

第五十一回国会 建設委員会 議 録 第十五号

昭和四十一年四月一日(金曜日)

午前十時三十五分開議

出席委員

委員長代理理事 丹羽喬四郎君

理事 井原 岸高君 理事 廣瀬 正雄君

理事 松澤 雄藏君 理事 岡本 隆一君

理事 川村 繼義君 理事 下平 正一君

逢澤 寛君 稻村左近四郎君

大倉 三郎君 木部 佳昭君

服部 安司君 渡 徹郎君

森山 欽司君 山本 幸雄君

渡辺 栄一君 井谷 正吉君

石田 有全君 金丸 徳重君

三木 喜夫君 山下 榮二君

出席國務大臣

建設 大臣 瀬戸山三男君

出席政府委員

建設政務次官 谷垣 專一君

建設技官 尾之内 由紀夫君

(道路局長)

委員外の出席者

参考人 (日本道路公団) 佐藤 寛政君

副總裁

専門員 熊本 政晴君

三月三十日

委員稻富稔人君辞任につき、その補欠として中

村時雄君が議長の指名で委員に選任された。

四月一日

委員三木喜夫君辞任につき、その補欠として和

田博雄君が議長の指名で委員に選任された。

第一類第十二号

建設委員会議録第十五号

昭和四十一年四月一日

同日
委員和田博雄君辞任につき、その補欠として三木喜夫君が議長の指名で委員に選任された。

三月二十九日

国土開発縦貫自動車道建設法の一部を改正する法律案(内閣提出第一二四号)

同月二十六日

川内川下流の洪水時における堤内地氾濫水排除に

関する請願(池田清志君紹介)(第一二二六号)

川内川上流の改修工事促進に関する請願(池田

清志君紹介)(第一二二七号)

川内川下流未改修区域の改修促進に関する請願

(池田清志君紹介)(第一二二八号)

九州縦貫高速自動車道南九州区間の早期建設に

関する請願(池田清志君紹介)(第一二二九号)

国道三号線御陵下地区拡張工事促進等に関する

請願(池田清志君紹介)(第一二四〇号)

国道二六八号線改良等に関する請願(池田清志

君紹介)(第一二四一号)

建設業法の改正反対等に関する請願(林百郎君

紹介)(第一二八四号)

同外一件(村山喜一君紹介)(第一二七四号)

建設機械貸与業の育成に関する請願(藤枝泉介

君紹介)(第一二八五号)

公営住宅法の改正反対に関する請願(金丸徳重

君紹介)(第一二七三三号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

参考人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(内閣提出第一二四号)

○丹羽(喬)委員長代理 これより会議を開きます。本日は委員長が所用のため出席できませんので、その指名により、私が委員長の職務を行ないます。

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し、提案理由の説明を聴取いたします。谷垣政務次官。

国土開発縦貫自動車道建設法の一部を改正する法律案

国土開発縦貫自動車道建設法(昭和三十一年法律第六十八号)の一部を次のように改正する。

第一条中「高速自動車交通網」を「全国的な高速自動車交通網」に、「縦貫する」を「縦貫し、又は横断する」に改める。

第三条及び第四条を次のように改める。

第三条 第一条の目的を達成するため高速幹線自動車道として国において建設すべき自動車道(以下「国土開発縦貫自動車道」といふ。)の予定路線は、別表のとおりとする。

第四条 削除

第五条第一項中「国土開発縦貫自動車道」を「国土開発縦貫自動車道」に、「国土開発縦貫自動車道建設審議会」を「国土開発縦貫自動車道建設審議会」に改める。

第六条中「国土開発縦貫自動車道」を「国土開発縦貫自動車道」に改める。

第七条を次のように改める。

第八条中「第四条の規定により高速幹線自動車道の建設を行う者又は国土開発縦貫自動車道」を「国土開発縦貫自動車道」に改める。

第九条中「国土開発縦貫自動車道の建設又は第四条の規定により行われる高速幹線自動車道の建設」を「国土開発縦貫自動車道の建設」に、「行う」を「行なう」に改める。

第十条中「国土開発縦貫自動車道」を「国土開発縦貫自動車道」に、「行わなければならない」を「行なわなければならない」に改める。

第十一条中「国土開発縦貫自動車道建設審議会」を「国土開発縦貫自動車道建設審議会」に改める。

第十二条第一号を削り、同条第二号を同条第一号とし、同条第三号中「及びその融通のあつせん」を削り、同号を同条第二号とし、同条第四号中「国土開発縦貫自動車道」を「国土開発縦貫自動車道」に改め、同号を同条第三号とし、同条第五号中「国土開発縦貫自動車道」を「国土開発縦貫自動車道」に改め、同号を同条第四号とし、同条第六号を同条第五号とする。

別表を次のように改める。

別表

路線名	起点	終点	主たる経過地
北海道縦貫自動車道	函館市	稚内市	室蘭市附近 札幌市附近 旭川市附近 岩見沢市附近
北海道横断自動車道	釧路線	釧路市	札幌市附近 夕張市附近 帯広市附近 北海道足寄郡足寄町附近
東北縦貫自動車道	青森線	青森市	浦和市附近 館林市 宇都宮市 盛田町
	八戸線	八戸市	岡本市 仙台市 盛田町
	秋田線	北上市	横手市附近
東北横断自動車道	酒田線	仙台市	山形市附近 鶴岡市附近
	平新沼線	平市	会津若松市附近
関越自動車道	新沼線	新沼市	川越市附近 本庄市附近
	直江津線	直江津市	高崎市附近 長野市附近
常磐自動車道	東京線	平市	柏市附近 土浦市附近 水戸市附近
東関東自動車道	木更津線	木更津市	千葉市附近
	鹿島線	茨城県鹿島郡鹿島町	
	富士吉田線	富士吉田市	神奈川県津久井郡相模湖町 大月市
中央自動車道	西宮線	西宮市	相模川県津久井郡相模湖町 大月市
	長野線	長野市	甲府市 諏訪市 吹田市 松本市附近
東海自動車道	東京線	小牧市	横浜市 静岡市 浜松市 豊橋市 名古屋
北陸自動車道	新潟線	新潟市	直江津市附近 富山市 金沢市 福井市 敦賀市
東海北陸自動車道	一宮市	砺波市	関市附近 岐阜県大野郡莊川村附近
近畿自動車道	伊勢線	名古屋	津市附近
	名古屋線	名古屋市	四日市市附近 天理市附近 大坂市附近
	和歌山線	和歌山市	
	舞鶴線	吹田市	三田市附近 福知山市附近

附則

1 (施行期日)
この法律は、公布の日から起算して一月をこえない範囲内において政令で定める日から施行する。

2 (関係法律の廃止)
次に掲げる法律は、廃止する。
一 東海道幹線自動車国道建設法(昭和三十五年法律第二百二十九号)
二 関越自動車道建設法(昭和三十八年法律第五百五十八号)
三 東海北陸自動車道建設法(昭和三十九年法律第三百三十一号)
四 九州横断自動車道建設法(昭和四十年法律第九十二号)
五 中国横断自動車道建設法(昭和四十年法律第三百三十二号)

3 (経過措置)
この法律の施行の際現にこの法律による改正前の国土開発幹線自動車道建設法第十三条第三項第九号から第十一号までの規定により国土開発幹線自動車道建設審議会の委員である者は、この法律による改正後の国土開発幹線自動車道建設法第十三条第三項第九号から第十一号まで

4 (建設省設置法の一部改正)
建設省設置法(昭和二十三年法律第一百三十三号)の一部を次のように改正する。
第十条第一項の表道路審議会の項中「国土開発幹線自動車道建設審議会」を「国土開発幹線自動車道建設審議会」に改める。
(総理府設置法の一部改正)
5 総理府設置法(昭和二十四年法律第二百二十七号)の一部を次のように改正する。
第十五条第一項の表中国土開発幹線自動車道建設審議会の項を次のように改める。
国土開発幹線自動車道建設法(昭和三十三年法律第六十八号)及び高速自動車国道法(昭和三十三年法律第七十九号)の規定によりその権限に属せしめられた事項を行なうこと。

6 (道路法の一部改正)
道路法(昭和二十七年法律第八十号)の一部

中国縦貫自動車道	吹田市	下関市	兵庫東加東郡滝野町 津山市 三次市 島根県鹿足郡六日市町附近 山口市
山陽自動車道	吹田市	山口市	神戸市附近 姫路市附近 岡山市附近 広島市附近 岩国市附近
中国横断自動車道	岡山市	境港市	岡山県真庭郡落合町附近 米子市附近
	岡山市	境港市	
四国縦貫自動車道	徳島市	大洲市	徳島県三好郡池田町附近 松山市附近
四国横断自動車道	高松市	須崎市	伊予三島市附近 高知市附近
九州縦貫自動車道	鹿児島線	鹿児島市	福岡市 鳥栖市 熊本市 小林立市附近
	宮崎線	宮崎市	福岡市 鳥栖市 熊本市 小林立市附近
九州横断自動車道	長崎市	大分市	佐賀市附近 鳥栖市 久留米市附近 日田市附近

を次のように改正する。

第七十九條第一項中「国土開発縦貫自動車道建設審議会」を「国土開発幹線自動車道建設審議会」に改める。

7 道路整備特別措置法(昭和三十一年法律第七号)の一部を次のように改正する。

第二条の二中「又は東海道幹線自動車国道建設法(昭和三十五年法律第二百二十九号)第五条に規定する整備計画」を削る。

8 高速自動車国道法の一部を次のように改正する。

第二条第三項中「国土開発縦貫自動車道」を「国土開発幹線自動車道」に、「国土開発縦貫自動車道建設法(昭和三十一年法律第六十八号)第三条第一項」を「国土開発幹線自動車道建設法(昭和三十一年法律第六十八号)第三条」に改め、同条中第四項から第七項までを削り、第八項を第四項とする。

第三条第一項中「国土開発縦貫自動車道、東海道幹線自動車国道建設法(昭和三十五年法律第二百二十九号)第二条に規定する東海道幹線自動車国道、関越自動車道、東海北陸自動車道、九州横断自動車道及び中国横断自動車道」を「国土開発幹線自動車道」に改め、同条第二項中「国土開発縦貫自動車道建設審議会」を「国土開発幹線自動車道建設審議会」に改める。

