。幾ぶんなりとも、県有林あるいは山林資源あるいは観光道路というふうな点において恵まれるようになってまいりますと思ひわけでございます。

○瀬谷英行君 この機会に長野県知事さんにもお伺いしておきたいと思ひます。であります、この中央道がどの道を通るにいたしましたも、やはり天竜峡もしくは飯田付近から中津川へ抜けなければならぬわけですね。

この中津川に抜けるトンネルが、きのう視察をしたところによれば、長さが八千五百メートルだ。しかも、えらい山の中になるわけなんです。もつとも山の中だからトンネルを掘らなければならぬわけですが、この工事計画等は、やはり相当な難航を予想されるわけですね。そうしてみると、中津川に抜けるということ自体が、相当長い年月を要するのではないかと気がいたします。長野県としては特に諏訪周辺伊那、岡谷周辺は、名古屋と東京のどちらかというところの中くらいになつておるわけですが、経済圏としては、東京に結ぶ度合いとそれから名古屋、中京方面に結ぶ度合いとどちらにより強い比重がかつておるのか。その経済圏としての依存度によつては、この長い年月を要するであろうところの中央道の開発の計画の順序等についても、相当考えなければならぬのではないかと、こういう感じがいたします。その辺の動向といひます、そういったようなことを県の経済面からひとつお述べをいただきたいと思います。

○参考人(西沢権一郎君) ただいまの中京と東京方面との経済依存度でございますが、飯田、下伊那、南端に参りますと、東京よりも中京のほうに依存度がかつてくると思ひます。ずつと上がつてきて上伊那から諏訪方面になりますと、東京のほうにかかつておるといふふうに思ひます。どちらにもかかりますけれども、そのように思ひます。

それから着工でございますけれども、これは私ども、長野県と申します

か、あるいは期成同盟会のほうとしては、東京—富士吉田間は着工をしていただいておりますけれども、西のほうから着工をしてもいいという、ことを要望いたしております。ただ一國が相当整備をされておりますから、むしろ一國、これは岐阜県から長野県の神坂トンネルまででございますけれども、このトンネルのほうにもより早く着手をしてもいいという、飯田のほうへ通ずるのではないかと、そういう要望をいたしておるところでございます。両方から手をつけていた、だきたいというのが要望でございます。

○田中一君　まず建設大臣に伺います。七日から今日まで、実は建設委員会が非公式に今回の改正案に関する実地調査をいたしました。その結果、長野県知事と身延町長と—身延町長は今回の提案された法律案に反対、西沢知事は賛成という立場で来ておりますが、これはもうあまり議論はいたしません。率直にひとつ大臣の答弁を聞いておきたいんです。

第一に、この法律案提案のときに、これは河野さんもしくは賛成者の一人でした。あのとき大臣をしておりまして、たかね、二十九年、三十二年ぐらいには農林大臣でしたかな。してなければあなたも賛成者の一人です。

○国務大臣(河野一郎君)　農林大臣です。

○田中一君　そうすると、あなたは関係してなかった。そうすると、なぜこれが議員提案でなくして政府提案として出されたかという点をひとつ伺いたいです。従来ともに議員提案の法律案は大体議員提案で修正あるいは改

正されるのが今日の慣行です。しかし、この縦貫道法は、路線決定だけは法律で政府が出せと、こういってありますから、一応政府が出すのも妥当でないというところは言えないのでありますけれども、今度の法律の改正によつて、それらの路線決定の法律というものはもう廃止するのだということになっております。そうすると、これは河野さんの真意じゃないのじゃないかという気持ちがあるわけですが、なぜこれが政府提案で出されたかという点を、最初に伺っておきます。

○国務大臣(河野一郎君)　お答えいたします。御承知のように、いまお話しした昭和三十三年当時の、もっともその前から非常に熱心に御要望のあったことを私は知っております。当時のいわゆるこうした道路に対する一般の国民諸君、もしくは国会、もしくは政府の内部の感觸と、今日のとは相当に食い違ひがあると思ひます。当面いたしております責任者の私といたしましては、国会も政府もあげて、すみやかにこういう問題を解決して、そしてわが国内の高速道路を完備したいというところに秋はなつておると思ひます。ことに、私といたしましては、中央道につきまして、既存の法律で示しておりますその路線がなかなか進みにくいというのを聞いておりましたし、また、技術者の説明を聞きまして、なかなか困難であるということを開きまして、そういうものならば、一体やめるか、さもないければ新しく路線を変えてやるか—御承知のとおり、新道路五カ年計画も設定いたしましたし、私としては非常に強い意欲を持っております。国内の道路整備につい

