

第五十一回国会 建設委員会 議 録 第十八号

(四四五)

昭和四十一年四月十三日(水曜日)

午前十時三十九分開議

出席委員

委員長 田村 元君

理事 井原 岸高君

理事 丹羽喬四郎君

理事 松澤 雄藏君

理事 逢澤 寛君

理事 小川 平二君

理事 木部 佳昭君

理事 服部 安司君

理事 森部 幸雄君

理事 山本 幸雄君

理事 井谷 正吉君

理事 佐野 憲治君

理事 三木 喜夫君

理事 稻富 稜人君

出席國務大臣

建設大臣 瀬戸山三男君

建設技官 尾之内山紀夫君

建設局長

委員外の出席者

参考人 (日本道路公団 宮内 潤一君)

専門員 熊本 政晴君

君及び石田有金君が議長の指名で委員に選任された。

四月七日

建設案法の改正反対等に関する請願外十八件

(田口誠治君紹介)(第二六〇七号)

同外二件(稻村隆一君紹介)(第二六六一号)

同(下平正一君紹介)(第二六六二号)

同(山崎始男君紹介)(第二七九号)

同(米内山義一郎君紹介)(第二七八〇号)

公営住宅法の改正反対に関する請願外二件(長谷川正三君紹介)(第二六〇八号)

同外二件(長谷川正三君紹介)(第二六三六号)

同(長谷川正三君紹介)(第二六六〇号)

同(金丸徳重君紹介)(第二七三五号)

同(山中日露史君紹介)(第二七三六号)

同(井谷正吉君紹介)(第二七七七号)

同(岡本隆一君紹介)(第二七七八号)

奈良県生ダム建設計画変更に関する請願(山本幸雄君紹介)(第二六三五号)

自転車専用道路法の制定に関する請願(高見三郎君紹介)(第二七五五号)

京都市伏見区内に通学用歩道橋架設に関する請願(岡本隆一君紹介)(第二七七六号)

は本委員会に付託された。

四月八日

関越自動車道及び東北自動車道の建設促進に関する陳情書(関東一都九県議会議長会常任幹事東京都議会議長大日向萬次外九名)(第二五七号)

尾瀬の水資源を利根川の水源として確保に関する陳情書外二件(尾瀬水利対策期成同盟会長群馬県議会議長長谷川一雄外十名)(第二五八号)

同(前橋市曲輪町乙六九群馬県農業会議会長丹羽源一外二名)(第二九五号)

同(前橋市本町三九群馬県商工会議所連合会長佐田一郎)(第三一八号)

尾瀬分水反対に関する陳情書(会津若松市議會議長岸久吉)(第二九六号)

同外十四件(福島県西白河郡泉崎村議會議長中野目角嗣外十四名)(第三一九号)

地仙対策の推進に関する陳情書(十都道府県議會議長会代表東京都議會議長大日向萬次外八名)(第二九七号)

国道二一八号線の整備促進等に関する陳情書(宮崎県市議會議長会宮崎市長宮崎市長児玉辰生)(第三二五号)

東三好橋を永久橋に架替え等に関する陳情書(徳島市幸町三の一徳島県町村会長徳元四郎)(第三二六号)

瀬戸大橋の早期建設に関する陳情書(香川県議會議長杉山栄太郎)(第三二七号)

は本委員会に参考送付された。

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(内閣提出第二二四号)

○田村委員長 これより会議を開きます。

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、審査を進めます。

本日は、本案審査のため、参考人として日本道路公団理事宮内潤一君が出席されております。同君の御意見は質疑応答の形式でお聞きすることにいたします。と存じますので、さよう御了承願います。

質疑の通告がありますので、これを許します。

金丸徳重君。

○金丸(徳)委員 御提案になっております国土開発縦貫自動車道法の一部改正につきまして総括的なお尋ねを申し上げ、さらに詳しく具体的な事項につきまして大臣の御意見を承ろうと思つたのであります。時間の関係もありまゝですので、かいつまんで要点だけお尋ね申し上げます。

お尋ねを申し上げます前に、私は、わが国の道路政策が幹線自動車網を目ざして総合的な計画を立て、これが実施の運びに至るような段階になりましたことを、深くお喜び申し上げます。ところで、戦争中、戦後いろいろな混乱を通じまして、わが国の道路政策はいささか目先のことに追われておつて、基本的なことについては考えを及ぼすだけの余裕もなく、今日までに至つたように見受けられるのであります。その間におきまして、今回はいよいよ新しい時代の国の道路政策がここに大きく巨歩を進めるというまじきになりましたことは、これは瀬戸山建設大臣の御決意のしからしむるところでもありまじきところが、また時代がそういう要求を深刻にいたしておつたからとも思われるのであります。したがって私は、このような計画がすみやかに進められまじきと同時に、円滑に実施されまじき、国民の要望に沿われることを願うものであります。そういう重大なわが国の道路政策における、革命的なところとをば、使つていかどうかわかりませんが、革命的とも申し得るようなこの道路政策が進められるにつぎまして、国民はやはり二、三の心配を持っておるのであります。

その第一点は、何と申しましてもいまのような状況下においてこの計画が強力に進められるという事になりまじき、もしか一般道路の政策の上に支障を来たしはしないかということでありまじき。その財源のな立場からいきまじき、また技

ますが、これも冒頭にひとつ決意のほどを承り、今後本法が施行された場合の運用上の態度、決意というふうなものもこの際承っておきたいのであります。

○瀬戸山国務大臣　ざつぐばらんに申し上げて、その点が一番懸念される点であります。しかし、これは各界の良識にまつといふと、おかしうございませうが、お話をとお聞きにわが国の将来を卜する革命的な、いわゆる国民的大政策であります。この道路整備の運び方、いかによつては、わが国の産業、経済、文化、したがって国民生活に重大なよしあしの影響を及ぼす、かようなことであらうと思ひますから、その点は十分注意をするといひますか、お話をきくといひますか、さういふ運びをしなければならぬ。端的に申し上げておきますが、この道路整備計画は、まず私どもは、先ほど来お話しのように、現在の国道、地方道の整備は昭和五十年ないし五十五年を目途に整備を進めますが、それにマッチするうちに、まず従来のいわゆる縦貫自動車道、これをその時点に完成する。もちろんそのほかにその間において着手あるいは一部完成する必要があるところもあると思ひますが、基本的にはさういふ考え方でありまして、この道路網は少なくとも早ければ十年、財政その他の問題があらまうから、ないし十五年、こういう順序で、それこそさつきお話しになりました基本的な態度で整備を進めるべき仕事である、かように考えておるわけでございませう。

○金丸(徳)委員　大臣の御決意に敬意を払ふものであります。そこで私が伺ひたいしたい私の本論に入るわけであります。

実はこの本法の母法とでも申しますか、国土開発縦貫自動車道、その一番初めは、これは大臣も御記憶のこととも思ふのでありますが、終戦直後でありますか、まだ開店したかしたなかったかわからない時分に、三越本店の一階に田中さんがこしらえたのですが、大きな模型を展示しまして、そして天皇さまもおいでになられてごらんになり、

私も当時役人をしておったのでありますが、これを見に参りました。敗戦の大きな打撃を受けた国民には、あの展示、そしてあの計画というものは非常に刺激となり、心の張りを持たしたのであります。あれは遠く青森から鹿児島まで、あるいは北海道まで入つておったかもしれませんが、あれも、一本背骨を通すぐあいに山を切り開き、谷を渡つて、まん中に大きな高速道路をつくつてしまつて、それを根幹としてあつた道路を出して、そしてわが国の産業、経済を大いに力づけようといふようなことであつたのであります。いまから考えますと、それは財源的にいひましても、技術的にいひましても、考えられはしませんでしたけれども、なかなか実現困難なものであつたように思ひます。といひますのは、それがだいたい修正されて、またつけ加えられてまいつたからであります。しかし、あの計画、あの展示といふものは当時の国民にとつては非常な希望であり、夢であつた。その夢に力を得たのは私どもばかりではなかつたと思ひます。であります。そういう非常な歴史的な母体を持ち、基礎を持つてだんだんこれまでに発展してまいつたのであります。この精神といふものは、今度の法の改正といひますか、もう改正どころか、大きく出発するにつきます。私は忘れてはならぬ、十分取り入れておかなければいけません。いふに思ふのであります。ただ、当時の計画のように、わが国のどまん中に一本強く大きな道を開くといふのでなくて、今度はもうきめこまかに検討して、言うところの高速道路網によつてわが国の交通行政、交通政策の上に革命をもたらさうといふことである。まさにこれは夢ではなくて、実現の過程における大きな一歩である、こう思ふのであります。したがつて、そういう計画をお立てになるにつきます。相当将来の展望も、検討も加へ、長い時間をかけ、それから現地における希望も十分取り入れて、きめこまかな基礎の上に立つた計画でなければならぬと思ひます。であります。これは私は、このちやうだいしした資料の図面だけによつて判断したものであります。

すが、どうもそうしたきめのこまかい、それから将来の十分な展望に立つての上ではなくて、何かしらぬ、最近高速道路の要望が全国にはうはいとして起こつてきた、百花齊放といった形の中で、むしろそれならいふそのこと先手を打つて建設省のはうで出してしまおうといふような一種の拙速主義が先に立つたのではないか。やむを得ずとにかく押える意味において、多少問題があつても出してしまおうといふ気持ちで動いてこのやうなことになるのではないかと、いふことをおそれるものであります。この点はどうか。いままでの高速道路などの経過にみましまして、いささかその懸念を深く持たざるを得ないのであります。いかがであります。