第四条第一項第一号中「国土開発縦貫自動車道」を「国土開発幹線自動車道」に改め、同項中第二号から第六号までを削り、第七号を第二号とし、同条第二項及び第三項中「第一号又は第三号から第七号まで」を削る。

第五条第一項中「前条第一項第一号又は第三号から第七号までの規定に係る」を「前条第一項の規定により」に改め、同条第二項中「国土開発縦貫自動車道」を「国土開発幹線自動車道」に、「国土開発縦貫自動車道建設法」に改め、「関越自動車道に係る自動車道建設法」に改め、「関越自動車道に係るもの」について、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、九州横断自動車道に係るものについては、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、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」を削り、同条第三項中「前条第一項第一号又は第三号から第七号までの規定に係る」を削る。

第七條第一項中「又は東海道幹線自動車国道建設法第五條第一項の規定により整備計画が決定された場合」を削る。

第十條第二項中「又は東海道幹線自動車国道建設法第五條第一項の規定により整備計画が決定された場合」を削る。

第十一條第二項中「又は東海道幹線自動車国道建設法第五條第一項の規定により整備計画が決定された場合」を削る。

第十三條第一項中「又は東海道幹線自動車国道建設法」を削る。

東海道幹線自動車国道建設法の廃止及び高速自動車国道法の一部改正に伴う経過措置

附則第二項の規定による廃止前の東海道幹線自動車国道建設法第三條第一項の規定により指定された路線については、前項の規定による改正後の高速自動車国道法第四條第三項の規定にかかわらず、国土開発幹線自動車道建設審議会が議を經ないで、同条第一項第一号の規定に基づく政令で、従前の路線をそのまま同号の路線として指定することができる。

附則第二項の規定による廃止前の東海道幹線自動車国道建設法第五條第一項の規定により定められた整備計画は、附則第八項の規定による改正後の高速自動車国道法第五條第一項の規定により定められた整備計画とみなす。

理由

国土開発の基盤たる高速自動車交通網の整備を図るため、新たに国土開発幹線自動車道の予定路線を定める等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○谷垣政府委員 ただいま議題になりました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。

国民経済の均衡ある発展を期し、国土の普遍的開発をはかるためには、その基盤となる交通輸送施設の整備拡充、とりわけ近代的高速自動車道路網の全国的な整備が必要であることは、多言を要しないところであります。政府におきましては、国土開発縦貫自動車道建設法制定以来鋭意その建設につとめてきたのでありまして、昨年名神高速道路の全線開通を見、引き続き中央自動車道及び東名自動車道の建設を推進いたしていらっしゃるところであります。近年急速な発展を遂げつつある自動車交通の実情から見て、さらに飛躍的にその建設を促進すべき段階に至っているものと考へます。

高速自動車道路の建設は国土開発の根幹となるものであり、国民経済及び国民生活の各般にわたって重大な影響を与えるものでありますから、その整備にあたっては、長期的な観点のもとに計画的に進めることが必要であります。御承知のように、高速自動車道路の路線につきましては、現在国土開発縦貫自動車道建設法をはじめとして六つの法律で定められていますが、わが国民経済の今後の発展の基盤となるべき高速自動車道路網としては、これら諸法による路線だけでは全国的に見て必ずしも十分ではなく、また、これら路線相互の有機的な結びつきも十分でないという点があります。

このような観点から、政府としては、かねてから進めてまいりました高速自動車道路網設定のための調査の成果を基礎として、高速自動車道路網の将来像を明らかにし、その建設を計画的に行なうため、ここ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を提出することといたした次第であります。

次に、この法律案の要旨について申し上げます。まず、国土開発縦貫自動車道建設法に東海道幹線自動車国道建設法ほかこれに類する四法を統合し、国土開発幹線自動車道建設法に改めることといたしました。

次に、高速自動車道路網の整備をはかるため、国土開発縦貫自動車道をはじめとする既定の法定路線約五千キロメートルに北海道横断自動車道等の必要な路線約二千六百キロメートルを追加し、約七千六百キロメートルの国土開発幹線自動車道の予定路線を別表で定めることといたしました。

また、これらに関連して関係規定の整理を行なうことといたしました。

以上がこの法律案の提案の理由及びその要旨であります。何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決くださるようお願いいたします。

○丹羽(憲)委員長代理 以上で提案理由の説明は終わりました。

○丹羽(憲)委員長代理 この際、本案審査のため、本日、日本道路公団副総裁佐藤寛政君を参考人として出席を求め、意見を聴取いたしました。存じます。御異議ありませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○丹羽(憲)委員長代理 御異議なしと認めます。よって、さよう決定いたしました。

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

○丹羽(憲)委員長代理 質疑の通告がありますので、これを許します。井谷正吉君。

○井谷正吉君 大臣がお見えになりませんから、その前に、道路公団のほうにお尋ねをいたしたいと思ひます。

今回提案されましたこの国土開発縦貫自動車道建設法の一部を改正する法律案、これは道路公団

と非常に関係が深いと思います。それで、大臣がおいでになってから質問をいたしたいと思つたのでありますが、さような事情でございますから、公団のほうに先に何伺いをいたしたい。

縦貫道路を審議いたします上において一番伺いたいのは、この高速度で最初おやりになりました名神が現在どういう状態になっておるかというところを承りたいのであります。というのは、昔間伝えるところによれば、最初のこの自動車交通量というものが予定された数量、あるいはそれ以上にはあるべきでありましたけれども、収入の面においてだいたい差ができておるといふようなこと、あるいはまた、部分的には非常に利用して

おるけれども、全体的には利用度が落ちておるといふようなこと、いろいろさういふことを承つておりますが、これをお始めになりましたときから、あるいはこれに要する総体的な費用、また世界銀行等からも借り入れがあったと聞いておりますが、さういふような財源の面においても私十分に承知しておりますので、御説明をいたしたいと思つておる。

○佐藤参考人 御質問の要点かと存ぜられまする名神高速度道路の開通後の特に営業状況について、まず御説明を申し上げます。

御承知のように、名神高速度道路は建設が進みますのにつれて段階的に供用開始をいたしてまいりましたが、計画全体ができ上がりまして、交通利用の開始をいたしましたのは昨年の七月でございます。昨年七月以来の統計を調べてみますと、西宮から小牧までの交通量全線を平均いたしますと、計算した数字は七千九百六十一台ということに相なっております。これは当初の計画から見ますと七五・一％、それから収入でございますが、収入のほうも、交通量がさういふような状況でございますから予定まで達しておらず、予定と比較いたしますと六四％ぐらいに計算の結果は相なっております。これが実情でございます。

しかし、名神全線を少し砕いて考えますと、御質問の中にもございましたが、当初一番先に開通

いたしました尼崎―栗東、大体におきまして栗東から西のほうでございます。栗東から西につきましては、交通量におきましても、また、したがってその収入におきましても、区間的に見ますと計画より相当上回っております。京都東と大津の間のときは計画に対して一四九％というふうな上回っております。京都南と京都東の間もさうでございます。栗東から西に對しましては相当成績がいいと思つておる。この栗東から東のほうに参りますと、これは計画と比べますと予定どおりおつておりませんので、全線で申し上げますと先ほどの状況に相なつておるわけでございます。

ただ、しかし、統計数字を申し上げますとさういふことでございますが、私どもとしてどう考えているかという点を若干説明させていただきます。先ほど申しましたように名神、名古屋と京阪神というこの大きな経済的中心が結ばれたのは昨年の七月でございます。今日まで半年とちよつとたつておるといふことで、まだ時間が非常に短いというところが一つ、したがって、一般の有料道路でもさういふことはもうほとんど至るところに見られるのでございますが、有料道路におきましては、供用開始が始まりましたし、しばらくの間はどうかとも、理屈ではさうであつても、実際の交通量はなかなか予定どおりにはいかな

い。これはいろいろ考えられますが、やはり道路というものは無料公開の道路がたまたまであり、大部分がさうでございますが、特別な道路であるにしろ、料金を払うというところに対する一つの感

じの問題、さういふ感じになつておる。これは、理屈の上ではさうであつても、予定どおりにはいかな

らうものもまだ半年やそこらでは十分なものが用意されておらないのじゃないだろうか。たとえて申しますと車の性能でございます。バスあたりにつきましても、御承知のように高速バスというものを供用開始に先立つて御用意になって、ただいま特別な高速度道路用のバスが走つておりますが、その他トラック等を見ますと、高速度道路用というものには必ずしもまださう多くのものが用意されておらないように感ぜられます。そのほか高速度道路をほんとうに有効に利用するために、たとえばバスターミナル、トラックターミナルというものも、調べますと、栗東付近とか二、三のところに御計画はあるようでございますが、まださういふものもほんとうには動くところについておらない。それから荷物の集貨所というものをあちこちに考えられておるようでございますが、さういふものも現在においてはまだ動くところまでいっておらない。これはほんの一例でございますが、さういふ利用者側の体制がまだほんとうにできていない。これから近い将来においてできることかと思つておる。現在のところではさういふことかある。

それからもう一つ、名神でございますが、これは高速度道路の長さは約百九十キロでございます。阪神地区と中部地区を結んでおるものではござい

ますが、この百九十キロという高速度道路の距離は、高速度道路をほんとうに利用する、ほんとうに効果をあげるという場合には必ずしも長い距離ではない。裏を返して申し上げます、ちよつと中途はんばな距離ではないかというふうな感じもいたします。御承知のように名神の東の終点である小牧からさらに東京へ向かつて東名高速度道路工事をた

だく利用者側のほうの体制と申しますか、こ

に運輸事業あるいはその他の生産品の輸送等にも現実には著しく時間が短縮されるというところで、目に見えた効果があつてくる。したがって、さういふような形が今後進んでいくに従いまして、さうしてまだ半年でございますが、それが一年なり二年なりたつていくに従つて、名神、東名というよりなるものは相当御利用していただける状態になるのではないだろうかというふうな、私どもは解釈いたしておるわけでございます。

○井谷委員 いまちよつとお答えが漏れておつたように思ふのですが、この費用の総額ですね。それから地域によつて違ひましようけれども、およそ四十年なり五十年なり償却のめどというものはあるかと思ふのです。さういたしますと、名神はいまの調子だつたら何年ぐらいで償却ができるかというのをちよつとお答えいただきたい。