て、将来日本の道路はどうあるべきかという大きな感觸を持ちまして考えておりますので、当然中央道を、いま御審議願つておりますように、変えてそしてやる方がいいじゃないか。しかば、変えられたというところは妥当であるかどうかはわかりませんが、現在指定しておりますところはどうかという、ことにあります。これにつきましては、いま私の考えを率直に申し上げまして、当然これらの地方もあらゆる技術を導入し、予算措置が可能である範囲において私は開発しなければならぬと考えております。したがって、いますみやかにやるとすれば、ここに提案いたしましたとおりであるが、将来これら路線を捨てるといふことでなしに、引き続き建設省としてはこれから対して技術上の研究もしくは研さんを積みまして、そしてこの地方の開発には、引き続き可能な道路計画においてやっていくべきものだといふ私は考えてございます。でございますから、これで、日本全体の道路計画の中に、私はこの問題を除いて考えるという、ことではなしに、いま全体の道路計画について進んで御審議をいただくというのが私の気持ちでございます。

○田中一君　議員提議で出さずして政府提案で出したという経緯はどうですか。

○国務大臣(河野一郎君)　それは、ただいま申し上げましたように、当時は議員の皆さんのほうがこういう問題について非常に前進して、いろいろ各地それぞれの立場から強い御要求があった、申し上げるまでもなく議員の皆さんが常にこういうものに関心を持たれて、政府は予算の裏づけができるよう

になつてからそれにあとからついていくというふうなかつこうが、地方開発とか何とかいう場合には多いと私は心得ます。ところが、いまの道路問題は、議員の皆さん—私どもは議員の一人でございますけれども、国会も政府も一体となつて、同じスピードにおいて同じ感覚でいふところまで私はきておると思ひます。そういうことでございますから、議員の皆さんのほうから出された法律でございますけれども、これは議員の皆さんとも十分御懇談申し上げ、御相談申し上げた上で、政府も全く一体的な考えのもとに立っておりますので、この際政府提案で出しました。こういうことでござい

○田中一君　そうすると、新五カ年道路整備計画には、今回改正されようとする路線は入っておりますが、これはいつごろ入れるつもりですか。そして計画そのものも、計画されておる予算を要するもの、計画されておる路線を延ばして—新五カ年計画から延ばして、そしてこれに重点的にやろうとするのか、いつごろまでにこれをやろうとするのか。

○国務大臣(河野一郎君)　かねて申し上げておりますとおり、私は実は新五カ年計画については、いま御説明申し上げております四兆一千億で満足いたしております。これは大蔵当局とも話し合ひの上で、一応現時点におきましては四兆一千億の五カ年計画ということにいたしました。経費の許す範囲において、なるべく早い機会にこれを改定するといふ申し合せをいたしております。したがって、私は五カ年たらずに

改定し、新しい五カ年計画にぜひこれを取り入れてやりたい、こういう考えでございます。

○田中一君　それは、近いうちに改定するときにはこれをちゃんと織り込みますと、こういうことですね。

○国務大臣(河野一郎君)　そういうことでござい

○田中一君　きょう帰つてきたのですが、今回提案されている法律案の内容は、富士吉田を起点として小牧に行くというところになっておりますが、もしも、工事の難易とか予算の云々ということ、あなたがいなかった、せんだつての大蔵省並びに経済企画庁では、そういう答弁をしておりました、新座都市がどうとかいう答弁もしてありましたが、もしそうだとすれば、大月からまっすぐ甲府に入るのが一番最短距離なんです。そして大月から都留を通つてもかまいませんが、都留から五百メートル高いところに富士吉田があるわけですね。富士吉田から甲府に直線のコースをとりますと、九百メートルの落差といふますが、高低があるわけです。そのほうが仕事はむずかしいのです。むろん現行法の縦貫道を考へておつたのでありますから富士吉田に持つていったのでしようけれども、いま変更されまると、富士吉田を除外したほうが、予算の面もよろしいし、仕事のほうも楽にいくのです。これは行つてみたらわかる。富士吉田から甲府に行くには九百メートル高い。都留から行く、都留よりも五百メートル高い。そして、こういう点は、ただ単に技術的の云々というならば、明らかにその辺に間違ひがあるのではな

うかと思うのですが、その点、これは建設大臣に伺うよりも、道路局長から答弁してもらつてもかまいません。その点はどうなんですか。

○国務大臣(河野一郎君) お話しのよう、私といたしましては、いまの両線について将来慎重に検討するつもりでございます。しかし、現に富士吉田まで現行法によって施行命令が出て工事をしておりますから、そこで、一応その起点からこの法律を改正すること、を提案いたしております。しかし、御承認を得ました上におきましては、なおまたその時限までに十分検討いたしまして、そして地質その他経済上の効果等十分検討いたしまして、あらためて御審議を願う機会があるかもしれぬということでございますけれども、いまの時点におきましては、御承知のように御了解いただきたい、こう考えます。

