

第六十三回 参議院建設委員会會議録第十五号

昭和四十五年四月二十八日(火曜日)

午前十時二十八分開会

委員の異動

四月二十七日

辞任

丸茂 重貞君

鬼丸 勝之君

植木 光教君

補欠選任

塚田十一郎君

柳田桃太郎君

米田 正文君

出席者は左のとおり。

委員長

大和 与一君

理事

上田 稔君

大森 久司君

奥村 悦造君

松本 英一君

齋藤 昇君

高橋文五郎君

塚田十一郎君

林田悠紀夫君

柳田桃太郎君

米田 正文君

田中 一君

二宮 文造君

宮崎 正義君

高山 恒雄君

國務大臣

建設大臣

根本龍太郎君

政府委員

建設大臣官房長

志村 清一君

建設省道路局長

妻輪健二郎君

事務局側

常任委員会専門員

中島 博君

参考人

日本道路公団理

村上 永一君

○参考人の出席要求に関する件

○地方道路公社法案(内閣提出)

○委員長(大和与一君) ただいまから建設委員会を開会いたします。

まず、委員の異動について報告いたします。

昨二十七日、丸茂重貞君、鬼丸勝之君及び植木光教君が委員を辞任され、その補欠として塚田十一郎君、柳田桃太郎君及び米田正文君がそれぞれ選任されました。

○委員長(大和与一君) 次に、参考人の出席要求に関する件をお知らせいたします。

地方道路公社法案の審査のため、日本道路公団及び首都高速道路公団の役員を参考人として随時出席を求めるとし、その取り扱いが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。

○委員長(大和与一君) 速記をとめて。

○委員長(大和与一君) 速記をつけて。

御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(大和与一君) 地方道路公社法案を議題といたします。

本案は前回提案理由を聴取しておりますので、これより質疑に入ります。質疑のある方は、順次御発言を願います。

○田中一君 大臣に伺いますが、地方道路公社という特殊法人以外には、いわゆる地域社会におけ

る、あるいは一行政区内における有料道路というものはつくれないでしょうかということをお伺いしておきたい。その区域内の有料道路の目的は明らかになっておりますから、こう公社をつくらなければ、そうしたものができないのかどうか。

○委員長(大和与一君) これは、私どもこうして建設六法を見ても、道路関係の法律というものはたくさんございます。道路法が基本法で、これに付随して枝葉ができていくということ、それから予算のための法律あるいは道路建設のための法律等々ありますが、現在あるところの道路を構築するためのいままでの法律内の方法で可能か不可能かという点であります。この点をまず説明してほしいと思っております。これはなるほど、目的を見れば非常にじょうずにできておりますが、「新設、改築、維持、修繕」これはまあ当然のことです。こういうのは、「総合的かつ効率的に行なうこと等により、地方的な幹線道路の整備」ということと、「地方における住民の福祉の増進と産業経済の発展」こういうことに局限してあるわけですね。したがって、公社という組織、法人をつくらなければ、これらの目的がかなえられないのかどうかという点です。これをひとつ御説明願いたいと思っております。

○國務大臣(根本龍太郎君) 御承知のように、現在、道路の構築並びに管理は、国が直接やっているとところのものもございまして、それから地方自治体によらしておるものもございまして、国でやる場合も、有料道路については、道路公団とそれから首都高速と、それから阪神高速と、この三つがございまして、あとは地方自治体では、御承知のように、県が企業体等で作っておるものもございまして、そういうようなことで、かなり、いろいろの機関がそれぞれの分野を持ってやらしておるの

でございするが、実は最近、都市化が進行してまいりますと、現実に今度の法律案に基づいて直ちに実行したいということ準備しておるのに、名古屋市の高速自動車道路がございまして、これを現在の道路公団でやっていた方がいいかという議論も出ますけれども、これはなかなかそこまで手が回りかねるということ、しからば阪神と同じように、あるいは首都高速と同じように、一つの地域を限った公団をつくったほうがいいんじゃないかという議論も出てきます。ところが、そうなりますと、今度は引き続いて、北九州、福岡、あるいは仙台、札幌等と、こういうものが出てきた場合に、もう数限りなく、今度は都市化現象に伴う高速自動車道路を要望する都市に設けなきゃならない。これはどうも、必ずしも行政運営上好ましくない。それじゃ、これを従来の都道府県が企業体をもってやったものでそれでいいかというところ、これまた現在の運営上からすると、御承知のように、これらの地方自治体が事業をする場合に、地方債の起債のワックでも限定されておる。こういうようなことからして、国も財投の資金を出し、地方自治体が自分の力のほか民間から資金を集めて、これを活用する。しかし、責任はどこの自治体が持つ。しかもその場合、自治体は果と市町村が協力してもよろしい、また他の県と協力してもいいというふうな範囲を広くして、しかも、道路管理者としての責任は十分とれ、かつ民間資金も活用する道を開いたほうが、現在の道路需要にこたえ、かつ地方の開発の効果をあげることもできる、こういうような構想からして、実はこの地方道路公社法案を考えた次第でございまして、したがって、田中さんが御指摘になりましたように、地方で有料道路をやる場合に、この地方道路公社でなければ絶対にいけないかというふうな設問に対しては、絶対にできないとは言

切れないこととございます。しかし、従来の地方自治体の企業としてやっておるものよりは、これはより有効であり、かつ望ましいと、こういうことが言えると思うのでございます。

○田中一君 国が、地方における住民の福祉の増進と、産業経済の発展に寄与してゐるんです。その内容についてはいろいろ見解もあるでしょうが、少なくとも、総合的にそれぞれの問題を含めた施策を政府はしては行かざるべきです。何も道路というものは、一つの計画が、その行政区域だけで解決されるべきものではないのです。必ず、環状線になつてその道路がぐるぐると一定の場所を回つてればいいんだというのじゃなくて、国道にも接続する、隣県の道路にも接続しなければならぬ。したがって、道路というのは局部的なものじゃないんです。全国的なものなんです。道路というものは、当然、これは政府がつくるべきなんです。その一環としてのものというならば、その部分のものは、これは道路公園という、これらができる一つの道を開いてあるのだから、道路公園の分でも、地方の組織でもいから、そういうものにやらせれば、一貫したものが可能だと思ふんです。私は、大体こういう公園、公社その他をたくさんつくるといふことに対しては非常に異議がある。かつて、首都高速道路公園つくるときにも、なぜ首都高速道路公園つくらなきゃならないかという、これは理論的に非常に弱い主張なんです。この部分は、東京都から十億円の金を出してもらふのだから東京都と共管にしないやならぬのだというふうなことを言ったり、そこに何人かの理事を入れたり、人間のために事業の本質を忘れてゐる。かつて、せんだつても臨時措置法の質問のときに、大臣は、せめて五つの縦貫道は道路公園をしてせしめる、単行法でできているところの——全部で七つくらいになりませんか、この縦貫道だけは、完成の年次が多少ズレがあつても、プールの、共通の全国的な償還なり、全国的な利用というものを、部分的に途中が早

くでき上がったから、完成したからといって、途中からこれは無料公開、また今度有料、また無料公開なんというところは、したくないというのを言つておりましたね、そういう答弁があつたでしょう。首都高速道路がある限り、東北道と東名道とはどこかで接点——接点と断絶してゐるんです。やはり首都高速道路公園を経由して東名に入らなきゃならぬということになる。道路というものは長いものです。したがってそういう構想もくずれてくるんじゃないかと思うのです。私はいまこそ料金等は、これはいろいろくふうもあると思ひますけれども、一本のものにしないやならぬじゃないかという気がするわけです。首都高速道路公園のときも、私が納得し、国民が納得するよるな答弁はなかつた。何だつたら政府答弁の議事録を読み上げてみてもいいですけれども、そういう点から見ても、なるほど愛知県という、愛知県といつても名古屋周辺だと思ふが、愛知県はずいぶんの浅いところなんです。名古屋というの、背中の浅いところなんです。そうしてその部分だけの地方公社をつくつても、はたしてその計画と縦貫道なりあるいは三重県なりあるいは静岡県なりの計画とが経済的に、ここに示してゐるような「住民の福祉の増進と産業経済の発展」ということが地域的に結ばれることが可能か不可能かという点などを考えると、当然広域地方計画的なものに発展せざるを得ないんです。たとえば静岡が地方公社をつくりたい。静岡の太平洋沿岸は、横須賀にしてもどこにしても相当中央、東名道からも新幹線からもずつと遠いところにあるわけです。僻地にあるわけですね。太平洋沿岸のほう、静岡のある部分ですね。これらの開発のためにひとつつくりたいと思つても、その計画とはたして愛知県が持つ計画と一緒になるかどうかということになると、初めつくつたほうが主になつてそれに従つてくる、従属するやうな形になつてくるわけです。だから、道路公園一つにして、その支所なり何なり、

そういう組織でさせるという方向のほうは、よりよいんでないかと思ふわけです。民間資金を借りるといつたつて、これは自由に借りられますよ。日本道路公園なら借りられますよ。もしも借りられないならば法律を改正すればいいんです。日本道路公園のために日本の道路をつくるんじゃないや、道路をつくるために日本道路公園の存在があるわけですから、法律がネックになつていけば法律を直せばいい。目的に一番近い有利な、そうして大きな視野から、ただ単に部分的な住民の福祉ばかりでなくして、広域的な、言へば全国的な住民の福祉の増進と経済の発展ということを言わなきゃならぬんです。これは置きかえてみますと、「地方的な幹線道路の整備」、これを全国的なとしたつてちつともおかしくないんです。あえて地方自治ということばでもつてこれを局限しようといふところに——これから七大都市あるいはこれからの地域の格差をなくそう、日本の経済発展の水準を、ハーマン・カーンじゃないけれども、アメリカをしのぐ強い経済力を持つてゐるんだという未来の日本の国土計画の面から見ても、こんな部分的なもので満足してはいけませんよ。日本に全部各地方地方、四十六都道府県にこういうものができた場合、一体どうなるか。それはなるほど建設省、大ぜいの技術屋さんは何かこういふものがなくては——民間でも道路の注文を受けたら新設はするかも知れぬけれども、管理面等は、有能な人たちを送り出すところが、ないから、人を送るためにつくるんだという悪口は、いままでもずいぶん言われておる、公園、公社をつくること、ふやすこと、これは私は有能なこの人たちがどんな民間へ、あるいは若いうちからどんな民間に入つていけば、民間の技術の面を向上させるということに役立つと思ふんです。あまりにこうして地方的な公社をつくり過ぎるといふことになると、非常に問題があり、かつまた近視眼的になつて全国的なものじゃなくなるんでないか、という気がするんですが、いまのやうな答弁だけではこれは答弁にならないんです