○瀬戸山国務大臣　まず田中清一さんが、昭和十七年前後であつたと思ひますが、お話しのような構想を出されて、当時としては、はるかに大なる私財を投じてわが国の将来の、この狭い国土の利用、開発といふものに情熱をささげられた。そして、みづから現地を相当踏破されていひゆる国土縦貫自動車道の案を立てられた。私はその当時から実は御相談を受けてきておるわけであります。今度のこれは全くそれが発展をした、こういうふうな御理解願つてつけようであります。あの思想の発展でございませう。したがつて、先ほど申し上げておりますように、まず一般道路整備の時点を考えて、縦貫自動車道をこれにつなぐ。したがつて、これを少なくとも十年以内に、十年以内といふと昭和五十年、そのころになりますと旧二級国道を加えておひねり完成いたします。その時点をはかつておるわけでございませう。その他の路線は縦貫自動車につなげてございませう。その趣旨をふえんして国土の開発、発展をはかろう、こういうことである。これは単に図面上、いまお話しのような思ひつきといひますか、そういう考え方での道路網の決定をいたしておるわけではありませう。もちろん神ならぬ身でありますから、それはいろいろの問題点はないとは申し上げませうけれども、

も、これはもううづうと建設省といたしましては各般の部面を検討しております。この点についてはあとで簡略にでも道路局長から申し上げさせていただきますが、そういうことで全国すつかり洗つて、ずうと洗い落として、まずこの程度しておこうといふことであらうして、決して思ひつきのものではないと思ひます。

端的に申し上げておきますと、いま、地域格差の問題、農業の問題、過密都市の問題、人口集中の問題、農業の進展のおくれ、いろいろあります。そういうものの将来は、率直に申し上げてこのままではどうしてもいかぬのです。したがつて、新産都市であるとか、農業構造改善事業であるとか、あるいは過密都市の解放であるとか、さういふやうなことを部分的にやつておりますけれども、どなたが何と言つても、いまやつておるやうな部分的な政策では決して将来こういう問題は解決されません。あるいは新産都市、あるいは工業開発地域の指定、あるいは工業開発の特定地域、いろいろ構想はありますけれども、これは総合された国土全体の機能的な発展がでない。といふのは道路網の整備といひますか、道路網の策定といふものが、私に言わせると徳川時代そのままであります。人口三千万前後の民族の活動のための道路網である。これで今日戦後の経営をやつてこまできましたが、もうすぐに行き詰まつております。したがつて、今日の段階において人口一億一千万、昭和五十年で一億一千万以上の人口の動脈、静脈であるといふ観点で道路整備をしていかないと、諸般のいわれておりますやうな問題の解決は絶対不可能である、こういう観点でこの道路整備の網をきめております。

詳細にわたつては道路局長から、もし必要であれば御説明いたさせます。

○金丸(徳)委員　道路局長から詳しく御説明を受けければよろしいのでありますが、実は時間を私制約されておりますので、次の機会に承らせていただくことにいたします。

ただ、大臣、そういうふうなお考えでやられました。たがわが国の道路政策は、残念ながら、いままで建設はあつたけれども計画はなかつた。徳川時代から続いた道路に影響を受けるといひますか、そういうことの修理、修復、改良というふうな程度で今日まで来たわけでありまして。ここでひとつ大きく自動車交通の発達というふうなものを取り入れてのあらためての道路網計画というものはこれは強方に進められるときがまいったと思うのであります。ただそれだけに、はたしてこれでもう完べきだと言ひ得るかどうかと思ひます。あるいはこれは将来相当手が加えられ、修正し、あるいは修正されるというふうな余裕を十分持つておられる計画でありましようか、その点ひとつ伺つておきたいと思ひます。

○瀬戸山国務大臣 現在の縦貫自動車道、いわゆる六道であります。六法律による路線はおおむねいま調査をいたしております。今年度から着手いたします五道の調査はほとんど終わりました。その他は現地における調査というものは、この法律ができました後に相当の年月をかけて精密な調査をいたさなければなりません。したがって、その間において地形その他の問題からある程度の実際の道路の路線の修正ということ、これはあり得ると思ひます。しかしこの路線の網の修正ということとは、そうあまりないであらうと考えております。ただ今後十年ないし二十年間に日本の経済、社会の変化というものは、これは予測すべからざる事態があると思ひます。今日のような科学技術、人間の知恵の発展の非常に急速な時代でありますから、そういう際に、まだまだ補正をすべきところ、補充をすべきところ、こういうことは当然に起こってくるのではないか、これは予想されることであるとして、これ以上は要らないのだということとは、十年あるいは二十年の先をここで断言するわけにはまいらない、かように考えておるわけでございます。

○金丸(徳)委員 将来に向かっては手を加える余裕も持つておられるという御計画のようでありま

して、その点安心をいたしたのであります。ただ、それは将来の経済その他の事情変更ということを見なければならぬということでありまして、私は、現段階におきましても予測し得る理想が、国というものはもうだいたい取り上げられておるうに思ふのであります。たとえば北海道を見てみましても、これはもう稚内まで持つていかれておりますが、さしむきの問題といたしまして、はたしてこれが急速に必要とするかどうかにつきましまして、私は、現地の事情をよく知りませんのでわかりませんが、もしも、その他の東京付近などから比べますとややおくれてもいいのではないか、こう思ふのであります。そういうふうな遠い十年、二十年後の理想図をも考へての案といたしますと、私ちよつと一目でこれはと思ひますのは、ざつと言ひますれば、たとえば青森、秋田、それから酒田方面を通じて新潟に通ずる裏日本の幹線道路、幹線交通網であります。これが抜けておるのではないか。これはあるいは技術上やむを得なかつたのかもしれません。しかし将来の技術の進歩あるいは道路建設技術でありますか、そうした建設工法の発展などを考えますと、これもこのままでは置けないのではないかと、いひますのは、今度の法案には国土の普遍的開発をはかるということが大きくねられておるのであります。したがっていままで手のつかなかつた、あるいはさしむきは要らないかもしれないけれども、将来はそうありたいという念願を込めての道路網であつてほしい、こう思ふものであります。そういう意味におきましては、この裏日本の新潟―青森をつなぐほうなんかは、図面だけで見ましても、あまりに常識的でないけれども、今日のこの段階において取り上げておいていいように思ふのであります。どうしてこれを抜かれておるのでありますか、ひとつ簡単にお答えをいたしたい。

○瀬戸山国務大臣 そういふ問題になりますと、現時点においてなぜ路線網を敷かないか、こういうところはその図面をこらになつても敷か所すぐ気がつくところでありまして、こまかく申し上げませんが、これは当然に国家財政、日本の経済成長の状況、国民所得の状況、伸びの状況、こういうものも考へ合わせることでありますから、いまお話しのようなところ、ようやく四十年、四十年間で一段道路が整備されて、そういうものと現在の一般国道とが書いてありませんから、何か目が荒くなつておるに思ひますけれども、おむね重要な拠点、あるいは将来拠点となり得べきところ、またなすべきところ、そういうところから少なくとも二時間以内にはこの高速道路に乗れるという想定のもとで、このいまの路線をきめておきます。したがって先ほど申し上げましたように、経済、社会の発展あるいは自動車交通の事情等によつては、そういういまお話しのようなところも取り上げられる段階があることを望んでおるわけでありまして、いまは、少なくとも二時間以内にはおむね各地から乗れるという想定のもとで策定しておる、こういうふうな理解くださればよろしいと思ひます。

○金丸(徳)委員 幹線道路網、高速道路網ということなものでありますから、これが欠けておることとかにいくもの足らぬ感じがいたして、ただ二時間以内に乗ればそれでいいやないかということとでなくて、それは二時間が一時間であつたというふうなことも念願しなければならぬ。そういう意味において、他の部分につきましてはかなりきめこまかな点もあるものであります。この点がいかにかと思はれるのであります。将来はそれを変えていくのだ、それをも考へるということであれば、それはそうお願いする以外にないのではありません。

そこでもう一つ、これはすでに問題になつておりますところの一つの道路であります。関東と北陸三県を直結するといふ意味におきまして、これは大臣のお手元にもすでに再三陳情が出されておると思ひますが、北陸関東産業道路という名において、現地におきましては建設促進同盟などをつくつて、盛んにこの実現を急いでおるところがあるのであります。これはなる