○田中一君 これは道路局長、ちよつと中央道の調査費は何年幾ら、何年幾らと説明してくれぬかね。

○政府委員(尾之内由紀夫君) 三十二年から申し上げます。三十二年四千三百万円、三十三年五千五百万円、三十四年七千三百万円、三十五年二千九百五十万円、三十六年四千五百万円、三十七年一千万円、三十八年一千七百万円、今年度が二千五百万円でございます。

○田中一君 トータルして幾らになる。

○政府委員(尾之内由紀夫君) トータルいたしまして、三十八年まで二億五千九百八十万円、これに三十九年の二千万円が加わりますから、二億七千九百八十万円になるかと思ひます。

か。初めつから縦貫道の困難性というものはこれはわかつておりました。だから非常にむづかしい議論もあつたわけですが、一体どこを調査したんです。——私さう行つてみて、中央道の現行法の飯田の近く、千代村の隧道の出口まで行つてみたんですが、航空測量だけしかしてないんでないかと思ひます。二億七千万の国費を使つて北回りの比較線だけが調査の対象になつたんじゃないのかな。——富士吉田の先の部分ですよ。その前の部分はこれはまあいろいろ問題がありまして。しかし、これは三十五年に決定したわけですから……。それで、聞いてみると、航空測量——あの赤石山脈は航空測量だけしかしなかつたように聞いておるんですが、実際に踏査をして地質等も調べたんですか。人間が入らぬ所だから、これは人間が入つて調べなきゃわからぬと思うんですが、それはひとつ、いまここで答弁もいらなくてもよろしいですから、どういふ調査をしたか出していただきたいと思ひます。そして北回り線——今回の改正案に載つてるところの路線の調査はいつから始まつて、幾ら金を使ったかということをおききたいと思ひます。これは資料で出してくださうんです。

そこで建設大臣に伺いたいんですが、いまここに参考人として出席願つておる身延町の町長、佐野さんから伺つたんですが、昨年の五月十七日に、中央自動車道建設推進委員会という委員会があるそうです。同僚議員の青木一男君が理事長をしてるそうですが、この理事長から、突如として北回り線というものが提案されて、これは推進委員会というものは、おそらく地元の関係市町村等が入つてゐる団体だと思ひますが、それが出席の関係市町村がみんな満場一致でこれをきめて、政府に献策をしようといふことになつたというようにいま陳述があつたんです。そこで、この団体の性格——この団体はどういう構成があるいは会費等を取つておるんですか。これは道路局長知つておるんです。おそらくその陳情を受けて今回の経緯になつたと思ひますが、これに対して建設大臣は何か御関係がありますか、その点ちよつと伺つておきます。

○国務大臣(河野一郎君) 全然私には……。

○政府委員(尾之内由紀夫君) この団体は、いま田中先生のお話のあつたように、青木一男先生が会長をしておられまして、ここにおられます長野県の知事さん、あるいは山梨県の知事さん、愛知県関係の府県の知事さんはたぶん副会長だつたと思ひます。それからあと沿線の公共団体の方々が委員であると思ひます。私どもはときどき総会等と呼ばれますが、直接関係はございません。

○田中一君 宮澤さんちよつと聞いておきますが、いま建設大臣は、技術的な問題、いろいろ問題から、いま提案されておる北回り線に、一応立案者である衆議院の国会議員並びに政府とも話し合ひの結果、これに決定したのだ、しかしながら、国土開発の見地から、現行の中央道の道路というものはこれを放置すべきものじゃない、将来何らかの形でつて開発を推進しなければならぬという考え方を持つてゐる、こういうように、いま建設大臣から伺つたのですが、国土総合開発の見地から、この赤石山脈等の地下資源あるいはその他の資源等を調査したことにはありましたが、そうしてまた、ないならないでもかまいません。あつたらあつたでかまいません。これを今後どう促進していくかという点等も、ひとつ御見解をお述べ願ひたいと思ひます。ことに先般衆議院では、奥地の非常不便な地域の開発計画というものの促進法だつたかが提案され、衆議院は通つたように聞いております。当委員会にも付託されると思ひますが、そこで、それらに対する見解をひとつお示し願ひたいのです。

○国務大臣(宮澤喜一君) 釈迦に説法の感があるかもしれませんが、このような自動車道は、起点から終点まで一足飛びに飛んでいけばいいというばかりでなく、時間と経費にあまりロスがなければ、その中間地点でできるだけ利用できるということが、これが地域開発の役に立つというふうに考へるわけでございます。このたびの場合は経費的にはむしろ節約になるのではないかと聞かされておりますが、多少時間のほうは幾らかよけいにかかるかと思ひますが、新しい案によりまして、諏訪から伊那谷におりるわけでございまして、これらのところが低開発地域になつておりました、非常に開発を必要とする場所でございます。赤石山脈に賦存されております地下資源の調査というものは、私どもの役所で特にいしたことはございませぬし、おそらく通産省でもいたしたことがないと思ひます。未開発地域であることにはこれは間違ひございませぬけれども、やはり開発の順序からいたします