よ。なぜか名古屋名古屋とおっしゃるけれども、あるいは愛知県といつても、三重県はどうするか、みんなこういうものができたらどうなるんです。それはあつたつていいじゃないやせんかということになれば、それは強弁としてあつたつていいでしょう。しかしそういうものじゃないんです。道路というものは、この点についても一べん説明してください。

○國務大臣(根本龍太郎君) 田中さんの発想の中には、道路というものはもう全部連絡するものであつて、その観点に立つて、一地域を区切つてそういう道路の管理から構造から一切をまかせるといふことには、道路全体の運営からすればどうも少しそこに、断絶するとは言わなければいけません。運営上はひとつのスムーズにいかない点があるんじゃないか、というふうな御指摘もあるやうでございます。道路全体は、これは国が地方自治体あるいはその他の要望も考へて全体としてこれはやつていくことと考へて、ただその管理部門、管理者はあるいは都道府県知事あるいは市町村等に責任を分担させていふということと考へて、たとえ道路公社法ができました、そのものがいろいろ道路をやるにいたしましたが、そのもの道路政策の一環として認可をし、指導を監督するということですから、その点については私は大きな心配はないと思ひます。ただ田中さんが御指摘になりましたやうに、道路公園があるんだからそれに全部やらせたいんじゃないか、これも一つの議論でございます。ただ一面においてよく民間の人々から指摘されておることは、道路公園がずつと道路をつくつた場合に、相当の膨大な国家投資をして、それは全体として道路がよくなる、一般国民に還元されるというけれども、ある特定の地域にその土地を持つておつた人間だけが非常な利益を受けて、開発利益が非常に偏在しておる。むしろ膨大な国家投資あるいは公共投資をした場合、その道路投資をもつと有効に、その地域なり国に還元する方策を考へるべきだといふ議論が非常に強いです。実は道路公園は鳩

山内閣のときにこれをつくりました。そのときに初代の総裁として岸道三君を任命したときに、岸君は御承知のように財界から来た人です。そのときにあたって彼は、関連事業をなぜやらせられないのか、道路をつくった場合、その適当な場所用地を取得させてそこに産業の誘致をさせて、その土地の管理あるいは付帯事業をやらせれば、もともと道路公園の採算がよくなり、国民はこれに對しては決して反対はないはずだ、やらしてくれというのを盛んに岸総裁は言ったものでございます。ところが法制局等もいろいろ研究をしたのでありますけれども、道路の性質上それがほんの限られたサービスマニアのことだけのあれより許されなかつたということで、それ以来いろいろ問題が出てきておるわけですが、そこで今度の地方道路公社方式なるものは、高速道路をある一定の地域内につくるとか、あるいは有料道路をつくった場合に、関連して、地方自治体はその道路計画と都市あるいは地域開発を含めてやる、非常にこれは有利な運営上によって利益が取られることも可能であります。そうしますれば、今度は、従来いままでの有料自動車道路を地方自治体でやらしておつたよりも、もっとより多くの地域住民の経済的な文化的な繁栄がもたらされる。それだけ民間のほうは、この事業に起債に應ずるとかいろいろ資金を充実するために協力ができる。そうして今度は単なる道路だけでなく、それに基づく都市再開発的な、あるいは地域再開発的な利益が出てくる、こういうことも考えまして、従来の各府県でやっておる有料道路以上にこの道路公社法に基づくところの方法が、さらに急激に伸びる道路需要に應ずるとともに、より多くの地域開發的な利益が確保される。こういうようなことからこれを考えたわけでございます。田中さんが御指摘になりました道路の一貫性、道路の全国的な連続性というものについては、十分これは認可する場合あるいは運営等に於いて配慮いたしまして万遺憾なきを期したい、こう考えている次第でございます。

○田中一君 これは名古屋市が要望していることでした。
○国務大臣(根本龍太郎君) 市と県と一緒です。
○田中一君 計画図を配付してください。名古屋、愛知県が要求しているならば全部配付してください。
○政府委員(兼輪健二郎君) すぐ用意いたします。
○田中一君 そこで、なぜ地方公社にしなければならぬかということがどうもまだ解明されてないように思ふんです。民間資金も借りられるならんと言っている。そしてこの道路は少なくとも現在の臨時措置法にあるように、結局三十年以内に償還するんでしよう。三十年というところがどこにどういふものをつくるかという意味で、また何年間それを続けていくかということを見ると、これは半永久的なものです。結局どこに、愛知県の山のほうにつくるといえば山のほうの開発だけですよ。どういふ産業を持つてくるか、だんだんああいふものも追いやられる時代がくる、公害その他でも。そうすると過密過疎の問題の云々といつて取り上げられていままの政府の姿勢から見るとおかしいですよ。大都市並びに大都市周辺の道路網をつくって、そこにもう一べん開発するんか、どこまでも過密都市、交通の困難なところ、これを通行する車もあるいはこれに乗り入れる車も、スムーズに交通渋滞がなく動けるようにということにねらいがあるんじゃないか。いやあど始末にねらいがあるんじゃないか。過密化しちゃうとして交通が非常に難渋する、同時にまた交通網が多い。こういうところのあと始末のためにこれをつくって流通をよくしよう、こういうところを主たるねらいがあるんじゃないかと思ふ、大都市を中心にして考えているという現状から見ても。したがって、ここに書かれていふような地域住民の福祉とか経済的な繁栄とか利益というふうなものではなくて、将来へのものじゃなくて、現在この問題を解決するための掃除役をするのじゃないか、これが主たる目的ではないかというように理解を

しようと思つていふのです。愛知県下だけの住民の福祉なり、住民の利益を考へるなり、経済的な利益を考へるなり、そういうことがあつちやならぬのであります。名古屋は日本でも有数の都会です。愛知県も相当大きな経済圏であります。それがこういう施設によつてますます繁栄するんかというかたわなことは困るのです。他は過疎化しちゃうとして地域的な格差が広がってくる。道路一つでもってそれが完成させられるものならば、これに先行してもっと他にその地域住民の格差をなくし、平等に文化なり平和なり、あらゆる意味におけるところの繁栄を享受するような施設を先行すべきだと思ふのです。したがって、今度の地方道路公社法というのとはどこまでも過密対策、大都市におけるところの交通難の解消、それに関連するところの全国民的な経済的利益、こうしたものがねらいじゃないかと思ふのですが、その点はいま愛知県がどういふ青写真をつくつていふか。それを拝見しないとわかりませんが、もっと先行しなければならぬところがあるのです、ただ道路網を取り上げても。したがって、私が申し上げていふのは、大都市周辺にこういうものができるといふことになると、その地域のいろいろな意味のひずみというものは、まずこれであと始末をしようということに尽きるのであつて、その地域の新しい開発なり新しい経済発展というものをその地域の住民に与えるという考え方に對しては、大きな日本の交通道路計画としての格差がますます広がるのじゃないか。したがって、結果するところの利益というものは偏在する、こういうふうに私は感ずるのですが、その点はどうですか。

○国務大臣(根本龍太郎君) 私のほうは実は結果的には逆なことを考へておるのであります。それは確かに田中さん御指摘のようにこういう道路公社が、これは有料ですから採算制を考へます。採算制を考へれば都市再開発的な機能が非常に出てきます。ところがこれは相当部分が地方の民間資金の活用によつてなされるわけでありまして、もしこれなかりせば、全部国費でやらなければならぬ、税金でやらなければならぬ。そうしなければ、現在の過密化し、かつ機能が落ちていふ都市再開発は、道路開闢面でも非常に多くの金が費される。この方式で土地の再開発と都市の交通渋滞が相当程度解消されまして、国費でいわゆる地方の過疎化しているところの地方道なり、あるいは全体としての道路網整備、生活圏をいまわれわれが考へているのですけれども、そういう方面に、これは有料自動車道路ではとても採算がとれないしこれは見込みがございません。そういうところにいよいよ税金でつくる道路をそちらのほうに延ばしていくためには、都市内における交通渋滞あるいは都市再開発的なものは、この公社方式をもつていったほうが、より格差がなくて均衡に発展し得る基礎条件をつくり得る、こうわれわれは考へているのでございます。その点については、再開すれば再開するほど都市のほうの繁栄してくるだろう、これは確かにあります。けれども、一方においてそれがなかりせば、今度はその再開のために膨大な税金を使わなければならぬのを、いわば自力でもって相当程度再開されるのほうに持つていけるというふうに実は考へているのでございまして、その相互をきめれば、私は、田中さんがいろいろわれわれに御忠告くださいますことを十分配慮しながら、この地方道路公社に基づくところの道路の運営、設計と全体の道路政策とのバランスをとつてやるといふことだと思ひます。そういうふうに分分すれば、私は御心配の点は解消されるんじゃないかというふうに考へておる次第でございます。

○田中一君 どうもあなたは税金を使う金、地方で使う金、金のことばかり言つていふのですが、道路にどういふ原資があるうとなかろうと、国民全部のしあわせのためにつくらなければならぬという先行投資なんですよ。そんな原資の問題を云々すべきもんじゃないです。税金でつくるものよりも金を借りたほうがいいんじゃないか、あるいは地方に持たせたいんじゃないか、こ

うように聞かされたのですが、地方にまかせておけば税金で膨大な金を使えばいいじゃないか、どちらでもいいのです。私の言っているのは、借りるのは国から出ようと借金しようと、あるいは地方が持とうとどちらでもいいのです。愛知県が貧乏すれば自治省あたりでまた骨も折るし赤字県としてのめんどうを見なければならぬ。これは全部金を使って赤字になっても、ぼくはなかなかいい地方財政の役割りをしていると思うのです。貧乏になるくらいは地方自治体があるなら、これはたいへんけっこうです。それはむしろ県民に還元しているわけですから。日本の国家経営というものは金でのみ解決すべきものじゃないのです。こうした均てんするところのしあわせというものがまず目標になる。そのために苦しかろうが苦しむかろうが、しなければならぬことはしなければならぬのです。税金の金を使わないで済むじゃないかということになると、根本さん、ぼくはあなたに対してちょっと非常に疑問を持つのです。あなたの考え方に対してですよ。税金の金だろ何が何だろが、それが国民に還元されるならば幾らでも使うべきなんです。おそらく自衛隊のこれから伸びようとする三次防の何兆円という金も、これはあなたは国民に還元するんだ、国民のしあわせに還元すると、こういう気持ちから軍事予算をふやすのでしようけれども、これについてはちょっとあなたと意見が違いますが、これはここでは言いませんが、税金をそういうむだ金に使っているの私は見ているのです。ここで防衛論争してもしょうがありませんけれども、あなたが国民の税金の金で云々ということになると、あんなものこそ縮めるべきです。道路をどんどんとつくるべきです。あるいは住宅を建てるべきです。公共投資、社会資本のことをあなた方よく自民党の諸君は口にする、關係が。何も民間の資金使おうと、あるいは地方債を使おうと、いわゆる国の預金を使おうと、国民の預金を使おうと、税金の金を使おうと、必要なものはしなければならぬのです。特定なるだけかがそれ

