

第六十三回 参議院建設委員会会議録 第十七号

昭和四十五年五月九日(土曜日)
午前九時四十一分開会

委員の異動

五月八日

辞任

小山邦太郎君

補欠選任

中村喜四郎君

出席者は左のとおり。

委員長
理事

上田 稔君

大和 与一君

大森 久司君

奥村 悅造君

松本 英一君

説明員

運輸省海運局参

須賀貞之助君

事務局側

常任委員会専門

中島 博君

建設省河川局長

坂野 重信君

海上保安庁長官

河毛 一郎君

建設大臣官房長

志村 清一君

運輸省鉄道監督

川島 博君

運輸省自動車局

黒住 忠行君

町田 直君

茂君

政府委員
國務大臣 保利 茂君

○衆議院議員(金丸信君) ただいま議題となりました筑波研究学園都市建設法案につきまして、提案の理由及びその要旨を御説明申し上げます。

筑波地区における研究学園都市の建設を促進するためには、その建設に関する総合的な計画を策定し、その実施の推進をはかることにより、試験研究及び教育を行なうにふさわしい研究学園都市を建設するとともに、これを均衡のとれた田園都市として整備し、あわせて首都圏の既成市街地における人口の過度集中の緩和に寄与する必要があり、本案を提出いたしました次第であります。

次に、その要旨を申し上げます。

第一に、本案における研究学園都市は、茨城県筑波町等四町二村の地域を対象とし、その地域を研究学園地区及び周辺開発地区とに分けることといたしております。

第二に、首都圈整備委員会は、関係地方公共団体の意見を聞くとともに、関係行政機関の長に協議して、研究学園地区における移転研究機関の施設、公共施設及び一団地の住宅施設等の建設に関する計画を決定することといたしております。

第三に、茨城県知事は、関係町村長の意見を聞いて、周辺開発地区における公共施設及び農業の近代化のための施設等の整備に関する計画を作成して、首都圏整備委員会の承認を得ることといたしております。

第四に、両地区の計画に基づく事業は、国、地方公共団体または日本住宅公团等が実施するものとし、首都圏整備委員会は、その実施に関し勧告することができます。

第五に、政府は、筑波研究学園都市建設事業を実施するため必要な資金の確保をはかるとともに、

国は、その実施を促進するため関係地方公共団体

に対し、財政上、金融上及び技術上の援助を与える

ことがあります。

○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。

昨八日、小山邦太郎君が委員を辞任され、その

補欠として中村喜四郎君が選任されました。

案を議題といたします。

提出者より提案理由の説明を聴取いたしました。

○委員長(大和与一君) 筑波研究学園都市建設法

案を議題といたします。

まず第一点は、昭和二十七年十二月四日に、建

設省が一級国道の路線を指定する政令によつて神

戸と徳島を結ぶ国道三十号の路線を決定いたしま

した。そうすると、翌年の八月一日に、運輸省は

以上が本案の提案理由及びその要旨であります。

が、何とぞ慎重に御審議の上、すみやかに御可決くださるようお願い申し上げます。

○委員長(大和与一君) 本案については本日はこの程度とし、質疑は後日に譲ることにいたします。

以上が本案の提案理由及びその要旨であります。

が、何とぞ慎重に御審議の上、すみやかに御可決くださるようお願い申し上げます。

以上が本案の提案理由及びその要旨であります。

が、何とぞ慎重に御審議の上、すみやかに御可決くださるよう

兵庫県須磨付近より淡路の岩屋付近に至る鉄道及
び福良より鳴門付近に至る鉄道を敷設法の予定鉄
路の線路に加入をしております。次いで、昭和三
十六年の四月一日に建設省が宇野—高松を調査対
象に採択をすると、運輸省はこれを追っかけるよ
うに六月には、宇野から高松に至る鉄道を同じ敷
設法の予定鉄路の線路に加入をいたしておりま
す。いそのアワビじやないけれども、瀬戸のアワ
ビの片思いみたいに、あとからあとから追っかけ
てこられておりますが、この問題についていろいろ
な疑点があり、そして鉄道併用橋でなくて、ト
ンネルを掘つたらどうかというようなこともしば
しば私も聞かされております。運輸省は、トンネ
ルの件につきましては、霧あるいは台風その他の
点でトンネルのほうが危険が少ないし、また技術
的な問題につきましては、関門トンネルでこれは
実験済みであります。運輸省は、このようにして
あとからあとから建設省の道路線の決定に加えて
鉄道線路の加入をなされておりますが、この問題
について、そうしてさらにトンネルの検討をなさ
れたかどうか、その点をまずお伺いいたしたいと
思います。

四国間の道路計画に追随して特に定めたといふのではありません。次にトンネルでございますが、御指摘のようになります。本来中国と四国を結ぶ鉄道路線としてトンネルがいいのか、あるいは橋がいいのかということはいろいろ議論があり、かつ検討したところでござります。しかしながら、ただいまも申しましたように、トンネルにつきましてもいろいろと検討いたしましたが、本州四国間の海峡の横断図は、海底に断層があり岩盤の割れ目が非常に多いとござります。一方、本州四国間の橋をつくるかという話もござりますので、本州四国間は鉄道橋ということとで調査するということになつておる次第でござります。なお、具体的にそれではトンネルと橋との場合に経費の点でどうかということにつきましては、いろいろ具体的な調査がござりますけれども、まだこの国会で答弁するほど詳細なものはございません」といふことです。

お考えであるか、それをお伺いしたいと思ひます。

○政府委員(町田直君) 御指摘のように千五百メートルのスパンの橋そのものが、非常に世界的に珍しいというか、大きな橋だらうと思ひますが、それに鉄道を通すことがどうか、こういうことをござります。また外国でも、いろいろそういう点で検討したがやめた例もあるといふことでござります。その点が一番問題でございましたので、鉄道建設公團におきまして、建設省と一緒になりまして長いこと調査をいたしたわけでござります。なお、その間におきました、財團法人土木学会に、今までの調査結果に基づきまして、具体的な調査を依頼いたしまして、その結果いろいろの条件はござりますけれども、技術的に両方の橋とも鉄道を通すことが可能である、こういう結論が出されたわけでござります。ただしいろいろな条件がござります。したがいまして、それらのものにつきまして、なお今後検討する必要あるかと思いますけれども、いずれにいたしましても、このような長大橋に鉄道を通すということが可能である、こういう結論が得出たというふうに、私どもは承知いたしておる次第でござります。

○松本英一君 官房長官にお尋ねいたします。去る二十四日の日の本会議で、私は地方道路公社法案と、それに関連をして本州四国連絡橋公團の件について質問いたしました。その中で、いわゆる架橋誘致の陳情合戦が展開されておって、この陳情に関して歴代の関係各大臣の放言、食言は枚挙にいとまがありませんということを申しました。そうして、坪川建設大臣の発言を一例としてあげました。総理は、かかる陳情合戦をどのように解釈されておられるのか、総理自身は苦々しく思つておられようとも、その指導性を欠いた態度についてどう反省しておられるか、という質問をいたしました。その答弁としては、「関係閣僚のさまざまな放言によつて收拾のつかない陳情合戦が発生しているとの御発言でありましたが、決してそ

「のようなことはありません。」このような答弁でありました。そうして、さらにつけて聞かれて「地元住民の直接の代表者である国会議員が、その資格において地元住民の声を代弁することは当然のことであり」と言わせております。私は、国会議員の方々の陳情問題を話して質問をしたのではなくございません、関係閣僚と言つております。この世界的な大事業にあたって、各地元の人々あるいはそれに関係する国会議員の人々、地方自治体の人たちが一生懸命にその誘致をなさつておるのは、御承知のとおりであります。私が、ここで食言、放言と申しましたのは、関係各大臣がそのつどそのつど話が変わつておるという事実であります。昭和四十年の六月に、当時の瀬戸山建設相は万国博に間に合うよう四十年度には着工したいと声明されております。瀬戸山建設、中村運輸の兩大臣は四十年の九月に神戸市の国際会館において明石・鳴門優先の宣言をされました。四十一年には三木通産大臣までが最終答申が六月中に出るので、八月までにルートを開設で決定する。そうして四十二年の同じ八月の香川県知事選挙の応援のために高松空港に着かれた三木大臣は、架橋について関係各県が張り合い、陳情合戦にむだな費用を使っているが、政府はルート決定を運動で左右されない、四国開発には橋が二つ必要だと言明され、兵庫・徳島及び香川・岡山の二本を名指しされ、さらに、どちらを優先するかについては、本年未までに土木学会が技術的な結論を出す、それから閣議できめたいと言われております。いま運輸大臣はことじゅうにやる、一方では年内にはむづかしい、このように変わってまいりました。そうしてその十月の十六日に、当時の橋本建設大臣は、神戸高速道路一号線の開通式のために大阪に行かれ、本州四国を結ぶ夢のかけ橋の路線の決定は来年されるので、四年後の万博に間に合わない。このように万博に間に合うようにしたい、万博に

間に合わないと、もう数え上げれば切りがありませんので、せん。だから枚挙にいとまがないと言つたのであります。しかも昨年度だけで、後半八月六日の第六十一回国会終了直後に佐藤総理は、この本州四国架橋の問題について四国側の意見は案がきまれば一本化するといつて、だが九月中旬ころには決定することになろう、そして八月二十九日に、万博視察後そのまま記者会見では、連絡橋は当初の予定では九月に結論が出るはずだったが少しおくれそうである、必要に応じて技術的にも容易なものから順次手がけていけばよい、もうすぐ結論が出ることなどが、いましばらく待てほしい。そうして九月十日には、根本建設大臣ですが、当時の政調会長ををしておられました。尾道――今治のルートのいわゆる広島・愛媛の陳情団に対して、三本ともにかけられたいうことになるであろう、一本にしほつたらたいへんなことになる。これは放言ではあります。また、田中幹事長の発言、あるいは昨年九月二十五日の松江における一日内閣の発言このようなたくさん事例があるのです。

それぞれの関係各県、市町村に至るまで、あるいは飛行機で上京し、大華陳情に来られて、陳情すれば何とかなるという事態は好ましくないことがあります。私もよく承知しております。だからといって、陳情に来られる地元の人たちだけを責めることはできないはずであります。なぜならば、政府が幾らかいいことを言つても、現実には新幹線計画駅の用地を事前に工場用地の名目で買収したり、新幹線に政治駅がぽんとできたり、高速艇賃貸の計画路線がひん曲げられたりするのであるから、地元の人たちが陳情の効果を信ずるのは、当然のことではないかと考えております。

このようないろいろな放言、食言を、本会議でござりますので省略をしておりましたけれども、いま佐藤総理の不誠意をきわまる答弁について、私は非常にふんまんを持っておりますので、佐藤内閣の大番頭であられる官房長官のこの事実による放言に対しても今後どのように考えておられるのか、このことを御答弁を願いたいと思います。

○國務大臣(保利茂君)

○國務大臣(保利茂君) 連絡架橋の問題につきましては、私もちょうど一年建設省におりましたので、ちょうど瀬戸山、西村建設大臣のあとをつなぎでござります。ほかの大臣がどのようなお考えを持たれておつたか、私は西村大臣の御方針を踏襲いたしまして、とにかく世界でも非常に珍しい大きな工事になると、しかも工事たるや日本の気象状況からして一段と困難性の高い事情にある、そういう背景の中でこれを取り上げていくということであれば、勢い慎重の上にも慎重でなければならないのじゃないか。ちょうど私が参りましたころに閑門架橋の問題が出ておりました。それが約七百メートルぐらい。で、話を伺いますと、四国本州の連絡架橋についても、技術的には見通されるけれども、実際に工事をこなし得るかどうかということは、閑門架橋いまやられております。これが実際、いわゆる検討されている技術的に実際の施工上どういうふうに運んでいくか、一つのまあテストケースとしてこれは大事に見ていかなければいかぬじゃないか、同時にこの本州四国架橋の点については、ただいま御指摘のような各ルートそれぞれ非常に熱心な御要望が起こされておる。実際のその工事のむずかしさと各地元の要請等には、まあ政府がここへ橋をかける、ないしはその行政がそういうふうにけばすぐでもできるかというような安易な希望を持たれるということは、非常にあとで困ることになるんじゃないだろうか。したがつて、技術的にもしっかりと慎重に検討をいただいて、で、技術的にはそうであるが、しかばばその四国のあるいは関連地域の経済開発、発展の上の経済効果といふものははどういうふうになるかというような点も十分きわめた上で、第一は施工上無理がないということ、第二は経済効果と申しますか、経済開発上。それで私は四国の方々にはひとつ四国はどの県この県とということでなしに、四国一体ということで、とにかく本四の連絡架橋ができるだけ早くつくり上げるようになりますか、経済開発上。それで私はいかぬ、こっちだというようなことにあまり力を

入れられぬで、四国は一体であるということとひつお考えをいたぐわけにはいかぬかと、いろいろのお話しのよろに陳情が行なわれておりますことは、これは事実でござります。当然のことだと思っております。私自身もそれぞれの地域の陳情について深く耳を傾け、傾聴いたしてまいりましたがござりますけれども、しかし陳情が強いからそのほうに持っていくというわけにはいかぬ。そこにもまた特別の顔があるから、その顔でもって持っていくわけにもいかぬ、あくまでもやはり厳正な行政施策として考えていくようにならなければいかぬじゃないかという、そういう考え方で取り組んでおりましたが、したがつて、これはもうおしかかりを——私も食言したうちの一人だと思います、大体当局の話を聞いてみますと、私は在任中にも技術的な一応研究調査は大体めどがつくと、そうすればおおよそ四十三年の暮れくらいまでにはめどがつくのを期して、それをまた建設省や運輸省というだけでなしに、広く全体の経済という上からいって、経済企画庁でも見直していただき、そろそろはおおよそ四十三年の暮れくらいまでにはめどがつくのを見通しましたところが、どうとう私の在任中は、なるほど技術調査のほうはほぼ目安がついたようでございますが、経済的なそういういろいろの見通しをつけることができなくて、後任者の方に引き継がざるを得なかつたという事情になつておるわけであります。

しつかり持つて——総理もしたがつてそらういうと
が頭にあられたんじやなからうか。私がいさぎ
か関係をいたしておりましたものでござりますか
ら、承知をいたして、総理の答弁を見ますと、あ
あ、こういうことであるなど、私はそういうふうに
に理解をいたしておる次第でございます。したが
いまして、これはもちろん民主政治でございます
から、陳情が大事であるということ、そのことは
松本さん同様に私も高く陳情というは評価しま
すけれども、しかし、だからといって行政がその
ためにゆがんでいくと、いうようなことのないよう
には気をつけていかなければならぬじゃないか、
そういうことを總理は御答弁になつたと私は心得
る次第でございます。

