

第四十八回国会 建設委員会 議 録 第二十号

昭和四十年五月三十一日(月曜日)

午前十時三十八分開議

出席委員

委員長 森山 欽司君

理事 正示啓次郎君

理事 福永 一臣君

理事 井谷 正吉君

理事 西宮 弘君

理事 逢澤 寛君

理事 稻村左近四郎君

理事 木村 武雄君

理事 砂原 格君

理事 細田 吉藏君

理事 山本 幸雄君

理事 金丸 徳重君

理事 山崎 始男君

理事 稻富 稔人君

出席國務大臣

建設大臣 小山 長規君

出席政府委員

建設技官 尾之内 由紀夫君

委員外の出席者

議員 逢澤 寛君

議員 熊本 政晴君

五月三十一日

委員長大野明君、中嶋英夫君及び玉置一徳君辞任

につき、その補欠として細田吉藏君、山崎始男

君及び内海清君が議長の名で委員に選任され

た。

同日

委員細田吉藏君、山崎始男君及び内海清君辞任

につき、その補欠として大野明君、中嶋英夫君

及び玉置一徳君が議長の名で委員に選任され

た。

五月二十九日

中国横断自動車道建設法案(野田武夫君外四十

一名提出、衆法第四五号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

中国横断自動車道建設法案(野田武夫君外四十

一名提出、衆法第四五号)

○森山委員長 これより会議を開きます。

中国横断自動車道建設法案を議題といたしま

す。

中国横断自動車道建設法案

中国横断自動車道建設法案

(目的)

第一条 この法律は、山陽地方と山陰地方との交

通の迅速化を図り、相互間の産業経済等の関係

を一層緊密にし、かつ、国土開発縦貫自動車道

たる中国自動車道と相まつて、中国地方の総合

的な開発をさらに強力に推進するため、全国的

な自動車交通網の主要部分を構成するものとし

て、緊急に、これらの地域を通ずる自動車の高

速交通の用に供する幹線たる自動車道を建設

し、もつて産業基盤の強化に資するとともに国

民経済の発展に寄与することを目的とする。

(予定路線)

第二条 前条に規定する自動車道(以下「中国横

断自動車道」という。)の予定路線は、別に法律

で定める二路線とする。

2 政府は、すみやかに、前項の規定により法律

で定めるべき予定路線に関する法律案を、起点

を岡山市附近及び終点を境港市とし、主たる経

過地を岡山県真庭郡落合町附近とする路線並び

に起点を広島市及び終点を浜田市とする路線を

基準として作成し、これを国会に提出しなけれ

ばならない。

3 内閣総理大臣は、前項の規定により国会に提

出すべき法律案の内容となるべき中国横断自動

車道の予定路線を、国土開発縦貫自動車道建設

審議会(以下「審議会」という。)の議を経て、

決定しなければならぬ。

(基本計画)

第三条 内閣総理大臣は、中国横断自動車道の予

定路線のうち建設を開始すべき路線の建設に関

する基本計画(以下「基本計画」という。)を立

案し、審議会の議を経て、これを決定しなければ

ならない。

2 内閣総理大臣は、前項の規定により基本計画

を決定したときは、遅滞なく、これを国の関係

行政機関の長に送付するとともに、政令で定め

るところにより、公表しなければならない。

(基礎調査)

第四条 政府は、中国横断自動車道の予定路線に

ついて、第二条第一項の法律の施行後、すみや

かに基本計画の立案のため必要な基礎調査を行

なわなければならない。

附 則

1 この法律は、公布の日から施行する。

2 高速自動車国道法(昭和三十三年法律第七十

九号)の一部を次のように改正する。

第二条中第七項を第八項とし、第六項の次に

次の一項を加える。

7 この法律において「中国横断自動車道」と

は、中国横断自動車道建設法(昭和四十年法

律第 号)第二条第一項に規定する中国

横断自動車道をいう。

第三条第一項中「及び九州横断自動車道」を

「九州横断自動車道及び中国横断自動車道」に

改める。

第四条第一項中第六号を第七号とし、第五号

の次に次の一号を加える。

六 中国横断自動車道の予定路線のうちから

政令でその路線を指定したもの

第四条第二項及び第三項中「第六号」を「第

七号」に改める。

第五条第一項中「第六号」を「第七号」に改

め、同条第二項中「九州横断自動車道建設法第

三条第一項の規定により決定された基本計画

に」の下に「中国横断自動車道に係るものにつ

いては、中国横断自動車道建設法第三条第一項

の規定により決定された基本計画に」を加え、

同条第三項中「第六号」を「第七号」に改める。

3 総理府設置法(昭和二十四年法律第二百七

号)の一部を次のように改正する。

第十五条第一項の表の国土開発縦貫自動車道

建設審議会の項中「及び九州横断自動車道建設

法(昭和四十年法律第九十二号)」を「九州横

断自動車道建設法(昭和四十年法律第九十二

号)及び中国横断自動車道建設法(昭和四十年

法律第 号)」に改める。

理 由

山陽地方と山陰地方との交通の迅速化を図り、

相互間の産業経済等の関係を一層緊密にし、か

つ、国土開発縦貫自動車道たる中国自動車道と相

まつて、中国地方の総合的な開発をさらに強力に

推進するため、これらの地域を通ずる幹線自動車

道として中国横断自動車道を建設する必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○森山委員長 ます、提案者から提案理由の説明を聴取いたします。逢澤寛君。

○逢澤議員 ただいま議題となりました中国横断自動車道建設法案につきまして、私は、自由民主党、日本社会党及び民主社会党を代表いたします。その提案の理由並びに要旨を御説明申し上げます。