れば、相当人が住んでおつて、開発の効率が、金の入れようによつては相当あるというところを先にいたしたいわけでございます。なかなか赤石山脈まで日本の地域開発が進むということは、やはりかなりあとになるのではないかと、こう考えますので、私はこれを北に回していくというところは、地方開発の観点から申しますと、非常にけつこうなことではないかという感じを持っております。

○田中一君 どうも宮澤さんからそういう御意見を伺おうと思ひなかつたのです。あなたもやはりこの法律——現行法に賛成をなすつた一人です。当参議院におきまして、これは賛成の意思表示をなすつたお一人なはずで、そこで、河野さんの答弁はやや及第点をやつてもいいと思ひます。放置すべきものじゃないという一つの意欲を示している。しかし、宮澤さん、あなたは日本の国土計画全部の一応のプラン・メーカとして、担当している責任者です。むしろこれには各省関係大臣の協力なり、あるいは意思表示があつてまゝとめてゐるのではありませんか、そんな程度の国土総合開発——日本の国土をどうしようか、日本の国土千年の大計をどう立てようかという担当者として、ちやいけません、それはそういう答弁は、ことに格差が激しい低開発——赤石山脈は人間、おりません。シカとイノシシとサルぐらいなものではない。そこに開発するのが真の国土計画なんです。東京が過密都市になつたと騒ぎながら、新しい都市づくりをしないというところに問題があるのです。たとえば、唯一の内陸の新産都市としての諏訪周辺が、政府が腰を入れないか

見も承って、一応の案を持っておりま
すから、いま出しておりますものがで
きてしまったあと、ほかに道路がどう
いうものができるか、これは別でござ
います。しかし、中央道をこういうふ
うに改定する、この中央道はこれを變
えるということはない、必ずこのとお
り実行する。

それから富士山ろくの關係の道路、
これらについては、私は山ろく開發そ
の他の意味から考えまして、將來考慮
すべき地域と考えますから、よく勉強
してみたいと、こう考えております。

○田中一君　いま身延の町長のことを
申し上げたのは、せんだって河川法の
審議のために九州へ参りました。そう
すると、日田の市長が来ておりまし
て、河川法は賛成でございますという
意思表示とともに、九州縦貫道は、予
定路線としては、日田を通過して阿蘇
に行くようになっておりました、と。
ところが、今回の法律の中には、決定
線として示されたものは、諏訪回りと
同じようなケースで、平地を、鳥栖を
回って熊本、鹿児島に行くというよう
な路線に変更されました。私どもは、
はなはだ――いままでも九州縦貫道を推
進した自分としては、はなはだ不満で
ございます、という説明もありました
ので、あまりおいしそうなにおいをか
がせておて、あとでひっくり返すの
は、どうも考えものじゃないかと思う
のですが、それはむしろ何も確定した
路線の決定というわけじゃございませ
ん。それを通過地点とするということ
になったようですから、かまいません
が、いまのような大きな予定路線の変
更というのは避けたほうが、行政に
対する信頼が固まってくると思うので

す。これは、中央道のように法律がきめられたものじゃありませんから、やむを得ぬと思いますが、この点はあわせて伺っておきますが、どうして鳥栖回りになったかという経緯をひとつ道路局長からでも、短いことばでいいから説明してほしいと思う。

○国務大臣(河野一郎君) 初めにあの九州縦貫道路の線をおきめたのは、ときに、私は少々無理があつたのではないかと思います。もう少し私は調査を十分にして、調査の結果決定された路線であるならば、私はそういうことはなかったのじゃないかと思ひます。一応九州縦貫道路を想定されて、そうして調査をして、調査の結果が変わつてきたということだと思ひのでございまして、まあそういうケースもあるかもしれませんが、まあ議員提出の法案ですと、ああいう、そういうケースになりがちな場合が従来あると。しかし、今回のように改定することによつて、全体に改定が非常に無理だという御意見は、私はちようだいしないんじゃないかと思ひます。

ただ、いまお話しのとおり、希望を出しておきながらそれを省いて直線にしたのはどうか、ということではございますが、しかし私は、元来この日本で縦貫道路というものを考えたときに無理があつたのじゃないかと思ひます。縦貫道路というのは、どこまでも最短距離を走らねばならぬのであつて、そして、どこかの町に寄らなければいかぬとか、どこを通っていくのだという考え方は、それが間違つてゐる。縦貫道路は、どこかの町から出てきてどこへ、ということをお考えいただくかなければいかぬのであつて、どこかの土地