○佐藤参考人 名神高速度道路の総事業費は、精算はさういふふうな数字にございましたが、御承知のように千百六十億でございます。当初の計画ではこれを二十五年間で――当初にかかりました経費、それに対する利子でございますし、また管理運営費がございまして、補修費等もございまして、さういふものを含めまして二十五年間に二億償却するものとしたしまして、いわゆる償還計画を立てておるわけでございます。その償還計画の数字から申しますと、先ほど申しましたように、今日現在では六、七十％というはなはだ残念な数字になつておるわけでございますが、これを私どもはさう暗い見方をしてはいないというのを御了承願いたいと思つておる。

○井谷委員 その財源はどういう内訳になつておりますか。

○佐藤参考人 これは私はっきりした数字をちよつといま持つておりませんが、三回にわたつて八千万ドルほどのあれを世界銀行から借りております。

それからそのほかのお金は、御案内のように道路公団一般と同じように道路債券を発行いたしまして、各銀行、金融機関の御協力をいただいでお

る。それから政府のほうから、預金部からいた
いておられますし、産投會計からもいた
います。それから政府からいたしておる政府出資
もそのほうに回って、結局私どもとしては、そ
うした方々から借りましたお金の総合利子が六分
なるように政府でもお計らいをいたしておりま
すので、その六分の金利で二十五年間に償還す
るような計算を立てておるわけでございます。

○井谷委員 外資の入ります場合は、電源開発で
もそれから愛知用水の場合でも非常に条件がつい
て、結局は何のことだったかわからないというよ
うなことになっておる例があるのであります。こ
の名神の場合は何か条件がございましたか。

○佐藤参考人 世銀からお金を借ります際に、た
とえば国際入札にせよとか、そういう条件はつい
ておりますが、先生御承知のように利子はそのつ
どそのつどによって違いますし、それからその他
の返済条件も少し違いますが、三年くらい据え置
いてあと二十二年で均等償還するというような
大体そういう考え方で、特別の条件はついてな
い、そういうものはないというふうに私は考
えております。

○井谷委員 それから先ほどのお話を聞いてお
りますと、高速道は公団が道路だけつける。そう
すると、その他のサービス施設は利用者がつく
ると、いろいろふりにつけたのですが、現在
は名神、あの距離ならつきたことないと思
います。これは東名に接続する、あるいは東北に延びると
いうような場合に、たとえば運転手諸君が
お便所へ行かないといかぬ。そうすると、うしろの車
がつかえてくるということもありま
しょうし、やはりそういうような施設もまた利用者
のほうにお願いしておるわけでは
ないかと思つておる。私は、そういう施設は
やはり道路とともにやってやるのがほん
とらだと思つておる。私どもは、
そういう施設もまた利用者の方に
お願いしておる。これは、いろいろ
の施設をサービスエリアの施設とい
うふうに考えておる。また、名神
では二

つのやり方をやっております。
当初サービスエリアのうち大津のサービスエ
リアを整備いたしましたのは、土地等はも
ちろんのこと、レストハウス等の建物
も公団において築造いたしました。つ
まり施設は全部公団で準備いた
して、それでそこで食事の支度
をするとか、物を売るとか、そ
ういう営業を専門の業者の方
にお願いした、こういうふうな
やり方をやっております。

その後進みますと、サービスエリアにも養老、
吹田とございますが、ただいま御指摘の
ように、あれだけの交通量になりま
すと、やはり当初考えたごと
く、吹田、多賀、養老にもそ
ういうサービスをする施設が必
要だと認めるようになってござ
います。ただいまの準備をいた
しておるのでございまして、こ
の場合には大津のサービスエ
リアと違いますが、建物も公
団で建てない。と申しま
す。純然たる民間の施設に建
物を建てさせます。いろいろ
また将来にわたりますし、む
ずかしくなることもいかに考
えておる。道路公団のサービス
施設等を主たる仕事としてや
ります。財団法人道路施設協
会というのでございまして、
この道路施設協会にいろいろ
の建物を建てさせまして、そ
して営業は大津と同じよう
に民間にやらせて、いろいろ
たまたまをとおる。東名にお
きまして、ただいまの見通し
では、おそろくそういうふう
なやり方で、ただいまサー
ビスエリアが予定されてお
る。レストハウスその他の給
油所等が建てられるのでは
ないかと考えられるのでござ
います。

○井谷委員 それからこれは技術上の問題でござ
います。たとえば新幹線ができた。そう
すると、毎年降雪の場合に非常
に心配が起きてきます。この
名神にいたしても、やはりあ
の付近に非常な濃霧というよ
うなものが発生した場合に
かなり事故ができておる。ま
た事故が頻発する危険性もあ
るといふようなことを聞いて
おる。そこで、将来全国的な
大きな高速道ができて

した場合は、山岳地帯をい
やでも通らなければい
かぬ場合もありま
しょう。こういうよ
うな濃霧ある
いは濃霧、こ
ういふもの
に對して何
かお考えを
持つてお
られるか。さ
らにまた、
現在事故が
相当ひんば
んに起きて
おるとい
われる名
神に對する
御処置は、
どうい
うふう
に考
えて
お
り
ま
す
か。

○佐藤参考人 霧と雪の問題はま
ことは重大な問
題だと考
えてお
ります。名
神を供
用開始
いたし
ま
して
以
来、私
どもは、
高速
道路
はど
んな
こと
が
あ
つ
て
も
交
通
を
ス
ト
ッ
プ
し
て
は
な
ら
な
い、
す
べ
き
の
じ
や
な
い、
こ
う
い
う
た
て
ま
え
に
立
つ
て
運
管
を
い
た
し
て
お
る
の
で
ご
ざ
い
ま
す
が、
こ
の
霧
と
雪
に
對
し
ま
し
て
は、
非
常
に
む
ず
か
し
い
問
題
で
ご
ざ
い
ま
し
て、
残
念
な
が
ら
そ
の
た
め
に
交
通
を
閉
鎖
い
た
し
た
こ
と
が
何
回
か
あ
り
ま
す
よ
う
な
次
第
で
ご
ざ
い
ま
す。
そ
こ
で
霧
で
ご
ざ
い
ま
す
が、
霧
に
對
し
ま
し
て
は、
そ
の
後
研
究
い
た
し
ま
し
て、
い
ろ
い
ろ
な
霧
の
予
報
を
出
す
と
か、
そ
れ
か
ら、
濃
霧
が
生
じ
ま
す
予
報
を
出
す
は
か
に、
ス
ピ
ー
ド
制
限
を
す
と
か、
私
ども
に
い
た
し
ま
す
と、
ど
んな
に
霧
が
か
か
つ
て
も、
通
る
方
が
そ
の
つ
も
り
で
注
意
し
て
い
た
だ
け
ば、
一
般
道
路
よ
り
は
ず
つ
と
乗
な
は
ず
だ、
こ
う
思
つ
て
お
り
ま
す
の
で、
交
通
利
用
者
の
方
に
は
極
力
予
報
そ
の
他
御
注
意
を
申
上
げ
て、
霧
の
と
き
で
も
と
ま
る
こ
と
が
な
い
よ
う
に
い
た
し
た
い、
こ
う
思
つ
て
い
ろ
い
ろ
の
実
験
を
し、
実
験
の
結
果、
こ
れ
は
い
い
と
思
つ
た
こ
と
を
逐
次
現
場
の
実
施
に
移
し
て
お
る
次
第
で
ご
ざ
い
ま
す。
そ
れ
か
ら
雪
で
ご
ざ
い
ま
す
が、
雪
も、
毎
年、
一
月、
二
月
に
な
り
ま
す
と、
特
に
関
ヶ
原
の
地
区
で
非
常
に
困
難
い
た
し
て
お
る
の
で
ご
ざ
い
ま
す
が、
こ
の
雪
に
對
し
ま
し
て
は、
ま
ず、
雪
を
積
も
ら
せ
な
い
よ
う
に
す
る。
雪
が
降
り
始
め
た
ら、
直
ち
に
除

いたしまして、除雪による交通障害をなくするよ
うにしたいと思つておられます。特にこの雪の
問題は、今後高速道路を東へ西へあるいは裏日本
へとこころ延ばしてまいりますと、相当大きな問題
であります。私どものほうでは、この雪の問題に
ついては特に研究班を組織しまして、国内のいろ
いろな雪の事情のみならず、海外における道路の
雪の問題の扱い方等を一生懸命勉強させておる状
況でございます。

○井谷委員 現在できておるのは、関ヶ原を中心
にして、さらにまた大きな雪を考えてやってお
られると思つておられます。これが今度予定にありま
す北海道になり、特に北見のほうにいくことにな
りますと、あるいは奥羽地方でも横断道路になつてき
ますと、これは想像以上の大きな問題だと思いま
すので、十分ひとつ御検討をお願いしたいと思
います。

それから、今度の計画によりまして相当広い範
囲の高速道ができるわけでありま
す。はなはだ失
礼でございますけれども、現在
の公団の体制で、
また要員で、これらに對して
即応したお仕事が
できるかどうか。これは非常
に不安に思つて
おる。お考えを承りたい。

○佐藤参考人 先日来、全国の高速道路建設に對
する政府の御構想が公表されてお
ります。その前からもいろいろ様
子を伺つておられますが、こ
れは私はいへんなことだと思
つておられます。道路公団が
どういふふう
に御協力申し上
げようにな
るか、つまり
施行命令をどう
いふふう
にいた
だく
よう
に
な
る
か、
こ
れ
か
ら
で
ご
ざ
い
ま
す
が、
こ
の
大
計
画、
大
事
業
に
對
し
ま
し
て
は、
道
路
公
団
と
し
て
は
全
力
を
あ
げ
て
努
力
し
な
け
れ
ば
な
ら
な
い。
と
こ
ろ
で、
た
だ
い
ま
の
道
路
公
団
の
事
情
で
ど
う
か、
こ
う
い
う
御
指
摘
で
ご
ざ
い
ま
す
が、
た
だ
い
ま
の
公
団
の
体
制、
規
模
の
ま
ま
で
は、
私
は、
こ
れ
は
こ
の
大
き
な
御
計
画
に
沿
え
る
よ
う
な
こ
と
ま
で
い
つ
て
い
な
い
の
じ
や
な
い
だ
ら
う
か、
そ
れ
な
ら
ば
ど
う
す
る
か、
私
ども、
御
承
知
の
よ
う
に、
た
だ
い
ま
東
名
高
速
道
路
を
や
つ
て
お