を持ってくるのだということじゃなくして、それも全部日本の民族の繁栄のためと民族のしあわせのためなんです。だから原質がどうこうとかいうことじゃなくして、屋上屋を架すようなそういう団体をつくらなくて済むのじゃなからうか。同時にまた、せんだつての委員会でもあなたに質問しておいたように、国民のしあわせのための道路計画を立てなさいと言っています。そのうちの第一環として愛知県がかくかくである、静岡とはこう県と三重県との関連はこれである、静岡とはこうなっているのだ、背後の岐阜県の雪の深いところとはこういう関係でこうなるのだというふうな大きなビジョンをあなたなら出せると思うのだ。何も現在の法律とか現在の制約を受けないで、自由調達に国民のしあわせのためににかくかくのものが必要なんだというビジョンをひとつ打ち立てる、そのうちの第一環としてこの事業ということに結局なるのではないかと思う。ただその際に、どういう計画をお示しになるかわからぬけれども、なるべく早くそれを見たいのだ。そしてそれがはたして地域住民だけのしあわせの道路というものか、して申しますならばあつてはならないものです。全国民のしあわせになる、愛知県下名古屋中心の、名古屋におけるところの、全国民のしあわせというものがこれで生まれるということではなくちやならぬのです。私はそう思うのです。道路というものはそういうものです。共有であり、だれの財産でもございません。われわれ民族のものであります。また外国のお客さんもこれによって不幸な目を見ないで済むでしょう。これは答弁するかしないかわかりませんが……。

もう一つの問題を申し上げておきます。これは道路局長に聞かされたこと、世界の大都市でその都市内、これにおける有料道路を經營している国はございますか。まあ東京を考へましよう。東京という首府ですね、首府で有料道路を經營している国はございますか。

○政府委員(養輪健二郎君) 世界各国全部よく知っているわけではございませんが、私の聞いてい

る範囲では、都市の中でこういう有料の高速道路をあんまりやっていないように思われます。ただ、いろいろ外国の交通関係の方から聞きますと、やはり外国でも相当都市の中の交通については今後何かをしなければならぬということ、日本の首都高速とか阪神というものは非常に関心の的になってきていることは聞いております。実際にはまだそういうあれだけの非常に大規模な有料道路は実施されていないと考へております。

○田中一君 どうも余分な口をきくね。だが君にこうして日本のように都心の道路をつくる。ほんとうの平面的な道路がつくれぬから高架道路をつくつて金を取る。りっぱだ、りっぱだとはめるやつがだれがいるのだい。世界のどの国民だって、政治家であるならばそんなばかことを言うやついませぬよ。いいですか、なるほど君が言っておるとおり世界にありません。人口が多い、そして当然道路をつくることは義務づけられているのです。生活には、日本だけで、金を取って、そして第三の機関をつくつて道路の整備と称して行なっているところは日本だけです。どこの国のだれが日本はりっぱだ、日本はこうして金をかけて、当然人間が通れるという道を、金を出さなければ通れないという、これはりっぱな資本主義だと、こういってほめた人がいるかどうか。なるほどアメリカにはたくさんありますよ、有料道路が。けれども、これはどこまでも日本のように中央集権の国じゃございませぬ。合衆国です。主権は州々にあります。州々があるから、州と州を結ぶ橋とかなんかには両方の州で資金を出し合いながら有料橋をつくつたり、有料道路をつくつたりすることはありますけれども、ワシントンにどこにあるか、ローマにどこにあるか、パリにあるか、ロンドンにあるか、ありませぬよ、そんなものは。第一の失敗、東京に高速道路をつくる、これは無料にすべきですよ、即刻。いいですか。また有料道路を大阪につくる、名古屋につくる、こうしたような悪い政治の姿勢というものは、一日も早く改むべきなんです。名古屋ならば

あるいは福岡ならばという形で、何に源資を転嫁しようとも、しよせん日本の民族のものなんです。地域社会人間のためじゃないのです、道路というものは。間違いをおかしているのは金を取られるということでありませぬ。根本的に日本の道路政策の欠点、私はかつての措置法、あれは反対しました。日本道路公団ができるのを反対しました、われわれは。なぜ、これを今日活用してやれというものは、必要悪だからです。本来ならばわれわれが利用する道路というものは無料公開が原則です。しかし終戦後の食うや食わずのわれわれの国民生活を見た場合には、このままじゃいけない、道路をつくらねばならぬということも、なかなかあなた方国家公務員の給料も安かった。それでその金は金がない。そこで必要悪としてつくられたのがこの有料道路、道路措置法です。東京都におけるところの道路は国道にしても、地方道にしても、街路は当然政治がこれを交通事故のないように、あるいは渋滞をもたらしないうような施設並びにくふうをすべきが当然な義務なんです。そういう必要悪を再び地方公社法で繰返すということ、これは当然避けなければならぬのです。根本さん、にやにやしないでひとつ答弁してください。

○國務大臣(根本龍太郎君) 田中さんの御意見は、われわれは現実の政治をやる場合にいろいろの配慮をいたしますけれども、田中さんの御意見は政治としてかくあるべし、かくありたいということについては、私もそう思います。しかし現実的にこの東京の過密都市を全部有料でないということになりますれば、先ほど税金税金と言つて叱られましたけれども、民主主義国家においては、主権者はみずからの国をどうして經營するかといえ、やはり自分の経済活動で得た所得を国家に提供すること、この税金でやらせるといふこと、その主権者である国民の税金を限度なく使うということ、これは私は政治家としてやるべきことではない。提供された税金をいかに効率的に全体のために使うかということに、政治があると思うのでございます。もし現在の予算の中で、これは具

体的ではなだ次元の低いことと云われるかも知れぬけれども、政治は非常に高い理想と現実の事態を踏まえての仕事でございますから申し上げます。このように東京、大阪等主要都市の道路を安全にして、快適にして、しかも無料にいたしてやるとすれば、現在の予算のほとんど大部分は都市に集中しなければなりません。一方において、地方開発が道路を主体としてやっていると、こちらのほうも無視できないことになりまします。これはたいへんむずかしいことになりまします。そうした場合に、比較的負担能力のあり、かつ、いままでの道路より、より時間的にも、それからいまの走行経済のほうから見ても、たとい有料になって金を払っても、そのほうが従来の渋滞したよりはより経済的であるということにこれに対して利用する人が多かつたならば、その方法をとって私は決して政治的に逆だとは言えないと思っております。現実には有料道路という制度ができてすでに十数年になります。それは望むらくはただにしてほしいという人がみんなどしよ。しかしながら、それもさきながら、現実には高速の状況から見ると、自分たちは支払っていいからいい道路をつくってほしいというところが、今日各地方に出ているということも現実の姿でございます。しからば、それにこたえて、どういう手法をもってやれば、そうした住民の方々の要望にもこたえ、かつ道路全体としてこれが体系的に整備されて国全体の繁栄になるということを考えていくならば、理想論、かくありたい、かくあるべきだということの上に、もう一つそうした現実の必要とそれに対する国民の合意ということができたならば、私は政治はそれに従ってやるべきだ、こう思うのでございます。一切の都会の道路を無料にしてやれ、それが政治の眼目だということ、その理想については私も同じでございます。ただ、それをやるうとすれば、片一方にもっと大きなはずみが出てくる。その緩和の策として、ある場合においては有料道路の制度もあり、ある場合においては、先ほどから言われてた

いへん田中さんの意図に合わないようですが、税金で無料にするという本則と、二つ合わせていかなければ、現実の制度が生きていかないというように考えておる次第でございます。理想として政治はかくあるべきだ、それぐらいの気概を持って、あとわしが引き受けたとおっしゃっていただいても、ちょっと現実では金が何とでもかかると、その金の調達、道路については有料でやるか税金でやるか、起債起債といつても結局最後は税金になるわけでありましますから、そうとしますれば、税金が有料かということに私はなりませんから、そこを十分に各方面のことを総合勘案してやるということ、私は現実の政治が営まれていくべきものではないかというふうに考えておる次第でございます。

○田中一君 それはあなたとぼくが平行線でもうにもならぬけれども、ただ申し上げたいのは、いま道路局長も言っているように、首都で当然交通など安全なる生活を営ませるといふ義務があるのですよ、政治は、それができないで金を取るということになると、これは世界に例がないのです。こんな国はないのです。日本だけなんです。一方膨大な税金で膨大な軍備をして、軍備を増大させているという面から見ると、当然中共なりアメリカのせんだって日本にきた議員団なりが日本は再軍備の道を歩いているのだ、こういうことを言われるのは、これは決して間違いじゃないと思っております。そういう見方もするであろうと思っております。現にいま、もう一べん言いますよ、道路局長が言っているように、世界でその首府が金を取って市内の道を歩いているなんていうことはないので、これはなるほどロンドンでも最近飛行場からずっと都心に入るには高架道路を新設してあります。こういう点は日本の政治としては十分に反省し、考えていくべきなんです。この制度は必要悪として認めたと先ほど申し上げましたが、認めざるを得ないので、われわれは力足りないから、衆議院における三百人の議員の上にあぐらをかいて何でもできるのだというお

ごった気持ちを持つべきではない。もっと国民の前に静かに、道路問題一つとらえても、一日も早く無料にして使わすという、利用してもらおうという、国民には権利がある、政治には義務があるのだ。こういう点についての反省もぼくは望ましいと思っております。そうしてこうした地域社会の道路というものでなくして、これは全国民の道路なんです。全国民の道路なんです。われわれが名古屋に入らなければなりません、全国民が入るので、だから必要悪として有料というものをやむを得ぬとしても、地方的な繁栄ということじゃなく、もう一つこれに加えて全国民の利益のためにということがキャッチフレーズになくちや困るのです、この目的には、一体この立案の過程でもって全国民的な、全国的な問題は起こらなかつたのですかね。

○國務大臣(根本龍太郎君) これは、もとより国民の利益につながるものでございまして、個々に地方道路公社をつくった場合においては、その場合における道路公社の果たす機能は、特にその地域住民の利益と幸福につながるということになるのでございます。決して全国を無視して個々の地区だけの利益だけということではございませぬ。この名古屋の交通関係がよくなるということ、これは先ほど来田中さん御指摘のように、全国にこれはつながる道路でございまして、そうしたればあそこ中部、中京地区やそれから近畿圏あるいは首都圏からみんへ行ける、あそこを通り過ぎていくわけでございますから、それこそ私は全国につながることを思っています。ただ法律の場合に、全国の利益のためというものを何でもこれは法律で書かなければならぬということではないだろと思うのでございまして、そうして、これは特にその地方の地域社会の発展と幸福につながることを書いておることによって、その背後には全国の国民の利益につながるというところは、まあ普通の人はみんな認めてくれるというふうにならわれば考えておる次第でございます。