現下われわれの当面する最も重要な政治的課題は、経済の高度成長、社会諸情勢の急進展に伴って醸成せられた地域格差を是正し、経済のひずみを解消して、広域の見地に立つた国土の均衡ある発展を期するにあることは申すまでもありません。これがためには、まず、特に地方における交通体系の確立、なにかんずく、今後の新しい時代趨勢たる幹線高速道路網の建設が最も喫緊の基本的命題であると思ふのであります。

ひるがえっておもんみるに、中国地方は、さきに中国地方開発促進法に基づく開発計画がようやくその緒につかんとし、かつまた、いわゆる新産、工特両法の実施に伴い、瀬戸内沿岸地域に中核的産業拠点が設定せられ、それぞれの建設計画が進められているのであります。本地方全般について見れば、なおいまだ全国的水準を下回っており、特に山陰地方はいまなお低後進性を脱却し得ず、現に山陽地方との格差は依然として顕著なものがあつてあります。

したがって、この際、中国地方全域にわたる総合一体的開発の実をあげるためには、比較的先進性を持つ瀬戸内ベルト地帯と、裏日本の宿命にあえぐ山陰地方とが、中国山脈によってさげられた相互間の距離的、時間的断層を除去して、有機的に相つなぐことが先決の要諦であります。これがため、現行道路整備五カ年計画における陰陽連絡一般国道の整備促進を期することはもとよりであり、他面、あたかも本年度より中国縦

貫高速自動車道の着工を契機として、竿頭さらに一步を進め、陰陽の枢要地域を結ぶ筋骨的高速自動車道を建設し、両々相まって、幹線高速道路としての機能を十全せしむることが必然の要請であり、長期的展望に立つた本地方開発のビジョンを実現するゆえんであると思ふのであります。しかも本地方は、延々六百キロに及び長大な地域を擁する形状等にかんがみ、道路交通体系上、それぞれの拠点地域を結ぶ複数路線の設定が必要不可欠であります。

すなわち、本法案においては、新産業都市、工業整備特別地域その他工業地帯を周辺に擁して、特にわが国屈指の重化学工業地帯としての夢を將來に託する瀬戸内ベルト地帯と日本海への門口を扼する山陰の拠点とを結ぶ二路線を建設せんとするものであります。これら横断自動車道建設の概において、縦貫自動車道と経緯相結び、本地方総合開発の幹線の大動脈を形成するのみならず、隣接する阪神、瀬戸内、北九州との交流を円滑迅速化して西日本広域経済圏の重要な一翼をになうこととなり、かつまた、日本海を隔てて一衣帯水の間にある大陸との交易においても、その地位的優位と役割は、將來に多大の期待を嘱し得ることと必定でありまして、広くわが国経済の伸長発展と民生の安定向上に寄与するところをわめて大なるものがあると思ふのであります。

如上の観点に立つて、地元関係住民の間には、多年の懸案たりし縦貫道の着工とともに、本横断道の建設要望がほろいとして高まつてまいりました。われわれは、このような地域の住民年々の宿願にこたえ、盛り上がる世論の趣向と本地方の発展の将来に対処して、これが実現をはかるため、特に本法案を提出することとしたのであります。

以上が本法案提出の趣旨であります。次に本法案の要旨について若干の御説明を申し上げます。第一は、本法案の目的についてであります。山陽地方と山陰地方との交通の迅速化をはかり、相互間の産業経済等の関係を一そう緊密にし、か

つ、国土開発縦貫自動車道たる中国自動車道と相まって、中国地方の総合的な開発をさらに強力に推進するため、全国的な自動車交通網の枢要部分を構成するものとして、緊急に中国地方を横断する自動車的高速交通の用に供する幹線たる自動車道を建設し、もつて産業基盤の強化に資することにも、国民経済の発展に寄与せんとするものであります。

第二は、本自動車道の予定路線についてであります。本路線は、起点を岡山市付近及び終点を境港市とし、主たる経過地を岡山県真庭郡落合町付近とする路線、並びに起点を広島市及び終点を浜田市とする二路線でありまして、この基準に基づき、政府は別に法律を作成し、すみやかに国会に提出しなければならぬこととしたのであります。

なお、本路線の指定については、国土開発縦貫道の方式に準じてこれを行なうこととしたとして、内閣総理大臣は、国土開発縦貫自動車道審議会の議を経て、予定路線を決定することとなつております。

第三は、本路線の建設に関する基本計画についてであります。これが決定にあつても内閣総理大臣は、前述の予定路線同様の手続きを経て、これを行なうこととしたとして、さらにこの基本計画立案等のための基礎調査についても所要の規定を設けております。

第四は、現行高速自動車道法の一部改正を行なひまして、同法に準拠する本自動車道の整備計画を作成する等、所要の規定を設けることとしたのであります。

以上が本法案の提案理由並びにその要旨であります。このほか、慎重御審議の上、すみやかに御決断賜わらんことを切に御願ひする次第であります。(拍手)

○森山委員長 質疑の通告がありますので、これを許します。岡本隆一君。

○岡本委員 せっかく非常ににりっぱな計画ができてまして、まことにけっこうであると思ふのであります。これにつきまして、二、三、道路行政上の問題についてお尋ねしておきたいと思ふのであります。