ほどいままでの高速自動車道法の中に入つていなかったものであります。しかし阪神高速道路公団法あるいは東海北陸自動車道建設法の制定時分に、それと相並んでこの路線は非常に重要であることを私もその一人となつてお願いいたしておつたのであります。この道路の重要さにつきましては、私があらためて申し上げるまでもなく、いま日本における産業上の一番大きな問題といひますけれども、少なくとも大きな問題の一つは、関東平野と北陸三県との経済産業を結ぶ近道がないということでありまして、これもひとえにアルプス連山をかかえて、あの障害のゆゑに今日までその実現がおくられておつたのであります。いまや道路建設技術の進歩に伴ひまして、アルプス何ものぞやといふときがまいました。したがって、大臣ここで図面をこらになつたように、関東から富山、金沢へ通ずるのに、はるかに直江津を通過しなければならぬとか、名古屋を通過しなければならぬとかいふようなことは、いま高速自動車道法を考へるこの段階においては残念なように思ふのであります。いまシベリア開発が問題にされてきたので、将来やがては同様に中国との交流、北鮮への物資の交流、人事の行き来、文化の交流という時代が近くなつてくる。そういうときにおきましては新潟とともに、あるいははるか下がつた敦賀方面、舞鶴方面とともに、富山の港というものは裏日本における大陸への大きな玄関にならうと思ふのであります。そういう意味におきまして、富山の港湾計画は大臣お進めになつておられるのであります。その御計画と相伴つて、関東の産業、文化と直結する道といふものは、これは第一に取り上げておかれていいように思ふのであります。この道路網の中には抜けておるのであります。これはどういふこととでありますか。

○瀬戸山国務大臣 お説のとおり、北陸三県は、いま富山付近に大港湾計画を立てたりいたしておるわけでありまして、なおこれをいわゆる東海地区、あるいは関東東地区、これと結ぶという

と、一体これは何であろうか、實腸みたいな形になつて、首をかしげるところだと思ふのであります。そういうような意味におきまして、この國面が、私は何か必ずしも完べきものではないように思われてなりません。したがつて、そういうものを思い切つて截つておかれるほうが賢明ではなかつたか、少なくとも私どもが國民の前に説明をして希望を持たせるといふ意味においてはやかったんではないか、いや、いいのではないか、こう思ふのであります。そういう意味におきまして、私はさらに御検討を願わなければならない路線が多く出てまいると思ひます。

そこで私は、もう時間がなくなりましたから結論に入るのですが、全体といたしまして、こういうような革命的な案をお立てになるといふ場合におきましては、相當の時間もかけ、現地各方面からの要望も聞き入れて、いままでの調査その他をも勘案して、相當遠い展望に立つての案であつてほしいように思ふのであります。ところが、わが國の産業經濟の現段階におきましては、まだ私は流動時代を去つておらぬと思ひます。必ずしも安定しておらない。何となれば、最も大事な大陸方面との經濟交流、文化の交流、人間の往来といふものが平常に戻つてはおりません。それが戻つた暁におきましては、わが國の産業經濟といふものは、おそろくいまから予測し得ないような大きな変化が起こるのではないか、またそうありたいと思ひます。太平洋目当てのものでなく、日本海からはるかに大陸を臨んでのわが國の最も有利なる条件を利用しての産業經濟の伸長でなければならぬと思ひます。そういう意味にお

きましては、いまの新産都市の計画にいたしましたも、あるいは農業政策にいたしましたも、まだまだ流動の時代を去らないと思う。その流動の時代を去らない中で、これがいい、これで完べき代を去らない中で、これがいい、これで完べきだ、大臣はそういうつもりはないと言われますけれども、こう出されますと、そういうふうに一応思わざるを得ない。それでは少し固定し過ぎて、

将来にあまり備えられないことになりはしないか。もしそういうことであるならば、いつそのことやばり理想図としてきめこまかな、しかも将来のための大所高所からの案を取り入れておかれたほうがこの計画のためにはよろしいのではないか、かように思うのであります。そういうようなことで一々掘り下げてまいりますれば、いろいろ各地において問題が起ころうと思ひます。

私は、時間があるもので終わることにはいたしますが、ただ、せんだつて大臣、山梨県のほうに御旅行になられまして、だいたい現地における陳情をお受けになったように私は新聞で承りました。実は私も大臣が来られることを知りまして——現地のほうでは電柱その他に大臣の写真入りのビラが一ぱい張つてありまして、現地の素朴な感じ待ち受けておったのであります。ここを先途に懸案を解決していただくというところで、陳情これとめようというところで待つておったのであります。そういうようなことで、おまえもひとつ一緒に行って大臣に頼んでくれというような要望を受けましたから、大臣の御都合を伺ひまして、私もここで大臣にお尋ねをいたし、現地の問題について御説明申し上げながら、地方民と一緒にお願いをいたしたかったのであります。大臣の御都合でその時間がなかつて御遠慮いたしたのであります。しかし、あとで新聞で聞いたこときゆう如として参上して、陳情書を山のごとく新聞に書いてございまして、山のごとくかどうか知りませんが、確かに相当量の陳情があつたように承るのであります。これにつきましても、時間がありませんから総括的によろしいのであります。大臣はどういうふうにお御処理くださいますか、ひとつ承らしていただきますれば、私もまた現地へ行って報告をいたしまして、建設大臣がかく好意を持ってやってくださるということをお願いをいたして、安心させ、希望を持たせたいと思ふのであります。いかがでございましょう

か、ごくかいつまんでよろしゅうございますから、お聞かせをいただきます。

○瀬戸山国務大臣 先般山梨県におじやまをいたしまして、実は各道路を、現地を見てくれという御要望もありましたけれども、国会中多忙でありますし、私も日曜日に引っぱり回されていいることではからだもちませんからということ、お話のある方はお目にかかりますということ、お目にかつたわけではあります、多くは道路の整備の問題であります。

ここで一々申し上げることはできませんけれども、どこへ行つても、結局道路の整備が先決だといふ御希望があるわけではあります。これはできるだけ検討いたしまして——まだこれを処理するといふことで一々検討いたしておりますけれども、御期待に沿ひたい、かように考えているわけではあります。現地を見ましたのが、いま川の名前は忘れておりますけれども、あなたのお住まいの付近の町を通りまして、富士川合流地点——たぐさんの小さな川が合流している、この前の委員会でもお話があつたかと思ひますけれども、二段、三段に、ちようどそこの赤坂の高架道路を見るような合流地点があります。一部直轄で排水樋門、逆流樋門等をやつておりました。そこいらいろいろ御陳情がありまして、あの問題はもう少し積極的にかかり上げてやる必要がある。農村に相当負担がかかる計画になつておるということでありましたから、これは技術的に検討しなければ明確に申し上げられませんが、いまだ少し農村に負担のかからないように、国が取り上げてやる方式をとりなさいというところだけ申し上げておるわけでありまして、非常な複雑な河川の状態になつておりますから、しかもあの地帯に湿地帯が広域にある、それから広範な川の流域に砂利層があるので、土地改良が計画されておる。土地改良の内容は詳しく聞くとまがありませんでしたけれども、金丸さんのお話を承つておりました、ああこゝだなどという感じをいたしておりました。土地改良とあわせて何か砂利の問題を解決する方法はないか、この

問題は県に私意見だけ申し上げておきました。農林省との関係がありますから、役所が違ひますと計画がうまくいかうかわかりませんけれども、砂利層をとつて表土を入れかえて、そして土地改良をするということが計算が合うならばやつたほうがいいのではないか、こういう印象を持つておりました。これは別といたしまして、河川の処理はもうちよつと積極的にやるべきであらう、かように考えておつてきたわけでございます。

○金丸(徳)委員 たいへんお世話しいところを、わざわざその一番の問題のところまで足を運んでいただきまして、御検討いただいたことにつきまして、感謝にたえません。おそろくあの高層ビルみたいな川の処理というものは、全国でも珍しいところでありまして、あの研究のために建設省は何十人かの博士を出したというくらいむづかしいところでありまして、それらと解決の方向に向かつておりました。さらにあすこへ大臣特別に力を注いでいただきまして、根本的な解決策を講じていただければありがたい。

そのほかに、高速道路網の基礎になりますところの国道二十号線につきましては、きつと現地に於いて詳しく陳情があつたことと思ひます。それらのことにつきましては、うすたかくあつた陳情書でありますから、一々大臣がこまかに御処理くださるというわけにもまいりませんと思ひます。関係局長のほうへお下げ渡しになつておると思ひます。私は、いすれ関係局長のほうにまた詳しくお伺いをいたすことといたし、さらに本委員会におきましてその結果などにつきましてはお願いをいたすことといたします。願わくは——まあ、口きながきわらんべが、選挙運動に來られたのではないかなどということでありまして、私はそれを信じません。大臣の高潔なる御人格は、そういうふうな一部の人人に利用されるようなことでないことを十分信じております。それだけに、純真なる、また素朴にして熱心なる現地民の要望に對しまして、何とか実ある御回答、御施策をお願いいたすことが大切だと思ふのであります。大臣がお出

かけくださるにつきましては、だいたく長く宣伝されただけに、現地の者は非常に期待をいたしておることを申し上げ、今後におきまます御尽力と特別な御配慮をお願いいたしまして、局地の問題につきましてあまり詳しくかれこれ申し上げることは、この場合遠慮させていただきますが、それらのことをあわせ、ひとつ本高速道路につきましても、将来のビジョンのために最善の御努力を私われることを御要望申し上げまして、私の質問を終わることといたします。

○瀬戸山国務大臣 せつかくのおことばでありますから、国道二十号線の一部を見ました。あれは静岡地区と結ぶ重要な路線であります。しかも現状を見ますとあの状態ではいけない、直轄工事に入つておりますが、すみやかに工事を完成するようになつたしたい、かような強い考えを持つて帰つたといふことだけを申し上げておきます。