○田中一君 このプランはできていませんか、すぐ持ってきてください。
○政府委員(養輪健二郎君) いますぐお配りしたいと思っております。
○田中一君 それじゃ、これちょっと説明してくれないかな。
○政府委員(養輪健二郎君) それでは、いまお手元にお配りしました名古屋都市高速道路計画図、これについて御説明いたします。これは非常に、裏に別のことを書いてございまして、ぐあい悪い図面でございますが、とりあえずこれで御説明させていただきます。この中の赤い線で書いてありますが、これから名古屋として都市高速道路として実施したい、有料道路として実施したいという計画でございます。この赤の外側に黒い線でまわってございまして、これが名古屋の市と愛知の県界、ちょうどこの辺を通る感じでございます。これが名古屋の環状二号线と称してございまして、これが名古屋の環状線になるわけでございます。これが名古屋にいろいろ各方面から入ってまいります交通の環状線としての分配の機能を果たすということ、その周辺に名古屋の都市開発、住宅の団地とかそういうものを配置していくというふうな計画になってございまして、とりあえずこの赤い都市高速道路が東西の一本一号线、これは現在の道路の名古屋インターチェンジから西のほうは名阪国道につながるようになっております。名阪国道といつて、これが桑名、四日市の北を通りまして、亀山から天理を通過して大阪に行く。これは一般の有料道路として計画してございまして、大体規格はほぼ高速道路並みの規格の有料道路でございます。それと、東西に結びますのが一本と、南北に結びますのが二号线と三号线という形になりまして、二号线が国道一号线、名四国道から入りまして国道四十一号のバイパスへつながるようになりまして、また、三号线が、これは国道二百四十七号の、これは海岸の道路でございますが、これにつながりまして、北のほうは国道二十二号から一宮のインターにつながるといふ線

でございます。このうちまず二号線を最初にやろうというように考えております。特に、名古屋の都市内では、名古屋はかなり道路の幅員も広いのですが、名古屋の旧市内に入るところが非常に狭いということで、この辺で非常に交通の混乱が起っております。そういうことを解消するためにまず二号線、南北の二号線を第一期計画として実施したいということを考えております。これに要します、分岐も入れまして全体の延長が、この赤線の延長が六十一・一キロ、高速道路の建設費としていまの予想では千二百四十七億を要するというような計算になっております。以上でございます。

○田中一君 大臣、千二百四十七億でこれができるとは、もう、シニット機何機分でしょうか。

○国務大臣(根本龍太郎君) それはよく知らぬ、何ぼだ……

○委員長(大和与一君) 発言を求めて。——田中君質問を続行してください。

○田中一君 一体この程度でできるのですか。

○政府委員(養輪健二郎君) いろいろ今後の用地買収その他でございますが、いまの時点の計画は大體この建設費でできるという見込みでございます。

○田中一君 せんだつてからだいたい各同僚議員のところにも二号線の問題で反対の陳情が来ています。もうこういうものが来ている。これは結局従来にも、こういうものができるとすぐに反対というものは年中行事になって、こういう計画が出る。そこで、こういうものは全然無視して強行するのでしょうか、一体用地の取得をどういう方法でやるか、ちょっと伺っておきますが、これはむろん公社ができるから公社が中心になってやるのでしょうか。あるいは名古屋市または周辺の異なった行政区域でやるのでしょうか。これは全部高架ですか、平面のものでしょうか。

○政府委員(養輪健二郎君) これは構造としては全部高架道路になります。

○田中一君 そうすると、どういう路線、どういふところを通るのですか。たとえば東京の首都高速のように、川の上を通るとか何とかかかっている抵抗の少ない点を求めようとするのでしょうか。けれども、どういふ地点を通るのですか。

○政府委員(養輪健二郎君) 川の上というのは一部はあると思いますが、大部分が現在の街路の上を通るといふことになっております。実はその街路で、先ほど言いました名古屋の市内につきましては、かなり広い街路がございます。周辺につきましては、いまの道路を拡幅して、中で高架の道路を通すというように考えております。

○田中一君 それも全部買収でやるわけですね。

○政府委員(養輪健二郎君) 狭いところの拡幅は関連街路として買収する予定でございます。

○田中一君 その街路の拡幅の買収は、この公社がやるのじゃなくて名古屋市がやるわけですか。

○政府委員(養輪健二郎君) これは名古屋市中でやる予定です。

○田中一君 なるほどうまくでき上がっていますね、計算が。困難なものは、街路の上を通るから街路の拡幅として行政の長にやらせる。そうすると、その市が自由に使えるという街路の上をこれは通そうというのだから、なるほどこの千二百億程度でもってできるのだなあとやと理解しましたが、こういう便法を用いても、やはり名古屋市中というものはこれに関連する相当な出費がある。これはどのくらいありますか、名古屋市が負担するものは、あるいは名古屋市並びにその周辺の買収等で負担がどのくらいになるのですか。

○政府委員(養輪健二郎君) この関連街路につきましては、これはちょっとはきり数字をいま持ち合わせておりませんが、市が国の補助ももらってやる事業といたしまして大體四百五十億ぐらいにはなるのではないかと考えております。

○田中一君 そうすると、この名古屋市以外か、それ以外の……

○政府委員(養輪健二郎君) ここに名古屋の第二環状線が黒く書かれておりますが、その内側に赤線がございます。これが名古屋の市街でございます。これが一部愛知県、名古屋市外に出るところもございまして……

○田中一君 その用地の買収は。

○政府委員(養輪健二郎君) 先ほど四百五十億と言いましたそれはこの分も入ってだと思っております。この分は名古屋市外の愛知県の計画街路として費用を分担するようになると思っております。

○田中一君 四百五十億が名古屋市の負担。名古屋市の負担。県の負担の……

○政府委員(養輪健二郎君) 先ほどちょっとことばが足りませんでした。四百五十億程度といいますが、市以外の愛知県も一部入っているということでございます。

○田中一君 それでその鏡池線というのはどこになりますか。

○政府委員(養輪健二郎君) いまいろいろ私も聞いております鏡池の地区は、二号線から東に行きまして一号線の名古屋インターチェンジに行くその途中と承知しております。

○田中一君 このつぶされる六百戸の住宅、これの買収もこれは四百五十億の中に入っているのですか。

○政府委員(養輪健二郎君) 計算としてはそういう中に入っております。

○田中一君 そうすると、この公社が用地については一銭の金も要らないのだという前提で計画を立てられているということですか。

○政府委員(養輪健二郎君) その辺、先ほどちょっと説明足りませんでした。現在すでに街路の上、十分幅員のあるところを通るときには要りませんが、新しく街路を広げるといふ関連街路の分については、これが大體約三分の一ぐらいがその有料道路の主体のほうで負担をするということになっております。

○田中一君 そうすると四百五十億の三分の一か、それとも千二百四十七億の三分の一が用地買収費になっていくのですか。

○政府委員(養輪健二郎君) 実は四百五十億のそのほか約その半分の二百二十億を公社が負担して、市、県が出す分として四百五十億。

○田中一君 もう一べん聞きます。そうすると二百億は用地費として公社が負担するのですか。

○政府委員(養輪健二郎君) 大體二百億とちょっとぐらいが公社の負担でございます。

○田中一君 したがって用地費としては六百五十億計上されるということになるわけですね。

○政府委員(養輪健二郎君) 両方足して六百五十億前後ということでございます。

○田中一君 そして建設費の千二百四十七億から二百億が減るのですか。

○政府委員(養輪健二郎君) 先ほど言いました千二百四十七億は、これは純然たる建設費でございます。いまして、そのほかにいまの二百億ぐらいが用地の分担金として別にございます。

○田中一君 キロ当たりこれは二十億ですか。

○政府委員(養輪健二郎君) 千二百四十七億ですから、建設費とすればキロ当たり二十億でございます。

○田中一君 この公社法が成立すると、あとの辺から名乗り上げてきますか。予想されるところは……

○政府委員(養輪健二郎君) 現在私たちが話を聞いておりますのが福岡、北九州、これがやはり市内の都市高速をしたいということで、できるだけ早く公社法が通ればつくりたいという希望を聞いております。

○田中一君 これは北九州はよくわかるが、あの上の五つの都市があつ断された形で整備されなければ、どうしてもしなければならぬという気持ちは持つだろけれども、はたして有料道路という形で行なうのが是か、あるいは当然国がこの北九州市の合併を認めたという立場からそれを、あそこには国道があるはずなんです。国道を整備する

か、あるいは地方道として補助をするか、どちらが正しいとお考えですか、建設大臣。

○国務大臣(根本龍太郎君) 私は九州では御承知のように縦断、横断ですね、これは非常な熾烈な要求でございます。これらなくしては九州の過疎過疎の現象が解消できないということで、関係県並びに市町村はもとより、政治家の方々がこれを与野党を通じて要求されております。そういう際にあの北九州市、福岡、あそこを田中さんの言うように現在の一般経費でやるということになりますと、全体の道路五カ年計画の状況からするならば、北九州の都市内における道路整備はなかなかそうスピーディーにいかないだろう、こう思います。そういう状況も勘案してだろうと思っておりますが、福岡県並びに関係市長が本年二、三月に数回私のところに陳情に参りました。今度政府は地方道路公社法案を国会に出し、これが通過できれば名古屋をやるそうでございますが、次にはぜひわれわれのほうをやらしてほしい、地元ではいま一生懸命それを望んで準備に入っております、こういう陳情を二、三回受けたわけでございます。そういう状況になりますれば、地元も意欲的にやろうとし、その整備をしようとする、必要性もあるということからすれば、私はこの公社法が成立したならば、次の段階に候補地として十分検討すべき地帯であろうと考えておる次第でございます。

○田中一君 それじゃ北九州から持ってきている案をひとつお示し願いたい。あるでしょう。そんなもの出し惜しみしないで、どんどんわれわれを理解するために資料として出さないか。

○政府委員(義輪健二郎君) 北九州、福岡につきましては、昨年九月ごろパンフレットがようやくできました、一応の地元でつくった計画がございます。これについてはいま手元に部数がありまして、ございませんので、すぐ取り寄せてお配りしたいと思います。ただそのとおりでいいかどうか、もう少し都市計画的な面を考えて、ルートについてはこれからひとと四十五年度は調査いたしまして調べて一番いいルートをこれからきめたい、検討し