○根本英一君 官房長官から、自分も食言をした
一人であるといふお話をありました。企画庁に、
国土総合開発計画の観点から各ルートを検討す
る、あるいはこのことは長官が建設大臣に就任す

れた四十二年十一月の二十七日はそのようなことを言われております。同時にまた顔ではしないといふその顔談話もそのときにお話しになつておられます。それで、もう官房長官が建設大臣のころのこの問題については、これ以上質問をいたしませんが、長官の時間もございませんので、總理によくお話ををしていただきたいということがござります。それは、昭和四十三年の三月三日曜日の朝日新聞の「ことども」「希望社会科」の質問欄に「本州と四国を結ぶ『夢のかけ橋』の計画はいまどういうふうになつていますか。」と子供たちの質問を記載しております。架橋関係各県に關係のない静岡県の中学三年生、茨城県の中学一年生、奈良県の小学校五年生、三名の記事であります。これに対し、「計画進む『夢のかけ橋』」と見出しをつけ、子供たちにわかりやすいことばでこの記者は質問に応じております。政府の計画、候補のルート、お金と工事期間、誘致運動あるいは技術的な、地震、台風、船の交通、調査費、世界の長いつり橋の建設、いろいろな土木学会、各機関の研究の結果の発表、「建設するルートは、この暮れから来

春に決る予定だ、といわれています。」「夢のかけ橋の建設は、ルートによって、四国はもちろん、関西や中国地方の発展に大きな影響があります。これだけ大きな事業ですから、かける場所や工法などについて、一部の人たちの考えではなく、国全体に最も大きな利益となるような立場から、決めることが必要です。」と、いま長官の答弁のような解説でこれを結んでおります。直接関係県でない遠い東海地方や関東の子供たちまでが、いや日本子供たちまでが、夢のかけ橋にかける果てしなく広がるあすへの夢。そうして大きくふくらんでいく希望の心をしつかりお読み取りいただきたい。そして私の速記録をお読みございましょうから、技術的工法、経済効果その点について早くこの希望の橋が完成するよう御努力を願いたいことを特に要望し、長官の御答弁をいただいて、官房長官に対する質問は終わらせていただき

○國務大臣(保利茂君)　ただいまの松本さんのお話は、そのまま総理大臣に私からお伝え申し上げておきますことを申し上げます。いずれにいたしましても建設、運輸両大臣が心血を注いで苦心をしていただいておりますから、そういったような趣意で、總理大臣の趣旨を体されて、いまお話しのような趣意に沿うように努力しなければならない、私自身もそう考えておる次第でございます。御鞭撻をお願いいたしておきます。

○松本英一君　建設大臣と運輸大臣にお尋ねしますが、これは本会議でも私が質問いたしたのでござりますから御承知だらうと思います。四十一年の八月決定ということが関係閣僚から出される前後から中央で、ただでさえ苦しい地方財政の中でしのぎを削る陳情合戦が行なわれたのは、御承知のとおりであります。かけ橋を何としても自分たちのほうへ持つてこようとする関係各県は、それぞの経済効果あるいは工費あるいは技術の問題等について、それぞれ隣位を誇っております。しかし、このかけ橋について、この地元の人たちは非常な苦労と日かずをさいて、今日まで陳情に来

ておられます。それで行かれるとおわかりにならぬが、この関係七県はどこでも、この夢のかほり橋の悲願に燃え切つておるというのではなく、燃え尽くしたような感じがいたしております。このかほり橋のルートのことにつきましても、どこを優先するとかいうことではなく、私は本会議では同時に工論を言つたのでございますが、その点について、両大臣はどのようにお考えでありますか、具体的に御答弁をいただきたい。

○国務大臣(根本龍太郎君) 本州四国連絡橋の問題については、ただいま松本さんから詳しい歴史的な経過まで御説明になりましたように、非地域住民の方々の重大な関心事であるのみならず、今後日本の国土総合開発の観点からも非常に重要な施策の一つでございます。なおまた、そのためにいろいろの陳情運動があつたことも事実でござりますけれども、現実にこれを着工する場合における機械設備、いわゆる技術開発そのものが非常に立ちあくれておるという事実でございます。その意味におきまして、従来の調査は非常に有効であるのでありますけれども、その調査ができるに至ることで、すぐに着工できる段階ではない。まだいろいろと御指摘が今後あると思いますけれども、いまだ、世界の経験のないような台風常襲地帯で、しかも瀬戸内海の非常に海上交通の激しいところで、しかも潮流が非常にこれもまた激しいところで、しかも地中でやるというようなことがありますから、理論的に可能であつても、技術的に着工はたいへんな問題がある。そこで、これは専門的に調査する一つの統一的な機関を設けることの上で、この案を提案されたのであります。が、この公団は、全体について三ルートとも共通の問題と、また特殊な問題がござりまするので、それのままず技術開発調査をすると同時に、これの受け入れ態勢の諸般の問題を研究する。これを、あ

る意味においてわれわれは着工の前提条件でありますから、その意味では三ルートとも同時着工といた御意見にわれわれは賛意を表してやつてゐるつもりでございます。そうして、その過程において、技術的にも完全に解決がで、さらに今度は完全に同時スタートでばとやることは困難であると思います。同時に着工の前提で進んでいきます。けれども、現実に実施する場合においては、そのうちに総合判断の上、三ルートのうち若干の時間差をもつて工事に取りかかるという結論になるであろう、と考えておる次第でございます。

○國務大臣（橋本登美三郎君） 建設大臣からお答えがありましたから、つけ加えて申し上げることもないようですが、ただ、日本の全面面積は申すまでもないのですが、三十七万平方キロメートルでありますけれども、これをひとつ五十年、百年の将来を考え、どう日本の面積をわれわれの一つの国土開発の総面積と考えるかということになりますと、やはり瀬戸内海あるいは東京湾の内部といいますか、あるいは北海道と日本本州をつなぐ、こういう海域も一つの陸地的面積と考えていいんじやないか。そうなりますといふと、いわゆる三十七万平方キロメートルじゃなくて、やはり六十万とか相当大きな面積に考えられる。ことにわれわれのほうから言えど、内航海運という一つの特別な交通網を持つておるわけですね。そういう意味で本四連絡架橋の問題も、これを一つの海として考えるんじやなく、したがつて一種の陸地として考えることが五十年、百年先のやはり日本の総合開発の構想じゃなかろうか、かように私は考えております。そういう意味から言いますと、松本さんがおっしゃったような三ルート同時架橋という問題にも関連が出てくるわけですから、さういふ問題、あしたの問題として同時に着工という問題には、技術的ないろいろな問題がありましょうけれども、いずれにせよ、一つの新々企画といいますか、将来的開発計画からい

れば、これらはある意味では同時着工とも考えられるのでありますからして、したがつて瀬戸内海といふものを単なる海として考えるか、あるいは一種の陸地として将来は考えるかというところに、やはり今後の大きな開発の目的が違つてくる。ことに四国といふものが同じ日本の内地でありながら、一種の孤島のごとき扱いを受けるといふことは、これはもちろん四国に住む人だけじゃなく、日本の国全体の経済開発といいますか、その面からもこれは非常に不利益であります。そういう意味においてやはりこの問題は相当人間だから夢が持てるんだからして、この大きな観点からやはり考えていくべきである、かように原則としては考えておるのであります。

○松本英一君 私の本会議の答弁では、総理はこ

のよう言つておられます。「三ルート同時着工

以外に收拾策はないのではないかとの松本君のお

考えには、私はいかがかと思います。」このように

言つておる。私はそのことがいかがかと考えて

おります。なぜならば、先ほどから申しております

ように、世界の長大つり橋は計画倒れのもの

ばかりであります。運輸省と建設省は東京大学工

学部の橋梁研究室に依頼して、大型構造の研究あ

ります。それは振幅の研究、それから風洞実験などを委嘱

されておりましたが、それを見ただけでも、上を

自動車が通つて、下のトラスをかけた中で新幹線

が走るか、貨物が行くか知りませんが、風を受

ける影響、そうしてそこから生じてくる橋のたゆ

み、このようなものを見て、技術の研究に驚異

を感じ、その下を鉄道が通つていくということに

は、私は実際恐怖を感じました。わが国の橋梁

の経験では、西日本においては尾道大橋、ある

いは音戸架橋、いまかけつたある閑門架橋、完

成した若戸大橋、天草五橋、そして西海橋、こ

のよろな実績を日本道路公団は今日まで持つ

おります。水深三十メートル以内でありますれ

ば、ニューマチック・ケーソン工法であり、それ

以上になりますと、オープン・ケーソン工法であ

ります。この明石・鳴戸の千五百以上のスペニ

線のいわゆる鉄道ができた。そこで、いわゆる千

なりますと、オープン・ケーソン工法のほかに多柱式工法を使用される可能性があると、土木学会のほうで発表になつております。しかし、鉄道併用橋にすれば、その積載荷重、そのため起因する根入れの工事が、非常に深いところの工事となるのであります。したがつて、私は鉄道併用橋でなければ安全度もあり、工費の削減にもなつて、同時に問題は技術的な研究が、はたしてこれが実際のあります。そういうことからして、從来まで数年かかる、いわゆる学者の間ににおいて研究が進められて、四年内陳情だけでも何にもできないというよ

うな孤独感は、もう早く終止符を打つべきではないか、そのように考えております。したがつて、この問題について明確な御答弁をいただき、私の質問を終わらさせていただきます。

○委員長(大和与一君) お二人の大臣から。

○國務大臣(橋本登美三郎君) 私はまあ学者でも

ありませんので、併用橋であることがいわゆる風

その他の対して弱いのか、単独橋のほうが強いの

かといふことの判断は、私にはつきませんけれど

も、しかし私も風洞実験、ことにアメリカでタ

コマ橋が風のために、台風のためにねじ倒れた風

洞実験を私は見にいった際に、その映画を拝見し

ました。これは併用橋でなく、普通のいわゆる道

も、しかしこの本四架橋公団で行なわれると思

います。ただ、運輸省から考えますれば、從来の専門的

な、一流学者によつて検討された結果は、併用橋

をするには道路橋でやるかといふことが、最終結論

は、この本四架橋公団で行なわれると思

います。

ただ、運輸省から考えますれば、從来の専門的

な、一流学者によつて

ロツバに比べますというと百年ぐらいおくれてい
る。これは田中さんは専門家でありますから御承
知であります。百年近くおくれています。おそ
らく道路らしい道路が本格的に始まつたのは、戦
後だと言つていいと思いますが、近代的な道路と
いうものは、そういう意味で一方において経済拡
大といいますか、経済の急激な成長というような
ものに、従来の道路計画だけではなかなか間に合
わないという上に、一種の産業的な開発、あるいは
観光的な開発、あるいは地域的な開発が急速に
行なわれておることも御承知のとおりであります。

〔委員長退席、理事松本英一君着席〕
そういう意味において、國あるいは地方団体が考
えておりまするそうした道路計画よりも、もっと
はみ出したものは實際は出でる。そういう意味
において、いわゆる戦後において自動車道事業と
いうものを考えて一般の不特定多数のためのもの
でない特定のものに対する道路としてのそうした
事業的な性格を持つた道路も考えていいんじやな
いか。まあうなれば、一種の実際的には必要に
迫られたものでありますからして、ある意味にお
いてある場所においては個々の例をとるならば、
ちぐはぐな面があるのじやないかというおしかり
も受けます。ただ申しましたように、
近代経済の急激な発展に備えるためには、なかなか
公共道路一本やりではこれが整備が進んでいか
ない。こういうようなことから、かような制度も
生まれたわけです。

ただこれが将来といえども、このままであって
やつていくべきかどうかというものが、田中さんの
最終的な御意見だろうと思います。私は、非常に
短期的な視野と非常に長期的な視野とこう分けて
みると、なかなか高速道路網にいたしまして
も、一般道路の整備にいたしましても、御承知の
とおりに、なお今後いわゆる二十年、あるいはも
のによつては三十年という长期間を要しますから
して、したがつて現在の経済成長に十分に間に合
うとは言えない。その面においては、なおやっぱ
りは言えない。その面においては、なおやっぱ
りは言えない。

〔委員長着席、理事松本英一君着席〕
○田中一君 これは大臣立つてやられるから、ぼ
くも立つて質問します。この制度は、道路法がで
きる前の制度なんです。明治四年に太政官布告で
こうした有料道路的な道路というものが初めてわ
が国の維新革命後の一つの事業として生まれてき
たわけなんです。道路法はその後の問題なんで
す。したがつて、どこまでも道路については無料
公開、それで大名が自分の領地において、その領
地内における住民のしあわせ、あるいは徳川幕府
を中心とする中央集権の中の参勤交代等、それぞ
れの当時の社会の情勢に応じた構造的な地方道
がござります。これらはもう当然あるべきものと
しての認められ方をしている。ところが、そうで
ない特定の道路をつくる場合に金がかかる。その
場合にはこういう比率でこうだという形で太政官
布告で明治四年に制定されたのが、いま運輸大臣
の持たれているこの権限の発生なんです。そうし
て、昭和になつてから御承知のとおりに昭和八年に
自動車交通事業法という形になつて、こうした
要求がほんとうにできてきたのですから、こう
した形で衣がえをした。これが歴史的な縊縛なん
なからうか。ただ、そういう長期的な長い将来を
考えて、これははたしてこれを营利事業として存
続すべき問題であるかどうかという問題は、これ
は将来に残り得るものと考えます。ただ御承知の
ように、たとえば私鉄の場合におきましてもそれ
が個人財産といいますか、その財産の上に築かれ
た場合は、これは永久的な事業として認められて
おります。この自動車道事業にいたしましても、
それがその人の個人資本といいますか、民間資本
によってその上に築き上げられた場合、これは性
格、非常に似ておる点がございます。ただ道路と
いう観念、不特定多数が歩くべきものである、利
用すべきものである、こういう観念から言ふなれ
ば、そこには一つの問題があるわけであります
が、当分の間このようないくつかの制度が、な
お現在の日本の経済成長を助ける意味においては必要ではな
くともうければいいという露骨な政策のもとに運
輸大臣の主宰するところの道路運送法上の道路と
いうものが存在しているということは、ここに第
六次整備計画としてうたつてあるところのこの大
きな計画の中には全然入らない。いわゆるこの整
備計画の盲点をついた利潤の追求の運送法上の道
路というものが、これからも起きる可能性が多分
にある。この今回の六次以降の計画といいものは
単なる今までのよなな陳情とかあるいは悪い政
治家がおりました、悪い大臣がいままでおりま
した。自分の選挙区には相当な金を持ち込んで、災
害復旧費を持ち込んで使い道のないものを、ある
町村の長は銀行に預けてたといふことがあります。
たこともございます。しかし、今度の場合には、
その特定の地方計画じゃないのであります。新
たに新全総としての大きなビジョンのとくに、平
和国家としてのほんとうの装いをするといふこの
計画であるわけであります。その中にあつていま
だ利潤追求の道路運送法上の道路が存在すること
は、これはもう政府としても反省しなきやなり
ません。私は、これは専用道路ならば差しつかえ
ないと思う。自分の工場の敷地内あるいは自分の
工場と分工場の間の専用の道路をつくると
いうこと等は、これは一向に差しつかえない。有
料道路、国が行なつてある有料道路、これは公團
の道路であります。地方公共団体は、この