○金丸(徳)委員 ありがとうございます。

○下平委員 関連して一つ大臣にお伺ひしたいと思ふのです。

いまも質問の中でありますが、地方民は道路の整備について異常な関心を持つておるわけですね。先日、大臣はお留守でありましたが、建設当局、道路局長、政務次官に質問いたしました。私がこの計画を見ておると、どうも若干、建設当局の道路に対する姿勢が誤つておるのではないかと、こういう気がいたしたわけですね。それは御承知のとおり、数々の道路整備計画の中で、だんだんと有料道路に予算のウェイトが向いてきていやしないか。もう一つは、地方単独事業に道路整備の非常なウェイトがかかつていないか、こういう気がしてならなかつたわけでありまして。詳しくは申し上げませんが、現行行なわれております第四次、前回三十六年におしまひになりました第三次、この計画をちよつと見ても、三次と四次では、計画上、事業費の面で一般道路事業は率として非常に少なくなつてきているわけでありまして、そうして有料道路の率というものが非常にふえてきている。中身を見ると、三次計画で六二%

の比率を占めていた一般道路の費用が、今回の計画では五四％に下がってきている。一方有料道路のほうには二一％前回の五カ年計画ではウエートを占めておりましたが、今回の五カ年計画ではこれが二七％にはね上がっている。有料道路はかなりはね上がるけれども一般道路は下がる。こういうふうには一般道路というものが犠牲にされて、道路は有料道路でやるのだ、こういうような方針に変わっているのじゃないか。それから地方単独事業を見ますと、同様に計画ごとには地方単独事業というものがウエートがかかってきて、今日では一九％ぐらいの比率を占めている。こういう点は、どうも道路に対する建設省の政策としての姿勢が間違っているんじゃないか。御承知のとおりわれわれが道路を走ってみると、これはいい、これは重要だなどと思う道路は、それが公団であろうと、あるいは県の道路であろうと公社であろうと、有料道路が非常にふえている。かりに東京から出て箱根を一回り回ってきまして、約四千円ぐらいの道路の通行料をとられるわけでありまして。だから、どうもこの建設省の道路に対する政策の姿勢というものが、道路は金をとってやれというふうになり傾いているのではないかとこの疑問を持ったのであります。ところが、建設政務次官並びに道路局長の答弁を聞いてみると、そうじゃないのだ、やはり一般道路に政策の重点があるのだ、こういう答弁を聞きましたので、この点について——おそらく今年度また、いま行なわれている第四次の五カ年計画が更新をされる、こういう話を聞いております。この際、一般道路とか県の単独事業というところにはしわ寄せがいくような計画はたいへん問題を起こすのではないかと、こう思いますので、この間御答弁をいただきましたような、一般道路に重点が置かれるのだというところは間違いないかどうか、その点、この際大臣の所見として一点お伺いしておきたい、こう思います。

○瀬戸山国務大臣 決して有料道路に重点を移すという考え方はございません。ただ問題は、御承知のとおり道路需要が非常に多い。道路は無料

公開の原則がたてまえであります。これは一般財源でやらなければならない。なかなか道路の需要に應ずるだけの国民の力がない。しかし、道路の需要は現実問題として必要である、そういう意味で、有料道路制はそれをカバーする意味において、それを利用する人々の一部負担をお願いしてやろう、こういう附加的なものであります。それから、必要であるけれども、一般財源ではどうしてもそこまで手が伸びない、しかも道路は必要である、こういうためのものであります。決して、それにウエートを置いて一般財源の道路整備を停滞させるというそういう考えは絶対持っておりません。と同時に、地方単独はたぶん八千億ぐらいだと思えますが、御承知のとおり、地方には道路財源というものはもつきの財源があります。それから、それと見合せての計画でありますので、それほどこれに大きな、ことさらに財源がないのにやるといような計画は立てない方針でおるわけでございます。

○下平委員 一般道路に重点を置いて、有料道路はある意味では一般財源の不足補完的な意味だ、こういう御答弁ですから、先日いただいた御答弁で間違いないと思えますが、実際道路が整備されていないという実情を見ると、問題は国道ではないのであります。御承知のとおり今次の五カ年計画でも、四十三年度末の見込みからいくと、一般国道は改良、舗装含めて約九七％、ほとんどでき上がったという状態になっているわけですから、そこで、一般道路事業というものは、これからの重点としては地方道、これに重点が置かれなければならないと思うわけでありまして。いま大臣がおっしゃいましたとおり、今度の計画では地方単独は八千億であります。しかし、今日の地方財政の実情を見ると、地方道の整備のほうへ金を回すということがかなり困難な実情にあるのです。したがって、もし一般道路を重点に道路政策として考えていくとするならば、この際、舗装、改良等の完成した国道というものをから地方道を整備するというところに重点が置かれなければならないと思うわけ

です。その際、地方財政等考えてみれば、もしそういう重点を考えるとすれば、実はこの間もつと具体的に聞こうと思ったのですが、大臣がおりませんでしたので聞けませんでしたけれども、具体的に一体どうやって地方道整備の重点を遂行していくか。たとえばわれわれが通常考えられるのは一般国道であります。それに県の主要道があります。だから県道、地方道を一般国道に格上げする、ある程度の重要な地方道については一般国道に格上げをする。あるいはまた直轄事業をふやしていくとか、あるいはまた、現在は市町村道に対する補助というものは限界がありますけれども、この際、一般国道その他国道が整備されるところの中で地方道に重点を向けるならば、思い切って地方道整備のために補助率の引き上げをするとか、そういう具体的なこともやらないと、実際一般道路に重点が置かれたといっても実はず意味がないと思うのです。

そこで、この間伺いますと、新五カ年計画をことし策定して、来年度からまた第五次ですかの道路新五カ年計画を立てたい、こういうことであるから、この際、一般道に重点を置く。特に一般道の中で立ちおくれしている地方道に重点を置く。いただきました資料を見ても、国道は四十三年度末で約九七％の舗装、改良が進みますが、地方道に参りますと、主要地方道においてすら四十三年度末で五五・四％の改良であります。舗装は四七％、半分以下であります。ましてや市町村道その他の地方道におきましては、四十三年度末で改良がわずかに二六％、舗装はわずかに一七・三％。これは五カ年計画がすなわちに行なわれたと見通してあります。したがって、こういうふうな主要地方道、あるいは市町村道を中心とした地方道、こういうものに対する具体的な考え方を練り込んでもらわなければならない、こう思います。そこで、いまはくはしろうと目下考えてみて、主要地方道の直轄工事をふやす、市町村道その他に対する補助率というものをもう少し上げて、一般財源をそこに充当して早くこの地方道を整備す

とすることが具体的に考えられますが、そういう施策を今度の新五カ年計画の中に織り込む御意思があるのか、あるいは織り込むとすればどの程度のことをいまお考えになっているのか、これをお答えいただきたいと思ひます。

○瀬戸山国務大臣 お説のとおり地方道は、市町村道は特にそうでありまして、おくれれております。これはしばしば申し上げておりますように、とにかく不満足ながらも全国を通ずる道路を早く整備することが日本の産業、経済、文化の上から必要だ、こういうことでそこに重点を置いてまいりました。しかし、一般国道のうち約一万二千キロの元の一般国道、それはほとんど完了でありまして、これは膨大な経費を使つてまいりました。そこで四十一年度からは地方道にある程度ずつとウエートを置くようにいたしました。また旧二級国道を直轄にずつと移行する、こういう措置もとりましたが、まだもちろん十分ではございません。四十一年度から市町村道にも、これは金額にいたしますと百数十億でありますけれども、いままでは足りないことをやっています。毎日使う道路がこういうことでは国民は不満足である。当然でありますから、そういうことは今後の道路政策であります。

道路整備五カ年計画を今度改定する計画でありますが、その際にはどの程度取り得るかということはいま検討中でありまして、もちろん国道に編入すべき重要県道も相当あると思ひます。と同時に、地方道の再編成もしなければならぬ。ただ問題は、お話しのように、地方道に重点を置くといつても、地方負担がありますから、国の計画だけで道路整備ができるわけじゃない。地方財政をどう考えるか、その根本に触れなければ、地方道に重点を置くといつても仕事は進まない。この点についてまだ具体的に申し上げる段階ではありませんけれども、補助率を引き上げるか、場合によっては国費で相当部分やるか、こういう問題に触れなければならない、こういう考えもしております。もし地方の財源を起債に求めるならば、起債

の償還を国でどう見るか、こういうところまで触れて検討をいたしたい。これはいま話題の程度でありますけれども、道路整備の負担率は従来の概念ではいけないんじゃないかということがいま政府内部の話題になっておる、こういうことだけを申し上げておきたいと思ひます。

○山下委員 大臣の御説明で大体の方向はわかりましたが、国道であるとか、主要地方道であるとか、市町村道であるとか、こういうことは行政を行なう面の区分なんですね。一般道路を利用する国民の立場からするならば、村道であろうと主要道であろうと、一画であろうと二画であろうと、そんなことはおかまいなしに、やはり道路をよくしてもらいたいという気持ちがあるのです。したがって私は、道路の問題は、管理その他の関係で地方道とか市町村道とか分けるのでありましようけれども、考え方の基本としては、国の責任で道路をよくしていくのだ、そしてまんべんなく、道路の種類にかかわらず舗装、改良というものをやっていくべきではないか、こう考えておりますから、どうかひとつ新五カ年計画の策定にあたりましては、重要な地方道、市町村道に対する補助率の問題、財政措置というか、財政援助というか、援助という形は当たらないと思ひますが、財政措置等も十分考えていただくように御要望だけ申し上げます、関連ですから終わりたいと思ひます。