現在までに、関越自動車道があるいは中部横断の自動車道、九州横断というふうに、だんだんと国土縦貫自動車道以外の高速自動車道の計画が法律で規定されてまいりました。しかしながら、これらはいずれも、日本縦貫自動車道の肋骨に当たる路線であると思ふのであります。したがって、とにかく国土縦貫自動車道を早く建設し、その計画に見合つてこれをつくつていく、こういうことにならぬと思ふのであります。これは大臣にお尋ねするのでありますが、政府のほうでは、この縦貫自動車道をいつごろまでに完成させるおつもりなのか。さらにまた、このたまたま議題となつております中国横断自動車道につきましては、中国縦貫自動車道との関連が非常に密接でございますが、その中国縦貫道はどういうふうな建設の目標を持っておられるのか。あらかじめこの機会に、私は明らかにしておいていただきたいと思ふのであります。

○小山国務大臣 御承知のように、今年度の予算には、二十億円をもちまして、五つの路線について着工するという予算の決定を見たわけであります。そこで、とりあえずわれわれの当面の目標は、この五つの路線についてこれを早く完成したい、これを一応の目標にしておるわけであります。したがって、稚内から鹿児島に至る全部の路線をいつまでに完成するかというところは、相当先の問題になります。そして相当な財源を必要とするわけでありまして、そこまでまだ申し上げる段階には参つておりません。とりあえず私どもの今年度から着工しようとする縦貫道路につきましては、一応こういうふうに考えておりますので、述べさせていただきますと思ひます。