たいというように考えているわけでございます。○田中一君 あとのこの内容についてはもう一つの組織法だから何も問題はありませんが、ありませんが、まだどうしてもひっかかってくるのは、やはり道路運送法の関係なんです。きょう橋本さんが来てくれればこの問題は一番にいろんな疑問も解けるのですがね、結局ひっかかってくるのは道路運送法なんです。かりにこの名古屋、愛知県この計画を行なおうとする場合に、この周辺に道路運送法の道路はありますか。どういう関係になります。

○政府委員(義輪健二郎君) この周辺には道路運送法の道路は現在ございません。○田中一君 この市街地に立つ路線には必ず並行線があるわけですね。下には必ず平面的道路が持たれるわけですね。○政府委員(義輪健二郎君) 大体この線はいまの下に平面道路がありまして、その上に高架になるということ、下に無料で走れる道路はあるということでございます。

○田中一君 これは原則ですからね、大体とか何とかいう表現でなくして、必ず平面的な並行路線はございます。こういう答弁をしてもらわなければ困る。○政府委員(義輪健二郎君) 大部分いまその下に平面的道路がございまして、川を渡るところはそれは別の、その下に道路ございまして、別に通れる並行して道路は必ずあるところでございます。

○田中一君 ここに道路運送法上の道路を申請した場合に、運輸大臣はどうするだろうこれは。それでまた許可に対する建設大臣の考え方はどうです。○国務大臣(根本龍太郎君) この並行線走る道路運送法上の道路ですね、許す方針は考えておりません。

○田中一君 そうするといまある赤線の、これから計画されているもの以外には計画はないのですか。いまの点々のやつ、これは第二環状線ですか、これはやるつもりなんですか。○政府委員(義輪健二郎君) この名古屋環状二号線というところの黒い点線でございますが、これにつきましては道路の構造として下に相当四車線、六車線の用地をとりまして、中に高架道路が乗るような幅員構成を考えております。この問題につきましては中の高架道路、これから有料になるか、無料でやるか、この辺につきましては相当、いま下の道路を先につくる予定でございます。これについてはいまのところまだはっきりきめておりません。いずれ将来高架道路が必要になってくる、中の専用道路は必要になってくると思っております。そのときはやはり財政の事情を考慮して、できれば無料にしたいというふうに考えております。

○田中一君 もう一べん念を押しますが、その点線の第二環状線をつくる場合には、いまのところは下に道路も何もないけれども上に計画する場合には必ず下には平面的な道路をつける計画だ、こういうことですね。○政府委員(義輪健二郎君) そういうことでございます。下の平面的な道路を先に必ずつくっていきたいというふうに考えております。

○田中一君 これは局長に伺いますがね、これはどのくらいの平方キロなんですか。○政府委員(義輪健二郎君) ちょっといま資料はございませんが、大体名古屋の区域といえますと、まあ二十キロ四方ぐらいではないかというふうに考えております。

○田中一君 大臣に伺いますがね、この中で、何をこれは開発されるか、中に何を再開発しようというのですか、ちょっと聞いておきますがね。○国務大臣(根本龍太郎君) 私の内容はまだよく聞いておりません。何かいろいろ流通センターとかいろいろ考えているらしいことはありましたが、知事並びに市長からはこれを再開発にも利用したいということも言っておりますけれども、具体的な内容はまだ承知いたしてお

りません。○田中一君 われわれの同僚議員からもね、何とかして早くこれを通してくれという愛知県側の要望もあつて、おそろしくこうした経済効果というものをあげるためには、また新しい過密化という問題が生まれてくるのじゃないかという心配があるのですよ。都市周辺にあき地を持つことは一番大事なことなんです。大都市なら大都市ほど緑があることが一番大事なことなんです。場合に

よつたらこれはある一定の規模の、ある比率で、これだけは建築物は建たせぬとか、工場や何かも持つてきちゃいかぬとか何とかいう規制を並行的に行なわなければ困ると思うのです。それは行政指導でやるでしょうけれども、ここに目的がない。ただ単に住民の福祉の増進と産業経済の発展なんという抽象的なものでなくして、なるほど日本は自由経済なんですから何でもできるのです。それをやはりこうして一応整備されようとする地域に対してはやっぱり規制が必要なんです。名古屋周辺も東名、名神ができて以来というものは、この線の小牧から向こうのほうはほとんど山は切られて

いる。そうして赤土のようなところで緑のない地域ができてきてきているのです。これは何とかこれに対処するところの規制ですね、都市は決して平面的なものでなくてはならぬといふことはありません。太い木があつてもかまわないのです。そういう形の町づくりということ、再開発ということばかりおっしゃっておるなら、必ずそれは義務づけられるという方向を示さなきゃならぬと思うのです。第二環状線ができる、延長されて第三環状線ができるということになると、ますますそういう弊害、ことに中部地区というのには公害の多いところ、南風が吹けば四日市のあの風は名古屋市に襲いかかることです。それだけにそういう意味の健康な都市づくりということが、再開発のもう必須条件です。この条件がなくなっちゃならないのです。したがってそれが行政指導でやるならということじゃなくして、私はこの法律の上に

住民の福祉の増進と産業経済の発展という、これらとも一つ、健康なる地域社会をつくること、これが必須条件です。この点について大臣からも言明してもらい、かつまた私は希望としては、この公社が行なうところの道路網の完成からくるところのあらゆる都市公害というものを排除するためにも、そうした意味の附帯決議をつけなければならぬと思うのです。そうしておそらくその第二環状線の内外には、むしろ公有地でない私有地が多かるうと思う。これらに対する対策というものが、都市交通が主でありますから、これに付随するところの健康な都市づくりのための方向をお示し願いたいと思う。これを約束していただきたいと思

います。こういうむろんこれには私権の制限もあ

るでしょう、いろいろありますが、しかしこれは先般通った建築基準法内の地域の指定ということ

を考えると、これは可能なわけなんです。そういう点についての建設大臣並びに名古屋の人……こ

こには来ていないのだな、名古屋のだから、愛知

県のだから……はつきりと態度を表明してほし

いのです。

○国務大臣(根本龍太郎君) 道路局長がいま……

○政府委員(義輪健二郎君) ただいま先生の御指

摘のように、やはり都市の過密化に伴いますとい

う弊害が生じてきます。この一つの、その中で

道路の受け持つ役割りであるかと思ひます。た

だやはり道路だけの問題じゃなくて、都市の計画

として一体どうするのか、これが一つの一番大き

な問題だと思ひます。その中でいまの道路は大き

な一つの都市の中にも流通の施設の問題、また緑

地の問題、そういう一つの大きな計画の中で、ど

こにどうしようような道路を通すべきかということ

が出てくるのではないかと思ひます。

○委員(長退席、理事松本英一君着席)