○田村委員長 山下第二君。
○山下委員 私はこの際、瀬戸山建設大臣に経費自動車道路の計画について二、三伺ひたいと思ひます。
道路の重要な意義と使命については、すでに提案理由の中にもござりまするに、またわが国の道路法の法律の中にも規定されておりますように、政治上、経済上、あるいは文化の上に、きわめて国民生活に重大な関係を持つことは申し上げるまでもないのであります。なお、この道路問題は、都市と農山漁村との格差の是正の上にもきわめて重大な関係を持つのであります。したがって、計

画とはいひながら、その計画にあたってはよほど慎重な考慮と配慮がなければならぬ、かように私は考えておるのであります。過般の本会議における同僚井谷委員の質問を拝聴いたして、おぼろげと、まことに傾聴すべき質問であつたと私は記憶いたしてあります。こういう大きな計画が、政治上、一党一派の利害得失のために考えられてはならない。私はこれが一番重要なことではなからうかと思つておるのであります。かような観点から立ちまして二、三伺ひたいをいたしてみたい、こう思ふのであります。

いまお示しになりましたこの計画路線の図面を見てみますと、きわめて重要な部分が抜けておるのじやなからうか、こう思ふのであります。たとえば国土開発縦貫自動車道、こういうのであり、いま申し上げるような法律の趣旨、あるいはこの縦貫自動車道というものを大きな意義と使命の上に立つてお考えになりますならば、京阪神間というものの、あるいは四国の開発というものの、こういうものの関連性が欠落しておるのじやないか、こう私は思ふのであります。京阪神間という大きな消費都市あるいは産業都市、こういうものを控えておるところと四国四県、こういう、未開発とは申し上げませんが、後進的なわが国の地理状態にあるところ、これを一貫して結ぶということがいかに必要であるかとわれわれは考えておるのであります。

最近、世上いろいろ問題になっておるようございまして、瀬戸内海の架橋すなわち夢のかけ橋の問題について、岡山がいいとかあるいはどがよいとかいうことである議論をかもしてきておることは大臣も御承知であらうと思ふのであります。過般私は千葉の研究所に視察に参りまして深く考えましたことは、かつて河野建設大臣の時代に、関西汽船の船の上で洋上会議というものを開かれました、地元民や地元府県いろいろ有識者の方々と会議が行なわれました。そのときに、瀬戸内海を中心とするかけ橋はいろいろあるが、これはまず明石・鳴門を第一位に考えるべきであら

う、こういうことでこれが決定されたやに新聞報道が行なわれたのであります。また千葉の研究所に伺つてみましても、明石の海峡の地質の検査等いろいろなことを想像いたしまして、ここに相当重点を置いた研究であるということもわかつて知ることができたのであります。

しかるに、この道路計画というものをみてみますと、肝心の淡路島というものに計画路線がないのであります。日本海と四国を結ぶという問題につきましては、長年の間、実は舞鶴と神戸とを結ぶ、こういうことが政治上あるいは経済上議論をされてまいつてきておる重大な問題でございす。もしそうだといたしますならば、淡路島を縦貫する計画があつて初めて京阪神間あるいは日本海、すなわち舞鶴、これと四国を縦断する道路計画が確定した、こう言わなければならぬと思ふのですが、これが入れられていないということの理由について、建設大臣の御所見を伺ひたいと思ふのであります。

○瀬戸山国務大臣 まず原則的なことを申し上げておきますが、この道路網は、これより補足すべき問題がたくさんあるわけでありす。たとえば東京周辺にいたしましても、東京のまん中に、ここに書いてあるような道路網が全部入るわけではございせん。東京周辺がこの道路網としては起点であり終点であるわけでありす。それが機能を發揮するためには、これとつながりますところの道路公団の道路であるとか、いろいろ機能を發揮するためには別途これにつなぎます高速自動車道がいろいろ考えられる。その他にも、京阪神において当然考えられなければならない。高速道路が全部そのままだ都心に入るといふと混乱を招くだけでありすから、そういう部分的ないわゆる自動車道というものは別に考える、こういうたてまえにいたしておるわけでありす。そういう地点が各地にあろうかと思ひます。

それといまの四国との問題でありますが、これも当然に四国だけの中で高速道路ができて、意味がないとは申し上げませんが、いわゆる

国の大事業としての効果を發揮する、当然おっしゃるとおりであります。四国とどこをつなぐかということは、当然つながなければならぬ、おっしゃるとおりこれは別の問題であります。この委員会ではいろいろ問題になっております、たとえば四国の西部の佐田岬から九州につなぐ、これはフェリーボートでつなぐわけでありす、そういう問題がある。あるいは関門にもう一つ橋をかける、これももちろん自動車道につながるものであります。それは別途に計画を立ててつなぐ、こういう方式でいたしております。

四国に渡る架橋の問題、こまかく言うと五地点であります。これは御承知のとおり、先般三月一日ばいで技術上の問題が検討され、その結果が報告されております。今年一ぱい約四、五億かけて、さらに細部の調査と、それから事業費の積算と、こまかいことをこれから作業いたしますが、それからどこをやるかということを決しなければならぬ。それは別に当然に四国とつなぐ架橋といひます。あるいは鉄道併用橋もあるかもしれせん。それらを考へておるわけでありまして、これにないから、それは全然考へておらないのか、こういうことでないかと思ひます。つなげなければ意味がないのであります。つなげなければ御理解を願つておきたいと思ひます。つなげなければ御理解を願つておきたいと思ひます。

○山下委員 道路がこま切れであつては道路の機能が發揮できないということは、いま大臣のおっしゃるとおりであります。したがって、私はそういう観点から実は伺つておるのであります。今後さらにひとり淡路島だけではなく、東京近辺あるいは大阪その他方々に考へなければならぬという説もわからぬではないのであります。いまこへお示しになりました計画案というものは、いわゆる日本の将来の道路に対する大きなビジョンでなければならぬと思ふのであります。そのビジョンでなければならぬこの計画に、四国と本土とをつなぐ路線の考へがないということは、私は

ビジョンではないと言わなければならぬ。そういう考え方からいまして、多年の懸案である、いま私が申し上げました明石海峡のいわゆる夢のかげ橋ですか、そういうこと等について、一休経済的な効果から考えましても、文化的な関係から考えましても、どの点から考えましても、これが第一に取り上げられなければならない問題だと考えております。しかも、もとの大臣であったとは言いながら、河野建設大臣がそこまで踏み切つて決定をされているという歴史もあるのでございますから、それがこの計画の図面の中にないということとは、瀬戸山さんという建設行政に明るい、しかも長年建設委員会におられて、日本のすみからすみまでいろいろお考えになっておられる方には、どうも予想できがたいでございまして、もうちょっとこれはお考えになるべき必要があるのではないかと、こう思うのであります。

そこで、さらに伺いますが、いずれにいたしましても瀬戸内海に橋をかける、これはもう明石が第一位であることは間違いないかと思うのであります。その場合に、いまお話しになりました、いわゆる併用橋と云うのですか、あるいは鉄道も加味した併用橋と云うてもいいのですが、そのほうがいいとお考えになっておりますか。あるいは専用橋だけが一番適当だとお考えになっておりますか。瀬戸山大臣の瀬戸内海の架橋に対する理想というものがどんなものであるか、お聞かせいただきたいと思います。

○瀬戸山國務大臣 その前に申し上げておきますが、四国との連絡架橋の問題、これは技術上の結論は併用橋も可能である、また三カ所とも技術上架橋が可能である、こういう報告であります。それがどの程度の経費を要するかなどということは今後検討しなければならぬ、こういうことになっておりますが、率直に申し上げまして、この問題は、いわゆる高速道路網とは別にやったほうが早いのです。しかもこれは相当の規模のものでありますから、いずれにいたしましても、どれをやるにいたしましても、いまこの法案で想定されて

おりますように、日本道路公団でやるのが適當であるかどうか、これは独立の機関でやる必要があるかどうか、したがって資金も別途考える必要があるかどうか、こういう問題もからんでおる問題でありますから、いわゆるこの全国道路網に入れたほうがいいかどうかということは考慮する必要がある、こういうことでありますので、ひとつその点は御理解を願つておきたいと思ひます。

それからどちらに賛成か、これは私はまだ結論をここで申し上げるわけにいきません。鉄道併用橋も三カ所とも可能である、こういうように技術的には出ております。ただそれが資金の問題、あるいは今後の鉄道の運行の問題等がありましますから、それは今後慎重に専門家のほうで検討する、こういう段階でありますので、いま私が鉄道併用橋がよろしいとか、それは適當でありまじと云うことは、まだその時期でない、こういうふうにお考えをしておるわけでございます。

○山下委員 それでは、瀬戸内海に架ける橋というものは別途考えなければならぬ、こういうことになりまします。これは国土開発縦貫自動車道という今回提出されたものとの関係を別に考えておられますか。関係がないとお考えになっておりますか。その辺がわれわれには納得がいけない点があるのです。