それは、御承知のように、四十三年度までの五

カ年計画というものがあつたわけでありました。その

五カ年計画に合せていかなければならぬわけであ

りますが、その五カ年計画は、しかしながら四十

三年度でおしまひになるのではなくして、四十

三年度以降さらに次の五カ年計画、さらにはまた

四十八年度からさらに次の五カ年計画と、こうい

うふうに連続していくものとわれわれは了解して

おるわけでありました。そこで、とりあえず四十

三年度までにはどういふふうな考え方で行くかと申

しますと、いま五カ年計画で高速自動車道路用に

使い得ると考えられる数字はおよそ七百七、八十

億円、八百億円内外、こう見ておるわけでありま

すけれども、それをまず基本にいたしまして、用

地の買収をやりたい。そして四十三年度までに大

体どの程度の用地買収ができるかと申しますと、

おそらく一千キロくらいはできるんじゃないかと

いうふうに私は見ておるわけでありました。それを

基準にいたしまして、さらにその後の建設にか

かかっていきたい。私もその希望としましては、四

十八年度までにこの一千キロを完成したい、こう

いうふうな考え方で行くわけでありました。

○岡本委員 そうしますと、具体的に、四十三年

までに一千キロの用地買収を行ない、四十八年ま

でにその買収済みの一千キロについて工事を完成

したい、こういうことをごさいますか、その一千

キロの配分はどのようになるのでしょうか。たと

えば東名はその間に完成するんじゃないかと思

いますが、中央道はどうなるか。それからまた、そ

の他中国と九州というふうなところにある程度工

事が進んでいくのではないかと思いますが、それ

についての計画は現在立っておるのでしょうか、

あるいはそれについてはこれから話し合ひという

ことをごさいますか。

○小山国務大臣 いま申し上げました一千キロの

用地買収の中には、東名及び東京―富士吉田間は

含まれていないわけでありました。含まれていな

残りの中央道、たとえば名古屋から富士吉田まで、

それから北陸、東北、中国、九州、こういったもの

を含めて一千キロ、こう申し上げたわけでありま

す。

それで、これから私が申し上げることは一つの

構想でありますから、そのおつもりでお聞き願

いたいと思つておりますが、この一千キロは、大

体五本の路線に割つてみますと、一本当たり二百

キロ見当、こういうふうにお考え願ひたいわけ

であります。これはむしろ、必ずしも二百キロずば

りというわけではありませんが、大ざっぱにい

えば、一本当たり二百キロくらいであらうという

ふうにお考え願ひたい。そしてその二百キロは一

体どのような考え方で行くかといひますと、従来は、

高速自動車道路の建設というものは、収益性を重ん

じまして、その地方における自動車台数あるいは高

速自動車道路完成後における自動車の交通量、これ

を主として考えておりましたので、勢い都会地周

辺といひますか、交通の多いところから着工する

という考え方であつたのでありますが、私はそう

いう考え方はとりたくない。そこで、むしろ収益

性というものを考えないで自動車道路、有料道路

をつくるわけにはいかないのでありますから、こ

れはむしろ考えなければいけませんけれども、た

とえば同じ中国なら中国の中でも、建設の晩には

直ちに収益が出て、わりあいに短い期間で償還が

できるであらうと思はれる地点、それから、そ

でないけれども、どうしても地域開発の關係上、

その地方の産業開発のために政治的に考えても必

要ではないかという地点があると思ふのでありま

す。そういうものもあわせて建設していきな

つまいり開発性も考えて建設してまいりたい。しか

しながら同時に中国自動車道路については、収益

の上がる区間と、なかなか収益は上がらぬが開発上

重要なと思われる区間とあわせて建設した場合に、

両方あわせて、中国自動車道路としては、少なくとも

五十年以内には償還ができるようなめどが立つ地

点、幾ら何でも、五十年をこす有料道路というの

はちよつと常識的でありませぬので、一応五十年

間には、あるいは四十年になるかも知れませぬ

が、四十年ないし五十年の間には償還ができると

いうめどを立てないと、有料自動車道路つまり自動

車道路からの収入で償還するということとは不可能

になるので、四十年ないし五十年の間に償還がで

きることゝをまず第一のめどにしまして、そ

の償還ができるのには、いま申し上げたような

ただ単にいわゆる収益性のある地点だけに限らな

いで、将来の産業開発のために必要な地点とい

うものもあわせて考えてみたらどうであらう、こ

ういふふうな考え方のもとに、いま事務局に命じ

て、そういうふうな試案をつくらしてゐる段階で

あります。

○岡本委員 いまお話の中に出ましたが、縦貫道

をつくられる場合に、たとえば東名は東名、名神

は名神、また中国ができるときには中国、そ

れぞれ独立採算制で、別々にその償還を考えられて

おられますか。あるいは北海道から九州南端に至

るまでの路線を一本と考えて、それを全部償還す

るまで、たとえば名神は一番早くできましてだけ

に、同時にまたその間の利用度も高い。東名にし

ても同様のことが言へると思ふのでござい

ますが、そういうふうな地域と、それから東北、北海道の

縦貫ができまして、それはなかなか利用度が低

いし、償還はおくれないと思ふます。そういうふう

な地域だけを、例を北海道にとりまして、北海

道の縦貫道ができまして、それを独立して

償還を考えた場合には、いまお話しのとて五

十年で償還できるかどうかというところは疑問であ

ると思ふのであります。しかしながらそれをプー

ルしてやれば、償還は非常に早いと思ふ。そうい

う点について、国土縦貫自動車道の将来計画とし

ては、どういふ構想をお持ちになつておるのか。

それそれぞれの単位ごとの、各区ごとに分けられる建

設計面で、独立した形で償還を考えられ、名神は

名神区間だけ償還すれば無料開放され、同時に、

東名は東名が終れば開放する。そういたします

と、北海道あるいは東北というところの償

還は、名神の五倍かかるか十倍かかるか、これは

私はわからないと思ふのでござい

ますが、そういう点についての基本的な考えはどこにあるか、

この機会に明確にしておいていただきたいと思

ふのでござい

ます。

○小山国務大臣 これは、将来の問題としまして

は、全部プー

ルしなければいけないかと考えており

ます。ただ当面の問題としましては、世銀借款の

関係がありまして、東名は東名として世銀借款の

対象になつておりますし、名神は名神で対象に

なつております。この問題が一つありますので、そ

れからとりあえずやりまして、必ずしも全部

ながらないわけですね。ですから全体をプー

ルということが困難な面が出てまいります。そこ

でいま考えております五本の道路につきましては、

東北は東北で、先ほど申し上げたような原則のも

とに、四十年ないし五十年の間に償還ができるよ

うな地点はないか、中国はどうだ、こういうふう

に考えて、とりあえずの問題としましては、一本

一本ごとに独立採算制というところと語弊があ

りますが、そういうふうな考え方では建設して

みよう。しかし将来たとえば北海道とか、非常に採

算制の悪い――北海道も必ずしも採算制が悪いと

は限りませんが、採算性の悪いところ、たと

えば四十八年以降五十三年度の間にさらに建設し

なければならぬというふうな場合が出てきました

ときに、世銀借款との関係はどうなるかといふ

うなことを考えて、その有利な、つまり道路の

建設が可能なる方向に持っていくたい。むしろいま

岡本さんが御心配されたように、東名なら東名だ

けが償還が終わつたら、まず先に無料開放する、

そういう考え方のもとには進んでいないといふこ

とだけ申し上げておきたいと思ひます。

○岡本委員 いまのお話を承つておりますと、も

う一つ国の方針が明確でないように思ふのです。

たとえば、いまおっしゃいました東北などは、

五十年で償還できると思はれるようなところ

からやうていきたい、そういたしますと、東北縦

貫自動車道のうち、ある利用度の高そう有望な

地域だけは比較的早く建設されるが、それから先

はもういつになるか見通しがつかない。そうする

と、国土縦貫自動車道というものは、国土を縦貫

それに対する財源はどりするかということまで真剣に考えていくべきときにすでに來ている、というふうなふうに思っています。

○岡本委員　いまこの肋骨道路ができてまいりました。そういたしますと、国土縦貫自動車道が中央にできて、それに対して何本かの肋骨ができません。そういたしますと、キの字を連ねたような形になっていくわけでありますが、そのまた端と端との連絡道路というものがまた必要になってくる。それがなければ非常に迂回しなければならぬというふうなことになるわけでございます。まして、強い網の目のような道路網というものを立てていただく必要があるのではないかと。そこで財源の問題になってくるわけです。これはいままでは、高速自動車道は預金部資金であるとかあるいは外債であるとか、そういうふうなものにたよっております。同時にまた、その償還は有料道路の料金徴収によってしているわけです。その料金に対する、使用料に対する考え方の問題であると思っております。一般道路はガソリン税で、また有料道路については料金でもって回収していくのだ、という考え方でございますが、これも一種の利用税であると思っております。同時にまた、いろいろな自動車の経費節約になる分だけ徴収する、こういうふうな意味で、料金徴収の基準がきまっておるようでございますが、建設費に対する償還が終わって、無料開放する時期が、かりに名神にやってみたりしても、東名にやってみたりしても、全国的な道路網の見地からいきますなれば、これは引き締まる程度のパーセンテージにおいて——全額であるというよりは少し高過ぎると思っております。名神だつて貨物の利用が非常に少ないのです。トラックの利用が少ない。だから、町の交通に対して、交通網の問題に非常に大きな役割りを果たしておるトラックの利用が少くないのでは困ると思うのです。やはりトラックがほとんど利用するような料金にまで、引き下げるべきではないかと。また、今日使用料の基準が、ガソリンの節約、車の消耗の節約、そういうふうなものから計算して、これだ