やはり道路をつくり出す場合は、その周辺がどう

いうことになるか、どうしようように利用される

か、こういうことが一番大きな一つの道路の構想

をきめる大きな要素だと思ひます。やはりそうい

うものを十分考えまして、都市計画の中でこの条

件をどうつくるかということ、新しい有料道路

なり道路の構造なり、こういうものを慎重に計画

していききたいというふうな考えでおります。

○田中一君 道路局長の答弁でなくて、やはり建

設大臣だ、これ。

○国務大臣(根本龍太郎君) この名古屋における

高速道路のあれは、先ほど私がお答えしたよう

に、単に個々の交通を緩和するというところのほ

かに、都市再開発的な意義があるということ、私は

やらすべきた、こういうことを申し上げました。

したが、いま、御指摘の点は、これが認可する

ときに十分に地元の県知事並びに市長にはその旨

を、こちらの意のあるところを示すとともに、い

ずれこれは都市局と道路局と十分連絡をとりまし

て、路線とその周辺におけるいろいろの都市再開

発のプランを十分に連絡をいたしまして、適切な

指導を行なうことによりまして、御指摘の点を

十分に具現するように努力したい、こう思つてお

る次第でございます。

○政府委員(義輪健二郎君) 実は先ほど数字を問

違えまして訂正させていただきますと思ひます。

例の名古屋の三つの高速道路を建設いたします場

合の関連街路の費用でございます。先ほどちょっ

とこの数字を間違えました、全体が二百三十億

でございます。全体六百五十億と言ひましたが、

全体が二百三十億でございます。このうち、費用

の負担の割合からいいますと、国が大体百億ぐら

い負担する、県市が、大部分市でございますが、

これが大体九十億ぐら負担する、公社が約四十

億ぐら負担するということでございます。

○田中一君 そうすると、さっき言った用地費と

して公社が二百億、名古屋市の負担が四百五十億

というの、これは間違ひなんですね。

○政府委員(義輪健二郎君) 間違ひでございます。

申しわけございません。

○田中一君 総額で二百三十億と。

○政府委員(義輪健二郎君) そのとおりでございます。

○田中一君 道路公園の名古屋支所はどのくらい

職員がいるのですか。

○参考人(村上永一君) 村上でございます。私、

本州、四国の関係で参りましてそのほうの担当で

はございませんが、私の記憶では二百名程度では

ないかと思つております。もし間違ひがあれば後

刻また御報告申し上げます。

○米田正文君 私はこの地方道路公社法案に賛成

の立場で、一、二簡単に質問をいたしたいと思ひ

ます。

いまの日本の状況で、自動車交通というものは

非常に激増をして、各地で交通の混雑を起こして

おる。そのための公害もいろいろと起きておる。

この問題に対処するために、いまの建設省がされ

ている道路五カ年計画では間に合わない、それを

待つておれないという事情が各地で起きて、すで

に各県でこれに似たところの道路公社とか、ある

いは開発公社とかいふものが、現在すでに各県に

かなりたくさんできてきておる。それでそれが道

路の料金徴収までやって、今日やっている現状で

すが、それではどうも政府のその援助なり助成な

りに対して十分でないというので、まあ法律的な

根拠をもつてぜひ地方道路公社というふうなもの

をつくつてもらいたい、かねてから地方に要望

があつたわけですが、今度それが実現しようとし

ているわけですが、現在の各県でできておる道路

公社、開発公社等々でやっておる各県の現状を簡単

にひとつ御説明願ひたい。

〔理事松本英一君退席、委員長着席〕

○政府委員(義輪健二郎君) 現在有料道路につき

ましては、先ほどいろいろ議論がございま

した道路運送法によります一般自動車道と道路整備

の特別措置法に基づきます有料道路と二つあるわ

けでございます。現在、特別措置法の有料道路

は、これは県については府県が道路管理者という

形で実施しておりますが、そのほかに県がいろいろ

開発公社とか、そういうふうなもので実施して

おるもの内容でございますが、茨城県が開発公

社で筑波のスカイライン、これは一般自動車道で

ございます。公社は特別措置法による有料道路は

できませんので、全部一般自動車道をやっております。

神奈川県は道路公社が湯河原と逗子、葉山

をやっております。そのほかに静岡県は道路公社

が伊豆スカイライン、日本平のパークウェイ、西

伊豆スカイライン、こういうものをやっております。

愛知県の開発公社、これが三根山スカイライ

ンというのをやっております。そのほかに島根

の観光開発公社、これがあそこ三瓶山の高原道

路、そのほかに香川県が五色台と一カ所所曼陀

トンネル、この二カ所を道路公社で実施してお

るのが現状でございます。

○米田正文君 それらに対するいまの政府の援助

の実情をちょっと……

○政府委員(義輪健二郎君) これは政府の援助と

いいたしても、道路の特会からの援助はございま

せん。ただ民間資金その他の借り入れ金でやって

おりますが、開発公社の融資を受けているところが一

部でございます。

○米田正文君 そういうまあほとんど援助がない

というので、各府県自治体が何とかひとつ国の援

助を受けて、こういう制度を拡大していきたいと

いう強い希望があるわけですが、それを受けて今度

の公社法ができたと思うのですが、そこで、今度

のこの公社の予想されている資金構成を、そのま

ま政府から融資するという分もありましようし、

あるいは民間の資金の参加もありましようが、そ

ういう資金構成を御説明願ひたい。

○政府委員(義輪健二郎君) 一般の、こういう地

方の公社がつかりました場合、公社で実施いたし

ます有料道路につきましては、大体国の援助とい

たしましては一五%の無利子の融資をするという

ことでございます。あとはまあ出資団体がどれ

くらい出資するか、民間の借り入れ金をどれくら

いにするかというところは、出資団体の態度によ

てきまるといふように考えております。ただ、こ

れは一般的な有料道路でございます。地方の銀行

から借り入れるにいたしました。名古屋の高

原の銀行から借り入れるにいたしました。

○米田正文君 名古屋の高原の銀行から借り入

れるにいたしました。

○政府委員(義輪健二郎君) 名古屋の高原の銀行

から借り入れるにいたしました。

○米田正文君 名古屋の高原の銀行から借り入

れるにいたしました。

○政府委員(義輪健二郎君) 名古屋の高原の銀行

から借り入れるにいたしました。

速道路に非常にその規模が大きくなり、先ほど言いました千二百億くらいの建設費ということになりますと、全部はなかなか地方では調達し切れないということがございまして、現在名古屋の高速道路について考えておりますのは、国の無利子の貸し付けが一五%、国の財政投融資からの資金、これが特別転貸債という形になっております。これが六分五厘で三五%、これは国から出る分でございます、そのほか県市の出資額が一〇%、公社ができた場合、民間からの調達額が四〇%というように一応考えております。

○米田正文君 かねてから建設大臣も言われておったのですが、まあこの公社の設立の一番大きい趣旨は、民間資金を導入したい、これを活用したいという点にあったと思うのです。そこで、その民間資金を導入する方法、どういう構想を持っておられるか伺いたい。

○政府委員(兼運輸二部君) いま考えられますのは、やはり地元の銀行及び県信連ですか、この辺からの借り入れを予想しております。

○米田正文君 その条件は。

○政府委員(兼運輸二部君) これはまあ一がいに言えないと思っておりますけれども、大体七分三厘から八分くらいで借り入れができるのではないかと、うふうに考えております。

○米田正文君 そこで、民間資金を参加させるということになりますと、民間資金もまあ他にもいろいろ需要があるのですから、この道路に出資する、融資するということになりますとね、やはりこの事業が非常に有利だということにならないと、なかなか民間資金の参加はむずかしいと思うのです。

で、この公社のやる業務はまあ道路が主体であることは当然ですけれども、それに付帯の業務を入れて、そこでも利益を上げて、無料公開の日が一日も早いということが私にはねらいでなければならぬと思うのですがね。そこで、その付帯業務の範囲をいまここに法律にも書いてあるのですが、

その法に書いてあるものほかに、こういう場合はどうですか。たとえば、その道路が海の中を通る場合、あるいは湖の中を通る場合、そういう場合には、その道路に必要な埋め立てをしていくことは当然ですが、それに伴ってその付帯業務を同時に埋め立てをやって住宅地を建設していくというようなケースがあるとしたら、そういう場合はそれは付帯業務としてやることはどうですか。

○政府委員(兼運輸二部君) これは、いま先生のおっしゃいましたように、そういうような埋め立てをやると、また海面でなくてもその周辺の土地を購入しているいろいろな公共的な施設に供する。こういうことがもしかできれば、非常に道路をつくるための開発利益も吸収されると思います。実は、この問題は道路公団でも周辺で、そういうふうなインターチェンジの周辺の土地は買えないかということであるという折衝しておりますが、どうもいまのところ有料道路としては、道路に必要なもの以外に法律的に疑義があるということ、いまのところ認められていない状況でございます。実は、この問題は道路公団の場合もございまして、もう少しことし一年かかるとして、そういうような法律を改正するか検討したいと思っております。ただ、非常にこの問題は民間の企業とのバランスがございまして、あまりそういうことをやらせると今度は民間企業を圧迫するという結果にもなりかねませんので、その辺が非常にむずかしいところだと思っております。で、現在のこの法律では、いままでの道路公団と同じような有料道路をつくるために必要な施設、これが業務の範囲になっております。まあ高架道路をつくった場合に、事務所等一体として構築したほうが有利だということも、この法律で、大臣の承認を得ることができるようにしております。いまのところは、そういうような業務の範囲を延ばすようになっております。その辺はこれからの一つの開発利益をどう吸収するかの問題ともからめましてこれからの検討の課題にしたいと思っております。

○米田正文君 それは、埋め立てをやるのが主目的じゃないんですから、道路を何キロか海の中を埋め立てて建設をしていく場合に、そう大きい埋め立ての造成ということにはならぬと思うのですけれどもね。そういう道路埋め立てをやる場合に、同時にその付近のある程度の範囲の埋め立てをやるといふようなこと、私はそういう程度のこととはやらしたほうが、むしろ全体の経済的には非常に有効だと思っております。そういう範囲はありまじょう、それが、主になるようなことでは困るのですけれどもね。そういう意味でひとつこれは至急に検討をしてもらいたい。そしてできるだけこの公社がやれるような方向に持っていかせてもらいたいと思っております。民間の人の意見も聞いてみますとね。多少何かやっけて早く無料公開にする必要があるんじゃないか。いつまでも、さっき田中委員も言っておったんですが、ほんとうはこれだけだ、無料で通してやるのが原則ですから、過渡的にやむを得ず料金を取ってやろうという制度ですから、私はある程度そういうことも、利益のあがることも考えて、そしてやはり無料公開が一日も早く実現できるように進めるべきだと思っております。その点ひとつ大臣のこれはお考えを伺っておきたいと思っております。

○国務大臣(根本龍太郎君) これは以前から、先ほど田中さんの御質問にお答えしたように検討しておるのです。法制局等においてもこれについては非常に一時はきびしかったけれども、だんだんだんだん、これが単に公団というふうな、いわばこれは国家機関であり、しかもそれが最後には無料にするんだということであるならば、もう少し考えていいんじゃないかということをお私に主張しているわけでございます。

問題はこれは国民の認識の問題だと思っております。これは国家機関であっても、国鉄のように永久に無償じゃなくてやるといふものは別だけれども、建設省がやる道路公団のようなものは、やがて一定の期限が来てその償還をしまえば無料にするということなら少し考えを変えていいんじゃないか、ということをお私に主張して

おります。こういう構想はまた道路審議会にも私を出しております。そうして国会の各諸先生方もそのほうがいいではないかというふうな合意が出てくれば、これはできると思っております。これ、やっけてならないという禁止規定が、法律上ないわけですから。ただ法のたてまえとして、道路公団の主たる任務がいわば有料でこういうものを構築し、管理し、やがて無料にするというたてまえからすれば、その本来の任務に限定されたことだけやっけていいんじゃないかというたてまえでやっておりますから、これはまあ少し時間がかかると思いますが、私は住宅公団とか——これはまあずっとそのまま持っているという、払い下げるといふことじゃない、あるいはいまの国鉄とかこれとは違うんじゃないかということ、だいたいそういう点は私に對する同調の面も出てきておりますので、精力的にこれはこの研究を進めてもらいたいと思っております。

○米田正文君 まあ総括的に言いましたね、いまお伺いをするこの政府の援助の程度は、まだ私はいへん薄いと思うのです。補助はほとんどなしというたてまえになっております。そしてまあ無利子の融資をしておるといふことにとどまっておるわけですが、これは、地元は当然これは道路十カ年計画なり、五カ年計画でやっけていかなければならぬものですから、これを地元が自分の力も出し、そうして有料にしてまで早くやろうというたてまえになっておるわけですから、補助制度にまで発展すべきものであると思っております。いまの利子貸し付けのみならず、補助制度にまで進むように、ひとつ一段の努力をお願いしておきます。これについては見直し等を道路局長がいままで折衝しておるなら、道路局長から御説明願いたい。

○政府委員(兼運輸二部君) ただいま先生のおっしゃいましたように、もう少し国から援助したらどうかということですが、実は、民間資金をどう借り入れるかということになりますと、これは名古屋の場合でもそうですが、全体の事業が千億をこえるようになりますので、はたしてそのとおり

うまく民間資金が借りられるか借りられないか問題だと思ひます。その辺は、私も先ほど言いました国の財政投融資三五％ということ、一応ことしはそういうことで出発いたしますが、やはり出発して、事業が始まりますと、事業ができることがやはり必要なんです。やります、やります、そういう点はケースバイケースで必要な援助をするということ、今後財政当局とも折衝したいと思ひます。

○米田正文君 名古屋のいまのお話が出ておったんですが、愛知県のほうも開発公社をつくってやっておる。そこで、もし名古屋が公社でこれをやるうといっておると、県もこの公社法ができれば、いまやっておる何本かの有料道路をこの公社でやりたいという希望も、今後の分は、少なくともそういう意見が出てくるかもしれせんが、それはどう考へておられますか。

○政府委員(義輪健二郎君) 県がこの公社をつくります。これはいまの名古屋、北九州みたいな都市交通以外のものについてもあろうかと思ひます。この問題は、いまの現状では県が企業局その他で道路管理者として実施しておる特別措置法の有料道路も相当ございます。そういうもので十分となくできるものであればあえて公社をつくる必要もないかと思ひます。ただこの公社をつくります場合には、第五条の定款の中で、第七、道路の整備に関する基本計画を定款としてつくるようにしております。やはりどのくらい県の中でそういうような公社をつくって道路整備していくか、この基本計画いかに一つの大きな問題だと思ひます。相当大規模なものであれば、民間資金の借り入れその他で、こういう公社が有利になるかと思ひますが、そう大きな有料道路の計画でなければ、あえて公社をつくっても、いまの現状のままでも県内の一、二本の有料道路だったら、それでもできるというふうに考へております。県の中の道路の整備、ことに有料道路としての整備の基本計画これにつきましては、私も道路整備の全体