り自動車道事業の役割りといふものはあるんじや
ります。なかろうか。ただ、そういう長期的な長い将来を
考えて、これははたしてこれを营利事業として存
続すべき問題であるかどうかという問題は、これ
は将来に残り得るものと考えます。ただ御承知の
ように、たとえば私鉄の場合におきましてもそれ
が個人財産といいますか、その財産の上に築かれ
た場合は、これは永久的な事業として認められて
おります。この自動車道事業にいたしましても、
それがその人の個人資本といいますか、民間資本
によってその上に築き上げられた場合、これは性
格、非常に似ておる点がございます。ただ道路と
いう観念、不特定多数が歩くべきものである、利
用すべきものである、こういう観念から言ふなれ
ば、そこには一つの問題があるわけであります
が、当分の間このようないくつかの制度が、な
お現在の日本の経済成長を助ける意味においては必要ではな
くともうければいいという露骨な政策のもとに運
輸大臣の主宰するところの道路運送法上の道路と
いうものが存在しているということは、ここに第
六次整備計画としてうたつてあるところのこの大
きな計画の中には全然入らない。いわゆるこの整
備計画の盲点をついた利潤の追求の運送法上の道
路というものが、これからも起きる可能性が多分
にある。この今回の六次以降の計画といいものは
単なる今までのよなな陳情とかあるいは悪い政
治家がおりました、悪い大臣がいままでおりま
した。自分の選挙区には相当な金を持ち込んで、災
害復旧費を持ち込んで使い道のないものを、ある
町村の長は銀行に預けてたといふことがあります。
たこともございます。しかし、今度の場合には、
その特定の地方計画じゃないのであります。新
たに新全総としての大きなビジョンのとくに、平
和国家としてのほんとうの装いをするといふこの
計画であるわけであります。その中にあつていま
だ利潤追求の道路運送法上の道路が存在すること
は、これはもう政府としても反省しなきやなり
ません。私は、これは専用道路ならば差しつかえ
ないと思う。自分の工場の敷地内あるいは自分の
工場と分工場の間の専用の道路をつくると
いうこと等は、これは一向に差しつかえない。有
料道路、国が行なつてある有料道路、これは公團
の道路であります。地方公共団体は、この

計画の中においては、こうした形の計画の要素と
いうものは何ら含まれておらんわけなんです。今
日、三十年でしたか三十一年でしたか、例の臨
時措置法によつてわれわれは有料道路という、日
本に初めての制度といふものを作りました。これは
これは国が当時のわれわれの生活すらどうにもな
らぬ状態の中から財源として得ることができない
というので、いわゆる必要悪として私どもは有
料道路制というものを認めたわけであります。同
時にガソリン税が目的税として道路整備に拍車を
かけるように要望もしております。ところが、
いわゆる百年前の幽霊が資本主義経済の中にお
いてもうければいいという露骨な政策のもとに運
輸大臣の主宰するところの道路運送法上の道路と
いうものが存在しているということは、ここに第
六次整備計画としてうたつてあるところのこの大
きな計画の中には全然入らない。いわゆるこの整
備計画の盲点をついた利潤の追求の運送法上の道
路というものが、これからも起きる可能性が多分
にある。この今回の六次以降の計画といいものは
単なる今までのよなな陳情とかあるいは悪い政
治家がおりました、悪い大臣がいままでおりま
した。自分の選挙区には相当な金を持ち込んで、災
害復旧費を持ち込んで使い道のないものを、ある
町村の長は銀行に預けてたといふことがあります。
たこともございます。しかし、今度の場合には、
その特定の地方計画じゃないのであります。新
たに新全総としての大きなビジョンのとくに、平
和国家としてのほんとうの装いをするといふこの
計画であるわけであります。その中にあつていま
だ利潤追求の道路運送法上の道路が存在すること
は、これはもう政府としても反省しなきやなり
ません。私は、これは専用道路ならば差しつかえ
ないと思う。自分の工場の敷地内あるいは自分の
工場と分工場の間の専用の道路をつくると
いうこと等は、これは一向に差しつかえない。有
料道路、国が行なつてある有料道路、これは公團
の道路であります。地方公共団体は、この

ているなら一向差しつかえありません。しかしそのためには高い通行料を取られ、これが永久であります。これ时限があつて、現在の国が行なつてゐる道路公団等々の道路のように、ある时限がくれば公開するというものではありません。それらの道路があればこれに並行して地域社会の変革あるいは経済構造の移動等によつて違つた価値づけをされるという場合には、地方公共団体または国もそこにどうしても道路が必要なんだということの場合に、そしたら道路があれば、いまのようなあなたの主管するところの有料道路は買収するか何かしなければ、これは解決つかないわけなんですね。したがつて国が持つところの一貫した道路計画のらち外にあることになります。私はきょううの道路整備五六年計画、これを前提として建設大臣並びに運輸大臣は謙虚になわ張り主義をおやめになり、そらして眞に国民が求める道路行政であり、これから国土総合開発としての新しい装いの国土、社会を出現するための討議を進めるべき段階にきていると思うのです。結論を申しますと、こういう法律はおやめなさいといふのが私の結論です。これに対して建設大臣どうお考へになるか。そしてあなたは建設大臣としても、これはたゞ單に同僚、閣僚としての私見だから、自分はどういう言えぬということではなくして、國務大臣としてお二人ともひとつ答弁をしていただきたいと思うのです。

た一つの変わった現象であります。こういふぐら
いにいわゆる時代のいろいろな情勢に従つて從來
とは使用目的を異にした、いわゆる入れものが変
わってくるという事態もこれは御認識願いたいと
思います。こういうすなわち自動車が通る、一般
の不特定のものも通るわけであります。が、八メー
トル以上に農道がなりますということ、それをそ
のまま建設省に移すがいいかどうかという問題も
出てまいります。もちろんいわゆる自動車事業
といわゆる道路運送法による道路というのも、
その発生は一つはそういう事情から生まれてき
いたたというわけであります。が、縦割り行政のま
ずかしさというものは、いろいろな面において問
題がたくさんあるわけでございまして、たとえば
観光行政、これも観光の対象いかなによつてはい
わゆる厚生省が所管するというものもあるし、運
輸省がやるものもあるし、建設省がやるものもあ
る。こういう多様性を持つてきている、社会自体の
が。こういう意味においてお話を十分にわかります
すからして、問題はそれが競合しないように十分
に調整せられ、そして総合的にむだのないような
使い方をすべきであるというのか結論だと思ひう
です。したがつて、実質的には一元化されたよう
な計画が行なわれ、調整をされるべきであると、
こういう御意見はもつともであります。が、ただま
直ちに道路運送法なるものを廃止して道路とい
うものは、一切何もかも建設省に持つていくほう
が、はたして実際の運営において妥当かどうかと
いう問題は、なお十分に検討する余地があるので
はなかろうか、かよう私自身は考へておるわけ
であります。

庄が所管している。さらに大型農道、先般来は御承知のように農免道路もこれは農林省所管にいたしておるのでござります。しかしながら、現実にこういうものを計画実施する場合には、建設省運輸局と十分の連携の上、これが実施しておると、う状況でございます。と同様のことが、道路運送法上における道路の新設等については、十分運輸省と連絡の上にこれは実施しているのでございまするから、御趣旨の点はまことにそのとおりでありますから、その趣旨を行政の面において下遺憾なきを期せよという御忠告だと思いますので、より一そな配慮をいたしまして、御趣旨に沿うように努力したいと存じます。

ところの経済社会発展計画等々の阻害になるといふことを言つておるのであります。いいですか、根本さん、あなた、この運輸大臣が持つておるこの権限を、あなたの手元に移す、それはいやでござりますか、その点、どうですか。

○國務大臣(根本龍太郎君) これはいやとか好きだとかいうような問題ではないと思ひます。田中さんの御指摘の点は私もよく理解できるのです。で、御承知のように、これは明治政府が初めてこういう制度をつくった、御指摘のように、当時はいわゆる一般の公共の用に供する準備のないところで、特別なる觀光とかそぞした産業上の観点から、あるいはそういうものができたものだと歴史的には思ひでござります。現在は、先般もお答え申し上げましたように、觀光とかあるいはレジャーというものがいわゆるぜいたくだといふものではなくして、国民生活上必要なる一つの国民の欲求として定着した今日、今までの純然たる産業とか、あるいは地域社会を結びつけるといふ道路のほかに、いわゆる現在主としてやられておりまする道路運送法上における道路が主としてあるところのいわゆる觀光地帯というのも、道路法上の道路をつけなければならぬといふ客観情勢になつたということは、これは私も認めます。そういうものは今後道路長期計画の中に入れてこれから策定するつもりでございます。そうなりますれば、公共的なそうした道路がつくられていきますれば、道路運送法上の道路といふものは、そなたくさん新たにできるということは、必然的に少なくなつてくるのでござります。また先般米御議論になつておりました地方道路公社等がでございまして、地方自治体がそうした道路運送法上の道路をも吸収しようとする動きも一部出ております。その意味において、われわれはここで権限争いとか何とかいふことではなくして、そうした道路運送法上の道路は運輸大臣が持つておるか

ら、そういうものがどんどんと一般に国民が使るべき道路にまでそれが遊びてくるということはあり得ないと考えておる次第でございます。その点は十分に運輸大臣とも連携をとりまして、御趣旨に沿うように努力をしてまいりたいと思っております。

○田中一君　どうも多岐にわたり、複雑怪奇な行政をするほうがいいんでしよう、それは。もうこのほうがあなた方にすれば好みでしようけれども、国民は迷惑するわけです。ことに県や地方政府が、建設大臣主管の道路法の道路に対する不信から、運輸大臣が持つところの道路運送法上の道路をつくっているわけあります。これは建設大臣としてあなたの船であります。建設大臣が的確なる指導を怠っているから、やむを得ず橋本さんのほうに行つて、どうも建設者は金もくれなければ計画も認めてくれないから、どうかひとつ君のほうで許可してくれよということになるわけです。こういうことはいけないんです。決してあなたの方いいと思っていやしないんです。あなたの方の心の中に、何とかしなければならないという気持ちがあるんです。行政といふものは簡素化することが一番望ましいんです。だれもこれは道路運送法上の道路だなんて考へている人はいないんです。同じキロ数でも料率の違うところはたくさんあります。その道路は永久に国民が通るたびに負担しなければなりません。こうした制度はこれはやめるべきであります。自分の企業なり特定なる目的を持つておる専用道路ならかまいませんと言つておる、あり得ます。しかしこれは国民全部に供用開始して料金を取る目的でつくられるということに対しても、観光であろうと何であろうと、道路といふものの性格から見て取るべきものじゃございません、どこまでも、性格の面からいっても構造の面からいっても、林道または農道とはおのずから異なつておる。建設大臣が主管するところの道路法上の道路とちつとも異なるつておらないんです。同じであります。これはもう少

し、私は何もあなたの方の自民党内閣だからこそ言つておるわけじゃございません。これは謙虚な気持ちで、運輸大臣並びに建設大臣はこの問題を取り組むことです。そうして、まず第一にこうした形の地方公共団体の申請に対する、かわるべき建設大臣の指導と融資あるいは補助、何でもやつて、それに対するところの協力をすべきであります。その点はひとつどうお考えになるのか。建設大臣のほうは、ことに橋本さんは、あなたままで建設大臣をやつっていて、その当時は何だかんな道路があるのか、けしからぬじやないかといふ氣持ちを持つて、今度は運輸大臣になると、そこでござりますということは、これはいけませ

じやない、磁気作用によつて、車でないものよつてそこを飛ばしていく、こういうような技術開発がだんだん行なわれてまいりますといふと道路自体も從来の人間が歩くんだ、自動車が走んだといふ観念から変えざるを得ない。ただ、ういうように、いま自動車道事業といふものは自動車だけが走るというたてまえありますけれども、現在建設省でやつております自動車道路網こういふものも、これは自動車だけが走る、人間は原則として歩けないようになつております。ういうふうにだんだん問題は各省が重なり合つておられます。そういう意味において、このよくな自動車道事業といふものを、はたして将来まで運輸省が中心になつて、そうして建設省の協議重ねていくことがいいかどうかという問題は、分検討する必要があると思います。私はあえて、運輸省もいろんな仕事を持っておりますから、何ともかもやる必要はありませんけれども、これらいろいろ田中さん等の御意見も十分に参酌しながら、将来ともに、これは建設省だけの問題ではなく、農林省にもありますし、その他にもあります。と思ひまするが、そういうような一つの道路計画あるいは道路建設、こういうものの観点の上に立つて行政上のいわゆる何といいましょうか、政革といいますか、そういうものとからみ合わせまして、今後は前向きでこの問題は処理してまいりたい、かように考えております。

う意味で、経過的には一部のものについては条件づきで一定の期間になつたら必ず無料公開すべし、こういう条件をつけてこれはやらしておるのでございます。いま橋本大臣が言われたことの中には、おそらく今後当分の間、この十年ぐらいはいまの道路法上の道路としての計画のないところで、しかも道路運送法によらなければ、そうした道路が必要であるが、なかなかできないという問題について、あるいは今後問題が出てくるかもしれません。その場合においては、おそらくちょうどわれわれが地方自治体に対して道路運送法上の道路をつくるときに一定期間後に無料公開をせようという条件で認可するということが課題であり、いくといふことも一つの私は考え方だと思うのでござります。あるいはまた一定の条件のもとに買い取るというような条件をつけてやつていまきますれば、田中さんかいま御心配になつておるような問題が、ほとんど大部分が解決ができるといううようにも考えるのでござります。そういう意味で、いま運輸大臣から申されたように、この歴史的な経緯のもとに存在しておる道路運送法上の道路というものを、田中さんの御指摘になつた線に沿うて運用上ですむ解決し、かかる後立法上これを廃止するか、あるいは道路運送法上の道路と道路法上の道路とを一本化した立法のもとに整備するのだ、今後十分にこれは研究してまいりたいと考えておる次第でござります。