け得になるからこの程度でいいではないかというふうなきめ方では、どうもトラックの利用が少なう。だからそれよりもむしろさらにもう少し下げても、もっと利用度を高めることによって同じ期間に償却できるのではないかと、私はこう思います。だから、名神なんか、もう少し料金を下げるべきではないか、私はこのように思っています。それに、償還が済みましたが、今度は従来の料金の半額くらいを引き続き取っていきまして、それによって将来計画への建設資金に充てていく。そして、それを全国的なプール制の中へ持ち込んでいく。償還度の非常におおむねのところに對する穴埋めにしていく。そして全国的にそういうような道路網ができたならば、そういう時期になれば、無料開放するということが、あるいは維持費とその他でもって国の財政では困難かもしれない、そういうときには、利用税というよりな形で料金は少しは取ってもいいのではないかと。道路は無料にされるべきである、これは原則でございませうけれども、しかしながら国の財政上、目的税として、ある場合、必要な場合には徴収していいものではないか。だから目的税としての道路利用税というよりな考え方に立てば、ある程度の料金は徴収されてもやむを得ないのではないかと。ことに道路開発、こういう公共投資の非常におおむね日本といいたしましては、そういう考え方が出てきても差しつかえないのではないかと。そしてまた、道路公園なんかで行なっている今日の料金徴収という考え方は、こういう制度ができる過渡的な姿の構想であつて、こういう道路投資の要望が、非常に高度になり強い場合には、考え方を變えてもいいのではないかと、思うのでございませう。

○小山国務大臣 この国土縦貫自動車道路の場合には、究極的には全部無料すべきものであると思ふのであります。したがつて、東名なら東名が償還が終わつたら、これを無料開放するのだという考え方は、国土縦貫自動車道の法律の精神からは出てこないのではないかと、思うわけでありませう。しかし一部の路線については、いまの料金のきめ方がはたして妥当であるかどうか、償還を早めるゆゑに、なるかどうかという点は、私自身も考えておるのであります。ただ料金の算定は運輸省との共管事項になっておりまして、はたこのつり合ひを考へておるようでありませうから、建設省だけでどうというわけにいきませんが、たとえば割引制度などというよりな方法もあるわけでありませうで、そういう方法でもって利用を促して、しかも償還を早める方法はないかというところは始終検討させておるわけでありませう。そういうわけで、全体直ちに無料開放ということにはならないだらう。それからまた、全部が完成した暁には、たとえば鉄道のキロ制みたいな方法もとらなければならぬかもしれない。これは将来のことでありませうから、いまここでどうと断定できませんけれども、そういうふうな、全体としてのものを考へていくのだという考え方で、法の精神は貫かれていくようでありませうから、したがつて、料金の問題も、そのような精神のもとに考へるべきであらう、というふうに考へます。

○岡本委員 国土縦貫自動車道の構想が、出ましてから、いま肋骨路線について、次から次へと計画が出てきておる。したがつて、もう日本も、これから後は、本格的な高速自動車道路網の計画、建設という段階に入つていかなければならぬと思ふのでございませうから、したがつてその財源の生み方、維持のしかたの姿、いろいろな点について、もう一度われわれは振り出しに戻つて検討すべき段階ではないか、同時にまた、それらの建設が早急に従来よりも早いピッチで進むように、われわれはいろいろ知恵をお互いにしぼり合つて考へていくべき段階が来たのではないかと、このように思ひますので、せつかく建設省におかれまして、そういう点についてもう一度再検討をしていただくようにお願いいたします。

○天野(光)委員 関連して、簡単に二、三お尋ねしておきたいと思ひます。三党提案ですから、この委員会、満場一致で通過すると思ひますので、通過した後に、おける施行当局の心がまえを聞いておきたいと思ひます。

いまの岡本委員からの質問で大体尽きていると思ひますが、縦貫自動車道路というものを着工して、いまだ全国の計画からいへば一〇%もいっではないというよりな状態じゃないかと思ひます。そこで、この横断道路に關する問題は、これできより議決されまうと、四本議決されることになりませう。きよりは二本です。五本になりませうか、四本、九州、中部、それと中国が二本。そうして当初からやろうとかかつておる縦貫高速自動車道路の問題は、先ほど来話を聞けば、この五カ年計画では、残つた四本半というこゝばを使つておりますが、四本半——いわゆる五本で七百八十億程度きり予算がない。これは一キロの土地を買収する費用きりないので、とりあへず当初の予算規模の中では一キロだけ買収しておいて、次の五カ年計画でその買収した一キロを仕上げるのだという答弁をいま聞いたわけでありませうが、陸統として横断道路が議決された場合、施行当局の扱い方は、一体縦貫道路を先にやるのか、これがあつたのか、一緒にやるのか、その点まず第一点、お聞きしておきたいと思ひます。

○小山国務大臣 これは、いま第四次五カ年計画の実施の段階にある現在では、先ほど申し上げた程度しか申し上げられないわけですが、第五次の五カ年計画を早晩つくらなければならぬと思ひます。その際に、今度決議された道路については、一体どのような計画、どのような繰り込み方をするかということとは、当然その中に出てくるものと、こういうふうに思つております。

○天野(光)委員 その中に出てくることは当然だと思ひますが、施行当局としての考え方を一応——出てくる問題でなしに、具体的にいへば、い

ま三つについて申し上げたわけですが、縦貫を先か、横断を先か、縦貫と横断を一緒にやるのかという問題なんです。執行される建設省当局としてはどのようになら考へておられるか、一応現段階においての考え方を聞きたい。

○小山国務大臣 これは常識的には、縦貫道路がある程度できなうと、横断道路の役目は果たせないと考へます。そういう意味で、縦貫の道路をできるだけ早くつくつてあげていき、しかしあわせて財源措置を講じて、横断道路もまた、縦貫道路に役立つような路線を選定していき、まあ現段階ではその程度しか申し上げられませう。

