

第五十一回 参議院建設委員会會議録第十九号

昭和四十一年六月二日(火曜日) 午前十一時二十分開会

委員の異動

六月一日

辞任

春日 正一君

補欠選任

岩間 正男君

六月二日

辞任

森田 タマ君

白木義一郎君

岩間 正男君

補欠選任

中津井 真君

鈴木 一弘君

須藤 五郎君

出席者は左のとおり。

委員長

理事

松永 忠二君

石井 桂君

稲浦 鹿藏君

山内 一郎君

小酒井義男君

青木 一男君

内田 芳郎君

大森 久司君

奥村 悦造君

小山邦太郎君

中津井 真君

平泉 涉君

米田 正文君

竹田 現照君

達田 龍彦君

鈴木 一弘君

須藤 五郎君

増田甲子七君

衆議院議員

衆議院議員

國務大臣

建設大臣

國務大臣

政府委員

總理府總務副長

官

内閣總理大臣官

房審議室長

建設政務次官

建設省道路局長

事務局側

参考人

日本道路公団総裁

高柳 忠夫君

谷垣 專一君

尾之内由紀夫君

中島 博君

高樫 凱一君

江崎 真澄君

山本 幸一君

春日 一幸君

瀬戸山三男君

安井 謙君

古屋 亨君

高柳 忠夫君

谷垣 專一君

尾之内由紀夫君

中島 博君

高樫 凱一君

本日の會議に付した案件

○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)

○参考人の出席要求に関する件

○中部圏開発整備法案(衆議院提出)

○委員長(松永忠二君) ただいまから建設委員会を開会いたします。

委員の異動について御報告いたします。

昨日、春日正一君が委員を辞任され、その補欠として岩間正男君が委員に選任されました。

○委員長(松永忠二君) 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。

この際おはかりいたします。

本案審査のため、必要な場合には、日本道路公団の役員を参考人として、随時出席を求めるところとし、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と答へる者あり

○委員長(松永忠二君) 御異議ないと認め、さよう決定いたしました。

それではこれより質疑を行ないます。本案に対し質疑のある方は、順次御発言願います。

なほ、政府から瀬戸山建設大臣及び尾之内道路局長が、参考人として日本道路公団から高樫総裁が出席いたしております。

○達田龍彦君 実は本日の質問は、前回の委員会で資料の提出を求めておりましたが、昨日おそく私の手元には資料が、それもごく一部ですが、一部のものだけ来たという状況であります。全体の資料がまだ整っていない段階であります。さらにもうこの資料それ自体についても、まだ一回も具体的な御説明も受けていないのであります。審議を進める条件としてまだ整っておりませんので、さきよりは、そういう前提に立って一部の問題について御質問を申し上げておきたいと思っております。いずれ資料が整い、さらに御説明をいただいた上で、最終的に質問を締めくくってまいりたいと思っております。

○達田龍彦君 基本的には有料制であるけれども、無料制ということも例外としてあるのかどうか。あるいは有料と、あるいは何と云いますか、その率を低減して、全体として有料という持つて行き方があると思っております。あるいは一部の路線については有料である。特に地域開発、地域の経済の格差を是正するという面にとつては、ある地域の路線は完全に無料にして、そうして全体をプーリングして財源をまかなおうという方法もあろうと思っております。

○國務大臣(瀬戸山三男君) その点も目下専門家の間で検討願っておりますから、あとで、いま結論は申し上げられないと思っておりますけれども、検討をいたしております。道路局長のほうから申し上げたほうがいいのかと思っておりますけれども、先ほど申し上げましたように、現状ではやはりこの道路全体を有料にしても、ただ全区間を同じ料金でいいのか、あるいは無料のところをやって運営ができるかどうか、いろいろな点は検討しなければならぬと思っております。いずれにいたしましても、全国にわたるいわゆる高速自動車道でありますから、有料制にいたしましたも、原則的に申し上げますと、産業、経済その他に、コストその他の面からいって適切な範囲で料金をきめなければならぬ、こういう基本的な考え方で区別

かどうかという問題もあるという御説明もあつておるわけでありまして、基本的には有料なのか無料なのか、この点をまず大臣から明確に御答弁をいただきたいと思っております。

○國務大臣(瀬戸山三男君) 現在考えておりますのは、この前も申し上げたと思っておりますが、基本的には有料制でありたいと、こういうことでありま

す。

○達田龍彦君 基本的には有料制であるけれども、無料制ということも例外としてあるのかどうか。あるいは有料と、あるいは何と云いますか、その率を低減して、全体として有料という持つて行き方があると思っております。あるいは一部の路線については有料である。特に地域開発、地域の経済の格差を是正するという面にとつては、ある地域の路線は完全に無料にして、そうして全体をプーリングして財源をまかなおうという方法もあろうと思っております。

○國務大臣(瀬戸山三男君) その点も目下専門家の間で検討願っておりますから、あとで、いま結論は申し上げられないと思っておりますけれども、検討をいたしております。道路局長のほうから申し上げたほうがいいのかと思っておりますけれども、先ほど申し上げましたように、現状ではやはりこの道路全体を有料にしても、ただ全区間を同じ料金でいいのか、あるいは無料のところをやって運営ができるかどうか、いろいろな点は検討しなければならぬと思っております。いずれにいたしましても、全国にわたるいわゆる高速自動車道でありますから、有料制にいたしましたも、原則的に申し上げますと、産業、経済その他に、コストその他の面からいって適切な範囲で料金をきめなければならぬ、こういう基本的な考え方で区別

かどうかという問題もあるという御説明もあつておるわけでありまして、基本的には有料なのか無料なのか、この点をまず大臣から明確に御答弁をいただきたいと思っております。

○國務大臣(瀬戸山三男君) 現在考えておりますのは、この前も申し上げたと思っておりますが、基本的には有料制でありたいと、こういうことでありま

す。

○達田龍彦君 基本的には有料制であるけれども、無料制ということも例外としてあるのかどうか。あるいは有料と、あるいは何と云いますか、その率を低減して、全体として有料という持つて行き方があると思っております。あるいは一部の路線については有料である。特に地域開発、地域の経済の格差を是正するという面にとつては、ある地域の路線は完全に無料にして、そうして全体をプーリングして財源をまかなおうという方法もあろうと思っております。

○國務大臣(瀬戸山三男君) その点も目下専門家の間で検討願っておりますから、あとで、いま結論は申し上げられないと思っておりますけれども、検討をいたしております。道路局長のほうから申し上げたほうがいいのかと思っておりますけれども、先ほど申し上げましたように、現状ではやはりこの道路全体を有料にしても、ただ全区間を同じ料金でいいのか、あるいは無料のところをやって運営ができるかどうか、いろいろな点は検討しなければならぬと思っております。いずれにいたしましても、全国にわたるいわゆる高速自動車道でありますから、有料制にいたしましたも、原則的に申し上げますと、産業、経済その他に、コストその他の面からいって適切な範囲で料金をきめなければならぬ、こういう基本的な考え方で区別

かどうかという問題もあるという御説明もあつておるわけでありまして、基本的には有料なのか無料なのか、この点をまず大臣から明確に御答弁をいただきたいと思っております。