の中で慎重に検討して、いまの状態をやむを得ないか、公共の無料の道路にすべきか、こういうものを慎重に検討して、この基本計画については対処していきたい、というふうに考へております。

○米田正文君 先ほど福岡の例が出ましたが、北九州市並びに福岡市で、地方道路公社法ができれば、それによって事業を推進したいという非常に強い要望があるんです。あるんですが、この両市はやはりいろいろな意味において相対立する面がかなりあるんです。計画のできた上での内容の推進になってくるとですね。県市の間で検討しておるようですが、これを両市を合わせた一本の公社でいくのがいいか、あるいは両市別々に別個の公社をつくっていくほうがいいかという点を、いろいろ検討しておるんですが、どうも二市の実情を見ると、別個にやったほうがスムーズに運営が円滑にいくであろうという意見が強いようにも思ひます。それについては、それは建設省としては地元の見解がまともであれば、どちらでも認めていっていいというつもりでしようか。

○政府委員(義輪健二郎君) その問題は、今度の公社法では、県が単独に公社もできませんし、また市と一緒に公社もつくられるわけでございます。市が、その辺はやはり各地方地方の事情があると思ひます。そういうことを十分聞きまして、できるだけその地方の実情に合った形をとっていきたいと考へております。

○田中一君 ちょっと条文の問題で聞いておきますが、八条の「人口五十万以上の市」、これは設立の趣旨上、二以上の都市で合わせて五十万以上になった場合には、これは許可しますか。

○政府委員(義輪健二郎君) この趣旨は、やはり一つの市で五十万以上という規定でございます。実は、それじゃ二つの市が合わせてということになります。そういう場合はやはり県が設立団体になって、十分その市の市道の有料道路が用意してございまして、五十万以上の市の場合は、やはり県が設立団体になって実施したほうがいいように考へておる次第でございます。

○田中一君 四十八万五千人の都市ならば、大体人口は増加——都市集中の傾向が強いんだから、まあ来年あたりは、いままでの率からいって、三年たつたら五十万をこえるなあとというときには、四十八万五千人のときは、どうだろう。

○政府委員(義輪健二郎君) 大体五十万近い都市というのには、いま先生のおっしゃいましたように、五十万以上になる可能性が十分あると思ひます。その点は五十万が四十八万五千というのとは、国勢調査をしたときの人口でございますので、国勢調査のあと二、三年たつて五十万以上になっておると見れば、それでいいんではないかと考へております。ただ、これは政令で定めるようにしております。

○田中一君 二十八条の債務保証の限度はどのくらいに考へておるんですか。

○政府委員(義輪健二郎君) 特に二十八条については、債務保証については限度をきめておりません。

○田中一君 これはその公社からの申し出があればいいわけなんです。

○政府委員(義輪健二郎君) そういうことでございませぬ。

○田中一君 これはできると言うけれども、これは要求があつた場合には、必ず保証するということですか。

○政府委員(義輪健二郎君) いや、これは必ず保証するということではございませんが、大体設立団体の県が保証するというのが、一般にはそうなるというふうに考へております。

○田中一君 三十条の補助金の程度はどんなもの——一般道路としての補助金、補助率ですか。

○政府委員(義輪健二郎君) 三十条の補助金につきましては、これは有料道路でございますので、一般の公共施設の災害復旧と同じような形ではなくて、やはり有料道路が大きな災害を受けた場合に、やはり採算を考へまして必要な経費を補助するというところでございませぬ。

○田中一君 そうすると、道を開いてやるということですね。

○政府委員(義輪健二郎君) 災害みたいな場合には、国が補助できるという道を開いたわけでございます。

○田中一君 三十四条の6、解散に伴う当該業務に関する措置は運輸大臣と協議をしなければならぬ、というわけですか、これ、突然運輸大臣が飛び出したんだけども。

○政府委員(義輪健二郎君) これは実はこの公社が運送法の一般自動車道をできるようにしておりますので、これを解散する場合は一般自動車道の処理を考へなければいけませんので、そういう意味で運輸大臣と協議しなければならぬ、ということにいたしました。

○田中一君 それではね、一般自動車道、これは現在あるところの会社、たくさんあります、会社もあれば県もあれば市もある。これは何か会社は該当しないけれども、市に業務権限を委譲して公社をつくる、これは可能性があるかどうか。

それから、五十万以上の都市というのと大体きまっちゃっている。しかし事実これと同じ性格のものもやっています。——高速道路ではないけれども、一般自動車道の仕事をやっています。運送法上の道路を営業している事業主体がこれに切りかわるといふような可能性があるとどこどこございませぬ。

○政府委員(義輪健二郎君) いまこの条文でも、すでにあるものはこれに切りかわられるような手続を書いておりますが、現在私たちが聞いておりますのは、やはり愛知とか静岡とか、この辺がいまのこの新しい公社に切りかわりたいという考へがあることを聞いております。

それから先ほどの県から権限を委譲して五十万以下の市に公社をつくらせるといふことは、いまのこれでは考へてございませぬ。

○田中一君 まあ相当償却が済んでしまつている、そこで会社なんかのやっている道路を県なら県が買収して、そして一定規模の事業内容を持ち

ながら県が公社をつくるという傾向はこれから多くなると思うが、そういう申請があった場合には許可する方針なのか方針でないのか、その点はどうなんですか。ただね、どこへ行っても有料道路にひっかかるということだけが能じゃないですよ。そうすると、指導して有料道路、いろいろやっているとありますよ、会社、県、市、市はなかつたかな、そういうものを全部統合して一つの公社にしてやるという方向を指導面であらうとするのかどうか、その点はどうか。

○政府委員(兼輪健二郎君) 一般の有料道路、ことに一般自動車道の有料道路は、この前も御質問ございましたように、有料道路、一般自動車道をつくったときと、十年二十年たってみますと、非常に周辺が違つてまいります。で、それだけ公共性が強くなつてまいりました場合は、県がこれを県道として買い取るというふうなこと、こういうふうなものについては私のほうは積極的に認めていきたい。この場合、やはり県が公共道路として会社から買い取つて、それを無料の道路にするというふうな場合は、これは積極的に私のほうは進めてまいりたいというふうに考えております。

ただもう一つは、たくさんあります公社の中で、こういうものを統合して一つのものにしていくということ、これも必要だと思つていますが、ただもう少し大きな考えで言いますと、こういう県の公社、これが先ほど出ました道路をつくる以外のいろいろな業務をしております、観光業務とか。そういうものをこの公社ではできなくなりまして、その辺が一つの問題かと思つてます。いま地方の開発公社その他でやっております内容を見ますと、海岸の埋め立てをしたり、そういうふうなこともやっております、道路以外の事業をやっております。そういうものを別のところで吸収するようなことにすれば、いまの一般自動車道をやつておる公社も吸収できると思つてますが、現在の開発公社その他がやっております道路以外のものをどう調整するかが、一つのむずかしい問題になるうかと思つてます。

○田中一君 たとえば香川県の道路公社、これは付随する何かそういう観光業務をやっているかどうか知らぬけれども、こういうものは県がやつていいわけない、これは委託してやっているので、それは何でもなし、まかせればいい。

こういう場合はどうですか。香川県道路公社とはつきりうたつています。そうすると、この法律ができたために、これは名称を使うことできないでしょう。この名称はどうなるのです。香川県道路公社は、この法律が成立すると同時に、それはもう一定の時間で抹消しなければならぬの。それともその場合には、同性質の同目的のものならば、それを新しくこれに切りかえさすという方向でいくのか。法律的に見れば問題あるでしょう、使えなくなるでしょう。そういう場合、どういう措置をするのか。これは運送法の道路です、香川県道路公社は、愛知県開発公社、これは開発だからいけれども、道路と名前を打つてあるやつ、香川県道路公社、こういうものをどう持つていくか。当然香川県にしても、県議会の承認を得て金が出てきて、そしておくれればせながら地方道路公社と同じような性格の事業を行なつて、それをどう切りかえさすの、またどう指導するの。

○政府委員(兼輪健二郎君) この法律が通りますと、いまのこういう道路公社というのは、二年間は使えますが、あと名称は使えなくなると思つてます。その場合に、こういうものをどうするかでございまして、純然たる道路をやっておりますという公社でございまして、やはり県が設立団体になつて新しい公社をつくる、それと同じような手続でこの組織を変更して公社にするというふうなことができるようにしてございまして。そういうものをこれからどう指導するかということでございますが、先ほど言いましたように、これから県が公社をつくつた場合、どういう道路を整備していくか、この基本計画によると思つてます。あまりもうないようなものまでそういうものをつくるのもどうかというふうに考えております。やはり県の中で今後公社をつくるなら、それに伴つてどれく

らしいものを有料道路として整備していくか、またそれがいまの道路整備の中で妥当であるか妥当でないか、この判断が一つの公社をつくるつくらないの基準になるうかと思つております。

○高山恒雄君 ちょっと私資料を尋ねてみたいのですが、私は名古屋の実態を見て、これは地図を見なくても、最近の有料道路にちょっと不審を感じますが、実例を申し上げますと、名神国道がございまして、だが、しかし有料道路のためにせつかくの道路が生きていないではないかという感じも一つするわけです。しかも依然としてその道路があるという状態で、開発ができないために旧道の国道を車が密集して、こういう状態なんですね。日本全体を調べてみて、名古屋が一番都市のわりには道路の拡張も、計画的な道路が出てきているわけです。それで日本一の公害が出ておるわけです。こういう問題の中にさらに有料道路をつくらうとされるのですが、有料道路をつくつても使用が少ないのではないかと、むしろ都市の場合は距離としてもわずかな距離だし、したがって混雑をしておる旧来の道路をやつぱり進むということになるんじゃないかと思つてますね。私は調査された資料がほしいのですが、有料道路をつくつて五年間なら五年間の間の交通量と、ものと旧道の交通量というものの調査をされたことがあるか。その有料道路のためにせつかく政府としてもやつたのにかかわらず使用が少ないということがあるならば、三ヶ月間なら三ヶ月間試験のために名神国道を一べん無料にしてみる、そして緩和されて交通事故がなくなつたというふうな調査を一べんすべきではないかというふうな考え方を持つわけですか。そういう一べん、試験をされたことはないと思つてますが、交通量から見ると旧来の国道と名神国道等の一体実態調査というものをやつたことがあるのかないのか、この辺ちょっと聞きたいですね。