○田中一君 橋本運輸大臣の答弁には九十五点あげます。やはり建設大臣の経験者はなかなかいい答弁をします。しかし根本さん、あなたの答弁はちょっと困るのです。なぜかといふと、あなたが考えておる今後の第六次整備計画の中にはこれは入っておらないのです。ないので、何にも。何にもどこにも見えないのです。であつてはならないのです。いいですが、あなたは将来買い取ればいいと言つて、買い取るまでにその地域は必ず開発されるのです、道路が先行するのです。あなたが考えてここといろいろなビジョンを訴えておりますけれども、これは全部道路の先行投資で

よつて開発される問題ばかりなんです。買い取りますと、建設費はたっぷり取つてしまつて、その後、倍でも二倍でもなければ売つてくれないので現状です。経済効果、利用の効果をねらつてこの計画ができておる。そうしてその地域は地域開発され、価値が変動するわけです。あなたが考えておる今後の道路整備計画というものがそれをねらつてはるか先のそれをねらつて立てるのは、あなたがの今後の、十兆という膨大な事業費をもつて進んでいく、そのポイントなんです。民間の道路運送法上の道路をつくるという意図をくじくことです。それがあなたの義務なのです。今度の計画はそれに立脚しなければならない。したがつてあなたが持つところの大きな平和国家としての共通のしあわせを得るためのわれわれの生活というものの、環境というもの、将来への運命というものも含めて、今度この五ヵ年計画をスタート台としてあなたの双肩にかかるのです。そうすると、もはや申し上げたような道路運送法上の道路の申請がなくなるのです。そこで、先般も言つておるようになります。そこでは、大きくビジョンをお持ちなさい。そして夢を立てなさいから二十一世紀への道路計画をお立てなさいと言つておるのです。それができ上ると、これは政府が考へている有料道路または無料公開の道路だから、それは許可いたしませんということになるのです。箇輪局長はなかなか優秀な青年——だいぶ年取つた青年ですが、道路局長によくこの問題を吹き込みまして、あなただけは任期はもう少ないのでしょう、あなたの代にそうした大きなビジョンをお描きなさいといふのです。でなければ、この道路整備緊急措置法なんか流したたつていいのです、それがなければ流したつていいのです、必要がないのです、夢でいいと言つておるのです。そうして運輸大臣は謙虚にこれに対しても十分検討しようということを言つておるにかかわらず、あなたはこれを拡大してもいいじゃないかと言つておるのです。それは箇輪局長が言うのかもしれませんけれども、そうじやない、なくなる

○國務大臣（根本龍太郎君）　田中さんからいろいろ御評価もされるわけでござりますが、どうも田中さん、私の言ったことをちょっと聞き違えていらっしゃるのじゃないですか。私はこの道路運送法上の道路を拡大するとは言つていないので。これは減らすのだと言つてゐるのです。どうもその点が評価はいかようにつけていただきてもいいけれども、申し上げたことは聞き違えなさらないようお願いしたい。究極においては橋本運輸大臣と同じことを言つてゐるので。道路運送法上の道路といふものと道路法上の道路というものを同じ体系に入れることを、前向きでこれから検討しますと、こう言つてゐるのです。でござりますから、橋本さんと私とは同じ方向でものを言つてゐるのです。しかもそこまでいく間に、その立法、これは検討しなければなりません。いろいろ関係各方面があるから、ここで検討しますが、その間の行政措置としては、しからば法律ができるまでどうするかということが実際に問題だと思っております。そのときにあたりましては、先般以来、私が申し上げているように、いままではレジャーとか観光というようなものは、国民生活上必要欠くべからざるものという認識がなかつたために、そういう観光開発等においては道路運送法上の道路がわりあいに許可されておつた。しかし、いまや国民生活が、レジャーが生活の必需条件となつてきただけであります。なほまた現在地方自治体が道路運送法によって有料自動車道をつくったものは、これは無料公開するように指導する。またやむを得ずしてそういうものが観光のために、いまの計画には、この十年間計画にはないが、しかしながら、それにもかかわらずこれをやつたほうがいい。

これがもし認めなければならぬというような事態が起きたときには、現在の道路運送法上でこれをいたしましても、地方自治体に對して条件づきで将来無料公開せよということを前提で許すというような方向で検討すべきではなかつたとえ認可するにいたしましても、地方自治体にどう変わってもけつこうでございます。御自由と御評価のほどを……。(笑声) ○田中一君 よくわかりました。九十五点上げます。(笑声)

そこで、まだこの法律の質問はあるわけですが、れども、橋本さんのほうの質問がほかの方々にありますから、これは残しておきます。どうか橋本さん、この問題は多くの国民は知らないのです。ここにいらつしやる方々だつておそらく専門家以外は、ははあ、道路に二つもそんな性格があるのか、道路という行政は運輸大臣と建設大臣が持っているのかということになるのです。これはどうかひとつ、国民がまどわないような形の一元化をすることが望ましい。

最後に一つ伺つておきたいのは、白河と棚倉の間の専用道路はどういう形で運用しているか。これはちょうどいまから二、三十年前にあの道を通つて、国鉄が通つていたのですが、これが廢止になりました、棚倉—白河間が。その後、せんたつて道路公団に行って調べてもらつたところが、どうもこれは道路運送法上の道路として国鉄が専用しているのならばござ知らず、これはむろん無料でも、何といつてもあそこは単線です。単線に二台の車が走るということは非常に困難じゃないか。もしかりにあれを国鉄だけの専用道路として使つているのならばござ知らず、これはむろん無料で使つていいのじやないかと思いますけれども、一般的の自動車等の乗り入れがどうなつているのか。あるいはまた、その周辺における何といいますか、災害防除といいますか、災害を守る施設とい

○政府委員(黒住忠行君) ただいま御指摘の国鉄の白河のあれは白棚線と言つてゐるものでございまして、国鉄の専用自動車道でございまして、国鉄のバスを運行するためのものでございます。

○田中一君 そうすると、一般的の車は全然乗り入れていいということですか。一般的の自動車は通つておらないのですか。

○政府委員(黒住忠行君) 一般的の自動車は通つていないわけでござりますけれども、現実にはたまたま夜なんかにもぐり込むというような事態があることは聞いておりますけれども、たてまえいたしましては、ほかの自動車は通さないというところでございます。で、さく等を設けましていろいろやつておるようでございます。

○田中一君 やつておるようでございますでは困るのでですよ。私はこれにも問題があるのです。そんならばどつちみち一般に公開したらどうですか。おそらく建設大臣の所管ならば公開してしまいますよ、もう少し拡幅して。あそこには並行して一般的の市町村道があつたはずです。これと一緒に市町村道があるはずです。これを延ばして整備して一般に供用されるということが望ましい行政じゃないか。これはひとつ、そんなであらうと思うというようなあいまいではなくて、そういう方向にひとつ運輸大臣、持つていつていただきたいと思います。

○國務大臣(橋本登美三郎君) 具体的に私も承知しておりませんから、現実を陸運局を通じて調べさせてまして、非常に一般の国民に開放すべきほうが好都合であれば、これはひとと、そんなであらうと思つて、実際がどうなつておりますか、実態等を調べた上で善処したいと思います。

○二宮文造君 申し合わせの時間があります

で、十分意を尽くさないと思ひますけれども、私は本州四国連絡橋公團法の問題について若干お伺いをしたいと思います。

この問題に入る前に、どうしてもやはり先ほどの松本委員が触れられましたように、これまでの経緯というものについて、やはり若干われわれも反省をしなければならぬと思うわけです。といいますのは、もうずいぶんお話をございましたので、省略をいたしますけれども、この連絡橋の問題についてあまりにも政治があおり過ぎた。歴代の大臣の食言、あるいは選舉のたびに地元出身の政治家がそれを自分の選舉に利用した、こういうふうなことが先ほども松本委員から明らかになりましたけれども、私もその点を指摘したいと思います。私は四国に住む一人としまして、先ほどの官房長官あるいは橋本運輸大臣、根本建設大臣のお話を聞いておりまして、四国は孤島である、あるいは四国は一つになつてこの問題に取組んでもらいたい、すいぶん前向きのお話をありました。また反面、孤島であるがゆえにあるいはまだ開発がおくれているがゆえに、政治家にあおられて地元が異常な熱を燃やした。私もこの問題が昭和三十年前後にスポットを浴びたとき、夢のかけ橋というとくとばで印象に残っております。ところが、先ほどお話を伺つておりますと、その夢のかけ橋という話題がいつのまにか、きょうの問題、あるいはの問題にすりかわったというふうな答弁もございました。そこで地元の各県でどういうふうな活動をやつたか、こう申しますと、乏しい財政の中で、たとえば神戸市などはこれまでの調査費あるいは誘致費として二億六千万円を消費しております。あるいは徳島県は一億四千七百余万円を調査費、誘致費に計上しております。その他兵庫県にしても、あるいはわずか人口八、九十万の香川県にしても、これは香川県は一億円をオーバーするような誘致費を計上しております。岡山県、愛媛県、広島県、これらの関係公共団体の表に出た金額だけを合計しても約七億四千万円、これがけのものが使われております。そして、こう

うような陳情合戦といわれる血みどろな戦いが展開されたわけです。この公団法が制定される段階になつて、各地元では休戦協定ができた。こういうふうに、いまほつと胸をなでおろしたような気持ちでおりますけれども、いつすっぱぬかれるかわからぬというふうな状況で、現にことしはまだいいとしても、この公団が実施設計調査に大体目鼻をつけるであろう来年の予算編成期には、再びまた陳情合戦が猛烈に巻き返されるんじゃないか、こういうふうにいわれておりますが、この連絡橋の問題をめぐつてこういうふうな醜い陳情合戦、まことにひそめるような問題が出てきていることについて、これから現実に基本調査あるいは実施のための調査、こういうものに入る政治の踏まえ方です。特に来年の予算編成期には、いまも指摘をいたしましたように、それこそすごい陳情合戦が行なわれるのじゃないかといわれているような現状に対して、まず両大臣から、これは両大臣の共管ということに伺っておりますから、それを受けて立つ、いわゆる政治に介入させない、こういうふうな明確な姿勢を示していただきて、関係地方団体にほんとうに安心感といいますか、政治に信赖を持たせる御発言を、最初に一言お伺いしたい。

ては全然ないのです。ちょうどドーポロ計画が、今までには十年の長きにわたって努力がされていました。しかし、その間において何回も何回もやり返し繰り返して、ようやく宇宙開発ができたと同じように、この技術開発ということは非常にむずかしいのです。そういうことを全部たな上げしていく、そうしてもう来年きる、再来年きあるといふような情報が動くと、ああいうような陳情会戦になってきたと私は思います。その意味において、実は理論的には可能であるけれども、現実にあの台風地帯で千何百メートルの架橋ができるという技術上の裏づけは、何もできておらない。それから、あの激しい航行を行なつておるところに、それを避けつつ運航も安全にし、かつ工事を安全にやるということは、これまたいへんなことなんですね。さらには、潮流の激しいところで、水深四十メートル、五十メートルのところで人間が入つていけないので、それをどういうふうな施設でその工事を可能にするかということが、理論的には可能であるけれども、そういう設備ができない。こういう事実を明確にして、そうして客観的に技術上、それから今度は漁業補償の問題がござります、取りつけ道路の問題がござります。地元がどういうふうにこれを解決——経済的に大型プロジェクトとして開発するかということでも、これも何ら具体的にできていない。一応の經濟的な調査はしておるけれども、これは非常に限られた条件下における、单なる想定にすぎない。そういうものが、今度公団でやられていて、その客観的事実に基づいてこれは判定するといふことになるのでござります。したがいまして、陳情に基づいてこういうふうな非常にむずかしい技術的な問題は解決できません。陳情したために航行が安全になるということもあり得ませんし、それから四国と瀬戸内沿岸の経済的な開発が、陳情によつて有利になるということはございません。そこで、こうしたところのものを、いままでのそうちの政治的な運動よりも、これができるまでの、

どう地元がその難問題に対してもうから協力を
よって解決するかということに重点を置いていた
ただきたい、こう申し上げたのです。

その結果、いま二宮さん御指摘のように、この
公団が設置されると、これで予算化したといふこと
との段階になつてから、私のところにはほとんど
陳情めいたものは来ません。それで、むしろ私の
ところに入る情報は、どうしたならばこの架橋を
地元に有利に、これは将来の開発のプロジェクトを
をどういうふうに持つていこうか、あるいは運
航の問題、それから漁業補償をどう解決するかと
いうところに関心が向いておったようなら私
はいま感じておるのでございます。これは非常に
いい傾向でござりまするので、これは運輸大臣は
もとより、全閣僚にお願いいたしまして、いわゆ
る陳情は決して禁止することではございませんけ
れども、陳情したためにそうした客観的な前提条件
件がくつがえされるものではないということを、
はつきりと私は国会を通じて、国民の皆さん、特
に関係者の皆さんに申し上げておきたいと思う次
第でございます。

○國務大臣（橋本登美三郎君）まあ建設大臣から
お話をありましたから、私が申し上げるまでも
ありませんが、ただ私、建設大臣をやり、運輸大
臣ということで、その間の問題は相当中心の問
題であります。ただ私は、この橋はなるべく早く
やりたいと、個人的な感情から言えば、またやるべきだと思う。問題は、いま建設大臣からお話を
あつたように、技術の問題がありますからして、
したがつてそう簡単にいかぬことはよくわかりま
すけれども、日本の財政上の事情というものをよ
くまあこれは言われます。しかしながら、万博は
わずか四年にして、四年の間にいろいろ含めて七
千億円の金を使っております。この三ルートを開
設する費用は約一兆円足らずであります。将来の
物価値上がりを見ても、これだけの程度でもつて
できる仕事である。日本の将来のことから考える
ならば、これくらいの事業は、技術開発が可能で
あり、そらしてやるべき決意がつたう、なるべ