○國務大臣(瀬戸山三男君) 現在考えておりますのは、この前も申し上げたと思っておりますが、基本的には有料制でありたいと、こういうことでありま

す。

○達田龍彦君 基本的には有料制であるけれども、無料制ということも例外としてあるのかどうか。あるいは有料と、あるいは何と云いますか、その率を低減して、全体として有料という持つて行き方があると思っております。あるいは一部の路線については有料である。特に地域開発、地域の経済の格差を是正するという面にとつては、ある地域の路線は完全に無料にして、そうして全体をプーリングして財源をまかなおうという方法もあろうと思っております。

○國務大臣(瀬戸山三男君) その点も目下専門家の間で検討願っておりますから、あとで、いま結論は申し上げられないと思っておりますけれども、検討をいたしております。道路局長のほうから申し上げたほうがいいのかと思っておりますけれども、先ほど申し上げましたように、現状ではやはりこの道路全体を有料にしても、ただ全区間を同じ料金でいいのか、あるいは無料のところをやって運営ができるかどうか、いろいろな点は検討しなければならぬと思っております。いずれにいたしましても、全国にわたるいわゆる高速自動車道でありますから、有料制にいたしましたも、原則的に申し上げますと、産業、経済その他に、コストその他の面からいって適切な範囲で料金をきめなければならぬ、こういう基本的な考え方で区別

かどうかという問題もあるという御説明もあつておるわけでありまして、基本的には有料なのか無料なのか、この点をまず大臣から明確に御答弁をいただきたいと思っております。

○國務大臣(瀬戸山三男君) 現在考えておりますのは、この前も申し上げたと思っておりますが、基本的には有料制でありたいと、こういうことでありま

す。

○達田龍彦君 基本的には有料制であるけれども、無料制ということも例外としてあるのかどうか。あるいは有料と、あるいは何と云いますか、その率を低減して、全体として有料という持つて行き方があると思っております。あるいは一部の路線については有料である。特に地域開発、地域の経済の格差を是正するという面にとつては、ある地域の路線は完全に無料にして、そうして全体をプーリングして財源をまかなおうという方法もあろうと思っております。

○國務大臣(瀬戸山三男君) その点も目下専門家の間で検討願っておりますから、あとで、いま結論は申し上げられないと思っておりますけれども、検討をいたしております。道路局長のほうから申し上げたほうがいいのかと思っておりますけれども、先ほど申し上げましたように、現状ではやはりこの道路全体を有料にしても、ただ全区間を同じ料金でいいのか、あるいは無料のところをやって運営ができるかどうか、いろいろな点は検討しなければならぬと思っております。いずれにいたしましても、全国にわたるいわゆる高速自動車道でありますから、有料制にいたしましたも、原則的に申し上げますと、産業、経済その他に、コストその他の面からいって適切な範囲で料金をきめなければならぬ、こういう基本的な考え方で区別

かどうかという問題もあるという御説明もあつておるわけでありまして、基本的には有料なのか無料なのか、この点をまず大臣から明確に御答弁をいただきたいと思っております。

○國務大臣(瀬戸山三男君) 現在考えておりますのは、この前も申し上げたと思っておりますが、基本的には有料制でありたいと、こういうことでありま

す。

間にやや違った有料制をするか、あるいは無料のところをやる必要があるかどうか、そういうものもあわせて検討を現在やってみておられる、こういう状況であります。

○政府委員(尾之内由紀夫君) たいだい大臣からお話ございましたように、私どもは、たいだい各問題につきまして検討中でございます。またそれが基本的にとりなるといふことを申し上げる段階ではございませんが、学識経験の方々の意見も実は何一つあるわけではございません。私どもは当初、現在の有料制では、いずれにしても全国的にこれだけの延長のものを十年、十五年で整備していくという事はむずかしいという観点に立ちまして、これらを従来の有料道路制度を改めまして新しい有料方式によってやってみようかというふうな事について、比較検討したわけでありまして、しかしながら、無料ということになりますと、有料と無料との境界という事もなかなか具体的にきめることはむずかしいでございます。それから、前回も申し上げたかと思いますが、もちろん無料制にいたしますれば、非常に多額の出費を要する、御承知のように、いまの国道は、国の負担が四分の三でございますが、自動車国道につきましては、その負担をどうするかという問題も起こっております。少なくとも四分の三あるいは全額という事になりますと、相当の国の負担というものは大きくなるというふうなこともございます。たいだい自動車高速道路をやっております全体投資に対する高速道路の建設費の率は、大体一七〇くらいでございます。全投資の。そういうふうなことから見まして、まだまだ一般公共道路、つまり国道、県道、市町村道、そういうもので、いわゆる公共道路として無料やらなければならぬ仕事がたくさんあるというふうなこともございまして、これから大々的にやろうと考えております自動車国道を、かなりの額の資金でもってやるということになりますと、いずれにしても、その財源計画として相当むずかしい問題にぶつかりますという事も予測されるので、それらを比較検討いたしまして、結論的には、やはり有料制によらざるを得ないだろう。しかしながら、そういう有料制と申ししても、従来の方式では採算がとれませんが、また、せつかくつくったものの利用効率が高くなければその意味もございませんので、十分利用されるような料金率でもって、しかも有料制でいくには、どうしたらいいかというふうなことを中心に、いま申しましたように、いろいろな角度から検討いたしております。そういうふうなことで、なお今後学識経験の方々、もちろんこれにつきましても縦貫道審議会にも相談いたしまして、今後いかに持っていくかということを検討したいと思っております。また、そういう段階でございまして、詳細な数字を申し上げる段階ではございませんので、その点御了承いただきたいと思います。

○逋田龍彦君 どうもまだ私は、この問題については非常に根本になる問題だけに、方針を明確にしていられないと、高速道路全体の私は計画に大きな差を来たす、あるいは問題を残すかどうかという事は、財源上の問題が一つ、さらには、路線の決定にも私は影響するところがあると思っております。さらにはまた、道路の構造をどうしていくか、あるいはインターチェンジをどこに求めていくかという問題等に関して、有料か無料かということとは相当変わってくると思っております。そういう意味でも有料か無料かという問題については、原則としては有料だけれども、場合によっては、という考え方は、私は、この根本的な問題をあいまにして問題を進めるということについては、非常に大きな危険があるのではないかと思っております。特に今回の高速道路は、従来高速道路の概念というのは、交通上の隘路の打開あるいは産業上欠くべからざるためにつくるという高速道路が主体であったと思うんでありますけれども、今回打ち出されたのは、地域の格差を是正する、あるいは地域開発を中心にするというもので、その意味では、有料でいくことが必ずしも地域の開発あるいは格差の是正になるとは考えないものであります。そういう意味では、産業上あるいは交通上の必要などについては有料でいくけれども、地域開発を中心にするところは私は無料であらう、全体としての財政のバランスあるいは道路の構造、路線の決定、インターチェンジ等の技術的な設定のしかたというのものも、根本的にそういう方針をきめてかからないと、全体の道路計画が立たないんでないかと私は思っております。そういう意味で非常に重要だと思っております。いま包括的に、原則はそうだけれども、無料にする地点もあるかもしれない、あるいは全体として低減をするかもしれない、こういう話であります。そうではなくて、有料の路線はどれであり、無料の路線はどれである、そのため不足する財源については、国家が幾らどういふ形態で、たとえは国債によるのか、あるいは一般財源によるのか、そういう点でどうしていくかということをお示しをいたしたいと思います。