ります。このどの現場へ行きましても、どここの工事事務所へ参りましても、たいして五分の一から三分の一ぐらいは名神の経験を持った者がおります。名神の経験を持った者が各地に分散いたしました。東名高速道路、中央高速道路の工事に当たっております。本社等の計画等におきましてもおのおの同様でございます。そういう状態でございますので、今後東名、中央道のほりにもだんだんと進捗いたしてまいります。したがって、経験を持った者がだんだんとできてまいります。新しく学校を卒業して現場へ入った者も、三年たてば相当働いてくれるようになります。そういう職員を、今後の御計画に応じるように、種にいたしまして、そうしてまた、新しく有能な方を、建設省からいただくし、あるいはそのほかの政府の機関あるいは民間の機関から、有能な方を御協力願える方がありましたら、おいでを願うというふうなふうに、いろいろ体制を整え、職員陣を強化いたしまして体制を整えていくならば、このお仕事に相当御協力できるんじゃないかと、こう思っています。先のこと考えながらいま一生懸命やらしてやる次第でございます。

○井谷委員 私のお団に対する質問は終わります。そこで、大臣がお見えになりましたけれども、ちよつと話の行きがかりですから、道路局長にひとつお願いしたいと思います。お伺いしたいのは、私、いま申し上げました、実際第一線に働いておられる道路の技術者の問題が気になる。そこで、建設大学というのがございます。これはどういう機構でどういうふうな教育といたたらなんでしょうか、聞けば、これは再教育だという話も聞いておるし、その辺がどうなっておるか、承りたい。

○尾之内政府委員 私の所管じゃございませんで、正確な御答弁はできないかと思いますが、建設大学は、御承知のように、性格的には研修所、建設大学では職員の再教育とかそういうことになっておりました。いわゆる大学法にいう大学ではございません。大学校という名前になっておりますが、建設省の職員のための再教育施設と考えて

おります。建設省の中堅職員あるいは実際に働きます現場職員、その各種の研修、また委託を受けまして都道府県の職員の研修、そういうようなこともやっております。ねらいはやはりそういうところに置かれておる、かように承知いたしております。

○井谷委員 そうしますと、この建設大学を出た人が直ちに現場の測量に行くとか、そういうような実務に行く人を再教育するというわけでもないのでございますか。

○尾之内政府委員 御承知のように、建設省の職員の中にもたくさんおまして、大きく分けましますと、事務職員、技術職員とございます。それから、別の見方で申しますと、行政職の(一)の職員、行政職の(二)の職員、こういうふうになっておまして、それぞれやっております仕事を分担しております。目的によつて新しい職務ができるように再教育する、新しい知識、技能を再教育するというのもやっております。測量等は建設大学の教科内容の重要な一つになっておるわけでございます。ですから、中の職員をそういう方向に転用しようというふうな場合には、十分そういう機能を発揮しておると申してよいかと思っております。

○井谷委員 大臣がおいでになりましたから、お伺いしたいと思います。今度の御提案になりました高速幹線自動車道は、われわれ常に考えておりましたように、日本の道路が非常に悪い。これをよくしていただくことに反対する理由は一つもないわけでありまして、ただ、心配をいたしますのは、先日も申し上げましたように、この路線の決定にあたって、とかくの世間の批評もあるし、私どももやはりそういう政治的な意味が加味されておるのではないかと、こういう点もあるわけでありまして、さらに、あとから御追加になろうとする黄色線というものは、これはほとんどそういう目で見られかねないものが含まれてくるということを懸念いたしておるわけでありまして、ただそういう図面が、予定路線ができた

したといつても、これは一気にみな全部できるものではなくして、重点的におやりになるということにはわかつておるのでありますが、ただいたずらに絵花的にばつとはなやかに出るといふことに、やはり世間いろいろ言われるものがあるやうに思ふのであります。ここにお出しになりましたこの路線は、伝え聞かるところによると、建設省においてそういうもの入る余地のない立場においておきめになった、こういうふうに乗ってございまして、そうなければならぬのでございまして、ひとつ大臣の忌憚のない御心境を承りたいと思つておるわけでありまして。

○瀬戸山国務大臣 よく、いろいろ道路網などをつくりましますときには、政治路線であるとかないとか、いろいろ議論があります。それは一体何を観点として政治路線であるかというところが明確でないわけなんです。ざつぱらんに申し上げて、一つの政治目的を達成しようという意図から、まさに私は政治路線だ、こう申し上げておるのです。ただ、問題は、そういう政治目的とは何ぞやということ、本会議でも簡単に申し上げておきましたけれども、現在の道路交通事情、それから将来の日本の農業を含めての産業経済の発展の想定、及びただこれを自然のままに流さないで、道路政策によつてそれを誘導する、あるいは人口の非常な偏重と申しますか、特定地域に集まつて非常に社会環境が悪くなる、これをどう交通、通信その他の施設の整備によつてこれを適正な配置に誘導するか、いろいろな経済情勢の変化あるいは自然の変化をどういうふうな道正に誘導するか、いろいろなデータを考えまして、この路線をきめておるわけでありまして、詳細なことを御必要であれば、これは専門家がいろいろ検討しておりますから、その方面から申し上げますが、そういうことを考えて、今度つくります道路は、私は常に妙なことを言っておりますけれども、徳川時代からある道路にへばりついておるこの現状が混乱を来たしておるのだから、新たな観点からそういう意味において全然ないところに

道路をつくらうというものが、今度の高速道路網の主眼であります。したがって、そういう意味からすると、これは全く政治路線である。そういう政治を考へないで、めくらめつぽうに、ただ何か図面を見て筋をひくつぽうのことでありますれば、政治なんか要らないことである。問題は政治路線とはどういふことを言うのか、私は、しかし普通にはそういうことはあたりまえのことである、やるべきことであるが、普通に言われておる政治路線といふのは、そういうものでなくて、そういう要素を含まないで、何となくこつちひつぱれ、あつちひつぱれといふと、それを政治路線と言われておると私は私なりに解釈しておるわけです。そういう意味における政治路線は不適当である、意味がない、私はかような一つの考えを持っております。しかし、いま言いましたように、われわれは真剣にやっておりますけれども、あるいはわれわれの考え方は必ずしも金科玉条ではない、神さまではありますから。ほかの各種の考え方は、こうあるべきだということも全然ないとは私は断言はできない、さういふ私も思ひ上がっております。したがって各種の意見が、われわれが、これが現時点においては最良である、財政経済とも考え合わせてこの程度がこの機会においては最良である、こういう案を出しまして、また、こういふ案もあるとか何とかという意見があるわけでありまして、そういう意見も私どもは全然馬耳東風というわけにはいかない。やはり各方面の意見というものを聞いておきますけれども、さらに新たに出る意見というものは全然馬耳東風ではかたにすというわけにはいかない。なるほどと思ふものは、やはりそれを適当に取り扱わなければならぬ、かような態度でおりますけれども、いまの時点では私どもはこれ以上追加することは必ずしも適当でない。また必要性を感じない。将来の検討は、世の中はいろいろ変化してまゐる。経済情勢も変化してまいりますから、そういうときには検討すべきものもあるという考えを現在持つておるのであります。これを直ちに

新たな路線をさらに相当敷加しなければならぬなどという考えは、現在は持つておられないのでございませぬ。

○井谷委員 いまの大臣の政治路線に対する御解釈は私も同感であります。結局はこれほどできめると申ししても、これは政治の中心がきめるのですから、ただ一般で言っておるのとお話のとおりは俗説でございます。ところがそういうふうな一般に思わすこともまたあるわけでありまして、この場合は、最近の例を申し上げますと、どこかというものは申しませぬけれども、どうせ高速道ができるにしても二十年や三十年ではできやしない。だからそれまではお互い死んでいられるかも知れない。選挙民をひっぱるにはこうやっておくのが一番いいから賛成せぬかというのを私は言われたことがある。議員自身がそういういやしい気持ちでそういうことを心に思っておるから、まして周囲の人はそういうふうな解釈をしていくこともこれは当然である。これは私は議員が悪いと思う。ですから、大臣のようなそういうお考えが一般に徹底すればいいけれども、一般ではそのとおり受け取っていないところに問題がある。第二次追加という線にはそういうところが多分に私は出てくると思うのです。いまのお話によりまして了解はできたわけですが、一応これは申し上げておきたいと思つたのであります。

それから、この間もちよつと申し上げましたが、私の一番心配するのは財源の問題、それから第二は用地の買収の問題でございます。私の言わんとするところは、いままで道五カ年計画におきまして、ガソリン税が主体であったのは申し上げたとおりの状況にある。ですから、こうした大きな仕事をやる場合、しかも一ぺんにはこれはおやりになるわけではないけれども、大蔵大臣は五回くらいに区切つてやるということを言われておりますけれども、そういう面についてやはり私どもに安心の与えられるような財源面についての御説明をひとついただきたい。

○瀬戸山国務大臣 この前も簡単に本会議でお答えいたしておきましたが、現在財源をどうするといふようなことを結論的に申し上げ得る段階では、率直に申し上げて、ございませぬ。ただ、こういう道路をつくり出す場合に、これは原則としてどうか、有料道路でやらなければ、いまの日本の財政状況ではできませんから、基本の態度はやはり有料道路でやるべきであらう、かように考えております。けれども、いままでやっておりました短区間の有料道路、こういう考え方は、今後いよいよ高速路線自動車網としてやります有料道路は成り立たない。これはどなたも同じであらうと思つておられるところもありませんけれども、成り立たない面が、地域が多いと思つて、これは申し上げるまでもなく、将来の日本の一将来といつても遠い将来のことではなく、現在を入れた、今後将来の日本の経済社会の根本的な建設をしよ、こういうきわめて画期的といひますか、日本では歴史的な大事業である、意味のあるものである、またそうあらしめなければならぬ、かように考へておられますので、これは通行料によつてこの建設費をまかなうのだ、そういう甘い考え方でこの大事業はできない。料金制度はとりまきけれども、これは問題は、産業経済に寄与し、将来の日本の発展の大きな基礎となり得る、その要件を備える程度の料金でなければ意味をなさぬ。これが基本だと思つて、したがつて、料金もその程度の料金にして、その他の建設というものは、そういう料金でペイするという考え方でない資金を投入しなければならぬ。言いかえますと、事務局ではいまいろいろなことを検討しておりますけれども、ざつとばらんに申し上げて三〇%ないし四〇%はやはり国費を投入する。現在一五、六%であります。そのくらいにしないと、これが有効に、先ほど申し上げましたような目標を達成する意味のある道路にはなり得ないであらう。現在の時点における考えはさうであらう。したがつて、それで一方国費をどう調達するかということ、これは現時点においては公債以外には私