く早くやることが私はほんとうだと思ふ。陳情が今までいろいろなされましら、まあいろいろな問題がありますけれども、こういうような一兆円に近いものが、とにかく、今後十年かかるか二十年かかるかわからんけれども、その間においてこれだけのものができたということは、またある意味においては陳情の力でもあつた。過去においては、高松のほうの陳情を私はたくさん受けております。そういう意味においてはやっぱりそういうものは、ある意味においてはやつぱりそういうことを認めておるところに、私は国民階層が政治に直接なり間接に参与し得る道がある。そういう意味で「がいに陳情を私は排すべきでもない。たゞ、二宮さんがおっしゃったように、陳情によつて政治が左右されではない、これはもうそのとおりであります。ただ幸いにして、私も、また根本建設大臣も、この地域から遠く離れておりましたからして、利害関係を持っておりませんから（笑）、厳正中立、姿勢を正して行なうことは間違ひありませんが、ただ、私の過去の経験あるいは全体的な新全縦の姿から見ても、いわゆる一地域が半世紀もあるいは一世紀もおくれておるという状態は好ましくない、一刻も早くこの地域に対して、やはり近代国家の様相を与えるべきである。そのためには財政上相當苦しい面があつても全力をもって、これはもう四国とか関係の県だけじゃなく、国全体が考えていかなくちゃならぬ。そういう姿勢で私は臨んでいるということを申し上げたいと思います。

○二宮文造君　主管大臣と共管大臣のその微妙な立場の違いで、どちらにでも受け取れるような答弁がありました。ですが、実際問題として、橋をかけてもらいたいといふあ關係地域なり地元民の希望は大きいわけです。ただこの問題はこう右へ行つたり左へ行つたりしてたために、たとえば香川県では番の州という身に余つたような大きな先行投資をして、そうしてまだ路線が決定しないために、その利用、活用方法に困るというふうな問題も私は起つてきていると思う。それからま

た、鳴門の側にしても、小鳴門という撫養からちょっと離れた島がありますが、その開発をどうしたらしいか、ルートが決定しないから手がつけられない。尾道—今治ルートにしましても、御承知のように、離島がずっとあります。これを開發するにしても、やはりそのルート決定あるいは橋の着工という問題とのかね合いで開発がおくれてます。ですから、将来橋がかかるとしても、それがかかる、かからないの方向がはつきりしないため、それぞれ、地元では多分に迷惑をして、いる。ですから、将来橋がかかるとしても、それがかかる問題点をあげられました。ですが、先ほど建設省が言つた通り、橋をかけることによって、なると、るる問題点をあげられました。ですが、先ほど関係各団体の説明費とか調査費が、表向き出ただけでも七億四千万円と私指摘しました。そのほかに、建設省が今までに約二十九億九千八百余万円、それから道路公團が四億五千五百万円、それから國鐵が二億七千九百万円ですか、それから鐵建公團が二十三億、合計六十億をこえる調査費を組まれて、今日まで、三ルート、ないしは、そのほかにB、Cという二ルートを加えて五ルートの調査をされてきたわけです。いま焦点は、いわゆるAルートとDルートとEルートにしばられました。月並みな質問になりますけれども、新全縦計画による目標年次、昭和六十年までに三本の橋をかけると、こうしたことについては、両大臣とも、確約をしてよろしゅうございますか。

○國務大臣（根本龍太郎君）　建設省といたしましては、この三路線が六十年代に完成するという目標のもとにこの公團を設立し、かつ道路計画に入れるという方針をとっているのでござります。○二宮文造君　六十年代ですか。六十年を目標年次にして三本のルートをかけるというのが新全縦計画ですが。

○國務大臣（根本龍太郎君）　正確に申し上げますと六十年までで、六十年代というのは間違いでございます。六十年まで。○國務大臣（橋本登美三郎君）　建設大臣が言われる方針をとつて、これはもう工期内に完成するといつて短い分から並べていただきたいのです、三本のルートについて、年数と。

○政府委員（蓑輪健二郎君）　工期につきましては、四十三年二月に発表いたしましたものによりますと、短いものから並べますと、Eルートの尾道—今治、これはあとから、四十三年二月その後一般道路規格で再検討したのがございまして、これが八年でございます。Dルートの児島—坂出の道路橋の場合が十一年、併用橋の場合が十二年、

Aルートの神戸—鳴門間の道路橋の場合が十四年、併用橋の場合が十五年といふことでござります。

○二宮文造君　次に工費の問題ですが、これも安いほうから順番に並べていただきたい。

○政府委員（蓑輪健二郎君）　その当時発表いたしましたもので御説明いたしますと、一番安いものがEルートの尾道—今治の一般道路規格の四車線一千四百七十八億でございます。その次がDルートの児島—坂出の道路橋でございまして一千八百三十三億円、その次がAルートの神戸—鳴門の道路橋で

それはそれでいいでしょう。

それで、ただ、先ほど建設大臣が言われました

千五百五十一億円、一番高いのがAルートの併用橋三千七百二十八億円でございます。

○二宮文造君　そこで建設大臣にお伺いします

が、Eルートは全国新幹線の計画でもその線は入っておりません。しまして、結局Eルートは道路橋という一本にしほらしているような感覚がある

んですが、AルートないしDルートについては併用橋と道路橋の問題どちらを中心にお考えになつていくんですか。

〔委員長退席、理事松本英一君着席〕

○國務大臣（根本龍太郎君）　今までの関係の方々の調査と、それから今までの鉄道関係の構想からいたしまして、いまの児島—坂出のほうは宇高連絡船がありますから、その意味でこれは鉄道橋と併用にする。それから明石—鳴門の線もこれは新全縦においてもあそこに鉄道を敷くべきだというその構想も出でるということとこれも併用橋にする。それからもう一つの一一番東のほうは、これは一般国道として考えておる。これは一応の今までの今日までの経緯からそういうふうになつておるんですが、さらくは公團ができるとしてから実施設計に入る段階になりますして、このままでいいかどうかということは再検討をしなければなりませんけれども、現在のところは大体そういう目標で今までいま申し上げた工事期間並びに金額が算定されておるというわけでございま

す。

○二宮文造君　運輸大臣、ちょっといま鉄道の問題が出来ましたけれども、明石—鳴門、神戸—鳴門ですね、Aルートのほうはいわゆるいま國鐵が路線を持っておりません。したがつて新幹線計画でありますけれども、あそこは児島—坂出ルートは工事の関係もありましょうけれども、あそこは在来鉄道の路線としてお考えになるのか、あるいは新幹線網の一環としての児島—坂出ルートをお考えになつておられるのか、この点はいかがでしようか。

○國務大臣（橋本登美三郎君）　御承知とは存じま

すが、Aルート、いわゆる明石—鳴門線ですか、これは昭和二十八年にいまの鉄道敷設法の中で予定線の中に組み入れてあります。それからDルート、高松—児島、これは昭和三十六年にやはりこれが、新幹線をAルートに考えておるのかどうかという問題でありましょうが、まだ新幹線審議は今回の国会で皆さん御審議を経ておることになりますのでその上で、從来は御承知のように附則としてルートを決定しておったんです。問題は新幹線の場合はそのつど運輸大臣が鉄道審議会にかけて決定をするということになつております。したがつて、これらの技術的な問題が解決いたしますれば、この新幹線鉄道網の方針に従つてAルートを新幹線のルートにしたい。そうしてDルート、これは一般の從来の鉄道でやつていいきたい、かような方針で考えておるわけであります。問題は技術的な問題がありますから、Aルートの場合は技術的な問題がありますから、いま一応予定線に入つておりますけれども、今後新幹線を乗つける場合においては、なお技術的な開発の結果を見た上で正式に決定をしたい、かよう考えております。

O二宮文造君 ちょっとと私いままで從来の正式な御答弁になかつたような答弁を、ちょっとと大臣から伺つたわけですが、いまの答弁ですと、Aルートは新幹線、Dルート児島—坂出は從来の鉄道の路線になると、こういうことを今まで考えておつたと、こういうお話をありますけれども、いま審議されております全国新幹線ですね、あの中には明らかに岡山それから高松を経由して高知という新幹線が一本入つてゐるわけです。それから一方では山陽線から鳴門へ出てそれから高松へ出で松山そして九州のほうへ抜ける線が一本入つてゐるわけですが、この辺の考え方はどう理解さればよろしいでしよう。

程で、さような一種の付表的なものの考え方方がかりまして、その中にはあつたかと存じますが、もちろんこれら的新幹線網についてはこの点を全部一応はござしてあります。そうして今後社会経済の発展等にかんがみて、いまから何十年先まで決定するの是非常な無理がありはしないかという意見も、最終的にこの法案を決定する際にも私の方にも私もござしてあります。でも意見がありまして、そこで作業の途中でござりました一種の付表ですね、これは一応これがからはずそと、そこではしまして、そして運輸大臣がこの計画を必要と認めた場合、これを鉄道審議会にかけてそうして決定をする。こういふことになつておりますので、今回皆さんの御審議に願つておるいわゆるこの新幹線鐵道網といふものの中には、具体的にこれは入つておらないわけでござります。そしてただいま申しましたように、いろんな旅客、もちろん新幹線は旅客だけとは限つておりませんけれども、しかし原則としては旅客を中心と考えております。在来線は主としていわゆる貨物を中心にして、もちろん旅客も運びますけれども、比重はさような考え方をいたしておりますので、そこでその面から言ひなれば、いわゆるAルートに新幹線を通して、そうして四国を縦断していくということのはうが将来開発のためにはいいのではないか、かようになれば考えておられます。もちろん、これは公式決定ではありませんけれども、Aルートを新幹線の予定線に考え、そうしてDルートを在来線の予定線と考える。かような考え方で今後ともこれらの具体的な問題がきまる場合においては考えていきたいと、こういうふうに考えております。

非常に問題になるのは、経済効果、これはもう
でに昨年の秋ごろに発表になるような話も一
度ありますけれども、これは一体建設大臣、い
つも発表になる予定なのか、これをお伺いしたい。
○國務大臣(根本龍太郎君) この経済効果の工
程は、私が就任する前に一応調査の基礎的なデータ
はできたそうですが、新聞なんかをにぎわした問題で
ありますけれども、これは御承知のようにこの経済効果なるものは、前提条件によ
てこれは変わるのでございます。そこで、それの解
決のしかたについて、関係方面で必ずしも意
がなかなか一致しなかった点もあるようござ
ります。そういうときにあたってこの経済効果なる
ものができれば、直ちにこれでもうすべてがきき
るんだという印象を与えると、非常なこれはむし
ろ国民に混迷を来たさせるじゃないかといふことで、私は一時これについてはよほどの前提条件を
つけないと、かえって混迷するだらうというこ
とを言っておったのでござります。しかしそれにま
かかわらず衆議院の建設委員会等で、それはそ
でいいから、前提をつけてこれは調査した時点
におけるかくかくの条件のときには、こういう経
済調査の一応の取りまとめはこうなつておるとい
う前提でいいから出してほしいという要望がござ
いました。それでその旨を事務当局に命じまして
関係事務当局間でその点の前文と申しますが、前
提条件についての意識の統一をはかりまして、こ
れは今国会中ということで私は約束したので、急
がせましておりまして、それに間に合わせなきや
ならぬということで督促しておりますが、事
務当局からどの程度までいまなつてあるか、御
説明をさせます。

邊で国民所得がどれだけあえるかという計量をしております。これはもうできております。
もう一つは、それに伴いましてどれだけの費用を投じてどのぐらのそういう国民所得が上がるか、これの関係で費用と便益の経済効果と申しますか、こういうものもそれで出でております。やはり問題は、ルートの採算性の問題でございまして、これが非常に、有料道路として料金をどのくらいにするか、併用橋の場合に料金をどのくらいに見るか、これによって非常に変わつてしまりますから、これによつて非常に変わつてしまつて、採算の問題いま非常に苦慮しておる状況でございます。衆議院の建設委員会の審議の状況もございまして、この国会の最後には何とか間に合わしたいということで、いま作業を進めておる次第でございます。

は全く変わりはない、強度の問題については全く変わりがないので、その点はもう一度補足説明いたしておきます。

○二宮文造君　あまり詰めないことになります、この問題は。

と、そのほかのことをお伺いするのをやめて、ボイントだけ二点、三点ほどお伺いしたいのですが、公団の出資の問題ですが、関係の地方公共団体としていま八団体ということを言われておりましたが、いわゆる兵庫、徳島、それから岡山、香川、それから広島、それから愛媛と高知が入つて、神戸が入っている。この八団体と言われておりますが、これで大体二億円の出資をまかなわれるわけでしょうか。その点ちょっと。

りまして、早急に関係の団体と詰めたいというう
とでございまして、いまの八団体、市を入れま
して。そのほかにやはり非常に受益を考えられます
大阪市、大阪府の問題をこれから検討の事項に
したいという考え方でございます。

はルート別に均等になるのでしょうか。それとあ
公共団体の規模によつてとか、何かほかのものさ
しで出資のワクをおきめにならぬお考案でしよう
か、その点はどうですか。

○政府委員(蓑輪健一郎君) これは非常に私たちもむずかしい問題だと思っております。実は出資団体をきめまして、出資団体のいろいろの意向も参考しなければならないと思います。また地方行政の立場からいしまして、自治省財政当局の大蔵省その他とも打ち合わせをしなきやいかぬと思います。ただ私たち非常にいま考えておりますことは、

は、いわゆる調査の段階、各ルート共通的な技術の開発、機械の開発の問題、そういう時期と、おのおの各県、三ルートの建設に入って、建設費の一部としての出資、この段階とは少し変えるべきではないかというように考えております。その辺は今後非常に重大な問題でござりますので、出資

団体がきまりますればそれで十分協議の上、比率をきめていきたいというふうに考えております。ただ大阪市、大阪府が入りますと、大阪市、府はある特定のルートだけに出資をするというところにはならないのじやないかということもござい

（二）宮文造君　いや私の方は同つてはゐるが、當面、
ましてやうじき場合などござらぬ。まだ分り大を
するかということを、あわせて十分検討してきめ
てまいりたいと思ひます。

本公司は七月一日に発足するわけでしょう。その発足の当初、やはりその関係団体の出資というものは、政府の二億円出資ということはもう正確になつてゐるわけです。同じようにも同額を関係団体が出資するということになつて、まだいまだに青写真が、どういう出資をするかといふ、発足の当初の出資をどうするかということが、いまだにそ

○政府委員(蓑輪健一郎君) 私が言いましたのは、やはりこれから関係公共団体の出資をどうしていくか、非常に今ままで考え方と問題でございまして、私心配になつてくるのですが、発足の当初もまだきまつていないのであります。

て、ことしにつきましては、いまの予算上では地方の公共団体の出資として二億を予定しております。ことしについてはもし八県市、その他に大阪市、大坂府が入りますれば、ことしよりあります