○瀬戸山國務大臣 まだ結論を申し上げておるわけではないのであります。そういうあり方のほうが早く完成するのではなからうか、こういう一つの考え方もあるということをお申し上げておるのであります。方法としては、もちろん全体をつなげなければ意味がないのであります。そこだけ部分的にやるとところがたくさんありますから、そういうふうな部分的に四国を早くつなぐということ、これは内部の道路ができてからつなぐということよりも海峡を早くつなぐということが先決でありますから、そういう意味で申し上げておるわけでありまします。

○山下委員 いまおっしゃることは事業面のことだと思ひますが、事業それ自体としては

別に考えておることもあらうと思ひます。しかしながら、縦貫自動車道それ自体は私は一貫性のものではなからうか、こう考えるのであります。そう解釈してよいのでございまいしょうか。

さらに、大臣は、まだ言う時期ではないとかどうとかおっしゃるけれども、地理的に考えてみて、あるいはいろいろな情勢から考えてみまして、舞鶴に対する道路網が決定されて地図の中に入つており、計画の中に入つておる。そういうしますと、これは何といつても四国に結ぶのは明石を通るのが一番早道であり、京阪神の産業地帯、大きな消費地帯を控えておるところでありますから、やはり優先的に取り上げられる、こういうふうにあるべきだと思ひますが、さよう承知してよいでしょうか。

○瀬戸山國務大臣 お気持ちはよくわかるのであります。またまだもう少しばらけ検討の余地がある、こういうことでございまして。

○山下委員 もう一つだけ伺つておきますが、もし明石に橋をかけられるとしたら、併用橋あるいは専用橋に決まらしたとしても、橋の幅員等は一体どういうふうにお考えをされるのか。あるいは車だけを通すということとをされるのであるか、人道もあわせてお考えになっておられるわけでありましますか。

○尾之内政府委員 私からお答え申し上げます。単独橋の場合も併用橋の場合も、道路といたしますれば少なくとも六車線の幅員くらいは要するだろうと思ひます。構造的にそのくらいのものが必要にならうと思ひます。

それから人道橋のごときでございますが、実際こういうところを歩いて通る人はおそろくございませぬ。また、かなり高いところで、風もございませぬ。また、危険もございませぬ、一般的な歩道といふものを考えるは一応持つておりませぬ。

○山下委員 それでは次に伺ひますが、大体大臣の腹の中は、まあ明石だなどというふうにお考えになっておるといふことは私は予想いたして、得心をいたします。それが間違ひのないようにひとつ

進めていただきたいと存じます。その次に伺ひたいと思ひますことは、フェリボートのことであります。フェリボートというものは、その縦貫自動車道と一貫したものであるという考えの上に立つてお考えになっておるのかどうか、その辺を伺ひたい。

○尾之内政府委員 ただいまの御質問は、一般的なフェリボートのことについてかと思ひますが、私も、道路網の中に入つております、すなわち国道あるいは県道等で認定されておるところの海上部分あるいは河川部分について、フェリボートを運営いたしておりますが、従来は、これはそれぞれ道路管理者が運営しているもの、あるいは民間の一般的な企業にまかせておるものが大部分であつたと思ひますが、一部道路公団におきましてやつておる箇所がございます。しかし、これまでやつてまいりました運営からいたしましと、道路公団でやるということにつきましてはいろいろ問題があるようでございまして、ただいま九州と四国のフェリボートの問題が話題になっておりますが、この機会に今後の道路としてのフェリボートの扱いについても、新しい観点でひとつ方針をきめてみたい、こういうことでただいまいろいろ検討中でございます。

○山下委員 検討中だと、こういう話ですが、ひとり九州だけではなく、御承知のごとくこの計画を見ましても、北海道縦貫道路が計画されているので、やはり本土と結ばなければならぬ。その場合、いろいろの陸道その他の計画も新聞等で拝見せぬではないんですが、やはりさしたあたりは私はフェリボートである、こういうものが一つの縦貫自動車道の役割として活躍をすべきものではないか、かように考えるのですが、そういう計画についてはいかようにお考えになっておりますか。

○尾之内政府委員 海上部分、一般的に水上部分の架橋、あるいは陸道でない高速自動車道路というものが考え得るかどうかということでございます。

す。これは実態的には船で運ぶものでございますが、これを高速道路の路線とみなすか、あるいはそうみなさないかという問題は、根本的にも議論があるかと思ひます。それは高速道路のみならず、海上、水上の道路についても同じことが言えるわけでございまして、従来、先ほどお話し申しましたように、海上部分を国道あるいは県道等に認定しておる実態もございまして、そういうようなことを申し上げておるわけでございまして、必ずしも高速自動車道路で結ぶ必要はない、こういう考え方もあると思ひますので、それらにつきましても、なお今後制度的にいろいろ勉強すべき点がある、こういうふうな判断しておるわけでございします。

○山下委員 それから私は、道路公団のほうにも伺いたいと思つておるのですが、時間もあまりないやうでありますから、もう一つだけ建設省にお尋ねをいたしておきたいと思つたのですが、ガソリン税その他の重油税等の目的税が多少減つてゐるやうであります。ところが最近計画を立てられる道路路線というのはほとんど有料道路であります。先ほど下平議員からお尋ねがありましたように、大体道路というのは昔から天下の道路といつて、ただで通るといふのが本筋であつたのが、時代の進歩とともに、こういうふうに変つてまいつたのですが、ガソリン目的税、重油目的税といふのをとられておつて、そうして道路の使用料をとられるといふことは、これは二重負担といふことになる、この私は思ふのですが、一体道路に二重に負担をせしめる、あるいは事業税等を考えますならば三重負担、こういうことにもなつてまいらうと思ふのですが、こういうことで建設省としてはいいとお考えになるのでしょうか。これはひとつ大臣の意見を伺つてみたいと思ひます。

○瀬戸山国務大臣 有料道路制度をとつておる理由と申しますか、いわれについては先ほど下平さんにお答えいたしましたので、御了解を願ひたいと思ひます。

二重あるいは三重課税になつてゐるのではない

かといふことは、従来からもそういう御意見等がございましたが、私もさう考へておりました。これは結局、税一般から見まして、ガソリン税といふものがかつてゐる、そのガソリン税を他の厚生施設その他に一般財源として使つておつた時代があります。ただ問題は、自動車に非常に関係のある道路だから、道路整備上これは特定の目的税とはなつておりませんけれども、少なくともそれに見合うやうなものは道路整備に充つべきではないかといふ制度をつくつただけのことでありまして、道路整備に充てないからガソリン税がなくなるといふことはございしません。あとはガソリンを使われようが使われまいが、その道路を使う人に、先ほど申し上げた事情で一般財源では間に合いませんから、道路需要に充つていくことができませんので、その道路をつくつて、少しずつ費用を払つてもらひたい。これは別の制度でありますので、税として二重だとは私も考へない。ガソリン税はやはり一般財源として従来使つておつたので、少なくともそれやらのものは道路に投入しなければ日本の道路整備はできない、じゃないか、こういうことで始まつたのであります。しかし、いまや道路需要は御承知のとおり非常に激しい状態でありまして、ガソリン税などではまかなえない、したがつて他の一般財源もどんどん投入しなければならぬ、こういう段階に入つてゐる、こういうことではございします。

○山下委員 これは変わりますけれども、結論的にはやはり二重負担に間違いはない、私はさう考へてゐるのではありません。払うほうから考へると二重負担されてゐる、こういうふうには考へ得られない、こう思ひますので、こういうことは将来やはり何らかの方法で解決をつけていつていただかなければならぬ問題ではなからうか、かように思つてゐるのであります。

次に私が伺いたいと思ふのは、この国土開発縦貫自動車道といふものと各都道府県道あるいは市町村道あるいは従来の一級、二級国道、これらの関連性といふものをどう考へになつてゐる

のであります。最近でございました、たとえば名神国道を見てみましても、インターチェンジが少ないといふのですか、相当不便が多い、こう考へられるのであります。もう少しインターチェンジといふものの改良、改善あるいは府県道に乗り入れ、こういうものがもっと簡便にできる技術的な方法はお考へにならないのであるか。従来どおりのやうなああいう大げさなインターチェンジしかやはりできないのだ、こういうふうにお考へになつておるのであります。その点を伺ひたいと思ふ。

○尾之内政府委員 インターチェンジの問題でございしますが、これはただいまの高速道路の制度が有料制度になつております関係上、ここで料金を徴収する、こういう技術上の問題が一つあるわけでございます。それと、償還するための料金がやはりきめられておる、こういうたてまえから、たくさんあるに越したことはございせんが、現実には百九十キロの区間に十四カ所というやうな間隔で設けられております。

それから、料金を徴収するために、大げさといふとあれでございしますが、どうしても一カ所ですとめて料金徴収をいたしたい。そういたしませんと、非常にたくさん職員が要るわけでございます。それからゲートの数もふえてまいります。それから、なるべく一カ所ですとめてとるというやうなことで、ああいうやうな形のものがインターチェンジとして考へられる。もしこれを、極端に言へば四カ所ですとすれば、簡単なランプを四カ所つくればいいといふことにもなりますが、いま言いましたやうな事情でゲートをまとめるというやうなことから、やはりかなりの面積を要するインターチェンジになつております。

また、一方、通行する車両の側からいいますと、あれでも規模が不完全である、もっとカーブをゆるやかにすべきであるといふ御意見もありまして、いまお話のありましたとおり、おりましてからの一般国道、一般県道とのバランスからいきまして、大体いま考へておる程度が妥当である