は考へられない。特定財源のガソリン税は現在約三千億くらいで、これは伸びてもともこの大仕事をまかなうことはできない。これだけの決意を、国民全体がこの大事業に邁進するという態勢がでなければ、この事業は成り立たない。また、この事業が成り立たないようでは、現在のこの混乱の状態は解消しない。私は、それほど重要な意味のある道路網の政策である、かように考えておられますので、これはこの間大蔵大臣も申し上げましたように、積極的にやるべきものであるという態度だけ表明いたしておりますが、そういう財源構成等については、いつまでもほりつておくわけにいかないのでありますから、次の五カ年計画改定までにはその結論を出しておかなければならない、かように考へておるわけでございます。

○井谷委員 先般も申し上げましたように、こうした大きな事業が通行料金あるいはガソリン税、こうしたものによつてというちやちやなことではないか。私は、大いに国費を御投入になつていただきたい、こういうことを申し上げたつもりである。さらにまた、原則としてはこれは国道から料金を取るというふうなことは非常な矛盾があるのでありますけれども、そういうことをいつておつたのでは、これはいつまでたつてもできない。

〔丹羽(喬)委員長代理退席、井原委員長代理着席〕
あれは一つの理想ではあるけれども、この理想に近づく方法としては、一般から出します通行料金を漸次安うしていかうか、負担のかからない方法をとつていくとか、先決は道路を先にこしらへることであるから、その点は私は了解しておる。そういうして国費の投入の方法がどういう方法をおとりになるかということ、これは政府におまかせすることでありまして、私どもはここで言うことではないわけでありませぬ。

次は用地の問題であります。これは私は大きな問題だと思つて、申し上げましたように、ほんとうに先租伝来その土地を持つておる者が、その土地を取られたために、これからどう生計を立てていこうかという、ほんとうにまじめな苦悩をしておる者もあつて一面には、ごね得でもうかろうという考へのおもひもあるし、あるいはまた、この道路がついたために周囲の者は勞せずして地価が上がる、こういうようなことの方法を立てておきまさんと、ここへ今度は高速道がつくという予告があまり早くありますと、こういう、勞せずして大きな得を得ようとする者がばつこして、これはなかなか解決が困難にならうと思つたのであります。この点について何かお考へがあれば承りたい。

○瀬戸山国務大臣 おつしやるのとおりでありまして、こういう高速道以外でも事は同じでありますけれども、特に高速道路の大事業をなすについては、用地の問題がきわめて重要であると思つて、また用地の問題が、比較的スムーズにと申します。また用地の問題が、比較的小スミーズにと申します。また用地の問題が、比較的小スミーズにと申します。また用地の問題が、比較的小スミーズにと申します。また用地の問題が、比較的小スミーズにと申します。

そこで、これは単なる法律や行政能力等、単純なものだけで解決するとは思つておりませぬ。この大事業に対して、言うべくして簡単なものじゃないと思つておられる、やはり国民が総力をあげてやるのだという機運をぜひつくつてもらいたい。現に井谷さんも御承知だと思つておられるけれども、全国にまたがっておられますので、それぞれブロック、ブロック等においては、知事さんその他の指導的な立場の人たちが、この大事業の完成のために、用地でいろいろな問題が起こらないように全力をあげていただくこと、いろいろな各地に、各ブロックごとに協力会といひますか、推進会といひますか、そういうものを現につくつておらう、いろいろな御協議願つておる。やはりこの空気が大前提になつておる。しかし権利は個々に分かれておられますから、いままでそれはそれか

ら分かれておられるから、いままでそれはそれか、やはりこういう大仕事をしますときには、相当の決意を持つてやらなければならない。したがつて、これは今後の行政のあり方でありませぬけれども、やはりこれは、事業認定をするときには、直ちに

あらかじめ土地収用法を適用する。これをやらなければ、従来のように一つずつ話をしているというふうな態度では解決しない。もちろん、土地収用法を適用するといつたって、簡単にそれを取り上げるという態度ではございませぬ。一応、この路線についてはこの時点における価格でございすすと、その価格はいろいろ評価の方法がありますから御相談できぬまでも、後に至つていろいろ変動すべきものでない、かような措置をとらなければ、これは非常なトラブルを起こす、混乱を起こすと思ひます。これは今後の検討事項であります。従来やつておりましたように、ただ単に四車線なら四車線、ところによつて六車線といふところもあると思ひますけれども、その道路敷だけの用地を確保するという以外に、別の用地を確保する方法もこれは考へる必要があるのではないかと。そして今度農耕地はできるだけ避けるという線を選んでもらいたいと思つておられますけれども、なかなか日本の地形はさうばかりもいきませんが、そういう予備的な用地も確保する、そして代替地でお話し合いをする、そういう従来の慣性のようなやり方をしておつたのでは、この大問題は解決しない。こういうことをやはり専門家、事務局には検討してもらはなければいけない。いろいろなやり方があると思ひますが、用地の価格というのにもあまり偏差、不平等があつてはならない。と同時に、いまおつしやつたように、その用地の大部分によつて生活をしておる、こういう立場の人の生活を立てるためにこういう大事業をやるわけではございませぬから、その人たちの立ち行く方法はどうあるべきか、こういうことも、単に従来のありきたりの考え方では問題が解決しない、基本的には私はさうな考えを持つておられますが、そのこまかい方法等については、これはいろいろ検討を要する事項がある、かように考へておるわけではございませぬ。

○井谷委員 私が生計を上げるのは、その接収された土地の所有者がこれからの生計に困る、こういう者に対しては、お話のように、いままでのよう

なことではいけないので、十分なる手厚い話し合いをして解決してもらいたい。さらにご納得であるとか、そして自然に地価が上がつてくる、こういう二つのものに對しては、私はもつと強い態度で整理をしていくべきだ、この二つに分けてやるべきだ、さうせぬと、これはいつまでもたつても解決しないというものを考へておるわけでありませぬ。大臣のお考へもその辺にあるのじゃないかと推察するわけですが、私は、ほかの人は知りませぬけれども、こつした大きな問題を整理をしていく上については、いままでのようなことじゃいけない、ただし生計を失ふ、こつた者に対しては格段の配慮をしていかなければならないと思つておるわけでありませぬ。

次は国道の整備でございますが、これは高速道路と非常に関係がございませぬ。私は、先般も申し上げましたように、この高速幹線の大動脈に接続する、また接続したことが地域の開発、将来のためにいい、こつたものはこの新しい五十年計画等において国道の整備をする、これが伴つていかなければならぬと思つておる。地域におきましては、うわさされておりました繁線が入つても、これは国道と並行するようになつて出でくやせぬかということも考へられるのであります。でありますから、私は、さういふむだな費用を省くためにも、これはただ走れるわけではございませぬから、並行した場合には、一般国道のほうを通るといふのは、経済的にも、また人間の心理の上においてもさうなつてくるわけだから、この際、全国的な一つの国道の整備をあわせてやつていただく、そして大動脈が生きていく、こつた方法をとりたいたいだ、こつたことを先般申し上げたわけでありませぬが、こつたが足らなかつたと思ひます、大臣のお考へをひとつ承りたい。

○瀬戸山国務大臣 お説のとおりであると思ひます。これは七千六百キロですか、日本のいわゆる最高の動脈幹線をこつたにふりにするものが、将来の日本の、さつき申し上げました産業、経済、文化の建設に適當であらう。これは国民の皆さんが

御承知を願つて、それに即応した諸活動を今日からやるべきである。どつたごどうなるかわからないでいろいろなことをやるといふことが混乱のもとである、私はさうな考へを持っておるわけでありませぬ。

しかし、これをどこでも一挙にやれということではございませぬ。先ほど来申し上げておりますような目標を達成するには、順を追うてどこからやるべきか、これはさう簡単でないと思ひますけれども、非常に大事なことであらうと思ひます。その前にはもちろん現在の国道、あるいはこの後さらに補足すべき国道もあると思ひます。さういふものの整備が先決であります。もちろんその整備がされた後にこれに着手するという意味ではなしに、それは高速道路ができ上がる前に整備したい。その整備された幹線道路、また地方道の幹線のもの、この活動を統一するためには、さういふことではないと、せつかつた道路網の全面的な活動はできない、かような考へを持っておるわけでありませぬ、またさう進むべきである。したがつて、いまだこつた問題を出ませぬけれども、国道が整備されて、それではかなえるところは、さらにまたこれと並行してやるなどということは、国家経済上からいつても資金効率からいつてもやるべきではなからう。私は、常日ごろ、青森から鹿児島までの縦貫自動車道を十年以内でやれといふことを申し上げておる。前にも申し上げておると思ひますけれども、十年以内といふことはいまから勘定してちよつと昭和五十年ころであります。その時分になりますと、もちろんいまの一般国道は全部整備されております。この国道網といふものをそれに全部つなぐ、そして全国的な大動脈として活動ができる、ちよつとさういふ時点になりますから、その時点をあつたてて少くともこれは完成すべきである、こつたことを申し上げておるのであります、そのほかにもちろん今度のものの中でその期間内にやるべきところがあると思ひます、ま

ず背骨はそれと必ず一致させる、こつたことを申し上げておるのはさういふ意味ではございませぬ。実際の行政に当たりませぬと困難が相當あると思ひます。あると思ひますが、それは政治の姿勢と申しますか、政治家の良識と申しますか、それを期待する、こつたことではございませぬ。

○井谷委員 これほどの大事業の計画でございませぬから、これをどういふふうにしてやつていくかといふことについては、大臣御構想があらうと思つたわけでありませぬ。私は、先般申し上げましたように、やはりこれは建設省が主体になつてやらなければならないので、道路公団とはちよつと性格が違ふべきもので、申しませぬけれども、仕事はちよつと荷が張りはしないかといふことを懸念しておるわけでありませぬ。先ほど公団にお聞きすると、現状ではやり得る自信のあるようなお話でございませぬけれども、いまこつた大臣は、それならどうかといふことは御発表になりにくいと思ひますが、私の考へとしては、これは先長く続く問題でございませぬから、これだけのことをやるのに、やはり一本大きな基盤をつくつてやるのが必要じゃないか、こつたに思つたわけでありませぬ。