○天野(光)委員 はつきりした答弁ができかねてゐるようですが、一応縦貫高速道路を仕上げてからというふうな、常識的な考え方であるというふうに了承して差しつかえございませんか。

○小山国務大臣 これはいづれにしても五カ年七カ年の話でありませうから、縦貫道路がきつたといううちに横断道路ということは、ちよつと利用価値からいってどうであらうか、そこで縦貫道路はある程度の完成をしたのであります。しかしあわせて、その当時の策定の段階において、横断道路もまた早急に仕上げる必要はあらうか、というふうな、経済的な要請あるいは政治的な要請というふうなものはありますから、第五次の五カ年計画の際に、そういうものをあわせて検討したらどうであらうか、こういうふうにならうか、と思ひます。

○天野(光)委員 実はこの問題に關連しまして、この前、道路局長にもいろいろ意見を申し上げたんですが、ただいま岡本さんから話のあつたように、これほど一般国民から世論が高まつて、議員提案で横断道路の議案が出てくる。出てくるたびに、建設省当局はあまりけつこくでないような顔を考へておられる。しかし、言うならば、少なくともこれだけ世論が高まつてやうな状況になつておるのに、先ほど岡本委員がお尋ねいたしました、いわゆる道路網の計画がまだできていないということは承でかかぬ問題だ

ということ、私はこの前申し上げたんですが、少なくとももうこれで五本も横断道路が出てくるのに、いまだ建設省当局に、縦貫道路に対して一体どの程度の横断道路をつくらうかという計画がないというふうなことは困ると思うのです。そういう点で、いまだ計画がはっきりしていないようでありまして、その計画を仕上げておる最中だと、この前道路局長から聞いておりますので、いつごろまでにこの道路網の、いわゆる建設省案というものが策定できるか、それを一応お聞かせ願いたいと思います。

○小山国務大臣 われわれのほうとしても、高速の横断道路の計画をつくりたいという希望は持っておるわけでありまして。ただそれを常識的に言えば、あとは今度は東北の横断道路が一本か二本残るわけですが、それと四国が残るかと思えます。そういうものを一体どのような考え方でやればいいのかという事務的な検討はやつておるのであります。それがいつまでにということになりますと、ちょっと私も事務の進み方はまだ知りませんが、申し上げかねますが、早晩そういうものを——政府としての案はこうでありますというのを申し上げる時期は早晩来ると思えます。

○天野(光)委員 その話はわからないわけではないのですが、いわゆる中国が出れば、今度東北でも二本ぐらいやろうというふうなことになるので、どうも八チの果を突つたように、その法律案が出てきまして、これが議決された場合における建設省当局の仕事が非常にやりにくくなると思うのです。そういう点で、たとえば今度の場合二本出てきておるのですが、本来なら一本でいいのではないかと思うのに、二本出てきておるようでありまして。そういう点で、その地域その地域の適当な考え方で、いわゆる議員立法で議決されたとしても、これは議決機関の議決ですから尊重しなければいけないし、やらなければいけないと思うのです。そういう場合における扱い方等が非常に混乱をするのではないかと。これは黙ってれば、優先的に、先にやつた方が先着順だということでもや

られたんじゃないかというので、おくれいてるところもほとんどやろうじゃないかというふうなことになることを私は非常に懸念、顧慮するものでありますから、そういう点で、大体において、それはどうもむずかしいことではないのですから、予算はともかくも、十五年あとのことだというふうな私たちは承知しているのですが、そういう点で、一応道路網の計画だけはやはり国土計画にのっとって立てるべきであって、議員提出で議決されて、それを押しつけられて、いやおうなしにやらなければならぬというふうなことは、施行当局としてもあまりみづいことじゃありませんから、そういう点で、その策定を至急急がせてやつてもらいたい。大体のめどを、これからどのくらいでできそうかというぐらゐのことは、見通しがあると思えますから、大体の見通しを、ひとつ、そうしまつておかないで、出していただきたいと思えます。

○小山国務大臣 まだ年月を限って、たとえば今年中とか来年早々とかいうようなことを申し上げる段階ではありませんが、いずれにいたしましても、責任ある政府がやろうとするのには、やはり相当な手続も要りますので、その点はしばらく時間をかしていただきたい、こう思います。

○天野(光)委員 道路局長に、ちょっと数字のことをお伺いしますが、現在決定されておる東北、中国、九州、北陸、それに中央道の富士吉田—名古屋間の総キロ数はどのくらいですか。

○尾之内政府委員 五本で約二千三百キロでございます。

○天野(光)委員 それと、今度予定しておる四国と北海道の縦貫道路のキロ数を入れますと、それはどのくらいになりますか。

○尾之内政府委員 北海道と四国と合わせまして、約千三百三十キロでございます。でありますから、合わせますと三千五百キロぐらいになります。

○天野(光)委員 四国と九州はまだ議決されておりませんが、おそろく——四国と北海道がやつていませうか、合わせて三千五百キロになりますか、

あとの五カ年計画で千キロきり仕上らないという現在の構想をお伺いしたのでありますが、それではとも国民の要望にこたえる何ものもないんじゃないか。ともかく、これから八年か九年間かかって四分の一もできないというふうな状態で、どんな横断道路が出てきた場合、容易でないもので、私は、手ぬるいことを抜きにしまして、現在のこの五カ年計画というものを、途中においてある程度改正をして、そして新たな財源を確保して、この縦貫道路を推進する大きな役割りを果たすべきだと考えておりますが、そういう点で、現在の建設省当局は、現在の五カ年計画を年度中において改正をするという意思があるかどうかをひとつお尋ねいたしておきます。