○国務大臣(瀬戸山三男君) 私の御説明がややあいまだったかもしませんが、この路線は、無料のところは結論的にはないと思っております。ただ、そういうことを検討をいろいろしておるといふことで、無料はこの道路は、さつき申し上げましたような現段階では、他の一般道路も建設がまだないから、国家財政上それはできない。ただ有料制にいたしましたも、有料にしてもなおかつこれを利用したし、利用して産業経済の発展あるいは地域開発に支障を来たさない程度の料金にとどめることに努力をする、こういう考え方を申し上げておるわけでございます。

○逋田龍彦君 私は、どうもこの点議論のあるところでありまして、交通上の隘路の打開だとか、産業上の必要性ということになると、有料であつても私はある意味ではいけると思っております。ところが、四国あるいは九州あるいは東北、北海道等の地域開発というなら、低開発地域における有料道路というのは、有料で一体いけるのかどうか、効果的な投資になるのかどうか、そういう点についてはおのずから判断がつくところだと思っております。そういう意味で、高速道路が有料であるがゆえに地域開発に役に立たない、全体の体制としてこなし得ないということになるおそれが非常に強いのでありますから、この点、私は、いま大臣の説明では非常に危険がある、そういう意味での政治路線的なものが非常に強いんじゃないか。場合によっては、建設法案としての法案は通したけれども、現実にはこれが建設できないという危険性がかかえておるのではないかという気がいたすのでありますけれども、この点について、大臣のはつきりした見通しと決意を聞いておきたいと思っております。

○国務大臣(瀬戸山三男君) これは前にも提案理由でも申し上げたと思はれますが、私どもは、この道路は、もちろん非常に有料制でうまくいける区間もある、多くの地域においては、有料のこの度合いでありますけれども、現在行なわれておるような有料制の考え方はだめだ、こういうことはしばしば申し上げておるわけでありまして、ちよと鉄道敷設いたしました、鉄道のただのところはございせんけれども、あれでやはり産業経済、地域開発に非常な奇手をしておる。まああいう基本的な考え方で進めていきたい。鉄道のやり方と申しますか、ああいう基本的な考え方で進めていきたい、こういう構想でありまして、有利なところを先にやるとか何とかということでは、この全国高速道路網の意義はなくなる、こういう姿勢でありますから、いまお話ししたようなことは、話ともはそう心配しておらない。もちろん今後の日本の経済力の推移によって相当変わってくると思はすけれども、いまのところでは、無料のところはこの性格の道路ではできない、こういうことを申し上げておるわけでありまして、

て見解の相違があります。またいずれかの機会にも少し突っ込んだ議論をしたいと思えます。

そこで、観点を交えまして、もう一つは、この高速道路ではいろいろの問題があるんです。それは工事の施工の問題、あるいは管理体制の問題、予算上の問題あるいは国土の総合開発の問題と、いろいろあるんでありますが、そこでひとつ道路公団にお尋ねをいたしたいのであります。それは、この高速道路の建設施工を道路公団が引き受けることになるかと思っております。で、道路公団の発足当初の性格からいって、私は、高速道路以外の有料一般道路、これを中心にやってくることに公団の当初の発足のねらい、趣旨があったと思っております。で、公団法ですか、内容を見てまいりましたも、有料道路ということが一応事業の主体になっておる。その中に高速道路が一部ではやられるというふうな形態として当初発足しているように私は考えておるのであります。ところが、今回高速道路というのが、いままでの性格とは一変して、高速道路が主体的な仕事になるような性格を持つのであります。いま建設大臣からお話もあつたように、鉄道にかわるべき自動車道路でございますから、全体の工事規模、予算規模、管理体制の問題もたいへんなものであります。したがって、当初そういう形で発足した公団の機構が、高速道路を今後管理あるいは建設をするという立場に立つたときに、そういう体制にいまあるのかないのか、ないとするならばどうするか。あるとするならばどういふ形でその体制ができておるか、この点についてはまずお尋ねをしておきたいと思えます。

○参考人(菅野一君) 道路公団の発足当時は、一般の有料道路をまず最初に手がけたわけでございます。しかし、公団ができません前には、将来、日本の道路網の根幹になるものは高速道路であらうという事は予想しておいたわけでございまして、高速道路が具体化するようになれば、これを有料で公団が実施しよう、こういう考えがあつたわけでありまして、そこで、名神等の高速道路を實施いたしました。今回法案に出ました七千六百

キロの高速道路をもし公団が実施するという事になった場合にどうなるかということでありまして、現在の体制では、これはできません。ここ十年の間にもし二千数百キロを實施しようとなりますと、年間の実施高も、ピークのときにおきましては三千億をこえることにならうと思っております。また、これに従事する人間も、いまの人員の約二倍にしなければならぬと考えます。しかし、これもたまたま検討中でございますからはっきりした数字は申し上げられませんが、公団独自でこれを消化するというのではなくて、現在ではコンサルタントも非常に成長いたしておりまして、また施工体制も近代化されてきております。それらのことを期待いたしまして、この事業を十年間で先ほど申し上げましたような体制に持つていけるようならば、これは消化可能である、かように考えております。

○達田龍彦君 このいまの公団の管理体制あるいは施工体制の中では、直ちに高速道路を完全に消化するだけの能力はないと、こういう理解でいいのです。

そこで、建設省にお尋ねをいたしたいのは、一体これは私も非常に大きな問題だと思っておりますが、路線はきめた、ところが路線をきめた上に立つて財源をどうしていくか、それからその工事の施行をどうするか、さらには、できた道路をどう管理するか、これは私は一般の国道の管理についても必ずしも十分でないと思っております。さらに高速道路ということになると、管理体制の問題に守らうという立場から非常に重要な問題だと思っております。私は、いまの道路行政の一つの欠陥は、必要からつくろつたことを急ぐけれども、その管理に手抜きがあつたために道路資産が案外おろそかにされておるといふことが一つの欠陥としてあると思つておる。今回の問題についても、予算の問題、財源の問題については明確でない、しかも管理体制についてもいまから検討しよう、こういう段階でありますけれども、一体公団のほうを含めた管理体制の問題について、建設省はこの高速道路をつくる上に立つてどういふ構想をお持ちなのか、具体的にこれまた説明をいたしたい。

○政府委員(尾之内紀夫君) この高速道路をやらうに付きましては、私どもは当然長期的な計画を立ててやらなければならぬと思っております。そこで、現在の五カ年計画ではもちろんこれだけのものは考えておりませんので、公団の組織等を含めまして、今後のこれを進めるに付いての段取りと申しますか、そういうことにつきまして新たな観点に立つていろいろな計画を立てなければならぬと思つております。私どもは、大体七千六百キロのうち約四千キロを今後十年間くらいにやりたいということ、逐次それに対する管理体制を整えていく必要があらうかと思つております。