それから若干地方の問題になります、前の国会で成立をいたしました長崎—大分の九州の横断路線が四国の横断につながり、京阪神の経済圏につながつて初めて九州、四国の開発が完成する。距離的に申しませぬ、時間的に言つても、これは非常に有望な期待できる線だと思つておる。これは非常に、ただ、問題は、明石—淡路の橋の問題が結論が出ないために、この路線は三崎から徳島に横断するといつたしましても、今回の御発表でも大洲から徳島に横断はできておられますけれども、徳島からの行く先がしり切れトンボになつたのだ、きのうかおとといの新聞を見ますと、千葉の研究所のほうで、これはだいたいよくできるというふうな御発表の記事があつたわけでありませぬ。これができるとするならば、またこの構想は非常に力がついてくるわけでありませぬ、局長、何かその辺の御報告が耳に入つております

か、伺いたいと思います。

○瀬戸山国務大臣 私のはりから申し上げます。

いまお話しのように、四国の今度の高速自動車道網は、井谷委員御承知のとおり、まあこれはよけいなことかもしれませんけれども、松山から大洲までいけたのは、これは政治路線であるというよりなお話しもちょっと聞きました。まさに政治路線であります。これはいまお話しのとおり、四国、九州をつなぐ、問題のフェリポートでつなぐ必要がある。これは大動脈でありますから、松山では意味がない、大洲までやるべきであるというのがある線を引きたいゆえんであります。その先の国道の整備はまたやらなければならぬ。したがって、四国と本土と申しますか、近畿、中国をつなぐということは当然にやらなければならぬ、そういう考へ方で、従来の調査を進めておりました。御承知のとおり、大まかに申し上げまして、路線にすれば五路線、地点にすると三地点、明石、鳴門、岡山、香川あるいは広島、尾道を起点として愛媛に至る、こういうのが今日まで十数億の金をかけて調査して、これは全く技術調査、専門家の真剣な調査を依頼して数年かかっておるわけです。これがようやく昨日その報告がありました。こまかいことがもし必要であれば道路局長から申し上げますが、技術的にはいづれも橋をかけることが可能である、こういう結論の報告であります。ただ問題は、もちろん五地点になるわけでありまして、技術的には可能であるが、その間においていろいろ——これはまことに貴重な研究の結果だと私は思いますが、詳細にデータが出ております。その間においてももちろん甲乙があるわけでありまして、これはただ技術上こういうふうになりますというだけでありますから、その工法その他資金がどのくらいかかる、材料はどのくらい、それじゃどういう資金構成でやるか検討を要しますから、この地点をやるべきであるかというところは今後相当日時を要します。そういう報告があった、その報告を受けた、あらましの結論はそらだ、こういうことでございます。

○井谷委員 瀬戸内海の総合開発、また九州、四

国の開発、これの観点から見まして、四国から中国あるいは近畿に橋の二本や三本かかってもいいのです。ただこういう国力でございまして、資金の面において一ぺんにそういうことが望めぬことはわかっております。ただ問題は、九州、四国の総合開発、そして近畿の接続ということになると、これはどうしても明石、淡路になつてくる。私は愛媛県でございまして、今治から尾道の線、これは最も重要でございまして。しかしこれを上げまして、尾道から今度神戸あるいは大阪へいく。これは途中から向こうへまたがるわけでありまして。しかもこの路線は、広島県、大分県、愛媛県は中国と四国の開発に結んだ線でありまして。こういう意味合いでぜひこれはやらなければならぬ。ただ九州、四国と近畿の直結した一大動脈というものは、できればこれは私は正しいと思うのであります。ですから、これは私個人の考へでありまして、すけれども、そういう気持ちを持っておるということをお祈りまで申し上げます。

○達澤委員 関連質問。

ただいまいわゆる中国と四国に關連する架橋の問題についてお話がありました。これは非常に複雑多岐の問題であります。やはりその地区の住民の考へをもつてすると、必ずしも前者のお話になつたことが全国的共通のものとは考へられませんが、そこでこれは御意見として私も拝承するのであります。岡山県、香川県地方の者は異なつた考へ方を持つておることを、私はこの機会に、これは質問でなしに申し上げておきたいと存じます。私もここに列席しておりませんのならばこればかりではありませんが、いま前者のお話を拝承しまして、ちょっとそれは黙っているわけにはいきませぬから、あえて一言申し上げます。

○岡本委員 ただいま井谷委員の質問を聞いてお

りますと、幹線自動車道が建設されましたも、国道が整備されない、結局道路交通というものは相も交わらない交通戦争が起るのであります。

たとえて言えば、道路を抜きにして羽田—伊丹間

を飛行機で飛んでも、結局飛行機をおりてから京都なり大津なりまで行くのに時間がかかる。それと同じことが、また今度幹線道路ができて、インターチェンジから目的地へ着くまでに、道路がふくそうしておつたのでは何にもならぬ。いま直接、たとえは私自身が気のついたことでございまして、名神道路ができて、そうなりまして近畿統貫ができて、しかしながら京都近辺にできませんのは、今度の計画でありますと名神だけでございますし、それじゃその京都—奈良間の交通はどうなるのか、名神へ大阪から阪和を通つて入るといふこともできるでしょうが、また第二阪和もできるということも聞いております。しかしながら国道二十四号線が非常にひどい交通難の状態になつてまいつております。こういうふうな地域の一般国道の整備をやはり同時並行的にやつていただかないと、結局局所的な交通難というものはいつまでも残ることになつてまいらうと思ふのであります。したがって、私は、この機会に、二十四号線の整備計画を建設省はどのように立てておられるのか、これをひとつはつきり、年次計画というふうな形でもありましたら、何年度にはどの程度か、それから何年まではどの程度か、五カ年計画で一応完了できるのかどうか、あるいは延びるとすれば何年延びるのか、その辺のところもこの機会にはつきりさせておいていただきたいと思ふのであります。

○尾之内政府委員 一般論として申し上げます

と、今回御提案いたしております七千六百キロの中には、主として都市周辺の交通難を直接緩和するといふ路線は入つておらぬと言つたほうが適當かと思ひます。と申しますのは、縦貫道法を改正して提案いたしておりますが、縦貫道法の精神といふものは、やはりどちらかといひますと、国土の改造、そういうようなことをねらいとしたしております。したがって、これだけで交通網が完全になるとは私も考へておりません。東京付近でも、あるいは中部、名古屋付近でも、あるいは近

畿付近でも、同様なことが言えるわけでありま

す。ごらんのように、東京付近でも、このほかに環状線なり放射線を作る必要は十分あるわけでありまして。また、現に、御案内のように、先般開通いたしました第三京浜道路は、六車線のりっぱな高速道路の規格を持っておりまして、この計画網の中には入つておりません。そういうものがほかにもたくさんあるわけでございます。したがって、私も、私どもは、都市周辺におきましては、そういう交通難の直接緩和のための道路網というものを当然整備しなければならぬと思つておりますから、この網の中には入れなかつたということもございまして。それからまた、かりにそういうものをやります場合には、御承知のように、高速自動車国道法によりまして、この高速自動車国道というものがあつたわけでございます。現在の名神の西宮から吹田までは、実は縦貫道の中央道ではなくて、高速自動車国道法によりまして普通の自動車国道としてやつたわけでございます。そういう手段はこれには入つておりません。そういう手段が残されておるといふことがございまして。したがって、たとえはそういう高速自動車国道法によりまして、たとえはそういう高速自動車国道法によりまして、たまたまそういう第三京浜——これは県道で、地方道になつております。地方道としての自動車専用道路。実質的には自動車専用道路でございますから、この付近では高速自動車国道とはほとんど変わりはありませんが、そういうふうな形で行くかという方法によりまして、現実のたとえは二十四号の将来の姿といふものは解決すべきであらう。もちろん、現時点においては、たとえは奈良の入口の奈良バイパスであるとかそういうものは、新しい自動車専用道路の構想でやりたいと思つておるのであります。いづれそういうものをつなぎまして、いま申し上げましたようなもので補わなければならぬと思つております。この地点においてそれがつながらるかということ、新しい五カ年計画の際に具体的に私も積み上げてみたいと思つております。いまの段階では

そりい詳細申し上げるようなお話しはございませ
んが、もちろんそりい考へ方であらうという網を
補つて進めたいと考へておられます。

○岡本委員 さらに具体的な問題でお尋ねいたし
たいと思ひますが、国道二十四号線が奈良
から北上してまいりまして、最上で行き詰ま
つておるのは御承知のとおりです。その改良計画
を立てまして、新しくできる二十四号線から現在の
二十四号線にインクラインで合するところ
までいま工事が進められておられます。それをさら
に竹田街道に結ぶ、こういうことになつてお
ります。その竹田街道に結ぶものは、本年度ほどの程
度までというか、用地買収だけで終わるのか、あ
るいはまた、さらにそれを進めて、工事にまで四
十一年度に入っていくのかどうかということが一
点でございます。

その次に、竹田街道に二十四号線が結びつきま
すと、御承知のように、竹田街道はいま京都市電
の路面電車が走っております。現在ですら交通
量が比較的多いところで、路面電車が片側を半分
走っております。片側のほうが自動車用にあげ
られておるわけです。非常に危険なところでござ
いまして、従来とも路面電車と自動車とが正面衝
突をしたというふうな事故もございました。非
常に危険な道路になつておられます。二十
四号線がいまの竹田街道に結びつきましたら、こ
れは国道と国道とは結ばれるのは原則でございま
すから、私は、国道一号线までつながるまでの間の
竹田街道は、ずっと現在は京都市都市計画道路で
ございまして、それは当然国道に編入されるもの
だ、このように理解いたしております。そうする
と、編入された竹田街道は、当然国道として改良
されなければならぬと思ひます。ございまして、
それらについての具体的計画が現在立つてお
りませぬ、その内容を承りたいと思ひます。