平等でいきたいと思います。ただ将来の問題とい
たしますと、やはり先ほど言いましたことをよほ
ど慎重に検討して、出資の比率をきめていかなけ
ればならぬという考え方を持っております。
○二宮文造君 くどいようですが、平等ということ
とは十で割るということですね、ルートの平等
じゃないですね。

○國務大臣(根本龍太郎君) 地元の受け入れ態勢の一一番私が実質上考えていただきたいのは、漁業補償の問題、それから航行・運航のための地元の協力、これがないとたとえいかに技術開発がでっきましても実質上これは動かなくなり、工事着工ができないということになります。その次がいまの、今後ますぐではございませんが、その出資

の問題と、それから今度は公債を出す場合、どの程度までこれは、すぐに引き受けなくともいいが、どの程度まで引き受ける受け入れ態勢ができるかということが、やはり一つの大きな受け入れ態勢になります。それからもう一つは、路線が実施設計に入つてから、今度の基本計画がき

○政府委員(秦輪健二郎君) これにつきまして私どもの考え方いたしますと、やはり各ルートともルートごとにいろいろ特徴がござりますので、そなへて別途考え方の基準があるんでしようか。はなくて、一名と考へておるんでしようか、それともそなへて一名と考へておるんでしようか、それともそなへて一名と考へておるんでしようか。

ども、技術開発の問題が一点あるわけですが、そ
のほかに地元の受け入れ態勢ということを盛んに
強調しております。受け入れ態勢、協力態勢、
これは一体大臣のそういうお話を地元側はどう受
け取つたらいいだろうか、いわゆる用地の先行投
資にしても、これが五年とか七年とかいう目先の
問題ですとそれはそれなりに考え方があるのです

十五年二十歳としのことをたっておられますと
それだけでまいっちゃうわけです。
〔理事 松本英一君退席、理事 大森久司君着席〕

うことになると、ますます大問題であります。地元の受け入れ態勢というものを、大臣は何を地元に要望されるのか、この点を少し具体的にお話ししていただきたいと思うのですが。

○國務大臣(根本龍太郎君) 地元の受け入れ態勢の一一番私が実質上考えていただきたいのは、漁業補償の問題、それから航行・運航のための地元の協力、これがないとたとえいかに技術開発ができましても実質上これは動かなくなり、工事着工ができないということになります。その次がいまの、今後ますぐではございませんが、その出資

の問題と、それから今度は公債を出す場合、どの程度までこれは、すぐに引き受けなくともいいが、どの程度まで引き受ける受け入れ態勢ができるかということが、やはり一つの大きな受け入れ態勢になります。それからもう一つは、路線が実施設計に入つてから、今度の基本計画がき

まりますれば、それを土地の先行取得
うことに対する協力がどの程度までいけるか、こ
ういう点が私が申し上げておる受け入れ態勢と申
し上げておる次第でございます。

御承知のよき御満戸内海にもういわば御満足業者が錯綜しております。御承知のようにフエリー業者も相当数、それこそもう海の銀座のよう

連絡橋ができた場合に、そういう海上運送業者、これ私ことばの言い方が悪いかもしませんが、それからまたフェリー業者ですね、含めて、やはり補償というものを頭の中に考えなければいけないのでしょうか、どうでしょうか。

たとえばフェリー・ポートを例にとりますと、全国の約七割を占めます九十六航路が瀬戸内海にあるわけでございます。ただこの三本の架橋に關係があります四国から本土に直接に渡る、こういうフエリー・ポートはそのうちの二十一航路でございます。これが開港あると考えられる航路の数

でござりますが、架橋ができた場合に、これについて補償を考えるかどうかと、こういう御質問かと思ひますが、現在の法体系におきましては、御承知のようて、私法の債と国法ができる場合、そ

のために非常に減収になつた、あるいはその極に達して廃止のやむなきに至つた。こういうような場合にはこれを国あるいは国鉄が補償するという規定はあるわけであります。またそれと同じように民間のバスが走つてゐるところに国鉄のバス等が敷かれましてそれと同じような状態になつたと
いう場合におきまして、これについての補償の規

定もあるわけでござります。これは地方鉄道整備法あるいは道路運送法の規定によつて定められておるわけでござります。これらいずれも同種類の自動車に対する國の自動車、あるいは鐵道に対する國の鐵道、こういつた関係の同種類のものについての補償を規定したものでございまして、船に

対して道路の架橋というようなことについての規定というものは現在二種類のものについてはないわけでございまして、現在の法制ではこれはできないということになっておるわけでございまます。

○二宮造君 そうしますと、多度津一日比ですが、つい昨年ですか航路の免許がありましたね、あれ何会社でしたか。

○ 説明員(須賀貞之助君) 瀬戸内海汽船でござります。

○二宮文造君　その瀬戸内海汽船が航路の免許を受けるに当たって、将来架橋になつても補償を要

求しないという急書を四国海運局がお取りになりますが、これは何のためにそういう保証をお取りにならなければいかぬのでしょうか。

○説明員（須賀貞之助君）この問題について補償すべきかどうかという問題は、非常に問題の多い

ところでございますが、業界からこの話が出る相
当前から、九州におきましても、橋じやなくて道
路そのものが沿岸台地で非常によくなるためこの

客船業者が減収になるというようなことで、この架橋の話が出る前から相当補償の話がやかまし

かたたわけでございますが、現在この四国との架橋の話が出来まして、特に陳情があるわけでございまして、問題はうつますが、一二小、浦賀二、

う問題については考へない、いまから、とにかく架橋ができるということにきまりつある段階に

おいて申請するものについては、補償はもちろん目当てではないだろうなど、こういう意を押す意未ころぎましてとつこつまでございまして、それ

から、将来永久に続けるというつもりかどうかと、需要があるのだということの証左のために

も、そういう証書をとつたわけでござります。
○二宮文造君 大臣ちょっとと中座されておりまし
こねいこねい、重名寄らざりきに易生ニ、生長のフ

たけれども、通常枠ができた場合には、従来のフリーランス者ならフリーランス者でけつこうですが、フリーランス者に対して補償が必要なのかどうかと、う二点を、まことに同一の、一ミセ。二質

的にはその補償の対象にはならないと、こういふようなお話をありました。ですが、新しく免許を受けた一つの会社が、橋ができるも補償を要求しませんといふ念書を海運局でおとりになつてゐるということは、それ以前の業者にはある程度の補償を要求できるんだなという事実関係を明らかにしたことになるんじやないかと私思ひますが、橋の問題、橋ができる場合のフェリー業者に対する補償の問題について、大臣のお考えを伺つてきょうのところはこれで終わりにしておきたいと思います。申し合わせの時間がきましたので……。

○國務大臣(橋本登美三郎君) 実は最近カーフェリ等が非常に要望が強うございまして、新規に許可をすることのほうがものの融通の上においてよろしいといふことから、会社がしっかりしておるものに対してはこれを許可しております。ただ一般通念として、何かそらいうような架橋のようなものができた場合に、従来ややもすればいわゆるそれがために損害を受けたということで補償を要求するようなきらいがあるわけであります。しかし本来の性質から言えは、政府委員のほうから答弁しましたように補償する義務はない。しかしながらこの場合においてなぜそんな補償ということばをとつたのかというなれば、逆に言えばこういうものに対しては原則としては補償の筋合はないんだということを逆に明記したということと、二宮さんおっしゃるように過去のものに対しては補償の責任があるということじゃなくて、この種のことについては、いわゆる原則としては補償の責任はないんだという意味を明らかにしたものであります。今後そういう問題が出てまいつた場合には、いろいろ法令等を十分に、あるいは慣例等も調査の上でなければ、どうすべきかという問題はきまりませんけれども、本来の性格からいうならば、こういう架橋ができたからといって補償する必要はないというたてまえになつております。

○高山恒雄君 この問題については、過去の十数年からの問題でございますし、相当各自治体にお

いても陳情その他で非常に県民が多額の金を消費している。こういうことについてはいろいろ指摘がございましたので、私はその点はもう再度繰り返しませんが、運輸大臣にお聞きしたいのですが、この鉄道併用橋という問題ですが、運輸大臣は海運にも関係しておられますから、実際問題として併用橋というものがいま直ちに必要なのかどうかという面で、私は多少疑問を感じるわけです。と申しますのは、現在の四国の県民は約四百万人、その過去の統計等から見ましても、非常に輸送面に対する問題が限定されておると、こう思っています。むろん六十年までにそういう計画をお立てになるのでありますから、人口が五、六十万万点えるということも見込まなくちやいかぬと思います。さらにまた産業開発もできるということとも、これは当然見込まなくちやいかぬと思うんです。しかし過去においてあまりにも長く夢のかけ橋が流布されて以来今日に及んでいる現状から考えてみると、十五年間にこれから三橋の連絡をつくるということではなくて、最も現在必要なものは何かという点が、各大臣にはなればいいかぬではないかということを私は痛切に感ずるわけです。そこで先ほど海運の問題も出ましたが、実際問題としてこの鉄道との併用橋という問題になつて、採算的に合わないものをつくりになるとは思いませんけれども、今日の鉄道の状態から見て、実際にそれが可能なのかどうかという点はどうなつてお考えになつてているのか。なおまた基本的にこの九州とも、いわゆる大臣の最初主張されましたように、本土と変わらない、いわゆるすべてが陸地帯で本土と同一であるというような立場に立つてお考えになるのか、産業開発だけにウエートを置くのか、そういう考え方で非常に変わつてくると思うんです、この問題は。それをどうお考えになつておるのか、この点お聞きしておきたいと思います。

うに、昭和六十年度を目指として完成させたいと、十五年先ということになります。近くとも十五年先ということですから、したがってこの間に置いていわゆる新全縦等ではじき出してあります交通量といいますか、まあ交通という面から考えますと、現在ですらも瀬戸内海のいわゆる海上交通というものはまあまあ腹に近い。へたをすれば非常な海上交通事故を起こす危険があるぐらいに非常にふくそうしております。こういう点から考えると、将来の四国の総合開発というのも考える、そうした観点から言いますと、いうと、私は十年ないし十五年将来を考えるというと、とうていいまのこの海上交通をもつて貨物を運ぶあるいは人間を運ぶということは不可能に近いのじやないか。それは四国をいつまでも孤島にしておくという考え方なら別でありますけれども、そうでない限りは、当然日本の全体の総合開発を目指す以上は、四国のいわゆる将来的の人口というのも私は急増していくのではなかろうか。御承知のようにいわゆる東海道ベルト地帯と言つておりますが、この地帯はもう大体において相當に窮屈になりつつある。人口の集まり方も集中の度が相当高度になつております。これらの中には逆に他に分散をしなければならぬ。工場がそうであります。あるいは港ももちろんそうなつてくる。そういうことを考えますと、どうしても併用橋として鉄道をこれにつけなければ、貨物のいわゆる融通の上においても人間の交通の面からいっても行き詰まるのじやないか、こういう意味で併用橋はやはり一つの絶対条件である、こういうようになります。

出の平均が、バーセンテージでいいますと二・四知が一・一七です。こういう状態でいま産業的に考えてみれば、愛媛がやっぱり出荷としては一番多いです。その次に香川です。これは産業を中心としたときにですね。しかし、私はここで国鉄はあります。民間航路のこれで一九%，フェリーでやつてみると、約三〇%の人が国鉄に乗っておりまます。民間航路の乗客が貨物についてはこれは国鉄はどうもいま便利が悪いですから、少ないと思いまますが、大体国鉄の乗客が貨物あるいは旅客と区別してみますと、約四%、こういう現実的な人がある人が三七%，航空機で約四%，この人が三七%，航空機で約四%，ある人は航空機も含めておりますが、こういうふうに考えてみますと、旅客の面からも貨物の輸送の面からも、非常に国鉄が少ない。そのことは旅客の場合は現在の実情では連絡船で通わなくちゃいかぬという観点が出てきますから、これは多少ふえるかもしれないけれども、七・三%，民間航路の船でやるのが八四・三%，フェリーで八・四%，あるいは航空機もつと道路の開発ができ、かつまたこの輸送のコストの面からいっても自動車のほうが便利だといふことになれば、むしろ高いコストよりも安いほうに産業としてはどうしたって、コストの面から見て、いくことは当然のことであります。こういう面から見て、いまさしあたり国鉄自体が一体それだけの多額の経費をつき込んで採算的に合うような、しかも将来性のある見通しのもとにこの架橋が行われる行き方がいいのか悪いのか、こういう点をこれは電子計算機があるのでですから、いろいろ計算をしてみると、現実をとらえた場合、しかも国鉄が多くの赤字をかかえておるることは御承知のとおり。この二、三日前も放送をいたしておりましたが、五千四百億からの赤字をかかえておる。こういう事態から見て、実際に将来性があるのかないのかというような面で非常にわれわれしろうとが見て疑問視せざるを得ないんで

す。それよりもむしろまず第一段階として、本土と四国との間の経済面からいく道路がまず必要ではないか、あるいは四国の立場をとるならばこの徳島あるいは高知という後進県、ここにウェートを置いた開発をしてやるべきじゃないか、こういうことが理論的にも数字的にも私は言えるんじゃないかなと思うんですね。どちらにウェートを置くかによって先ほども申しましたように、非常に変わってくるんですね。そのウェートの置き方をやつぱり明らかにしていくほうがこれは正しいのではないかと、こういうふうに考えております。

なお、私は、数字的に申し上げますと、県民所得も非常に差がござります。県民所得で申しますと、これは徳島が二十二万八千円です。それから香川が二十七万五千円、愛媛が四十二万一千円、高知が二十二万九千円、これは国民経済所得白書の中で私は拾った数字であります。こういうふうに県民所得の少ない地域にいまだたたかい手を伸ばしてやるべきだ、こういうふうに考えていくのが正しいのではないかと私は思っています。しかも土地から考へてみても相当の広い広域を持つております、高知にしましても。こういう点をどちらへウェートを置かれるのかによつて、単にその鉄道とこの併用橋をつくるということを考えいくのが将来のためになるのか、どういうふうにお考えになつておるのか。その点をひとつお聞かせを願います。