の顔を立てるとか、どこに寄っていくという縦貫道路に対する考えは、将来非常にそれは災いになる。それは、明治以来鉄道を引くたびに、その鉄道をあつちへ回す、こつちへ回すという事で引いたために、今日あとからまづすぐな別の線をつくつたりしなければならなくなつてゐるので、これは、縦貫道路の際には、断固として、地質調査その他の点においてやむを得ないものは別として、それでないものは最初に私は相当に勇断をもつて理想の線を貫くという事でいくべきものだと、私は心得ております。

したがつて、今回提案いたしておるものにつきますのは、そういう点については十分御了解を願つて、ひとつお話し合ひの上御了解を願つて、そして今回の提案に出してゐる線が一番将来にわたつて理想の線じゃないかという意味で提案いたしておるわけですが、

日田につきますのは、昨日私はたまたま大分へ参りました。日田の入口の辺まで昨日参りました。元来が大分県といひましても、日田の地区は、経済圏から申しますれば、むしろ福岡県のほうの経済圏に入る場所のように心得ます。そういうことからいひまして、あの日田から当然私は九州縦貫道路との間に、インター・チェンジなどある方面を開発する路線を、二級国道の開発なり、新たな路線なのでやる必要のある地区と心得まして帰つてまいつたわけでございます。地元の人々もそれを十分御了解願へると思つております。

○田中一君 先年決定された、あなたから施行命令が出たのですが、東京—富士吉田間の道路にいたしましたも、

たとえば、今度の富士吉田—中津川線というものが、隧道が多いから困難だと言ひながら、金がかかると言ひながら、東京—富士吉田間の線だけは一番金のかかる道だ。トンネルの多いところ、山岳地帯を通つてゐる。一番案なのは、東京のどこかを起点として相模平野を通つて道志川の川を上つていけば、これは並行線にもならずして、金もかからない。隧道なんか二本か三本です。そうして今度の場合には、隧道、橋梁等が多いからだめだ、工作物が多いのはだめだということになれば、いままでの議論は議論になつておらない。むしろこれは一つ一つ、ケース・バイ・ケースで変わつてくるから、変わるのにはやむを得ないかもしれませんが、少なくとも二重投資、三重投資という形はとるべきではない。

そこで伺ひますが、この法律の根本的な改正をして、高速道路という形に改めるならば、これは別に反対はいたしません。国土開発縦貫自動車道なんという名前をつけておる、この精神から、私もこうやって汗かきながら質問をしなればならなくなつてくる。よく、東名高速道路と同じじゃないかと、いうことを私に質問、反論をする方がおりますけれども、これはおのずから性質が違ひます。あれはあれでいいのです。しかし、これは国土開発縦貫道ということになつてゐる以上、どういふことをつけようとも、困難があるとか、金がかかるというところは理由にはならない。ほんとうに交通経済という面を中心にした、あるいは既開発地区を経過するということを前提にするならば、これは一向差しかえはご

ざいませぬ。法律的にもはつきりと高速道路という規定があるのでありますから、自動車道という規定があるのでありますから、これでやればいい。この法律を抜本的に——抜本的というよりも、精神をかえて、国土開発縦貫道という名前をなくすほうが多くの地域住民というものが間違ひを起さないうちにそういう法律改正を出す気持ちがありますか。これは、ただ単に中央道ばかりじゃございませぬ。六つほどございませぬ、縦貫道は、これを根本的に交通経済の面から見て、自動車道路をつくるのだという考え方ならば別の問題ですが、その準備、準備といふか、そういう改正を考えなければ、いつまでたつてもこの問題は解決されません。しかし、私も昭和二十六年以来、日本の国土計画というものは確立されなければならぬ、ここにわれわれの将来への夢を託そうじゃないかといふことで、ほんとうに情熱を傾けてつくつたといふこれらの国土計画といふものに対して、捨て切れぬものを持つておりますけれども、今回こうして縦貫自動車道路の路線が決定されたとこの際、今度はいかにかと少ないからできないでしようけれども、目的を変更し、法律の改正をすることに對して御意見はどうですか。

○国務大臣(河野一郎君) 御指摘のようにならぬように、これは、この種の道路に関する法律だけではない、他にいろいろあるといふたようなものは実質があります。これは終戦後わが国の性格が変わつてまいりました。目的が變つたために、緊急性なものは緊

急、そのときの必要によつていろいろな目的で法律ができております。しかし、だんだん方向も明確になつてまいりましたし、当面いたしておりまする国の国是と申しますか、行くべき点も定まつてまいりました。そして、法律の上におきましても、いまお話しのように、あるときは、従来と同じような方針で山間僻地までを開発し、そういう自動車を走らせるという時代もございまして、またあるときは、御承知のとおり、国土総合開発をしようといひ、もしくは地域知開をしようといひ、あるときは新産都市でいうといひ、いずれもそういうふうになつております。これらはいずれもその上その上とかぶせてまいつておりますために、われわれといひましたも、実は重複してゐる面にたまたまぶつかつた場合が非常に多ございませぬ。私といひましたは、先般来御審議願つておりまする河川法にいたしましても、よくよく現状にある程度合うところまで一応きた、道路法はいずれ御審議願つて、一応道路の全体のものについての道路法を定め、それから特殊な道路について、さらにこれをひとついひまお話しするような線に十分検討して御了解を願つてひとつできるうちにいたしたいと考えております。他の法律につきましても、建設省の關係法についてそういう面が非常に多ございませぬ。これらを順次整備してまいりたいという所存でありますことを明確にいたします。がしかし、なぜやらぬとおしかりを受けるかも知れませんが、何ぶん一べんに何もかもいきませんので、順を追つてその方向にいく。いまお話しのとおり、この自動車道路につきますし