○小山国務大臣 いままだ五カ年計画の第二年度目なのでありますが、幾らなんでも、二年度目、三年度目で改正するということは、従来の政治常識からいって、ちょっとあり得ないと思えますけれども、四年度目になれば、当然考えていかなければならぬ時期に来るというふうに見ているわけでありまして。

○天野(光)委員 四年度目という、三年を施行してからというふうな聞こえるわけでありまして、三年を終ったあたりには、一応四年度目の予算編成をやるときに、地域の要望、時代の趨勢等を考へて、政府当局は改定をするように努力するといふのですか。やるといふ意思があるとして承して差しつかえございませんか。

○小山国務大臣 大体そのような考え方で進めたいと思っております。

○森山委員長 金丸徳重君。

○金丸(徳)委員 一、二点お伺いさせていただきますが、私は、建設大臣の熱情ますます上がりまして、道路政策がいろいろな角度から推進されるような事態になりましたことをお喜び申し上げます。まさに、この法案をわれわれ提出いたす立場に立って見ますと、百花一斉に開く観がある。私は、さらにいままいいますと、そのほかにもたくさんさんのつぼみが待っているようでありまして、す

みやかに花を咲かしてやりたいのでありますが、国民が心配にいたしますのは、花が咲くけれども、実がいつになつたらなるであらうかということでありまして。その実のほうをむしろ心配するから、いままのようなお尋ねもあつたことと思えます。ことにすでに着工し、推進されておりますところの中央道にいたしまして、あるいは名神道路にいたしまして、その他重要な道路が、もしこういう計画によつておくれるようなことがあつては困るということでありまして、いまお尋ねによりまして、そうではなくて、私の理解するところによりまして、こういう花が咲くことによりまして、すでに実を結ばんとするほうのものは一そり刺激されて、推進されるというふうな考えたいのでありますから、それはそう理解してよろしくございませうか。

○小山国務大臣 おっしゃるとおり、いままで計画したものはできるだけ早くこれを推進していきたい。あわせて、さらに未着手のものも進めていきたい、こう申し上げたわけでありまして。

○金丸(徳)委員 ぜひそうありたいと念願しておりますが、大臣の御努力をお願いするのであります。それにつきまして、特にこの際お伺いたしたいのは中央道でありまして、中央道はもうすでに着工いたしております。さらに富士吉田以西につきましては、本年度はもう調査費が盛られております。調査計画が進み、実施計画に入ると思ふのであります。そのほうはどの程度に進んでおられますか。この際、ひとつ特にその刺激されるという立場から、お漏らしを願いたいたのであります。

○小山国務大臣 先ほど岡本さんに申し上げましたように、今年度二十億の予算で着工します分には、中央道は入るわけでありまして。そこで、まだ残念ながら、具体的にどこどこと言うわけにいきませんけれども、もの考え方としては、先ほど申し上げましたように、収益性と開発性をあわせ考え、そして中央道——中央道の場合は名神と一体となつて計算できると思ひますが、そういう

ある年限内には償還もできるといふめどをつけて、そして着手をしたい、こう考えているわけであり

ます。

○金丸(徳)委員 中央道の富士吉田以西の調査計画につきましては、実は今春の審議会の席上、すみやかに大体の計画でもお漏らしおきたいだ、ところが、地方のほうといたしましてはたいへん大切である。こういうお願いをいたしておきました。それから半年になるのでありますが、どの程度に進捗されておりますか、お伺いをいたします。

○尾之内政府委員 中央道の調査費は今年度三千万円でやっておりますが、御承知のように、経過地を諏訪に変えた関係で、主として富士吉田―諏訪―飯田間の路線をきめることを重点に調査されております。そこで特に富士吉田にあるいは大月辺から甲府方面にどういうふうに行うかという点につきまして、いろいろな意見がございまして、特にその辺を重点的にたまたま調べさせておりましたが、まだ結論を得ておりません。あと、やはり半年から一年ぐらいかかるのではないかと

思いますが、なるべく早くきめたいと思っております。なぜそういう点がむずかしいかといいますと、御承知のように、あの富士吉田、大月辺の高台から甲府盆地にありますが、どうしてもトンネルが要るわけでありまして、このトンネルの候補地点が三、四つありまして、いづれもそれぞれ問題がございまして、この優劣をきめるのに、技術的にいろいろ検討しなければならぬということ

でございまして、それがきまり次第、なるべく早く路線をきめたい、かように考えております。○金丸(徳)委員 その点につきまして、大体トンネルの候補地が三カ所ぐらいいあるというお話であります。そのうち重要な一カ所、あのことしの審議会でお示しになりました図面によりまして、富士吉田から御坂、大体その辺を通って西に行くようになつておりますが、その御坂につきましては、県営で有料のトンネルをつくることにして、すでに起工式が済んでおります。これは建設大臣も御承知になつておられることと思ひます。そう

いうことで、大事な中央道の路線の決定といひます。通過地点の決定前に、すでにさういふふうにもう別の計画が進んでおります。それからもう一つは、これは建設大臣のお耳に入つておるかと

思ふのでありますが、いま国道二十号線がすでに交通量が多くなりまして、いまの状態をもつてしまつては、もう一、二年で行き詰まるということから、パイパスをつくつてもらわなければならないというので、地元の方では盛んにお願いをいたしておるのではありません。もしパイパスをつくるということになりますと、これまたさういふこと

でもって、中央道の路線からはずれるのはないか、ということ、ダブルからさういふような心配を持つ者もございまして、すでに片や着工しておる、また片やパイパスの要求が非常に強いということになりますと、一体この中央道は、残る一つの路線にきまつたのか、それともパイパスとあわせて何か別な考えがあるのか、たいへん心配をいたしております。この中央道の路線は、当初は南にまっすぐに行くというのを、途中で変更いたしました。今国会において路線を変更したという