運ぶ手段を考えなければならない方法として、いまだこの数字で申し上げましたように、いわゆるまた民間の貨物船によつて動く貨物量は三千九百六十八万一千トン、全体の八四・三%であります。これがいま貨物船で運ばれている。したがつて、ここも六倍とか十倍というような貨物量が増大する、十五年後には、そういう場合になりますといふと、これを運ぶためにはその六倍のもし鉄道等が使われなければ、それだけの貨物船なりフェリー・ボートを考えなければならぬということになりますね。ということは、いまでも頬戸内海といふものは海上交通の上から危険である。最も海上事故の多発地帯であります。こういう点から考えましても、これら増大していくだろう現状を、大体これはある程度開発を含めての将来の数字ではありますけれども、考えますといふと、何といつてもこれは大量輸送はもちろん船にもよりますけれども、鉄道を利用せざるを得ないということになりますね。でありますから、貨物の上から考えても、どうしても鉄道併用橋が必要です。人間の点におきましても現在は国鉄が運んでいるものは全体の三〇%、そして自動車の乗っかっているフェリー・ボート、これが三七%であります。もちろんこれは三七%のフェリー・ボートでいわゆる普通の自動車が運ばれるやつは、これは道路橋を使うということに大部分なりましよう。しかしながら将来の増大量から見れば必ずフェリー・ボートが必要となるというわけではないと思います。しかし大部分はこれは便利ですから道路を走ったほうで得る可能性がある、先ほど県民の所得が低いという点、これは地方に置かれた大きな条件がありますね、何といっても、たとえば東名道路ができる直前までは厚木あたりは坪五千円にすぎなかつた。今回東名道路が開通した三年後にはすでに五万円ないし十万円という価格の相場ができるおそれ。こういうことによつて経済の発展の発生源と

いつものができるてくるんぢやないか。そういうことによってやはり四国への将来を考えるという、当然鉄道というものがあつて、そうしてそこに経済発展の発生源が生まれてくる。ことに将来そういうことのために相当重要な港湾が考えられると思えば、それはまたそこに発生源が出てくるわけであります。たとえば私のところであります、鹿島という所は郡全体の人口を合わせましても十七、八万にすぎない。それが今度鹿島港が開港されまして昭和五十年には人口四十万前後になる。こういう発生源ができますというと、非常に変わった現象が出てまいる。こういう意味においてやはり発生源——経済発展の原因となるべき鉄道なり港湾なりといふものを考えいくならば、当然このような数字とは変わった数字が出てくるのみならず、私は国鉄としても必ずしも——そういう御心配を願うのはありがたいのでございますが、國鐵財政を御心配くださつて心から感謝にたえませんけれども、ある意味においては国鉄の経済再建の上にも私は将来プラスになる要素であるらう、かようと考えております。

○高山恒雄君 大臣おっしゃるようだ、現実を見れば、これはもう現在の輸送の問題からいつても民間で二百八——これは高松一宇野ですよ。さらに法人なども九つのなにがあります。しかし二八八という膨大な輸送力をここで持つてゐるわけですね。それが必要だと私も思いますよ。けれども将来を考えた場合、しかばら水のかげんはどうなるのかといったら、徳島の吉野川しかないじやありませんか。四国の全体の水をまかなうとしたらその水源はそれしかない、実際問題は水のないところに産業は発展しませんよ。だから十五年先の問題を私はここで論じて、またもう一べんこういう問題に触れて話す機会があるでしょう。五年先なりそれは当然お考えにならなくちやいかなことでしょう。さあたりどういうことをお考えになつてゐるかという点から考えてみると、何に基点を置かれるのか。たとえば、産業都市とするならば、水を必要とするならば、何といつても徳島の

吉野川を中心として開発せざるを得ないで、岡山のこの現実の輸送力から言はならば、香川、徳島にいたり、どちらにウェートを置いて今後やるうとおっしゃるよう、鐵道交通対策の一環としても、おっしゃるように鉄道併用橋というのが必要になる。こういう点を私はわからぬが、これらがはつきりしないと、これはわれわれの橋でも全く、この三架橋を大体目標に置いておると建設大臣は言つておるけれども、大体架橋はできたわ、さあ水の資源は十分でないわ、輸送力はたいして伸びないわ、こういう問題ありますから、どこかに早くこたえてやりたい、それをわれわれの橋とが考へてもできると思うわ、ですよ。だがしかし、さしあたりいま一つの夢の橋をかけるという政府は大きく宣伝されたのでありますから、どこかに早くこたえてやりたい、それが政府としても大きな責任がある、ということを痛感するのです。さしあたりかけなくちやいかなという点を、一体将来の産業開発地域を目標にするのか、それとも本土と四国はもともと一体のものにしていきたい、大体三つのこの連絡橋をかける、あるいはそういうことになるでしょう。それはそのためには九州からももっと便利のいい西のほうにやつたほうが、国道にやつたほうがいい、こういう結論も出ると思ふのです。大臣は一体どこに重点を置いてまずかけたらしいとお考へになつておるのか。これは建設大臣もひとつどこを先にやろうとお考へになつておるのか。

水の問題は、これも建設大臣の所管であります
が、吉野川の上流において大きなダムを現在つ
くっておるわけであります。やはり将来の四国の工
業開発も念頭に置きながら建設省としては全国的
な開発を考えておる。これは私がちょうど大臣の
当時に考めたのでありますから、ついでに答弁し
たのであります。建設大臣からもこれらに関連
して答弁があろうと思ひます。

○國務大臣（根本龍太郎君）いろいろと高山さん
から御指摘がございました点は、十分これは考慮
してやるべきことでございます。膨大なる国費を
もつてやることであり、かつた御承知のように
ちょうど六十年のころには現在の五道、これが七
道になって要求されてきておる。東京湾岸道路と
いうふうに社会資本の充実は、この本四沿線のみ
ならず全国的に社会資本充実のある意味において
ピークの時期にさしかかると見なければならぬと
思ひます。そういう点を踏まえまして、実は御承
知のよう日本経済の発展状況を、現在のいわゆ
る数量経済学的に見通した点から考へるならば、
十分にこれはやれるという想定のもとにこれが実
は出発しているのでござります。がしかし、今度
は、現実に三ルート同時着工ということは前から
言われていることでありますから、これはそれ
として、実施設計、それから技術開発、これはそ
のことが一つの同時着工とわれわれは見ておるの
でござります。しかし今度現実にやるとすれば受
け入れ態勢——この受け入れ態勢の内容について
も申し上げました。これと今度は資金計画等、こ
れから実質上今度は着工の時期が若干ズレること
は事実だと思います。そのときにあたりまして
は、これは何回も御説明申し上げましたように、
陳情とかそういうこととでやることではなくして、
技術上の裏づけと、それからいわゆる総合的に見
た開発利益、それからペイラインにどつちが早く
いるかなど、いろいろとも考えなければならないと思
ません。

いいます。そうした点を含めてやることでないといふと、これはかえつて混乱を来たし、そうしてしましもいまの時点できめることには非常に無理が出てくるというような感じがしますので、あとは客観的な事実の積み上げの上判定いたしたいと考えておる次第でござります。

○高山恒雄君 時間がありませんから、これは建設大臣にお聞ききたいのですけれども、架橋の問題もそれはさることながら重要な問題には間違ありません。けれども四国自体は実際の問題、道路開発がまだ未開発地域ですね。現在できておりなすのは十一号、三十二号、三十三号、五十五、五六六です。その中で現在完成しておりますのは一と三十二と三十三なんです。あとはまだ十分なる、いま七〇%ないし六〇%程度の完成しかないとしておりません。縱貫道路の予定も徳島から大洲までの予定の路線が定められておるだけで、あとまだ未解決です。これができますと、ほんとうに四国自体がまた変わると思うのです。これをよれをおくれておるのに橋だけをいま調査——これが調査するのが悪いとは私言しません。賛成ですから、やらなければいかぬと思ひますが、これをまず建設省としては先にやっぱりこの未定地域も考えて、そうして地域の実態をよく見た上で、こわはほんとうは本土と結ぶのが四国全体のためになると思うのです。そういうものもまだ出てないとい。縱貫道路としてやるならば、もっと基本的な計画を早くきめて、どこを一体通せばいいのか、どうすればいいのか、それに筋骨道路ができるて、初めて四国の、一体その連絡橋というものをどうしたらいいのかというのが完全にできこそ、これらは地域開発のための道路であり、連絡橋であると私は思ひます。そういう点をやらずして、おもづいているのにかわらず、いま連絡橋などに三ヵ所をやるという、予定はよろしい。よろしいが、まず四国全体の問題を考えるならば急ぐべきだと思いますが、それどうお考えになりますか。

ます。その意味で、今度の新五ヵ年計画に全部入れるわけにはいきませんでしたが、六十年度まではこの四国全体の道路網をこの架橋ができると同時にそれができておるというように計画を進めるべきだということを、私は事務当局に指示しておるのでござります。そうでありませんと、一兆円に及ぶところの投資ができる、それは単なるパイプがついて、あとは下のほうは全然通じないといふことになつたら、これはたいへんなことでござります。その意味で、その点は從来のこの五ヵ年計画の段階ではこれはとても消化しきれません。それでこの新しい五ヵ年計画すでにその第一歩を踏み出させて、次の段階においては六十年度までにこれをやつしてしまうということを実現は考えておるのでござります。おおまた、これはすでに高山さんも御承知のとおり、その当時にありますれば、私は瀬戸内海というものは現実にこの海上輸送は不可能な状況になつておる時代だと思うのです。そうしますと、瀬戸内海に配置しておるところの産業というものは現在のような経済的な効果はなくなつて、さらにタンカーが非常に大型化してきますと、おそらく高知あるいは徳島あたりが一つのこれは輸送の基地になると思うのです。そういうふうになつた場合におけるこの四国の経済的価値というものは、現在はわずか人口の4%ではあるけれども、経済的には非常に大きな――、いまの中国と近畿とを合わせた表玄関は大阪でもなくなり、広島でもなくなつて、私は四国の一帯太平洋に面したところが、日本の大ききな玄関筋になるというふうにすら思われるのです。それほど私は四国というものは単なる四国ではなくして、近畿と中国とを合わせた大きな産業の関係の新しい立地条件を備えたところになるのではないかと考えるので、御指摘の点はござります。それはと私は四国というものは単完成したときには、全部この道路網が四国に配置されると、いうことをいまから研究しておくべきだと思つて、すでに事務当局にはその点は命じている次第でございます。

○高山恒雄君　建設大臣ね、私が申し上げておるのはその逆なんです。もう少し四国の道路網を立てやるべきだ。縦貫道路を先に早く計画を立て、目標を立てるべきだ。そして将来の発展という、運輸大臣もおっしゃっていますから、それはもうさからう余地はございません。反対する余地はございませんよ。発展するかしないかが問題であつて、これから将来を考えてごらんなさい。四国は、しからば産業都市とするのか、一部には観光都市にするのかという点も残ると思うのです、私は。日本の一億国民の中で三千万の労働者がおりますが、これから週休二日制になってごらんなさい。何も商業都市の東京、大阪を結んである新幹線に乗らなくとも、むしろ船でゆつくり行つてみたい、こういう環境に人間は変わるのであります。そういうことを考えてみると、産業本位だけのこれらの開発をすべきではないという結論が生まれるわけです。だからむしろいまの段階では四国を中心とする縦貫道路網の計画を早く立て、そして筋骨道路によつて地域開発をまずやり、そして本州と結ぶ、こういう計画をやるべきではありませんか、これを私は主張したいのですがね、並行ではだめですよ。

○春日正一君 橋をかけること 자체私は反対しない、これははつきり言つておきます。しかしあ三本のルートをどうかけるかでやはりいろいろ問題が出てくると思います。そこでこの三本のルートをかけるのに、先ほどのお話では一兆円前後かかるだろうということであったのですけれども、この財源をどう確保するかという点では、どういうようにお考えですか。

○政府委員(義輪健二郎君) 財源の確保については、これは今後の一つの大きな問題だと思します。現在私たちの構想の中にありますのは、やはり相当民間の資金の活用をはからなければならぬ、民間の資金の借り入れをやっていきたい。しかし、これだけではどうてい建設費を全部まかなうわけにはいきませんので、国の財政投融資の資金、こういうものを相当入れるということが必要にならうかと思います。その際にこれは新しい五ヵ年計画の問題の一つの財源的な大きな問題でございますが、有料道路のような事業を遂行いたします財政投融資の資金、これは必ずしもいまの現状では十分でございませんので、何らかの財源対策というものを今後四十六年度の予算編成をめどに検討いたしたいというように考えております。

○春日正一君 全体としての資金計画はきまっていないというよう聞いておりますけれども、大蔵省なんかでは国の出資が一、財投が四、地方出資が一、それから民間融資が四ということですね。これに考えておるということですけれども、この点についてはどうなんですか、建設省としては。

○政府委員(義輪健二郎君) ただいま先生おっしゃいました財投四、民間借り入れ四というような一つの案があることは事実でございます。ただし私いま考えますのは、全体の事業が本格化いたしますのはまだ数年先でございまして、その三本の橋が全部かかりますのは昭和六十年くらいを予定しております。その間において國の財投資金のふえ方、民間資金がどれだけ調達できるかという問題は、これはいますぐに予測するわけにはいき

の問題をもう少し弾力的に考えて資金の調達をはかるべきだというように考えております。

○春日正一君 この橋は先ほど来の議論でもはつきりしているように、国家的な事業ですし、地方の事業と、いうものではないと思います。先ほど権本運輸大臣は、まあいまの日本の経済力からいえれば、一兆円くらいはと、確かにそうだと思いませんす。日本の経済力から言つて、十年、十五年の間に一兆円くらいの事業というようなことは、決して無理な仕事とかそういうことじやないと思いませんけれども、しかし負担する地方団体ということになれば、香川県、徳島県、先ほど高山委員も言われたように、人口も少ない、産業的にもわりあいおくれたところが多い、というようなことになれば、この負担いかんということで、地方財政を圧迫するといふような面も出てくるだろうし、あるいは民間資金を大きく導入すれば、どうしても利息が高くなつて通行料もよけいとらなければならぬ、というようなことになつて、そこにいろいろマニアスの効果といふものが出てくるわけですから、そういう意味でやはり国の出資あるいは財投というようなものをできるだけ多くすべきぢやないかというふうに考えますけれども、その点大臣どうお考えですか。

その意味で、これは公団が地元の情勢を聞き取ります。少なくともあそこの道路をつくったために、一般的な高速自動車道路、有料道路からかけ離れて高いというものはこれではできるはずはございません。大体似たようなところでござりますが、大蔵省が出資一それから財投四といふものも、やはり弹性的に考えなきゃならないと思います。次第でござります。しかし現在のところは、大体のところはいまお示しになったようなことは、いそそうではなからうかというのが、現在の一応の試算でございます。

○春日正一君 金を出しても道路がほしい、そういう面もあると思うのです。ただ問題は、そういう道路ができると百人が百人全部が同じように便利になるとかもうかるということではなくて、やはり道路ができるとある人もあるし損をする人もある。私はその損をさせたくない、これが共産党の立場ですわ。そこで、補償の問題ですけれども、漁業権あるいは土地、先ほど話にあったフェリー、こういうようなものについての補償の基本的な方針といいますか、考え方をお聞きしたいのですが、特に運輸大臣お急ぎのようですから、運輸大臣のほうからフェリー、そういうものの関係お答え願いたいのですが……。