ては、ここにおわかりのとおり、いろんな名前の方がたくさんございまして、いずれもやることは大体同じことをやるのだ、そのときによつて多少目的が違つておる、名前が違つておるといふことはございまして、しかし、いまお話しのとおり一ぺん全部整理してもらいたいということについては、私は全く同感でございます。

○田中一君　そこで、いま長野県のほうはこれはいいとして、身延町としては町をあげて、関係町村、関係地域が十六万いるそうです。相当町をあげていまでも推進し、また期待を持つた、これに対して、先ほど建設大臣は、それはそれとして接しなればならないということをおっしゃっているから、それ並に富士吉田に行くまでの路線、たとえば道志川線などは、県道でありながら道がない。これは最短距離です。金も中央線を回るよりもずっと安くいく。あなたの選挙区です。これはいいところですよ。これなども、いまでも開発するべきであり、われわれの縦貫道の立法精神から、それをねらったところが、それになったという場合には、それに対して格段の配慮をするのが愛情ある政治だと思ふのですが、そういう点はひとつで、身延の町長もおりますし、ひとつあたたかい御答弁をお願いしたいと思います。

○国務大臣(河野一郎君)　先ほど申しましたように、それについては十分配慮するという所存でおるわけでございます。

○田中一君　そこで、西沢さん、佐野さん、私はここで建設大臣にこうして一問一答やっておりますが、あなたはいま建設大臣の答弁も聞いたと思ひます。そこで、今回の縦貫道の路線の変更というものは、これは長野県あるいは山梨県という通過道の道路として考へておられないわけですか。これは全く一徳国民の道路であつて、そのために愛情ある扱い方、受け取り方をしてほしと思ふのです。ただ単に長野県の利益とか、何の利益じゃございせん。これに既成市街地にはいる関連道路が必ずつくられて、そうして地域格差をなくする、その他の問題も多々あるものでありますから、目的があるものでありますから、ひとつその意味で、法律決定されればされたように、それに対する対処をしていただきたいのが、私のお二方に対するお願いでございます。御両氏に対して私の質問これで終わります。

す。そこで、今回の縦貫道の路線の変更というものは、これは長野県あるいは山梨県という通過道の道路として考へておられないわけですか。これは全く一徳国民の道路であつて、そのために愛情ある扱い方、受け取り方をしてほしと思ふのです。ただ単に長野県の利益とか、何の利益じゃございせん。これに既成市街地にはいる関連道路が必ずつくられて、そうして地域格差をなくする、その他の問題も多々あるものでありますから、目的があるものでありますから、ひとつその意味で、法律決定されればされたように、それに対する対処をしていただきたいのが、私のお二方に対するお願いでございます。御両氏に対して私の質問これで終わります。

○小山邦太郎君　先ほど来同僚議員の間から参考人に対しての質問、また、これに対する御答弁、この法案の処理の上にきわめて有力な参考となりました。加えて田中君から関係大臣にも御質問があつて、これまた、この法案処理の上にきわめて役立つことと思ひます。この際他に同僚議員から参考人に対しての質問がなければ、この程度で参考人に対する質問は打ち切りにして、しばらく休憩を願つて、この問題の処理の懇談をいたしたいと思ひますが、いかがでございますか。