道路公団におきましても、名神が終りまして、ただいま東名、中央道にかかつておりますが、東名、中央道も、いづれ四十三年度ころにはでき上がつてまいります。かたがた新たに本年度から他の五本の高速道路についても着工しなければなりません。そこで、これらを今後十年間に理想のペースに持つていくために、さしあたり次の五カ年間はどれくらいやるべきであらうかということをも具体的に検討いたしております。これはまたあらためて新しい五カ年計画という形で提案しお願ひするわけでございますが、そういう際に、事業の伸びをどの程度見ていくか、それに伴ひましてまた人員の増強をどういふふうりに考えていくかということを具体的にやらなければならぬわけでございます。

そこで、いま菅野様からお話ございましたように、現在の道路公団の陣容が、現勢力では足りませんので、いづれにしてもこれらを増強していく。その増強していくやり方を年々何百人という数で増強していくわけでございますが、これらの増強について、建設省あるいは他の建設能力を持つておられますところからの増強あるいは公団における内部の養成、そういうようなことを含め、また、従来やつておりました仕事のやり方、工事

の施行のやり方等につきまして、これをできるだけ合理化いたしまして、まあ能率的に仕事ができますような方式も考えなければならぬというふうなことで、ただいまそれらにつきましていろいろ検討いたしております。いまでもまずにそういうことで東名、名神高速道路をやっておりますが、私どもは十分それが次の十カ年でいまして、またしたような目標に達することは可能である、そういう観点に立つてやつておるわけでございまして。

一人の消化量といふんですか、道路公団では、大体高速道路で一人当たり三千万くらいであらうかと思つております。現在建設省でやつております地方建設局の施行能力といふものは、一人当たり一千万から一千五百万くらいであらうかと思つております。そういうふうないろいろな団体によつて施行能力が違つておりますし、工事が大規模化すればするほど、この消化量は上がつてくると思つております。

もちろんそれに伴う他の問題もいろいろございまして、けれども、他のそれらを含めまして、十分人員の活用によりましてやつていく可能性はあらう、かように考へまして勉強しておるわけでございまして。

それから、できましたものの管理の問題であります。これについては、必ずしも現在道路管理の状況が万全であるとは私も思つておりません。特に地方公共団体におきましては、御承知のように、全体で九十万キロをこえます長大な道路延長を持つておられて、なかなかその道路の良好なる管理ということ、物理的にもむずかしいと思つております。そこで、私も建設省でやつております国道のうち、直轄で建設大臣が管理しております区間につきましては、直轄で管理するように逐次いたしております。現在でもすでに数千キロやつておりますが、そういう線につきましては、今後管理の模範的なやり方をしようということで、ただいまやらしておりますが、そのためには、どうしてか維持管理費というもので経費がかかります。かかりますけれども、しかし、それはやるべきことであり、まあ従来のように金がないから、あるいは人がないから管理を怠るといふことではやは

り適切ではないと思っております。そういう点につきましても、むしろ県道、市町村道においてそういう問題が多々残っておりますかと思っております。これらは今後逐次行政指導をいたしまして、ただいま申しました直轄の管理機関を模範といたしまして、そういうレベルに近づけるような努力をいたさなければならぬと思っております。

道路公園がやっております道路につきましても、この管理は、私はかなり十分行なわれておるものと考えております。もちろんいろいろ料金を取ります関係上、一般の道路と違った管理面がございます。また、新しい事態に際しまして、管理上まだ技術的に十分こなされぬ面があるかと思っております。たとえば一昨年あるいは昨年におきまして、名神高速道路におきまして関ヶ原周辺の除雪の問題、これなんかは極力新しい機械を入れました、雪が降っても通れるようにということでやらしてありますが、やはりそういう点については、また技術的に十分でなかつた経験がございます。しかし、前年に比べまして昨年からことしにかけては、かなり成果があつたというふうに考えております。そういうふうな点で、一応道路公園における道路の管理は、私はかなりなところまでいっておる。したがって、そういう経験をものにしたしまして、今後の高速道路の建設などにつきましても、それらの管理についても、十分これもこれからさらに完へきを期するように研究していかなければならぬ、それは可能である、こういうふうにご考えております。

○逓田龍彦君 この高速道路の管理は建設省がやるのですか、公団ですか。  
○政府委員(尾之内由紀夫君) 先ほど来申し上げておりますように、高速道路は道路公園に有料道路として施工させようと思っておりますので、できましたものの管理も道路公園が当たることになつております。

○逓田龍彦君 それで、これはそういうものを含めて高速道路、これは大きな画期的な事業でありますし、日本の建設行政の中心をなすものであり

ますから、いままでの一般道路やあるいは有料道路、あるいは地方道、あるいは市町村道と違つた大きな全体の体制の相違が出てくるわけであり

ますから、これを建設し、管理をし、維持をするための全体的な制度というものは再検討されなければならぬと思つて、そこで、これを建設し、さらには施行していくにあつて必要な制度改

革、あるいは制度をどう検討していかなければならぬか、大まかで検討するから、どういふ部面を制度的に、これを実行していくにあつて制度的に考えていくこととしておるのか、その点をひとつ御説明いただきたい。

○政府委員(尾之内由紀夫君) いろいろ問題がございますが、一つは、有料道路の制度、これについての問題が大きな問題としてあるかと思つて、先ほど来お話が出ておりますように、従来のような料金体系ではないかというところはつきりわかつておりますので、料金制度を改めなければならぬというところがございます。どちらかとい

ますから、いままでの一般道路やあるいは有料道路、あるいは地方道、あるいは市町村道と違つた大きな全体の体制の相違が出てくるわけであり

ますから、これを建設し、管理をし、維持をするための全体的な制度というものは再検討されなければならぬと思つて、そこで、これを建設し、さらには施行していくにあつて必要な制度改

革、あるいは制度をどう検討していかなければならぬか、大まかで検討するから、どういふ部面を制度的に、これを実行していくにあつて制度的に考えていくこととしておるのか、その点をひとつ御説明いただきたい。

○政府委員(尾之内由紀夫君) いろいろ問題がございますが、一つは、有料道路の制度、これについての問題が大きな問題としてあるかと思つて、先ほど来お話が出ておりますように、従来のような料金体系ではないかというところはつきりわかつておりますので、料金制度を改めなければならぬというところがございます。どちらかとい

ますから、いままでの一般道路やあるいは有料道路、あるいは地方道、あるいは市町村道と違つた大きな全体の体制の相違が出てくるわけであり

ますから、これを建設し、管理をし、維持をするための全体的な制度というものは再検討されなければならぬと思つて、そこで、これを建設し、さらには施行していくにあつて必要な制度改

革、あるいは制度をどう検討していかなければならぬか、大まかで検討するから、どういふ部面を制度的に、これを実行していくにあつて制度的に考えていくこととしておるのか、その点をひとつ御説明いただきたい。

○政府委員(尾之内由紀夫君) いろいろ問題がございますが、一つは、有料道路の制度、これについての問題が大きな問題としてあるかと思つて、先ほど来お話が出ておりますように、従来のような料金体系ではないかというところはつきりわかつておりますので、料金制度を改めなければならぬというところがございます。どちらかとい

ますから、いままでの一般道路やあるいは有料道路、あるいは地方道、あるいは市町村道と違つた大きな全体の体制の相違が出てくるわけであり

ますから、これを建設し、管理をし、維持をするための全体的な制度というものは再検討されなければならぬと思つて、そこで、これを建設し、さらには施行していくにあつて必要な制度改