といふことで、各インターチェンジの地形等に応じまして、それぞれ特殊なタイプを設けておりますが、今後いろいろ技術的にも検討すべき余地があることは承知いたしております。

○山下委員 建設省に最後伺つてみたいと思ふのは、最近、東北地方だけではなく、各方面の農村の出かせぎといふのが非常に重大な問題になつてゐるのは、瀬戸山大臣御承知のとおりでございします。したがひまして、この国土開発縦貫自動車道といふものの建設にあたりましては、その地域地域の出かせぎ労働者の労働力といふものを、その地域地域で確保していく、こういうことが将来この計画の施行にあつてきわめて重要ではなからうか、この私は思つておる。そのことは、道路建設の上のみならず、その地域の出かせぎ労働者の安定性の上から考へても必要ではなからうか。こういうことも考へられ得るのであります。これは実際に施行面にあつてのことではございしますが、そのときには至らなければならぬのであらうとは思ひますが、たとえば東北地方あるいは九州といふやうな方面から始めになる場合に、多少こういう道路建設に心得ある知識を与えておかなければならぬ面もあるか、こう考へるのであります。したがひまして、そういう面から考へて、それらの地域に何らかそれらの知識を普及するやうな方法はお考へになつていないでしょうか。あるいはまた、それらの出かせぎ労働者といふものの労働力をこの縦貫自動車道建設に吸収するといふか活用する、そうして建設労働力といふものを確保していく。こういうことに対しては一体大臣はいかに考へになつてまいらうか。

○瀬戸山国務大臣 出かせぎ労働者の問題であります。これは多くは農村であります。私は就任以来出かせぎの問題を検討してまいりましたが、詳細な精密な統計はございせん。といひますのは、必ずしも職安を通らない出かせぎの人がこれは大部分であります。正確でありませぬけれども、おむねの傾向はわかりました。出かせぎの多いのは、こう言つては失礼であります。いわゆる後

進地域、農村の疲弊しておる地域。東北あたりは季節的に農業ができないという事情もありまして特に非常に多い。まあ国民所得も少ない。こういう事情があるところが非常に顕著にあらわれております。そこで、御承知のとおり社会問題等の起こるような状態でありまして、したがって、その出かせぎの精密な統計でありませぬけれども、そのやや正確な統計の中から見ましても、しからばその出かせぎの働きの先はどうかというところ、多くは、東京、大阪、その他大都市の建設事業に出かせぎ総数の六〇％以上が出ておる、こういう事情が大体の間違ひないところでありまして、そういう意味で、できるだけ地方にそういう人々のいわゆる建設事業に携われる状態をつくるのが適切である。しかもその地方の開発に寄与することになる、こういう観点から、一挙にというわけにまいりませぬけれども、四十一年度の地方事業の予算配分等は、そういう要素も含めてやっておるというものが四十一年度の予算配分の内情であります。

もちろんそれですべてが解決するとは思いません。そういうことでありますから、そういう方がおらないと労働者が足りません。だから、できるだけ近くで同じ仕事に立ち働いてもらうということが、能率からいっても、また家庭生活からいっても、御本人からいっても非常にいいことでありますから、こういう大規模な事業をいたします場合には、いまお話しのようなことは十分考慮すべき問題である、かように考えておるわけでありま

す。

○山下委員 しつこいようですけれども、先ほど申しましたように、たとえば東北地方におきましては、いわゆる積雪地帯等においては、冬の間はなかなか仕事ができない、季節的な出かせぎ労働もあるわけなんです、いま大臣も言われますように、そういうこと等で相当家庭上にも不和が起きたり、いろんな関係も生じております。あるいはまた、東京、大阪等における中小企業の倒産寸前のようなところに従事したり、給料の遅払いがあったり、いろいろな関係上から非常に困っている

点が少なくないのであります。私はこういう点から考えますと、やはりそういう出かせぎ労働の多い府県、地域というものに、多少土木事業に従事するように知識を普及する、あるいは経験を与えるという、学校教育とまではいかなくても、何かそういう仕事の性質を教えるような機関を設置されるということが必要ではなからうか、こう思うのです。そういたしますと、東北のほうで雪解けのときには、あるいは雪のないほうで工事をするときには、そちらのほうへ出かせぎに出られる。建設関係あるいは日本道路公園関係ということなら、安定し、家庭の中もい、仕事もなれた人で順調に進む、こういう関係になるのではなからうかと考えるのですが、そういうことはお考えにならないのでしょうか。

○瀬戸山国務大臣 特定の研修的な機関をつくるかどうかというところは、なかなか簡単な問題でございませぬから、いまそういうことを考えておるというわけじゃございませぬ。しかし、こういう大規模な仕事をいたします場合には、やはりこういう方々が道路公園の大事業の仕事をするのだというふうな、ある程度の組織的な労働対策といえますが、就労対策といえますか、そういう面を考

える必要があり、今後検討したいと思ひます。

○山下委員 それでは、今度は道路公園のほうに伺いたいと思うのですが、社会党の議員も質問したいというところで待っておられ、時間もないうでありますから、いずれ道路公園には質問をする機会もあるかとは思ひますけれども、きょう先に伺っておきたいと思うことがございまして、二、三お伺いをさせていただきますと思ひま

す。

第一に伺いたいと思ひますことは、有料道路あるいは有料橋、フェリポート等の数をお伺いしようと思つたら、先ほどここへガリ版刷りで持つてみえましたからいただいたのですが、そのいただいた統計を見ますと、三角じりしがしてあるのは、これはおそらく赤字の経営であらう、三角じ

るしのないのは、これは経営が成り立っていると

ころであらう、こう想像をいたすのであります。そういたしますと、これに書いてありますのは合計いたしまして六十三書かれてあるようござい

ますが、経営が成り立っているところが三十カ所、それから三角じりしが三十三カ所、合計六十三カ所、こういうことになっておるのですが、もし道路公園で建設された道路の中で建設費が償却されて料金をとらないようになった道路、橋梁、それらの個所が何カ所あるでしょうか、またそういうところはないのでしょうか、それを伺いたいと思ひます。

○宮内参考人 二カ所はございまして、一つは大阪の鳥飼大橋という橋がございまして、これは無料にいたしました。それからもう一つは横浜新道の一部線が、もと戸塚道路といつておりました、あれが償還がもう終わりました、手放そうということで無料にいたしております。

○山下委員 私がいま申し上げましたこの統計の三角じりし、これは一体どういふふうに解釈したらいひのでしょうか。

○宮内参考人 御理解のとおりでございます。ただしこれは三十九年度のものでございまして、さう御了承願ひます。

○山下委員 それでは、さらに伺いたいと思ひますが、道路建設費、あるいは橋梁その他の建設費等が全部償却されたものは、全国的に無料にしていく、こういう原則に立脚しておるのでしょうか。その後の維持費、いろいろな関係等についてはいかようにお考えになっておるのでしょうか。

○宮内参考人 御説のとおりでございます。各道路には道路管理者というものが法的にきまつておりまして、その人に引き渡す、こういうことでござい

ます。

○山下委員 そうすると、府県あるいは市町村に引き渡す、あるいは国に引き渡す、こういうことになるということなんでしょうか。地方公共団体、国が維持費のほうを持つてくれ、こういうことで、道路公園というのは償却したら国あるいは府県に渡し

て関係がなくなる、こういうふう

に理解していいでしょうか。

○宮内参考人 特殊の場合、たとえば関門トンネル、それからフェリポート、こういう維持費用が相当要するといふものにつきましては、法律に特別の制度がございまして、維持費だけとっていい、こういう考え方でござい

ます。しかしそのほかの一般の橋梁なり道路なりにつきましては、ただいまお説のとおりでござい

ます。

○田村委員長 山下君、おそれ入りますが、あとにまだ質問者が残っておりますので……

○山下委員 それじゃ、まだありますけれども、いづれまた後日にして、きょうはこれで終わります。お願い

します。

○田村委員長 申しわけありませんが、よろしく橋梁次郎君。

○橋委員 それじゃ、委員室のあとの都合もあるそうですから、問題を三

点にしばりまして簡明、率直に質問をいたしますので、御答弁をいただきたいと思ひます。

まず第一に、私も数日米の委員会であつちよい委員の質疑応答を聞いておりました、概略はわかつておりますので、要点だけ申し上げますが、幹線自動車道の建設の順位をどのようにきめるか、これが第一の問題であらうと思ひます。ということは、まだ法案が通過しませんが、そういう声は起きておりませんが、この法案が衆議院、参議院を通過して成立したという事になれば、おのおの地元の連中は、七千六百キロのこの路線に地元の道路建設が入つておるので、おれのと

は掘れない、そんな雪のあるところは、氷の張るところは通れない。五年たつたら情勢が変わつて、そんなものは何でもない、いまヨーロッパにおいてはドーバー海峡を橋にするか隧道にするか、隧道になるうとしておる。イタリアのクルマユールからモンブランはすでに開通をした。さらにスイス向けに、私の記憶では標高千五百キロ、長さ十九キロの隧道を掘ろうとしておる。こういう情勢でありますから、いまは困難であろうと思ひましても五年ごとに情勢が変わつていくと思ひます。したがって、この法案が成立すると、初めの目標、理想はついででありまして、これがひん曲がつたりあるいは重要である建設箇所がおくれ、そうでないところに、まあ有力者が、総理大臣がかわるとそこのほうが主になる、建設大臣もかわればそちらのほうに力が傾く、こういうことになるのではないかと心配をしております。