○政府委員(兼輪健二郎君) 確かに先生のおっしゃいましたように、高速道路をつくつてそれが有料であるということになりますと、無料と有料

ではやはり有料の抵抗というものはございまして。やはり無料の場合より有料の抵抗のために交通が少なくなつたというその面は確かにございまして。ただ、いま実態から言いますと、いまの東海道の一

号線と東名との関係は言いますと、道路公団でいろいろ各代表的なる地区について、東名ができたときと、それによります旧一号線の交通量との関係、これもいろいろ調査したものがございまして。やはり東名ができましたと、旧一号線、ことに調査したのは由比のあの辺でございまして。交通量は減つてまいりました。そういうことの調査というのは今後高速道路をつくる場合に、一体どれだけ転換の交通量が増えるか、また転換の交通量以外に新しく道路ができたために誘発される交通量がどれだけあるか、こういうふうなもの一つ一つの資料にしているわけでございます。そういうものを見ても、やはり有料の抵抗というのは当然出てくるわけでございますが、しかしまた、いまの国道の交通を、一号线の交通を全部東名に乗せるといふものでもないと思つてます。といふものは、やはりああいう高速道路といふものと、インターチェンジ以外には入れない。それからかなり長距離に非常に有益性がある。また現在の一号线を見ますと、やはり短距離の交通といふもの、やはり短距離の交通が多いということでございます。やはり高速道路をつくつたからいまの一号线の交通量がなくなるといふものではなくて、やはりその地域域の一つの交通といふものは、東名高速を例にとつてみますと、そのインターチェンジから出る道路、それにつながる道路、一つの道路網が必要になつてくると思つてます。そういう意味でございますが、場所的にはいろいろそういうふうな有料の抵抗と現道の交通量の調査の資料もございまして、これは後はまた資料で御説明にあがりたいと思つております。

○高山恒雄君 いやどうもあなたの説明では納得

然です。人間本位、いわゆる地域住民のために道路をつくらなければ、公害は絶対に減少することは不可能です。日本の場合は、産業道路が拡大して、そして人間疎外の、いわゆる地域住民のための道路というものが開発できないところに、大きな問題が起きておるわけです。そこで私は、わずかに六十一キロぐらいのところには有料道路がついて、はたして適切か適切でないか、使うか使わないか、ここに大きな疑問を感じるわけです。その点は調査した上で、むしろ先ほど大臣の答弁でいくと、学者が何十年かかってやったか知りませんが、有料というところ、今日の日本の生活の中から、たとえ一銭でも、あるいは百円でも何とかがしてこれは使われないようにしたいというのが、今日の生活状態です。非常に文化が進んだように見えますけれども、全体がそういう雰囲気の中にあるから、やむを得ず生活をしておる実態があることを忘れてはなりません。それは国民所得です。そういう層が多いということですよ。いわゆる金持ちと貧乏人が非常に開いてきた、これを考えなくては行かない。そこで市内にですよ、有料道路をつくるのが正しいかどうかという点は、これは長期計画であつてもいいが、これこそ二十年、三十年計画であつてもいいから、名古屋がこういう地域をつくるなら有料道路をつくるべきじゃないというふうに頭から考えておられます。無料にすべきだ。せっかくなつて、それだけ金を出してまでそこを行かなくても、わずかに十里だ、四十キロだ。そんなところに行かなくても、こつちに行つたほうがいいということが出ますね。むしろ地域住民のためになるべく、有料にすべきではなくて、無料道路をつくるべく、政府としてはこれを進めるべきだ。政府も多額の補助を出せなくても、三分の一ぐらいの長期の補助をやって無料にすべきだという、私は根本的にそういう考えを持っています。これに対して局長はどう考えるか、大臣もこれに対してどう考えるか、お聞きしたいと思つておる。

○政府委員(養輪健二郎君) 最初に、いま東名ができたために旧道がどう交通になつておるか、この辺を調査した二、三の資料はございますから、これを提出いたします。

○高山恒雄君 埼玉あたりにも災害がほとんど出ておりますから、全国的に調べたところがあればそういうものは出して下さい。

○政府委員(養輪健二郎君) 実は埼玉の場合、先生のおっしゃいました公害はどうなつておるかという問題について、これは非常にむずかしい問題でございます。公害の中で、交通事故はもちろんな一つの公害だと思つても、これについては、やはり各県ごと、どのくらいの交通事故があり、死傷者がある、これは資料がございませぬ。これは提出したいと思つておる。

ただ、もう一つ道路のための公害といつて、騒音とか排気ガス、この問題につきましても、非常にこれはまあむずかしい問題でございます。どのくらいの排気ガス、どのくらいの騒音、これについては全国的に一つの路線を一本にした調査は、いまのところまだやっております。この東京でいへば、環七とか、そういうところについての排気ガスの問題は、東京都では調査しておりますけれども、いま、そういうものについては、全国的なまだ出せる資料にはなつていないわけでございます。

もう一つは、名古屋の高速道路の有料につきましても、これは確かに先生のおっしゃいますように、無料にするのは望ましいと思つておる。やはり交通の需要に対して道路は無料公開の原則が、そういうことが原則でございます。この場合は、先ほど説明いたしましたように、いま交通の需要に対してこれを無料にするというところは、非常に時間がかかるということ、必ずその有料を通らなければ交通ができないというようなものじゃなくて、無料の下の道路は必ずあるというたてまえで、やむを得ずこういう有料制度として早くつくりたいということにいたしましたわけでございます。この際に、やはり公害の問題その他に

つきましては、騒音の問題、排気ガスの問題、この辺が都市では一番大きな問題になつてくるわけでございます。これはやはり排気ガスの問題になりますと、これは車の構造を改善する以外にはどうにも方法がない。たとえば一般の道路で言いますと、交差点でなるべくとまったり、ゴーストプの少ないようなスムーズに走れるような道路、これが一番排気ガスを少なくする方法だと思つておる。そういう意味で、都市の中の立体交差、これは公害だけではなくて、交通の円滑な流通のために必要でございます。こういうものも、大いに計画しておるわけでございます。このいまの名古屋の高速道路につきましても、なぜ、先ほど御質問の中に清州から二十二号、これについてやらないかという質問もございませぬ。実はこの三つについていづれも必要だと思つておる。ただ、この中でいろいろ地域的なまだ現地で用地の問題その他あるところもございませぬ。まず二号线を先へやりたい。といひますのは、南のほうからは一号线のバイパスである名古屋道、これがかなり大きな交通の容量を持っております。これといまの名古屋の中心部を結ぶ。さらに北側につきましても、国道二十二号線の名岐バイパス、国道四十一号のバイパス、さらにその東側の国道十九号のバイパス、これは春日井のほうへ行くわけでございます。この三つをとりあえず二号线でやろうというところで、名古屋の環状二号线のほうも二十二号の交点の清州から東四十一号のバイパス、十九号のバイパス、この辺を早く私たちがほうとしてつくりたいと、それでこの三本の大きなバイパスの交通の需要をこの二号线で都心に結ぶ。さらに名古屋の中央部に結ぶ。さらに中央部から一号线の名四国道に結ぶというところで、二号线を先にやろうというように計画をしたわけでございます。

○国務大臣(根本龍太郎君) 先ほど田中さんにお答えした結論は同じでございます。無料でやるのが望ましいというところは、私も同じでございます。ただ先ほどもお答えいたしましたように、都市再開発、あわせてこの道路渋滞状況を改善し

たいという、非常に熾烈な名古屋の御意見が結集して、ぜひ高速自動車道路をつくりたい。ところが政府としてはなかなかそこ道路公園をしてやらしめるという、ちょっと計画と余裕がないために、非常にちゅうちょしておつたところ、それはこういうふうな構想でいきたい。そこで四五年かかってこういう結論が出ましたので、まあそういう段階ならば、これはいいじゃないかといういまの段階です。ただし、これを現実に公法法ができました、路線を設定する場合、あらためて御注意の点は十分検討していまの計画をそのまま認めるべきか、修正を命ずべきか、この点は十分に慎重に考えたいと思つておる次第でございます。

○高山恒雄君 最後に、もう一つ、大臣、局長の答弁で、私は非常に徹底してない道路計画の基本的なものがある。いま関東中心として、北関東も含めて、北陸も含めてもいいですが、埼玉が最高の交通事故です。中部以下では名古屋が最高です。もう大臣御承知のとおり、なぜ埼玉がそうなつておるかということですよ。これは数年の間、産業がものすごく発展してきてですよ、道路の開発のないところに、産業がいちちまって、そうして交通が全く混雑しておる。私も二回ほど行きましたが、そういう点こそ、道路の開発を政府がやつて公害をなくすべきです。まずそういう点から公害を含めた道路計画というものがなければいけません。それから都市の開発というものが、名古屋市の開発、これには何もいまの三年や五年でやらないで、国民の税金でやるんですから、何十年かの計画の中で年々開発をしていくという方針をとるべきですよ。大阪の御堂筋につくつたときには市民が笑つたじゃありませんか。いまではそれが狭くなつておる。しかし、そのときの構想をもつて、大阪の計画を立てるならば、いまのような混雑はないわけですよ。これは地方の自治長の自分の一代でこれをやるんだ、任期の間これをやるんだというふうな行政は、これは考え直さなくちゃいかぬ。長期にわたるわれわれの子供、孫に至るまでの間に、過密化してきて交

通に決して不自由はないのだという都市を建設するというなら、何も一代のうち、その市長が八年間なら八年間の任期の間にやらなくてもいいじゃないですか。長期にこれをやる、こういう指導を私は政府はすべきだ。道路の開発もできるだけ人間尊重の意味から、地方の産業がどういふふうに移動しておるか、どういふところに最初に手をつけるべきか、こういう点を考えていくならば、これは政府の一貫した人間尊重の意味からの地域開発、そうして道路計画、こういうものが基本的になれば、日本の道路の将来を、私は幾らりっぱな法案をつくってみても、これは開発にならないと思うんですね。こういう点は、十分ひとつ私は検討していただいて、もっと基本的なものですね、やっていただきたいことを希望として申し上げておきます。私が申し上げたいのは、無料か有料かで、つくった道路がほんとうに生きるかどうか、試験も一べんやってみたらどうですか。交通公害をなくすために無料にした場合に、一体どのくらいここに車が緩和されて、市内の交通が減って、そして犠牲者も少なくなるのかどうか、これを一べんやってみたらどうですか、思い切つて。そのくらいの試験をやつて道路の開発も考えるべきだということを上上げて、これは希望意見ですが、私の質問を終わります。

○委員長(大和与一君) 速記をとめて。

〔速記中止〕

○委員長(大和与一君) 速記をつけて。

本日の審査はこの程度とし、これにて散会いたします。

午後一時十三分散会