革、あるいは制度をどう検討していかなければならぬか、大まかで検討するから、どういふ部面を制度的に、これを実行していくにあつて制度的に考えていくこととしておるのか、その点をひとつ御説明いただきたい。

○政府委員(尾之内由紀夫君) いろいろ問題がございますが、一つは、有料道路の制度、これについての問題が大きな問題としてあるかと思つて、先ほど来お話が出ておりますように、従来のような料金体系ではないかというところはつきりわかつておりますので、料金制度を改めなければならぬというところがございます。どちらかとい

ますから、いままでの一般道路やあるいは有料道路、あるいは地方道、あるいは市町村道と違つた大きな全体の体制の相違が出てくるわけであり

ますから、これを建設し、管理をし、維持をするための全体的な制度というものは再検討されなければならぬと思つて、そこで、これを建設し、さらには施行していくにあつて必要な制度改

○政府委員(尾之内由紀夫君) いろいろ問題がございますが、一つは、有料道路の制度、これについての問題が大きな問題としてあるかと思つて、先ほど来お話が出ておりますように、従来のような料金体系ではないかというところはつきりわかつておりますので、料金制度を改めなければならぬというところがございます。どちらかとい

ますから、いままでの一般道路やあるいは有料道路、あるいは地方道、あるいは市町村道と違つた大きな全体の体制の相違が出てくるわけであり

ますから、これを建設し、管理をし、維持をするための全体的な制度というものは再検討されなければならぬと思つて、そこで、これを建設し、さらには施行していくにあつて必要な制度改

革、あるいは制度をどう検討していかなければならぬか、大まかで検討するから、どういふ部面を制度的に、これを実行していくにあつて制度的に考えていくこととしておるのか、その点をひとつ御説明いただきたい。

○政府委員(尾之内由紀夫君) いろいろ問題がございますが、一つは、有料道路の制度、これについての問題が大きな問題としてあるかと思つて、先ほど来お話が出ておりますように、従来のような料金体系ではないかというところはつきりわかつておりますので、料金制度を改めなければならぬというところがございます。どちらかとい

ますから、いままでの一般道路やあるいは有料道路、あるいは地方道、あるいは市町村道と違つた大きな全体の体制の相違が出てくるわけであり

ますから、これを建設し、管理をし、維持をするための全体的な制度というものは再検討されなければならぬと思つて、そこで、これを建設し、さらには施行していくにあつて必要な制度改

であるということ、高速道路をやります道路築造技術におきまして、特に相当の盛り土をしたこと、あるいは構築物のくいを打つたこと、あるいは構造物のくいを打つたこと、あるいは土質条件が特有でございまして、日本の道路工学上の問題というのは、むしろそういうところにあると考えたほうが適切かと思えます。よく外国と比べてキロ当たりの建設費が高い、倍もかかっているじゃないかといわれる部分の大部分はそういうところにあると言ってもよろしいかと思えます。それから、地域の非常に平地にたくさん住民が住みついておられます。それから田畑の所有区分、これも非常に零細、細分化されておられます。そんなところで構築物をつくる際の用地問題あるいは構造条件、こういったものが非常に他の諸外国と違っておりまして、これも経費が高くなる一つの条件であろうと思っております。そういうことで、私も、まあ日本におきます道路の建設技術につきましても、どうしても建設費が構築物が多くて高くなる、あるいは土質条件が悪くて高くなるという傾向があるわけでございまして、これを他の国の道路技術と比べてどちらが進んでいるかどうかというのを比べることは無理であろうと思っております。むしろ日本で外国の業者、あるいは外国の技術者にやらせても、これだけのものをつくるのは容易ではない、かように言えると思えます。そういう意味におきまして、日本の道路技術というものは非常にむずかしいところで、よく名神高速道路なりあるいは現在は東名地方でやっておりますが、こういうものがあつたにきていくということについては、私もむしろ技術的な負担を持っております。それから構築物、橋梁等につきましても、これも全く遜色はございせん。もちろん、いま話題になっております海峡橋断の長大橋については、これは今日まで経験がございせんので、外国に学ぶ点が多々ございまして、他の一般橋梁については、これはもう決してひげをとるといふものではないと思えます。材質的にも、あるいは構造的にも、そういう心配

はございせん。特に、日本は地震という条件がございまして、これについても、あるいは他の地震のない国よりも日本の構築技術のほうが進んでおると言っても過言ではないと思っております。

それからトンネルでございまして、トンネルについても、これはむしろ、日本の宿命的なそういう地形にございまして、非常に進んだ技術を持っておると思っております。富樫総裁もトンネルのことは専門家でございまして、私は、日本のトンネル技術というものは、おそらくほかの国から勉強に来ると言ってもいいぐらいのものであらうと思っております。特に山の状態、これは岩質的にも非常にむずかしいいろいろな岩質がございまして、いい岩盤のところ長いトンネルを掘るといふような問題ではございせん、むしろむずかしい岩質のところを掘るといふところがございまして、隧道技術の中心がございまして、そういうことを申し上げまして、大体的には決しておかれておらぬ、むしろ特異な専門技術を持っておると、私もはそういう自負を持っております。いろいろな問題でございまして、

○達田龍彦君 財政の問題だとか管理面にならぬと非常に心細いのですが、技術面だけでは何か力強いものがあるような印象を受けました。確かにそうだろうと思っております。

そこで、民間の建設会社が会社独自で研究所を持つておられる場合が多いんですが、建設省の直轄で、道路を含めた建設技術の研究所というんですか、そういうものは直轄でどの程度あるのか、その内容がわかれば、これはできれば資料をいただきたいと思っております、説明できる範囲は説明していただければ、資料によるところは資料をいただきたいと思っております。

○政府委員(尾之内由紀夫君) 建設省には中央土木研究所というのがございまして、そこに道路、河川、いろいろ分かれておられますが、特に道路につきましまして、千葉の稲毛に独立の——独立とい

いますか、一つの道路研究所を持っております。そこで道路に関するほとんどすべての問題を研究いたしております。それから、各地方建設局には、これは研究所というものはございせんが、材料試験のための試験場のものをそれぞれ持っております。そういう形で研究については体制を整えておるわけでございまして、道路公団も、公団の研究試験所を持っておられまして、道路公団におきましてまた独自のかなりの試験研究を行なっているわけでございまして、詳しくはまた道路研究所の資料等を整理しまして御提出したいと思っております。

○達田龍彦君 それから、これもまた資料をもう一ついただきたいんですが、この次の審議にどうしても必要だと思っておりますが、いま、昭和五十五年ですか、すべての計画がその時点で、日本の建設行政というものの一応の区切りとしておるようでありまして、それは欧米並みの水準ということが前提になっておるようでありまして、

この五十五年度における——これはもう道路にしても、河川にしても、住宅にしても、私は、全体の建設行政の水準を高めるためには、日本の経済と無関係にこれを進めるわけにまいりません。したがって、五十五年度における日本の国民総生産をどの程度に見ておられるのか、そして、五十五年度における国土の総合開発における都市形成の構想をどういうふうにお持ちなのか。これはここで説明できないけれども、私は総合開発上の資料をひとついただきたければ、これはあと、先ほど私が問題にいたしました地方の高速道路に關して、地域開発あるいは低開発のための必要という問題から考えたときに、一体どの程度の必要性と道路交通需要といふものが出てくるのか、あるいは有料でもって一体地方の高速道路が運営できるのか、こういう関連が出てまいりますし、欧米諸国の水準に一体そういう形で達していくのかどうか、こういう問題との関連が出てまいりますので、その点、資料が出せると思いますが、出せればひとつ出してもらいたい、こう思います。