それで、富士吉田から中央道を赤石山脈を抜くとても至難である、こういうことで、過去のことは申し上げませんが、ついにこれもひん曲がつてしまつた。したがって、予算の分科会でも申し上げたのでありますが、この法案が通つたならば主要なる、いわゆるバックボーンとなるところだけは何とかして先に完成をしようという何らかの措置がとられないと、いま建設省が目標としておるところのやり方がくずれてしまふのじやないか、こういう点を一番心配をいたしておりますが、そういうことについて何らかの対策を考えておられるかどうかという点をまずお聞きしたいと思います。

○瀬戸山国務大臣 先ほど金丸委員からもそういう趣旨のお話がありました、きわめて重要な点だと思ひます。これは何と言つても一挙にできる仕事じゃありませんから、やはり相当年次計画を立てて進めなければならぬ。もちろん御承知のような事態でありますから、相当問題になると思ひますけれども、いづれにしても順序を立ててやらなければできない仕事じゃありません。私はいま考えておりますのは、まず現在調査も済み、着工

いたしております、いわゆる国土縦貫自動車道、これは今後少なくとも十年以内に完成する、これが第一であろうと思ひます。これは現に着手の段階に入つております。その他は単独法でできておりましたものはや、いま調査が進みつつある。それ以外のものは今後予備調査から始めるという段階になりますので、そういう段階で順序を定めて進むべきものである。これは縦貫自動車道、今度はやや名前が変わつてきますけれども、国土開発縦貫自動車道建設審議会にはかつて、基本的な方針をきめてもらつた。これがきわめて重要であらうと思つておるわけでございます。

○橋委員 ことを返すようですが、建設大臣が、将来改定になる六カ年後まで在任をしておるというのなら、私も瀬戸山建設大臣の気骨に信頼をして承するわけなんです。ところがさうも考えられないでしよう。私が一番心配しておりますのは、瀬戸山さんも御承知のように、この自動車道というのは国土開発という意味を五割持たして、まず中央道という人間の背骨をつくらなくちゃいかぬ。ところがどうです。この法案が通過しうになると、いま建設省がおる東名国道をつくれ、この問題が起きてきた。ところがやはり政治的な力というか、そういうものに押されて、まあ田村委員長の最も心やすい知り合いの村上建設大臣の当時ですが、問題が起きていた、村上さんはたまになくなって、東名高速道路と中央道は同時に着工をして、大体完成をさせるからひとつ了承をしてもいいやというので、東名高速道路の法律を、そういう了解のもとに通した。まあしかしこれはお墨つきがあつたわけじゃないのです。信頼をしたのです。ところが申し上げるまでもなくおわかりのように、東名国道はおそらく三年か五年か後に先ほどのお話を聞いておると完成してしまふ。しかし中央道の方は、着工は同時ですけれども、完成はおそらく早くやつて、今後六カ年後でなければ完成しない。これは一つの例なんです。そういうことであるので、何らかの法律をつくつても、政治的な力が強くなればその法

律を改正してしまふ。だからこの間の予算委員会では私は、総理大臣が五道ですか、これならこれを何年間にとかく仕上げる、このくらい宣言をして、国民に協力を求めないと、またひん曲がつて、あとのカラスが先になりというやうなおかしなことになつてしまふのじやないか、こういう心配をしておるわけです。何かいい方法はありませんか。

○瀬戸山国務大臣 もちろん着手いたしましたらめどをつけてやらなければなりません。したがつて、いわゆる縦貫自動車道が最優先と当然に考えておりますが、今度の道路五カ年計画では年次を定めて目標を立てる、こういうことが必要であらうと思ひます。これは全部年次を定めるといふわけにはまいりません。この網の全体を、これは調査等がありますから、漸次五カ年計画を立てるたびごと必要に応じて計画を立てる。こういうことをしなければ、ただで済むだけやつていくというにはならない、かように考えておるわけでございます。

○橋委員 時間もありませんので、これ以上質疑応答を重ねても妙案が出てこないやうでありますから、次に進みたいと思ひますが、まずいまの想定では十カ年間で縦貫自動車道の五路線を完成したい、こういうおつもりであることには間違いないと思ひます。ところがせんだつて、大臣はおられなかつたのでありますが、自民党の森山議員と道路局長の質疑応答を聞いておりますと、どうもはつきりしない。道路局長さんお見えになりますが悪く言うわけではありませぬけれども、やれ千五百キロがどうの、あるいは千キロがどうの、いま千五百キロは大体整備計画が提出できる段階になつておる、こう三段階に分けて森山議員と質疑応答をされておつたやうであります、一体大蔵省その他の——政府の総合的な施策がありますから、必ずしも建設省の望みどおりには私はいかぬと思ひます。いかぬと思ひますが、少なくともものである建設省は、今後十年間にこれを完成をするためには、大体予算が幾ら要る。その建設態勢はどうす

ればいいか。そのためには問題のある箇所は早急に解決をするとして、さしたつて五百キロなら五百キロの整備計画のできておるところは、審議会にかけて着工命令を出す。金がいまの五カ年計画で、有料道路で七百億、本年度百九十億ですか、前年度が二十億くらい残つておるわけです。はつきり数字は知りませんが、それだけあるんだから、五百キロできたものを審議会にかけてやるうとしておるのか。あるいは残りの千二百キロのものの書類がそろふまで待つておるのか。あるいは十年間の千五百四十キロの調査完了を待つて整備計画をつくつて、そして審議会にかけて建設をしようとするのか。その意図、建設省の態度をここで聞かせたいと思ひます。これは大蔵省その他の意図もあることですから、必ずしもさうはいかぬでしようけれども、建設省はさうあるべし、こうしなければ十カ年に建設はできないという腹づもりがあるはずですから、どうされるのか、ひとつはつきりしていただきたいと思ひます。

○瀬戸山国務大臣 政府全般の態度としては、縦貫自動車道を十カ年以内に完成したいということには変更ありません。そこで、前の委員会に私はほかのことで出席いたしておりましたのでしたけれども、どういふお答えをしておりますか、詳細聞いておりましたが、あるいは五百キロであるとか千キロ、千二百キロであるとかいうことは、いまの五カ年計画の内部で事務当局は考えておりますので、七百億足らずでありますから、その中でどう整備計画をするか、こういうことをいま考えておるわけでありまして、したがつて全体の問題は次の五カ年計画で案を立てなければならぬ、こういう事情でありますので、五百キロにしますか、千キロ、あるいは余分にしますか、もうしばらく時間を待つてもらいたい。別に全体できまらなければきめない、こういうことではございません。全線について着手いたしますから、その整備計画の区間をどの程度に今度押えておくか、こういうことだけでございます。

そこで、ただいま五百キロあるいは六百キロくらい準備ができておりますが、一、二カ月後と言いますと、もう少しまとまると思っています。したがって、なるべくならば、まとまったところで出したというところでただいま準備いたしております。決してこれを十月とか十一月に延ばす意図はございません。一日も早く整備計画を進めまして、各道に対して実施ができる体制に入りたい、こういう考えであります。

○瀬戸山國務大臣　率直に言つて、まだそこまで大蔵省と事務的に打ち合はしておるわけじゃございません。この次の五カ年計画、これは私どもの考えでありますが、少なくとも七兆ないし八兆を要するであらう。これは全体計画は昭和五十五年を目標に二十四、五兆という計画からきておるわけであります。それから割り出してきておるわけでもあります。これはしかし、経済の伸び、財政の状況等もありますから、こまかく大蔵省その他と検討を要する問題でありますが、そういったします

の根本原因は何かというと、道路をつくってその道路に沿って新都市の建設計画をこういうふうにする、あるいは新農村計画をこういうふうにする、やる、要するに高速道路に伴う付帯的な計画というものが無い。こういうところに国民あるいは政府もそうであります、この大事業をやらうという迫力が抜けておけるような気がしてならないと思うのであります。名神高速道路も、せっかくあのようなりつばなものをつくりながら、もうそんなものは通つてもらつては困る、おれのところの土

○播委員　もうやめますが、農林省、通産省関係の個所が相当なウエートを持って総合的な道路建設について計画をやらなければ力が入ってこないと思います。国民の要望が盛り上がり過ぎてこないと思います。そういう点、大臣の立場から言えば、案がきまつてからこれをやるのだ、こういうことをおっしゃいますが、それは将来変更することはあっても、当然並行した青写真というものが伴わ

なければ私にだめだと思うのです。こういう点をひとつ今後力を入れていただきたい。

時間がありませんから、この辺でやめます。

○田村委員長 この際、おはかりいたします。

ただいま議題となっております本案審査のため、来たる十五日午前十時三十分、日本道路公団当局の方を参考人として本委員会に出席を求め、意見を聴取したいと存じますが、御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○田村委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決定いたしました。

なお、参考人の人選等につきましては、委員長に御一任願うことといたします。

本日はこの程度にとどめ、次会は来たる十五日金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、これにて散会いたします。

午後一時十一分散会

建設委員會議録第十五号中正誤

へし 段 行 誤

三 四 末 五 井谷正吉君 井谷委員 正