○尾之内政府委員 御承知のように、現在の二十
四号の改良の方法として、これはいまお話し
の通りに、竹田街道にとりあせずおろす。おろして、そ
の交通のネットワークを解消するということを第一義的

に考へておられます。したがって、陸橋を渡り
まして竹田街道までおろすという事は、私ども
といたしましては、あらゆる条件を排除しまし
て、とりあせずおろすという事に重点を置いて
おられます。予算的にもそういうことで使えるだけ
使つてという姿勢でございまして、それから二十四号
を竹田街道におろしますれば、当然これは国道とい
たさねばならない。いまの電車通りを国道にすべ
きであるし、またそりい考へてやるわけでありま
す。その際に、いまの竹田街道はあつたままでは国
道としても不十分でございまして、私どもは將
来、電車を撤廃しまして、国道らしくしなければ
ならぬと思つておられます。ただ、いづれにいたし
ましても、先ほどお話しがございましたように、京
都と奈良を結びます二十四号はあつたままに、京
都と奈良という問題は残るわけでございますか
ら、いま竹田街道をどの程度まで整備しておく
か、あるいは適当にその整備をとめまして、むし
ろ別に京都と奈良を結ぶ、つまり、両側に人家が
ないといふ事か、自動車専用のものを別途考
へるべきではないか、むしろそのほうの問題が起
こつてくるのじゃないかと思ひますので、その竹
田街道を最終的にどういふ姿で持つていくかと
いう問題と近代化というものを並行して、どの程
度やるべきかという事をあわせまして、竹田街
道の処理というものはいくべきだと思つてお
ります。もちろん国道として竹田街道を処理する
ことは当然でございまして、それを最終の姿と
して考へていふものかどうかという問題はあ
らうと思ひます。ただ、その場合に京都にどうい
ふふうにして入るかという事は、問題は、新幹線
の問題もあつたし、どこをどういふふうにする
かに入つていくかという問題は、さらに調査いた
さなければならぬから、そりい問題とあ
わせまして、いま申しましたような竹田街道の始末
というものは私どもは考へたい、かように考へて
おられます。

○岡本委員 そりいいたしますと、二十四号線の現
在の改良計画というものは、これは一時的な段階

のものであつて、竹田街道に入つて、竹田街道を
北上して京都の市内へ入るところの現状とい
うものは、将来の構想としては好ましいものでは
ない。したがつて、当然二十四号線は新たな構
想によつて改良というものが取り上げられねば
ならない、こういうふうにいふは申したものでござ
いまして、そりい理解してよろしくございませぬ
か、そりい理解してよろしくございませぬか。
○尾之内政府委員 大体そりいいうことでござい
ますけれども、ただ、時点的にやはり現在の二十四
号線がある程度始末しておくことは必要だと思ひ
ますし、その程度をどこまででとどめるか、どの段
階で近代化を考へるかという事は、なお研究の
余地はあるだろう、そりい申上げてお
きます。

○岡本委員 それでは段階的な処理方式として、
現在の二十四号線をとりあせず竹田街道に結びつ
ける。しかしながら、竹田街道に結びつきまし
たら、竹田街道の交通量は、二十四号と従来の竹田街
道の交通量が相当ひんばんであります。それで、
二十四号線のものが入つていきましたら、も
ろ二倍、三倍の量に交通量がふえて、これはま
ことに危険なまわりの道路になつてまいります。
そりい申した事になりましたら、当然、一番簡単に
それを処理できる方法は、まず路面電車の撤廃で
ございまして、そりい申すと、それはトロバスに
しなければなりません。トロバスにしますと、新
たにトロバスにすることに、トロバスを購
入する費用とか、さらにまたそりい申した事
の費用が要ります。そこへ今度は、あとの維持費
が、トロバスと電車とでは非常に人件費が交
つてまいります。いまですら京都市電は、京都の交
通局は赤字で、この間もストライキをやつて大
量の出費が出たというふうな状況でござい
ますが、ただでさえ公営企業としての京都市電、市バスが
経営難のところ、あの竹田街道を現在走つてお
る路面電車をトロバス化したとすると、相当経
費の面で、交通事業の面におけるところの財政面
に大きなしわ寄せが起ります。それは国の国
道の事業のほうから、道路事業の財政から、何ら

かの形で補てんする必要があるはそれに対する財政的
な措置が講じられるのかどうか。これは道路局
長からは事務的なお答えがあるいは困難でもあ
るかと思ひますが、もしそりい申した事、建
設大臣からそりい申した事についてお答えを願ひたい
と思ひます。

○尾之内政府委員 電車は軌道になつてお
りますから、軌道の道路占用になつておりました
からいいますと、電車を撤廃するといふ問題に
は、道路管理者がそれを補償するといふことは
ございませぬ。ですから、占用しているものが撤
廃するときは、現実には自分で始末するとい
うたてまになつておるわけでありませぬ。しかし、
その前に、まず撤廃できるかどうかという問題が
一つある。それから、撤廃したあと、いまお話し
したようにトロバスにするか、京都市はトロバスが
得意ですから、それも一つの方法かと思ひ
ますが、いまあまりやらないわけですから、普通のバ
スを切りかえる場合が多い。どういふ方法にそれ
を切りかえるといふことによりまして、京都市の
交通局のいろいろ出入りの数字も変わつてま
いります。またその処理の方法も変わつてま
いります。そりい申した事をお聞かせ、京都市が
あの電車を撤廃するかしないかという問題が、一
番大きな問題としてその前にあると思ひます。そ
こで、普通いままでは、道路管理者側からはこれ
に対して補償をしたといふことはございませぬ。
地方鉄道などの場合、これは立休交差をとると
か、そりい申した事の場合、これは立休交差をとると
道交社が赤字であるために、その範囲内で、立休
交差の分担費を出さないで、それに相当するもの
を、こちらでも立休交差をやればそれだけ節約に
なりますから、その範囲内で補償の結果にな
つたこととはございませぬ、いわゆる路面電車に
対しては、いま大臣からお答えになると思ひ
ますが、私どもとしては、路面軌道の廃止といふことは、や
はり今後積極的に考へるべきではないか。そりい
申した事、ただ市なり市の交通局なりにそりい

○岡本委員 そりいいたしますと、二十四号線の現
在の改良計画というものは、これは一時的な段階

のものであつて、竹田街道に入つて、竹田街道を
北上して京都の市内へ入るところの現状とい
うものは、将来の構想としては好ましいものでは
ない。したがつて、当然二十四号線は新たな構
想によつて改良というものが取り上げられねば
ならない、こういうふうにいふは申したものでござ
いまして、そりい理解してよろしくございませぬ
か、そりい理解してよろしくございませぬか。
○尾之内政府委員 大体そりいいうことでござい
ますけれども、ただ、時点的にやはり現在の二十四
号線がある程度始末しておくことは必要だと思ひ
ますし、その程度をどこまででとどめるか、どの段
階で近代化を考へるかという事は、なお研究の
余地はあるだろう、そりい申上げてお
きます。

といひましても、大部分が非常に赤字的な性格を持って経営しておりますから、なかなかそういう事情からできない、あるいはたぐさんのそういう従業員を持っておりまして、バスといつても、急に切りかえられないというような事情から、かなり近代化のためのお金が必要である。それを何も遠慮なしにできるかといふと、なかなかできないことが多いわけですが、そうなりました場合には、国が道路管理者とは一がい言葉ないかもしませんが、国が何かそういう撤廃に対して助成することが必要であるかという問題は今後残ると思ひます。したがひまして、その問題は今後の検討課題といたしまして、できるだけ話し合ひを進めまして、まず撤廃できるという方向に、竹田街道についてもいろいろ京都市当局と私も話し合つていかなければならない。その上金をどうするかという問題が起つてくるかと思ひますが、いまのままですと、なかなか道路側から出すという事は制度的に困難である、できないと申し上げる以外にないと思ひます。

○岡本委員 道路側から補償措置が講じられないという事であります。現在西側のほうに自動車走の部分がございまして、東側半分を路面電車が占領しております。こういうふうな事はあまりないのです、道路の片側だけを路面電車が走つておるといふ事は、したがひまして、いま都市計画としては、現在東側にさらに自動車の走れる部分だけの拡幅をやりうという計画がございまして、一部すでに旧練兵場あとのときは拡幅されておられます。ただ、全線にわたつてそれが——ほとんどの部分は行なわれておらないという事でございまして、そういう場合には、もし路面電車の廃止が道路側の負担において困難であるなら、当然道路管理者のほうで、現在あるところの都市計画の拡幅の計画を早急に進めなければならぬというふうな思ひのでございまして、それは当然そうされるべきものというふうな理解してよろしうございませうか。

○尾之内政府委員 常識的にはそれだと思ひま

す。国道になれば国道の改良事業としてそれをやるか、あるいは都市計画事業の中で管理者負担金として出すか、やり方はいろいろあると思ひますが、計画がきまつておる以上、そういう案にするというのがたてまえであらうと思ひます。ただ先ほど申しましたが、ここでいろいろ用地の買取であるとか、そのまま無理をしてやるか、あるいは軌道をおのこして撤去して、結果的には計画どおり広げたと同じ幅員が与えられるという事で、事済むならば、それも一つの方法であらう、そしてそのかわり近代化というものはまた考へるという方法もあらうと思ひます。しかし、筋としては、いまの都市計画の幅員を確保するのが第一の筋だと思ひます。そうなりますと、電車がまん中に残るといふか、こうになりませんが、なかなかそれまでに時間がかかるとすれば、電車を片側を走らせることは危険であるので、これに対する何らかの対策を講じなければならぬ。当分の間暫定的に電車をまん中に持つてくるという事は、あるいは必要かもしれませぬ。そういうような問題がございまして、なお今度の新しい国道という観点から、それらの問題を十分私どもは検討したい、かように考へておられます。

○岡本委員 いまの二十四号線が竹田街道に取りつき、さらにその北上の問題についてはいま局長からお答えがございましたが、いろいろな問題を含んでおりますから一べん御検討を願つて、早急に、今後二十四号線を、応急的であるにせよ、どういふふうな国道一号线に結び付けるかという点についてお願ひして、今国会中に大体的方針をきめて、委員会でお答え願ひしたいと思ひます。なお、委員会で御連した意見で、私は建設委員になつて間もなしに出した意見でございまして、最上に行つて行き詰まりになつて北上がかなり困難である、したがひまして竹田の街道に結び付けようという計画の出る前に、私は疎水を利用して、こういうことを主張して、高山市長なんか話をいたしました、高山市長も一時は乗り気になつておつたが、それが近畿地建のほうでどうも反対が強かつたために、その結果を結ばないで今日に至つ