○国務大臣(瀬戸山三男君) そういう資料を従来持っております。従来計画を持って進めておりますから、それは差し上げられると思っております。ただ、御承知のとおり、前に立てました将来の国全体の財政、経済計画、これは率直に言つて事情に合わなくなつてきているということ、いま改変を検討中でありまして、ことし八月、九月ごろまでには一応めどをつける、こういうことで、おおむね二十年を見通した、その中の十年あるいは五年といふものをいま検討中でありまして、それに応じて、建設省をいたしまして、建設行政に關する部門について、今後二十年の将来をさらに現状から推定したものを検討する、こういう作業をいま始めつつあります。でありますから、従来のそれとは違つてくると思ひますけれども、従来ありましたものを御参考に差し上げた、かように考へておられます。これはここで一言でなかなか御説明申し上げられませんが、資料で御研究願ひたいと思ひます。

○達田龍彦君 それから、これは道路公団の総裁に、この資料を私昨日おそくいたしたんで、実はまだ目を通しておりませんが、道路公団がいまおやりになつておられる有料道路があるわけですね。これは実績ですね、こまかな資料がほしいんです。そして、そのために管理体制のあり方としてどの程度の人員を必要としておられるのか、今日どういふ問題点があるのか、そういう点、道路公団でいろいろ検討されていると思ひますから、できるだけわかりやすい資料をひとつおつくりをいただいて、御説明を早急にお願ひをいたしたいと思ひます。これは資料をもらわなければ論議が進められませんが、本日はこの程度で終わりたいと思ひます。

そこで、最後に一つだけ、基本的な問題として大臣にお尋ねをいたしておきますけれども、それは私は、この国土開発縦貫自動車道建設法というものは、建設をするための法律であるわけですね。単に計画をするための法律ではないのであります。そういう意味では、建設をするということになる





りはしないかという気がするのです。そういう点についての政府の総合的な政策というものがやはりなければならぬと思うのですが、大臣のお考えはどうでございますか。

○国務大臣(瀬戸山三男君) そういう意味で、従来の経済計画というのをやっておりますが、今度さらに現時点における従来の経済計画が非常に実情に合わぬと、これを再検討するということでは、いま政府として検討を進めております。それは先ほど申し上げましたが、それと合わせて、いわゆる国土建設の面からの二十九年目標の計画をいま検討を始めておる、こういう状況であります。ことしの八、九月までにはそれを修正してでき上がらしたい、こういうことでございます。そこで先ほど、従来のいままでの問題については、こういう考え方で進めておりましたという資料は差し上げた、こういうことでございます。

○小酒井義男君 道路の立場から考えて、自動車の生産に對して、これはもう生産して輸出することとは非常に違う、これはもう国内で動かす自動車というものは、何らかの規制をするというふうなことが必要になってくるのじゃないかと思うのですが、建設大臣の立場でそういう点をお考えになったことありませんか。

○国務大臣(瀬戸山三男君) 非常にむずかしい問題であります。いまのところは規制する段階ではないと思っております。これは部分的には少しむづかしい自動車の使い方をしておるのじゃないかという御議論もあるかと思っております。またわが国の現状から将来を見ますと、少なくとも人口四人に一台くらいの自動車時代になると、ことを想定して私どもは道路政策を進めなきゃならぬ、まあこういうことであります。やはり日本のエネルギーといいますが、国民のエネルギーというものはそれほど力を持っておるんだと、私どもは大まかの想定でありますがおるわけでございます。いま自動車の制限をするというところは、部分的な面ではありますけれども、全体的に

はそういう時代ではないんではないかと考えております。

○小酒井義男君 それから高速自動車道がやはり非常に優先してしまつて、地方道が立ちおくれなんでしょうが、地方道とこれは高速自動車道、いわばやはり産業道路的な性格が多いわけなんです、地域の住民生活に必要なといいますが、一番ほしいところの道路というものは少し性格が違つてくるとおもうんです。それが非常な立ちおくれをしておるとおもうのが現状だと思つて、それをどうもつと並行して進めていくということについて、何か建設大臣としての御構想があれば承つておきたいと思つております。

○国務大臣(瀬戸山三男君) その点は、先ほど局長からもちよつと触れましたが、もちろんそうであります。前にも申し上げたと思つて、従来考へ方といたしましては昭和五十年まで、国道、旧二国を入れました二万七千キロ全部整備をするという構想を進めておりました。県道が五十五年くらいまで、市町村道は非常に八十三万キロ余ありますからたいへんであります。従来ほとんど国としては力を入れておらなかつた。しかし、それではいけないというので、御承知のとおり四十一年度から市町村道にも力を入れる段階になつた、こういうことでいま進めておりました。したがつて、今後の日本の国力といいますが、経済の発展の度合いとの関連でありますけれども、もう少しそれをスピードを上げなければならぬかもしれぬ、上げ得るかもしれない、まあこういう考え方でその時点に合わせるためにこの高速道路全部というわけにはいきませぬけれども、おおむね先ほど申し上げましたように、いわゆる縦貫自動車道二千三百キロ、その他合わせて四千キロくらいをその時点に合わせる必要がある。一般道路を決して軽視するところ、むしろその整備を完備する意味においてこの幹線高速道路をつくる必要がある、こういう考え方でおるわけでありませぬ。

○小酒井義男君 それからもう一点は、鉄道との

関連なんです、現在新線の建設をされておる鉄道も相当多い。また、さらに予定線というものが、ずいぶん方々にあるんでございます。この予定線などとやはりこの高速道路の自動車道の予定線について、関係の面で連絡が打ち合わせでもされて、あの予定線というものが出されてきたのか、その点についてお答え願ひたい。

○政府委員(尾之内由紀夫君) 鉄道建設の予定線は、ただいま残つておるのは、どちらかというところ、非常に支線的なものが多いと思つて、私どもは、鉄道と道路の分担につきましては、従来と大體一つの線があると思つて、やはり荷物の種類によりまして、鉄道に乗るべきものはやはり鉄道に、乗るべきものは、それから道路に、換すべきものはこれくらいのもので、大まかに全体の物の動きというものをつかんでおられます。そこで、そういうところから、道路が必要である、鉄道のかりにその予定線がございまして、その将来の交通の動きから見ますと、どうして道路によりかざるを得ないものがある。そういうものがこれ以上伸びたらこれは道路が必要である、こういう観点で選んでおりました。したがつて、問題になりますのは、今後新幹線的なものがなると並行してたくさんできていくかどうかということだろいかと思つて、そういう点で、たとえは山陽道あたりがそういう一つの問題点になつたわけでございますが、山陽道につきましても、もうすでに現在の二号国道は大體混雑度が飽和しておりますし、どうしても新しい別の近代化道路が必要であるといふことから、むしろ産業地帯の第二次あるいは第三次改良のものとして入れたものであります。これはちょうど東海道をやりましたときに、東海道新幹線と東名高速道路の競合問題が議論されたこともございまして、同じような趣旨によつて両者とも必要であるという観点でやつたのであります。私ども原案をつくりましては、もちろん運賃関係にも御相談しまし