○委員長(安田敏雄君)　休憩はしません。

○瀬谷英行君　建設大臣に、田中委員の質問に関連いたしまして若干私からも尋ねたいと思ひます。

これは身延の町長さんからもさつきお話がありました、私も現地視察に行きまして、別に陣情の有無にか

かわらず、やはり公正妥当な観点から視察をしてまいりましたので、特に身延から陳情がなかつたとか、あるいは信州、あるいは山梨県界隈のほうから陳情があつたというところは、別にわれわれ視察をしてまいりました者の心証に對して影響を与えてはおりませんので御了承願ひたいと思ひます。ただ、きのう各地でもつて非常にたくさんの方から陳情を受けたのでありますけれども、私は、地元の人たちの考え方の中には若干の錯覚があるのじやないかという気がしたのであります。ということ、高速自動車道路というのはインター・チェンジしか出入りができないわけだし、うちの前をこの道路が通るから、うちの前からすぐに東京へ三時間で行けるという性格のものじやないわけですよ。ところが、何か従来の一級国道をもう少し豪勢にしたようなやつが通るかのような錯覚を持つてこの縦貫道を歓迎するといふふうな気持ちを持つておられる方が相当多いのじやないかと思ひます。それというのも、いままでの国道が、あるいは県道なり、国道なりが、本来の機能を果たしていないといふところにあるはしないかと思ひます。この三日間私も自動車で行きましたけれども、山梨県から長野県の県境付近になりますと、舗装がされないだけじやなくて、道も狭くて伊那の勘太郎がわらじばきで歩いたところと変わりないじやないかという国道があつたわけですよ。こういうところで相当時間を食う、それで至るところにそういうところがあるわけですよ。だから建設委員会の中で私は最年少のほうだと思ひますけれども、それでも自動車で行ったら腰が痛くなった。そ

ういう状況を考えると、この路線がきまつたといふことのために、従来の国道の整備といふものが手抜きになるといふようなことになる、地元の人たちにとつてはアブハチとらざるということになつちゃうのじやないか、こういう気がいたします。そういうたよるな心配はないと思ひますけれども、道路の性格が多少私は変わつてきやしないか、こういう気がいたします。大臣の御答弁では、縦貫道というのは最短距離を走るべきものだ、いろいろなその地域地域の陳情等を考えるべきものじやないかという意味だろうと思ふのです。それであるならば、これは地図を見てもらえなければいけません。いままでの路線が最短距離であつて、それを今度新しい路線がこういうふうになつてしまふのです。これは迂回道になつてしまふのです。これに對して国土開発縦貫道という名称をつけることは、私は妥当でない、こういう気がいたします。むしろ新しい路線といふものは、国道的な性格を多分に持たして、インター・チェンジ等についても考慮をするのでなければ、その機能を發揮できないじやないか。もし、この新しい路線に對してあくまでも縦貫道の性格を持たせるとするならば、諏訪周辺から裏日本に抜けるような縦貫道をさらに将来構想として立てるのでなければ筋が通らないといふことになりはせぬか、こういう気がいたします。そういうたよるな構想が一体あるのかどうかといふこと、これが一つ、それから、富士山ろく道路は考慮すべきものと考へるというふうな御答弁がございましてけれども、これは変更になる前の本来の縦貫道の構想に合わせ

て、つまり将来の——いつになるかわかりませんがせんけれども、将来の中央縦貫道の構想を生かすという意味で富士山ろくの道路というものを考へてゐるのか。そうではなくて、まあ国道の整備という意味で身延とか下部の方面についても考へるのか、観光ルートとして考へるのか、その点は一体どのような考へ方に基づいておられるのかということをお伺ひしたい。

○国務大臣(河野一郎君)　お話しになればいまお話のようなことがあると思ひますが、私の申し上げます最短距離といふのは、つまり東京と名古屋の間の最短距離とだけ考へませんで、それぞれに拠点があると思ひます。その拠点と拠点とを最短距離で結んでいきたい、こういう意味で申し上げました。同時に、縦貫道路という名前はおかしいじやないかとおっしゃいますけれども、実は私たちは、お話しのように、この諏訪から裏日本に延びていく道路を実はビジョンとしては一応頭の中にあるわけでございます。その第一善手としてこの辺まで延ばしておき、そして名古屋方面とこの日本の中心部とを結ぶ線といふような意味合いにおいて適当じやないか、こういうことでのこの線を取り上げております。

それから、最初に立案をされた本州縦貫道路といふこの法律の名前のときは案は、これらにしまして、先ほど申し上げましたように、調査の結果変わることはあるかといふことはすべて前提のもとに私は考へられておつたと思ひます。建設省で十分調査してこの法律を出したんじゃない。期成同盟会の方がいろいろ検討されま

したけれども、本質的に検討し、本質的にやった結果じやない。先ほど道志川の話もありましたが、私の実は選挙区でございますから、道志川の問題について相対興味を持っておりません。しかし、何にいたしまして、やはり有料道路でございます。道路公団の経営の一応道路でございます。したがって、その利用度というものをある程度考えないわけにはまいりません。それらと総合的にあらゆる角度から検討いたしましてやりませんことには、結論が得にくいこういうことでございます。

いま富士吉田のことについてお話をいたしました。秋は、いま申し上げましたような意味合いにおいて、富士吉田まで行っておる道路、これをさらにここでとめるということでは、富士山ろくをかねて各方面から論ぜられておりますように、富士山ろくを開発するということは、将来の東京の問題等を考える上において非常に意義のあることだろうというふうに老えますと、東京の一番発展しております中仙道の方面から出まして、そうして、これが方向は違いますが、富士吉田に下がり、富士山ろくの西側を通って富士宮市に下がるという線は、この方面の開発の意味からいって非常に意義のある線だろう。ただし、これはいま有料道路でやるか公共投資でやるかというところについては、決定いたしておりませんが、私は、いずれにしても将来わが国の道路網の一環として考えられ、もしこれが開発の対象になるべき線じやなからうかという意味で申し上げたのでございまして、これを混濁したら、はなはだ御迷惑をかけたと思