ております。国道二十四号線が最上からインクラインに入るそのダムのところで、すぐそのまま疎水に入ることができず、疎水に入つて、疎水の土をすつとふたをして走るといふことも可能でございまして、むしろそれよりも——疎水というの

は御承知のように運河でございまして、そして昔は京と大阪の間を淀川を通じて貨物を運んでまいりまして、その運河を船頭が引つぱつて上がつたのですが、そして帰りは橋でございまして、ところが物資運搬の通路だつたわけですね。ところが、自動車運送が発達いたしました、いまはそれは運河としての歴史的使命は終わつて、現在はいわば開放された公共下水路というふうな形になつておるわけです。だから、下水路とするならば、あれだけの大量の水は要らないわけでありまして、下水道の本管を下におろしまして、その上を道路につくり直しますならば、立体交差ですつと国道一号线まで、五条まで入ることができるとも、もちろん多少蛇行しておられます。蛇行しておりますが、しかしながらゴーストアップなしにずつと入れるという事は、はるかにすみやかに安全に市内に入れるわけがございまして、またその幅も現在の二十四号線の市内を走つておる部分よりも広いのです。だから、そういう構想を出して、私は早くからその実現ができればいいがなというふうな考へておつたのでございまして、やはりこれはひとつ検討の対象にしていただくべき段階にきておるのではないかと、どういふふうな思ひます。ただ、そこに問題は、関電の約六千キロワットくらいの発電所がある。その補償に十五億ほど要する、こういうふうなことでございまして、しかしながら、今日これだけ地価が暴騰いたしてまいりました段階では、新たに道路を設定するための用地費といふものは、市内を通る場合にはそんなに簡単に済むものでございませぬから、十五億くらいの補償でもって疎水を立体交差の道路として使うことができたなら、むしろ安いのではないかと、どういふふうな私に思ひますので、国道二十四号線の近代化という構想の一つとして、現

在の疎水というものを路線として使うことが可能かどうかといふことをひとつ御検討をお願いして、あわせてその結果をひとつまた委員会でお答え願ひたいと思ひます。

それから、この機会ですから、もう一つお尋ねをいたしておきたいと思ひますが、いま国道二十四号線は大久保付近で非常に混雑でございまして、この間も私木津へまいりますのに六時ごろ大久保付近を通りましたが、約三キロ以上をわたつて自動車がつつと並んでおるんです。大久保から近鉄の電車の停留所にいたしまして、大久保の次は久津川です。その次は寺田でございまして、その近鉄の停留所二つ分びつと自動車がつまつてしまつておるんです。だから非常に交通難の状態になつておるのをごいふますが、早急にその部分については何らかの改良計画が立てられるべきである、どういふふうな思ひのでございまして、先般、一昨年でございまして、昨年でございまして、建設委員会が現地調査にまいりまして、陳情を受け、その必要があるといふことは委員会にもすでに報告されておるんです。したがひまして、建設省としても、早急にひとつ大久保付近の交通難を打開するための道を講じていただきたいと思ひのでございまして、政務次官は自分の選挙区のことでもありますが、ある程度陳情も受けておられるのでありますし、また事情をよく御存じでございまして、政務次官からでも局長からでも、いずれからでもけっこうでございまして、お答えを願ひたい。

○谷垣政府委員 岡本委員のおつしやるように、あそこ二十四号線、大久保のところで大へん停滞をいたしております。これをどういふふうにして打開するか、いまの一号線と二十四号線の間で連絡する車線を入れる方法とか、あるいはそれに類したいろいろな方法が考へられ、検討されておる状況でございまして、どちらにいたしまして、あの状況は一日も早く解消しなければならぬ、どういふふうな考へておられますので、岡本委員と全く同感でございまして。

○岡本委員 政務次官もおそらく陳情を受けておられると思います。したがって、この問題を今国会中にどのように解決するか。今国会中であなたらの任期も大体なくなるんじゃないかと思ひます。だから、せめて置きみやげに、谷垣さんの次官時代にこれができたんだということになるように、ひとつ今国会中に解決方法というものを明確にお示し願ひたいと思ひます。

それから、最近次から次へと国道の歩道橋と申しますか、ブリッジがつくられております。ところが、あのブリッジは高くて、上がるのも大へんでございまして、またひよろひよろつとした細い歩道橋ができておりますから、見るからに不安定なんですね。だから、利用者のほうも何か渡りにくいから、利用度が低い。危険でもやはり道路を歩く、こういうことになってまいります。陸橋を

ああいふふうにつくらくらいなら、むしろ地下道にされたらどうか。あるいはその間一時交通の障害にはなりますが、しかしながら経費の面ということを考えていけば、あれだけの陸橋をつくるくらいの費用をかけるなら、地下道にしてもそり大きな差がないのではないか。地下道であれば、人間が通るだけの高さのものを下へ掘ればいいのでございまして。ところが陸橋でありまして、クリアランスを残さなければならぬということでも、ものすごく高いものになっております。これは前の安全設備のときにお尋ねすべき性格のものではないが、陸橋がどんとつくられるが、むしろそれは地下道にすべきではないか、私はこのように思ひますが、局長はいかがお考えになりますか。

○尾之内政府委員 陸橋でも地下道でも、どちらでも私どもはよろしいわけですが、一般的にいいますと、陸橋のほうがずっと安いのではございませぬ。地下道のほうが高いのでございまして。それから、横断歩道橋、横断施設のあるところは大体都市またはその付近でございまして、大体そこには埋設物がございまして、さらにその下を掘らなければならぬということ、決して浅い

ものではない。それから地形によつてはやはり水がたまりまして、不潔になるおそれがある。もちろん夜おそくなりまして、照明も要りますし、夜になると女子供が通るのに危険だということ、むしろ、いまのようなお話がございしますが、そういうような点から陸橋のほうが安全である、いろいろな点で始末がしやすいというふうな考へて、実際には陸橋が多いわけではございませぬ。しかし、地形によつては地下道のほうがやりやすい、あるいは地下道のほうが最も利用されやすい、地下道でなければできないというところもございまして、それは場所によりまして私もはどちらでもなければならぬということはお考へておられません。しかし、どちらかというといま申しましたような理由で、陸橋のほうが多いというのが事実でございませぬ。

○岡本委員 たとえば四車線の幅員のある道路といたしますと、交通量の相当あるところを通るのには、二車線の幅ぐらいいでもって立体交差した自動車が行くためのブリッジをおつくりになつたらいかかか、こういうふうな思ひのですね。ゴーストップが至るところにございまして、一たんゴーストップ、また一たんゴーストップというになりますから、むしろ四車線のところは一時ちよつと狭うなりまして、むしろゴーストップでストップしてあるぐらいいなら、その部分だけ自動車が行くためのブリッジをつつていただくというふうなことも一つの考へ方ではないかと思ひますが、今後の道路管理の方法としてひとつお考へを願ひたい。

それからもう一つ、京都市内の例でございませぬが、たとえば堀川通というところ、四条通あるいは丸太町通というところ、交通量の相当多いところは、道路を二階建てにして、まんに直行用の高架の道路を路面の中に併設していくべきではないか、こういうふうな思ひですが、局長のお考へはどうでしょう。

○尾之内政府委員 ごらんのようによつて、東京でもいろいろ昭和通なんかやっておりますが、あれは地下が多いわけですね。だんだん面積や道路の幅が十

分ありますところで交通量がふえてまいりますれば、そういうふうになつてまいりたいと思ひますが、京都も幸いにして幅の広い道路がございませぬから、そういう余地が残つてゐるといふことで、非常にそういう高層架があるのは立体化ということにいい条件だらうと思ひますから、だんだんそういうふうになつていくだらうと私も考へておりました。そういう余地がないところはたいへんむづかしいゆゑにございませぬけれども、幸いにして何十メートルという幅がありますので、そういう余地を持つてゐる。ちよつと先ほどの疎水と同じでございませぬ。道路としては、そういうことをやりやすい地形だと思つております。いつやるかというところは別問題でございませぬが、そういうことは十分可能であるということだけは申し上げられると思ひます。

○岡本委員 この法案についての質問は、いずれ次にゆつくりしていただきますが、きよはは時問が余りましたのを機会に、地元の問題点を指摘した次第でございませぬ。

○下平委員 ちよつと、この国土開発縦貫自動車道の関係資料を三つ、四つお願ひしたいと思ひます。一つは、いままでの五法案が一括してありますね。その予定路線のほかに新規に二千六百キロぐらひ追加してあると説明がありますが、それを法案のいままでの五千キロの路線と新しくできた二千六百キロの路線と分けて、ひとつ地図で資料をいただきたいと思ひます。

特に、新たに指定した二千六百キロの路線別の指定事由、経済的な事由とかいろいろの事由があると思ひますが、それをやや詳細に説明した資料をいただきたいと思ひます。これが第二番目。それから第三番目は、これの実施計画をどううふうな考へてゐるか。実施計画のおおよそのものをいただきたい。

それからもう一つは、実はこの法律、道路をたくさんつくることについては反対ではありません

けれども、一般国道は別として、元の二級国道、あるいは主要な地方道等がきわめて未整理のまま残されてゐるのであります。特に首都圏等、都会地はいいのであります。特にいなかへ行きますと、ある市町村の中では数年間セメントが一度も入っていないというふうな国道、県道がずいぶんたくさんあるわけですね。元の二級国道、それから主要地方道の改修状況、パーセンテージでけっこうであります。全国のものをお願いしたい。

○井原委員代理 ただいま下平委員からの要求の資料の提出をお願いいたします。

○尾之内政府委員 至急調製いたしましたので、御提出いたしたいと思ひます。

○井原委員代理 次会は来る六日水曜日、午前十時より理事会、十時三十分より委員会を開会することとし、本日はこれで散会いたします。

午後零時二十四分散会

建設委員会議録第十二号中正誤	正
ハシ 段行	誤
ハシ 末	転倒する
建設委員会議録第十三号中正誤	正
ハシ 段行	誤
ハシ 要する	要求する
ハシ 趣旨	趣旨