経緯もありまして、あらかじめ通過地点と予想されておる地元の人々として、この案の最終決定に利害関係もあるわけでありまして、非常に関心を持っておりまして、およその方針だけでもすみやかにお示しが願ひたい。そのことは、後日たいへんな問題を起さないう意味におきまして、すみやかに大体の方針をお示し願ひたい

わけにはない。さうしますれば、いまのパイパスの問題にいたしまして、その他のことにつきましても、私は非常に処置がしやすいと思ひます。さういふ点については、私は調査計画をすみやかに推進して、はつきりするべきであるということを申ししたのでありますが、いま聞きますと、これからまだ半年か一年かかるということであり、あるいはもつとかかるというよりな口裏さ

らしますと、たいへん相矛盾するやうな感じを受けますのでありますが、どうでありましょうか。

調査計画を、いままでの御計画であれば、あるいは半年か一年かかるかもしれぬけれども、さういふ事情も勘案し、さらに本法案などによつて刺激されたという立場において、これすみやかに日をはめてもらふ、それで、すみやかにこれを地元のほうにお示しなさるというお考えがあられるか、これはお願いをかねてのお尋ねであります。

○小山国務大臣 いま具体的にお話が出ました富士吉田以西の問題は、道路局長から申し上げましたやうな技術的な問題なものであります。政治的にどうという問題になくして、技術的な問題でありますので、技術的な調査結果を待つて判断をしたい、さういふふうを考えております。

○金丸(徳)委員 その調査結果を待つてと言われますが、私は、調査がどの程度に進行しておるか、それさういふ実は心配であります。予算はすでに決定されておる。しかもこの路線決定に伴つて、北回りにするということについて、ずいぶんこれは長い間の懸案であつてきまつたわけでありまして、そのきめるまでにつきましたは、すでに技術上の諸問題は一応検討済みの上で路線の変更があつたものと、地元の者も解明いたしてあり、考へておられますから、いまさら技術的にさらに検討して云々ということ、ちよつと理解いたしかねるの

であります。いかでございませうか。これは道路局長から、技術的にどういふから、お答えを願ひます。○尾之内政府委員 技術的にと申しますのは、通れる通れないという問題じゃございせん。比較論として、どこが一番経済的であるかという点において、路線の最適位置をきめておるということとでございまして。そのためには、航空写真をやりまして、地図をつくり、いろいろ土工量等を調べ、あるいは必要必要な地質調査をやりまして、トンネルの地質のぐあいを調べるということが行なわれておるわけでありまして、通過するということについては、何も異論はございせん。ただ、

どの地点が一番いいかということを検討しておるという意味でございまして。

それから、先ほど先生からお話がございました、御坂のトンネルあるいは勝沼付近のパイパスの問題、これは私も現在の国道二十号線あるいは二級国道富士吉田―甲府線、それぞれの当面のパイパス計画、二次改良計画として必要な措置と考えております。したがういまして、中央道の経過位置がそれによつてどうなるか、非常にむずかしい

なるとか、容易になるとかという問題とは一応別な問題だ、かように判断いたしてあります。○金丸(徳)委員 これで終わりますが、私も、いまの技術的に非常に慎重に丁寧を期するということにつきましては、本道路が重要なものであるだけに、それはさう願ひなければなりません。ただ、それによつてあまりに時間がかかつてしまひますと、いまのような問題とからんで、地元のほうでは、非常に摩擦を感ぜられておる。さういふことで、促進方をお願いしておるのでありますが、それで、いまの二十号線が交通ふくそうで行き詰まるという点につきましては、別途考へていく、さう理解してよろしくございませうか。

○尾之内政府委員 まあ例を申し上げたわけですが、二十号線ではすでに峠崎のパイパスをやつておられます。それから甲府のパイパスをことしからやることになつております。それと同様な考え方がおきまして、東のほうへやはりやらなければいかぬだろう、さういふふうを考えております。したがういまして、中央道ができるからさういふものは要らない、さういふ種類の問題ではない、さういふふうには私も考へておるわけでありまして。

○金丸(徳)委員 じゃ、さう理解して、お願いいたします。○森山委員 他に質疑の通告はございせんので、これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

○森山委員長 これより本案を討論に付するのであります。討論の申し出もありませんので、直ちに本案について採決いたします。

中国自動車道建設法案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○森山委員長 起立総員。よって、本案は原案のとおり可決いたしました。

おはかりいたします。ただいま議決いたしました本案に関する委員会報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願いたいと思いますが、御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○森山委員長 御異議なしと認め、さように決定いたしました。

〔報告書は附録に掲載〕

○森山委員長 この際、念のためお知らせいたします。

閉会中第一回の本委員会は、来たる六月二日水曜日、午前十時理事会、午前十時三十分委員会を開会いたしますから、委員各位の御出席をお願いいたします。

今第四十八回国会会期中における建設委員会は、本日をもって終了いたします。

本国会における当委員会に付託になりました全法律案六件は、本日をもって議了し、また国政調査案件につきましても御熱心に御討議いただき、特に今会期におきましては、立法院独自の立場より、委員会の運営に御理解ある御協力を賜わり、建設行政の姿勢を正すことに大いに寄与し得ましたことを、深く感謝しておる次第であります。

簡単でございますが、一言、与野党理事及び委員各位、小山建設大臣をはじめ政府及び国会関係者各位にごあいさつを申し上げます。

本日は、これにて散会いたします。

午前十一時四十七分散会

昭和四十年六月四日印刷

昭和四十年六月五日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局