います。富士吉田のことについてお話をいたしました。秋は、いま申し上げましたような意味合いにおいて、富士吉田まで行っておる道路、これをさらにここでとめるということでは、富士山ろくをかねて各方面から論ぜられておりますように、富士山ろくを開発するということは、将来の東京の問題等を考える上において非常に意義のあることだろうというふうに老えますと、東京の一番発展しております中仙道の方面から出まして、そうして、これが方向は違いますが、富士吉田に下がり、富士山ろくの西側を通って富士宮市に下がるという線は、この方面の開発の意味からいって非常に意義のある線だろう。ただし、これはいま有料道路でやるか公共投資でやるかというところについては、決定いたしておりませんが、私は、いずれにしても将来わが国の道路網の一環として考えられ、もしこれが開発の対象になるべき線じやなからうかという意味で申し上げたのでございまして、これを混濁したら、はなはだ御迷惑をかけたと思

思いますが、いまここに言われております自動車道路という意味で、必ずこれを延長するという意味で申し上げたことじやございせんから、その点は御了解願いたいと思ひます。

なお、道路の名前が、この法律の前が言いまうようにそぐわぬじやないかということになりますれば、これは、先ほど申し上げましたように、多少そのきらいはあります。しかし、これを全部この法律を廃案にして、全然新しい法律を出すという勇気が私にございせん。また、議会の方々ともいろいろお話し合いをいたしまして、この法律の改正でいこうじやないかというようにいたしたものでございせん。こういふ手続をとりましたが、いづれ近い将来に、先ほど申し上げましたとおり、全部の特殊道路関係の法律について整理をいたしたいという考えを持っておりま

な。この道路の夢を持したために、夢という字は適当でないかもしれません。この道路の計画を持したために、二級国道、県道等が手抜きになったのじやないか、そういうことは私はないと思ひます。これは県がおやりになる。また、この道路が、今日突如として、私は、こういう法案を出したわけじやないのございまして、すでにこれまで関係していらつしやるすべての人が大体こういう方向でいくことがよからうというところで、秋はそれらの総意によつて提案をいたしておるのでございまして、私が事務当局といわゆる役所的立場において提案しておる、地元と関係なしに提案しておるということではございせん。十分中央道の、従来関係してお

れました有力な諸君関係しておられまして地方の諸君と御相談の上いたしておることでございますから、私はそういうことはないのであるかと、こう思つております。

また、この道路は、先ほどお話ししたとおり、これはもうインター・チェンジのあるところだけが利用できるものであつて、そこ以外利用できぬ道路であるというところは、これはもうおそろしく今日通過する地区の人、たとえば東海道の場合にいたしましても、皆御承知の上でこれに協力を願つておるというふうに私は老えております。

○委員長(安田敏雄君) この際委員の異動について御報告いたします。本日天竺良吉君が委員を辞任せられ、その補欠として徳永正利君が選任をされました。

○小山邦太郎君 先ほどの私の発言について、おはかりを願ひます。

○委員長(安田敏雄君) 参考人の方には、本日は御多忙のところ出席をいたされ、貴重な御意見を述べられましたことにつきまして、厚く感謝申し上げます。委員会を代表いたしまして一言お礼を申し上げます。ちよつと速記とめて。

〔速記中止〕

○委員長(安田敏雄君) 速記を始めてください。

それでは、他に御発言もなければ、質疑は終局したものと認めて御異議ございせんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(安田敏雄君) 御異議ないと認めます。

それでは、これより討論に入りませう。

御意見のある方は、賛否を明らかにしてお述べを願ひます。別に御意見もないようでございますが、討論は終局したものと認めて御異議ございせんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(安田敏雄君) 御異議ないと認めます。

それではこれより採決に入ります。国土開発縦貫自動車道建設法の一部を改正する法律案の問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願ひます。

〔賛成者挙手〕

○委員長(安田敏雄君) 全会一致と認めます。よつて、本案は、全会一致をもつて原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、本院規則第七十二条により、議長に提出すべき報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願ひたいと存じますが、御異議ございせんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(安田敏雄君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

河野建設大臣。

○国務大臣(河野一郎君) 本法御審議の間におきまして、いろいろ有力な御意見、御発言を拝聴いたしまして、御質問にあらわれました点等も、十分考慮いたしまして、御期待に沿うように善処いたしたいと考えます。

○委員長(安田敏雄君) 本日はこれにて散会いたします。

午後三時五十二分散会

六月四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五月八日)

一、奥地等産業開発道路整備臨時措置法案(衆)