て、そういう調整のもとにやつたわけでございます。

○委員長(松永忠二君) これにて暫時休憩いたします。

午後零時二十五分休憩

午後八時三十八分開会

○委員長(松永忠二君) これより委員会を再開いたします。

委員の異動について御報告いたします。

本日、森田タマ君及び岩間正男君が委員を辞任され、その補欠として中津井貞君及び須藤五郎君が委員に選任されました。

○委員長(松永忠二君) 中部圏開発整備法案を議題といたします。

本案は、すでに提案理由の説明を聴取いたしましたので、これより質疑を行ないます。質疑のある方は、順次御発言を願ひます。

○竹田現照君 二点だけ簡単に御尋ねをいたしますが、今度の法律案で、近畿圏、首都圏整備法にない、第一条の目的の最後に、「あわせて社会福祉の向上」云々とありますが、これは近畿圏、首都圏整備法との対比上、いままでの法律の運用上からも反省されて、こういう項目をのせられたものかどうか、その点について御尋ねいたします。

○衆議院議員(増田甲子七君) 提案者は自由民主党、社会党、民社党でございます。でございますから連帯責任を持って御答弁申し上げます。でございますが、その第一条に、「あわせて社会福祉の向上に寄与することを目的とする」といふのは、昭和二十五年に制定されました国土総合開発法にも、こういうことが書いてあるわけでございます。まして、特にこういうことを書き加えたゆえんのもの、この種の立法は、やむを得ずれば工業偏重というところに傾くきらいがあるのでございまして、そういういたしますと、地域住民の福祉ということが

す。すべてまあ法律の目標は社会福祉にあるわけでございますが、特にこれをうたいましたのは、以上のような意味でございます。したがって、これを受けまして、基本計画を第九条で策定することに相なっておりますが、その中に特に住宅、生活環境の整備とかあるのは、公営の防止、教育文化施設の整備等の項目を、これを受けて書いてあるゆえんもそこにあるわけでござい

以上をもちまして私の御答弁といたします。

○竹田現照君 これは提案者というより政府側ですが、あえて今回の法律にいま私が質問いたしましたようなことを載せざるを得なかつたと、皮肉のようですが、半面解釈いたしますと、現行の近畿圏、首都圏整備法では、社会福祉の向上に寄与する面というものが、これは欠けている面があるのですか。

○國務大臣(瀬戸山三男君) いまの現行の首都圏整備法あるいは近畿圏整備法、これは社会福祉という面であつておるとは思いません。思いませんが、先ほど提案者代表からお答えになりましたように、本来社会開発なんというこはもありませんが、政治全般についてそういうことを旨とすべきという思想をここに明確にあらわしておいたほうがよろしい、こういう趣旨であらうと思つております。従来ちよつと立法例と違ひますけれども、従来をう書いてないから、それをないがしろにするということじゃありませんが、やはり最終はこれが目標でありまして、これを明らかに法文上期記されたら、まあいいですと、一歩前進というふうに解してもいいのじゃないか、かように考えております。

○竹田現照君 次に、第二条に、滋賀県が近畿圏整備法と重複しておりますが、そこで、この滋賀県のある問題について、この近畿圏整備法本部と新法の中部圏開発整備本部との開発整備計画の調整というものは、そのないようにはかられるものかどうか、その点心配はないのかわかりかね、お伺いしたいと思います。

○國務大臣(安井謙君) これは、お説のような点がございまして、総理大臣の手元で実施にあたりましては調整をする、こういうことになっております。

○委員長(松永忠二君) 委員の異動について御報告いたしました。

ただいま白木義一郎君が委員を辞任され、その補欠として鈴木一弘君が委員に選任されました。

○竹田現照君 私がいまお伺いいたしましたのは、提案者の増田さんが衆議院でもお答えになつていますが、滋賀県を入れたということは、重複するところはむしろそこに意味があるのだというふうなお答えをされておりましたけれども、この近畿圏、中部圏の整備本部のいわゆる役所のなわ張り争いといひますか、開発計画なり、そういう問題について、そういうふうなことが方々起るといふような場合に、むしろ意味があるべきは、滋賀県の開発計画が、そのことによつて取り残される結果を生ずるのではないかと、そういうことを懸念するものでありますから、あえてお伺いをいたしましたのですが、御心配はないのですか。

○衆議院議員(増田甲子七君) お答えを申し上げます。

衆議院の建設委員会においても、こういう趣旨のことを御答弁申し上げたことは、竹田委員の御指摘のとおりでございます。われわれは、今回の法律の対象になつております東海四県と北陸三県並びに長野県と滋賀県とが一つである、一体的見地から、開発並びに整備を、大阪やあるいは東京みだいに過密地帯になる前に考えるべきであるというふうな識者の勧告等もございまして、特に重複することを意識しつつ中部日本は一体である、こういう構想から開発整備基本計画をつくりたい、こう考えているわけであります。もとより、滋賀県自身もそのことを望んでおりますし、また、滋賀県自身が近畿圏に入つていふことも明瞭でございます。近畿圏という立場からも整備

計画が——整備計画の中には開発計画もあるわけでございますが、つくられます。つくられますと、両方の絵がその点がちよつと重複するわけでございます。これはやっばり立場立場で二つの計画があり、重複されてもいいんじゃないかと、そのために滋賀県が取り残されたいというよりは、それからなわ張り争いがないうることは、特に主務大臣になるべき中部圏開発整備長官において、内閣総理大臣が調整をするときに、特別に勉強をしてもらうことを政府に期待をいたしておる次第でございます。

○竹田現照君 提案者のそういう期待は期待ですが、これは最後になります。この法律ができて、それを推進される立場の政府側としては、いま私が質問をしたこと、あるいは提案者の御答弁にありますが、かりにも、やはり二つ役所ができるわけですから、役所ができること、とかくなら張り争いということが、いま心配をしたようにございまして、そのことが、いま心配をしたように受けて滋賀県の開発計画が逆におくれるというふうなことがないよう、格別の配慮をされるよう、政府側からもその点確言をさせていただきます。私の質問を終えたいと思つております。

○國務大臣(瀬戸山三男君) これは考え方によりましては三重、滋賀、福井というものは、近畿圏整備法の区域に入つております。でありますから、それでいいんじゃないかという考え方もあるわけでありまして、ところが、地形的にまあ名古屋を中心とする中部圏、いづれもまた接壊地域であります。産業、経済、その他の関係がきつめて深い。そういうことで、やはり中部圏の開発計画であるいは整備、そういうものと非常な関連があるというところで、まあ重複するものやむを得ないというところで立案されたことを聞いております。そういう意味で、やはりややニヤンスの違つた計画が、必ずしも一致しない計画が立てられるかもしれせん。しかし目的は、この第一条に書いてありますように、また、近畿圏整備法の第一条にも同じ

ような趣旨が書いてありますから、その点はその目的に沿うように調整をして、そうして円満なる開発ができるように、これは当然のことだと考えておりますから、両方がつり合ひをして、そこが取り残されるということがないよう、また、あつてはならないものと考えておるわけでござい

○委員長(松永忠二君) 他に御発言もなければ、質疑は尽きたものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと仰ぶ者あり〕

○委員長(松永忠二君) 御異議はないと認めます。

それではこれより討論に入ります。

御意見のある方は、賛否を明らかにしてお述べを願います。

○須藤五郎君 私は、日本共産党を代表して、本法案に反対するものであります。

まず第一に、この法案は、自民党、政府が、独占資本の帝国主義的復活の経済的土台を築くために打ち出した高度経済成長政策に基づく地域開発計画の一環をなすものだからであります。それは、地方自治体に対する官僚的統制と直接干渉を強めるとともに、ばく大な国家資金と地方財政とを独占奉仕中心の道路、港湾、用地、工業用水等の生産に投入し、その結果、地方自治と地域住民の生活、権利を破壊するものであります。二つ、とは首都圏整備法や近畿圏整備法がもたらした大都市の現状を見ればすでに明らかであります。すなわち、東京や大阪では、開発どころか深刻な交通地獄、産業公害、水飢饉、住宅難などを来たして、その反面、財政は極度に圧迫され、全国でも最も大きな赤字をかかえて苦しんでいふのであります。

以上のことは、政府、自民党の強行する地域開発なるものがいかに独占本位のものであり、人民の利益に反するものであるかを物語つております。ところで、いま議題になつていふ中部圏開発整備法案もその軌を一にしています。すなわち、本法案は、均衡ある地域開発とか、広域的かつ有機



的經濟圏の形成とかの美名のもとに、太平洋沿岸の巨大独占企業が北陸地方一円の日本海沿岸地域に進出し、その支配をさらに広げるために、東京と大阪、名古屋と北陸を結ぶ道路交通網の整備、工業用地の造成や港湾づくり、さらに水資源開発などを行ない、そのために中部圏九県の地方自治体を動員し、ばく大な国家資金の投入を容易にするものであります。しかも、このような政策の強行によって当該地方自治体の財政負担は耐えがたいものとなり、中部圏住民の生活と権利が著しく脅かされるであろうことは推測にかたくあります。すでに中部圏の中心となる愛知県では、中部財界の要請に基づき、この五年間愛知県新地方計画を推し進め、県財政から毎年数百億の資金を投入して東海製鉄、トヨタ自動車、名鉄、中部電力などの独占資本に毎年膨大な利潤をあげさせてきました。そのため、かつての富裕県愛知の県財政は赤字となり、県民のための民生・教育予算等は大幅に削減され、名古屋では深刻な都市問題が山積し、農漁村は荒廃し、また工業用水のくみ上げによって地盤沈下を来し、そのために海水は木曾川に逆流し、塩害のため南部での米の産額は反収二俵といったところも就出している現状であります。

反対理由の第二は、この法案は、国務大臣を長官とする中部圏開発整備本部を設置し、用地、港湾、用水、輸送、住宅、都市計画などの膨大な計画を立て、これを実施するより定めています。その結果、中部九県に対する自民党、政府の統制と干渉は強化され、ますます地方自治が破壊されること明らかだからであります。これは自治権の縮小と道州制への道を開くものであり、軍国主義化とアメリカのアジア侵略戦争への国内協力体制を推し進める反動的なねらいにつながるものと言わねばなりません。

第三に、こうした太平洋沿岸の工業地帯と北陸とを結ぶ中部圏開発整備本部は、米日独占資本の朝鮮進出やシベリア開発のねらいともつながって、侵略と戦争の兵たん補給地として仕立て上げようとする側面をもあわせ持つものであることを指摘せずにはおられません。現に国連のワイズマン調査団の中部圏地域計画調査に因するメモには、こう述べています。関東・近畿両圏をつなぐ強力な力、それに伊勢湾と北陸を結ぶルート、名古屋―富士岡、伊勢湾周辺相互をそれぞれつなぐ高速輸送網がつくられなければならない。こうして中部圏から東西南北へ道路が延びれば、それこそ世界へつながるルートが確立される。このワイズマン報告書の裏に隠された意図をわれわれは見のぞくことはできないのであります。

以上述べた三点の理由によって、私は、本法案に反対するものであります。と同時に、わが党は、これら地域住民の生活と権利を守るために、米日独占のための地域開発ではなく、工業、農業、漁業その他地域産業の育成と住民の生活と営業のための公共施設を拡充し、健康で文化的な都市、農村計画の実施を要求し、そのための予算獲得のために戦うことを表明して、私の反対討論を終わります。

○小酒井義男君 私は、日本社会党を代表して、ただいま議題となっております中部圏開発整備法案に賛成の討論をいたします。この法律案は、首都圏と近畿圏の中間の位置を占める中部九県一市が、均衡のある発展と相互間の産業経済等の緊密化をはかるとともに、社会福祉の向上に寄与することを目的としておるのであります。特に地元設置する地方協議会において、開発の基本計画を作成し、住民の意思を反映させることにしていることは、従来の開発整備法において見られないところの画期的な意欲性を持っておるのであります。今後九県一市が、相互の理解と協力のもとに理想的な中部圏を実現させるために積極的な努力をされることを切望するものであります。

以上をもちまして討論を終わりますが、次に、自由民主党、日本社会党、公明党、民主社会党を代表して、附帯決議案を提出いたします。まず、案文を朗読します。

中部圏開発整備法案に対する附帯決議案  
本法の実施に当たっては、その立法の趣旨にかんがみ、中部圏開発整備審議会並びに中部圏開発整備地方協議会の委員のうち学識経験者の任命について、政府及び関係県の知事は、地域住民各層の意見が十分に反映されるよう特に配慮すべきである。  
右決議する。

以上をもちまして私の提案を終わります。何ぞ御賛同をお願いいたします。

○委員長(松永忠二君) 速記をとめてください。

〔速記中止〕

○委員長(松永忠二君) 速記を始めてください。

○稲浦鹿蔵君 私は、自由民主党を代表してただいま提案された法案に対して、賛成の討論をなすものであります。

さきに東京を中核とした首都圏整備法が制定され、また統一して大阪を中心とした近畿圏整備法が制定されました。当然、その中間の名古屋を中心としたこうした法案が出るのが当然だと思えます。むしろおそきに失したと思えます。この法案を推進することによって均衡のとれた社会経済の発展あるいは社会福祉の向上等は期して待つべきものがあると思っております。さような意味におきまして、私は賛成するものであります。

なお、小酒井氏の提案されました附帯決議案には、その趣旨に賛成をいたします。以上です。

○委員長(松永忠二君) 他に御意見もないようでございますので、討論は終局したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(松永忠二君) 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。

中部圏開発整備法案を問題に供します。本案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(松永忠二君) 多数と認めます。よって本案は多数をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

次に、討論中に述べられました小酒井義男君提出の附帯決議案を議題といたします。

小酒井義男君提出の附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(松永忠二君) 多数と認めます。よって小酒井義男君提出の附帯決議案は、多数をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、安井総務長官から発言を求められておりますので、この際これを許可いたします。

○国務大臣(安井謙君) ただいま御決定になりました附帯決議の趣旨につきましては、政府といたしまして、十分に尊重をしまいたいと思っております。

○委員長(松永忠二君) 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いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○委員長(松永忠二君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後九時一分散会

昭和四十一年六月九日印刷

昭和四十一年六月十日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局