○國務大臣(橋本登美三郎君) 先ほども申しましたが、原則としては補償という性格は從来も使っておりません。ただ、現実に与える損害が出てくるわけがありますから、業務上の補償ということは考えておりませんが、工事をやるために起きる支障というものはあり得ると思います。これは公団が考えるべきものであります、十分その点は考えつつ、しかしながら補償的性格は考えておりませんが、工事をやるために起きて、このよくな方針でやってまいりたいと思いま

す

○春日正一君 その点ですね、先ほども話が出ましたが、それだけれども、道路運送法、あるいは地方鉄道整備法ですか、これには並行線をつくって、そのため私鉄が大きな被害を受けて経営困難になつたときには補償するというようなことが書いてあるのですね。だから、当然今度の場合、並行線の場合は海上の上を走っている連絡船なり、運送なり、あるいはフェリー・ポートなり、それと並行して道路ができる、あるいは鉄道が敷ける、そうすると便利になるからそちらをみんな通つてしまつうということで、営業ができなくなるというような問題になれば、この法律の条項というものは当然適用されるというふうに解釈すべきじゃないかと思うのですけれども、その点いかがですか。

いう規定はございません。実は道路につきましては、一般的に道路をつけて出すことによって出でます。いります反射的利害、こういうものについては、そういう補償をしていないわけでございます。
○春日正一君 一般的の道路だとそういう問題は起らんわけですねども、今度のように海をまたいで、先ほど相当地たくさん営業している会社があるようですが、そういうところがこの道路ができたということによつて経営が困難になりますと、今まで海をう事態が起つてきます。そうすると、それはその経営的な問題だけではなくて、従業員の生活の問題がかかるつているんですね。だからやはりこの点では、道路法の中に、一般的な規定としてそういう規定をするということでも、今度の橋をかけるという場合には当然起つてくるというような場合には、先ほど言った鉄道軌道あるいは道路運送法にある規定といふようなものが準用できるというような考え方を取り入れる必要があるのではないか。そうでないと、事情は確かにもわかつた、それは補償しなければならぬけれども、法的根拠がないというようなことになると、建設省のほうでも今後困ること出てくるのじやないです。

○春日正一君 その問題ももちろん残しておきますが、私はもっと詰めたいのですけれども、時間がありませんから、運輸大臣のほうにも一度お聞きしたいのですけれども、鉄道ができますね、併用橋で。そうしますと、当然非常に近くなるんですね。それとも、四国の特に内海側のほうの、たちは、岡山県なり広島県なり神戸なりに通勤できるというような事態が起こってくると思うのですけれども、その場合の通勤通学のバスとか何とかいうようなものはどういうふうに考えていいますか。一般的の鉄道ですと当然それはありますけれども、新幹線というような構想があるわけでしょう。いま新幹線にはバス出さぬでしょうか。

使えないというようなことになるとやがて悪いものですから。
そこで、ついででなければ、これは建設大臣のほうになるわけなんですが、バスとか自動車で道路で通勤する者、これについてはそういう点についてどのようにお考えですか。
○政府委員(森輪健一郎君) 実はこの問題、東京周辺の通勤の対策といたしまして、やはり高速道路で通勤する者、これについてはそういう点についてどのようにお考えですか。
勤バスというような考え方も持っております。ただ、これは建設省だけができる問題でございませんし、やはり運輸省の主管でございますので、私たちはそういう施設をつくり、そのあと通勤バスみたいなものを通す場合に料金をどうするか、そういう点につきましては、十分考慮の余地はござりますので、検討したいというふうに考えております。

辺の考え方ですね。ほんとうに民意を聞いて、みんなから、できるだけ多くの人から喜ばれるような橋にしていく、工事のやり方にしていくと、どうめにはどうしたらいいかという点の考え方、どう考えておいでか、お聞かせいただきたいと思います。

やらざるを得ないでしょう。それからまた接続道路をつくる場合における土地買収、これは当然またその権利者の意見を聞かなければならぬといふうに、これ十分その点は配慮してまいるつもりでございます。

○理事(松本英一君) 本案に対する質疑は、本日はこの程度にとどめます。
速記をやめてください。

がむずかしいということになりました、長期計画を踏まえまして十兆七千億という要求をしたわけであります。これがいろいろ財政当局の将来の財源の問題も考慮に入れまして十兆三千五百億ということになったわけでございまして、その間で約三五千億ほど総投資としては減つております。その程度でございますれば、いまの十兆七千億の当初の計画を多少圧縮せざるを得ない点もございますが、有効に使えば、ほぼ所期の目的は達成

○政府委員(義輪健二郎君) その点は、まあ将来の問題でござりますが、いわゆるいまの十兆三千五百億の中でも、今後の作業で府県の計画その他を聞きまして、これはどういう道路をどのくらいやるかという目標をつけるわけでございます。たゞそれから、それで何處にどのくらいの金額を要するか、あるいは今度は十兆三千五百億というか、あるいは十一兆三千五百億といつてない相当多額な計画を立てておるから、今度はどれくらいまで統きそうです。何年くらいまで統きそうな見通しなんですか。

卷之三

ことであるので、非常に重大な関心を持っていた
だいておるわけであります。したがいまして、こ
れは各ルートに関連するところの地方自治体、知
事はもとよりのこと、市町村長それから議会がそ
れぞれの要請を持ってきているようでございま
す。したがつて、それらの地方の自治体あるいは
それに商工会議所とか、あるいは農業協同組合と
か、こうしたものもいろいろの要請を出してくる
ようでござりますから、そうしたものを十分に慎
重にこれを取り上げまして、そしていまお話を
あつたような、民意が十分くみ取れるようなこと
でやつていきたいと思います。その意味で十分に
考慮いたしますが、別に何か機関を設けてやると
いうことは、そのため考へてはおらないのでござ
ります。

○理事(松本英一君) 速記を起こしてください。

〔速記中止〕

○理事(松本英一君) 次に、前回に引き続き道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行ないます。質疑のある方は、順次御発言を願います。

○田中一君 問題は財源の問題なんです。そこで、とりあえず伺つておきますが、四十五年度の予算として第六次五ヵ年計画に對しては十兆七千億要求しておりますね。建設省は、ところが十兆三千五百億となつた経緯、三千五百億の減額というのはどこに原因があるか、それを伺つておきた
い。

○政府委員(森輪健二郎君) 当初私たち道路整備

○田中一君　過去の五ヵ年計画を見ると、大体において三ヵ年ごとに新五ヵ年計画が策定されておるわけなんです。これは結局どこにその食い違いがあるか。おそらく地価の高騰その他の理由によつて予定された資金がなくなる、三年目にもうなくなつてしまふというところから、新五ヵ年計画の策定をしているのではなかろうかと思うのですが、その点はどうなんですか。

○政府委員(蓑輪健二郎君)　いままでの過去の五ヵ年計画を見ますと、第一次が四年続きました。そのあとはすべて三年で新しい五ヵ年計画に切りかえられております。この事情は、その当時その当時いろいろ事情が多少異なりますが、共通して

だ、私たちやはりいまの時点でいろいろそういう道路の計画をいたしましても、五年の間には必ず当初の計画にないものが必要になつてくるおそれがあります。そういうもののために一応調整費的なもの二千五百億をとつておりますが、その中で十分まかなえるということであれば、私はいまの五ヵ年計画はそのまま遂行できるのではないかという考え方でございます。ただ私たち、いまの道路整備の五ヵ年計画によつて整備をしておりましますほんとうの実情を言いますと、やはり五ヵ年計画の中ではこれしか入つてないということ、いまの五ヵ年計画ではバイパスについてはここまでしかできないというようなことにならざるを得ないわけで、そういたしますと、やはり現道の交通処理のためにさらにそれをもっと早く延長をやつて

○春日正一君　いま大臣は考えておらぬと言われたけれども、まあ実施していく経過の中で民主的な審議機関をつくって、いま言われたような意見が十分取り入れられて、しかも、全体の利益という立場から審議されるいうようなことが必要だと思うし、特に公聴会なんか開いてみんなの意見を聞くし、公団の方針もよく説明をして、これの一一致をはかっていくことは、どうしても必要なことだと思いますが、こういうことについては法律の面にはいまは出ておりませんけれども、実施していく中で検討してもらいたいと思いますが、その点どうですか。

の五ヵ年計画を改定する際に、どのくらいの規模で改定したらいいかという検討をしたわけでござります。御承知のように道路につきましては、長期計画といたしまして昭和六十年までにいまの幹線自動車道をはじめとして主要な市町村道までの整備をするという目標を持ちまして、四十五五年以降六十年までに六十兆の投資が必要だというようくに長期計画をつくっておるわけでござります。この中で、四十五年から四十九年までの道路整備をどのくらいにするかということを検討したわけでござります。ただ、もちろんいまの道路の混雑の状況、また未開発の状況から見ますと、もつともっと早く道路の整備をしたいことはやまやまでございますが、やはり財源的な問題を考えないでただいたずらに大きな道路投資の要求をして、実現

おることは、やはり当初の予想自動車の保有台数が非常にふえたということ、これに伴いましてその当時の五ヵ年計画の中途でさらに新しい計画をつくりかえなければならぬということ、これが非常に共通している五ヵ年計画の改定の大きな理由ではないかというふうに考えております。そのほかに、その当時いろいろ所得倍増計画とか経済社会発展計画とか、そういういろいろ経済計画の指標が変わってきたこともございます。一番大きな理由は、当初より予定外の車の増加によりまして、新しい計画を中に織り込むということが、大きな改定の理由ではないかと思います。

○田中一君 そうすると、この第六次五ヵ年計画も二年ないし三年のうちに改定しなければならないんじゃないのかということを予想されておりま

くれたことが非常によくなりますと、また五年計画改定というようなことにもならざるを得ないと思いますが、そのため調整費というものをとつておりますれば、そういうものを有効に使はり最後までできるというようなことも十分考えられると思つております。

○田中一君 では第五次の五年計画、これ資金の面でけつこうですから、初めの予定された六兆六千億に対して仕事の達成率が、達成額がどのくらいか、三年目にですね、そしてあと残っている二年間のやつがどのくらいか、金はどのくらい残つておるか、これひとつ出してください。

○政府委員(蓑輪健一郎君) 第五次の総額六兆六千億の五ヵ年計画の達成率でございますが、一般

Digitized by srujanika@gmail.com

第十二部 建設委員会会議録第十七号 昭和四十五年五月九日 【参議院】

道路事業につきましては……。

○田中一君 総額でいいから。

○政府委員(義輪健二郎君) 総額につきましては、予備費を除きまして六兆四千五百億のうち、四十二年から四十四年までには三兆三千八百六十億、達成率五二・五%を実施しております。

○田中一君 それで残ったやつは、二カ年分として残ったのは事業の比として何ペーセント、資金としてどのくらい残っていますか。

○政府委員(義輪健二郎君) 三カ年で五二・五%ですからあと二カ年で四七・五%、金額にいたしまして約三兆七百億くらいが残つておることになります。

○田中一君 そこで、今回の十兆三千五百億、このうち相当大きく自民党の道路懇談会ですか、いろいろな政調のほうの機関があるそうであります。が、その中ではいろいろ新税問題が出てるんですね、いままでに。それの多くは今回の予算編成

で残つたのは事業の比として何ペーセント、資金としてどのくらい残っていますか。

○田中一君 それで残つたやつは、二カ年分として残つたのは事業の比として何ペーセント、資金としてどのくらい残つておられますか。

○田中一君 それで残つたやつは、二カ年分として残つたのは事業の比として何ペーセント、資金としてどのくらい残つておられますか。

○田中一君 それで残つたやつは、二カ年分として残つたのは事業の比として何ペーセント、資金としてどのくらい残つておられますか。

○田中一君 それで残つたやつは、二カ年分として残つたのは事業の比として何ペーセント、資金としてどのくらい残つておられますか。

○田中一君 それで残つたやつは、二カ年分として残つたのは事業の比として何ペーセント、資金としてどのくらい残つておられますか。

特定財源について決定をしようという大蔵大臣の発言がありまして、それを前提として、今後国会

終了後大蔵省を中心として関係各方面の今度は予算編成のときには特定議いたしまして、来年度予算編成のときには特定財源を明定したいということでございます。したがいまして、それがいま可能性があるとか、それがむずかしいということを申し上げる段階には至つておらないのでございます。いずれにいたしましておられないでございます。

○田中一君 五カ年計画は最終的にこれは完遂できないと見ます。

通されてるのでございます。その意味においても財源を確保しなければ、御指摘のように新しく五カ年計画は最終的にこれは完遂できないと見ます。

○田中一君 それでこの問題を解決したいと思っておる次第です。

○田中一君 そうすると、結局本年度はとりあえずこれで発足するけれども、本年じゅうに新財源について何を発見しよう。しかしそれが発見できなければ、これはむろん世論等の——もっとも総選挙も済んだから、あるいは大胆にあまり国

からその資金を持つてくるようなつもりでおるのですが。新税を出そうという構想が、いろいろの方面から相当多岐多様な方策が放送されております。したけれども、どれもとつて、おらない。トラック税にしても自動車新税にしても、あるいはいろいろのものをとつておりません、財源として確保するということを伺うのは、一般財投でこれを依存しようという形が出ておりますけれども、はたしてそういう新税の構想というものがこのままな

くことになると、あるいは来年あたりから何かそういう構想をもつて充足していくことという考え方の、これは大臣に向つておきたいのです。

○国務大臣(根本龍太郎君) 端的に申しまして、いろいろ構想が出ています。これが本年度予算編成には閣内における詰めができなかつたわけです。御承知のようにいざれもかなり大きな社会的影響を与える財源でござりまするので、そのためこの新道路五カ年計画を決定するに際しまし

うことを私は発言しています。というのは、先般来いろいろと委員会の御意向もありますように、

地方道路を相当充実してやらないと、これはたいへんむずかしいと思うんです。そのためには国税を取つてそれを配賦するか、あるいは直接地方財源をやるかという二つの方法があります。私は国道とか、そういうものは国の税金で取つてやつておらないのでございます。

○田中一君 一四、五%ぐらい増収があるといふことですね。

○政府委員(義輪健二郎君) 増収といいますか、

いくことも必要であるが、一方には固有の地方財源を与える必要があるんじゃないか、ということになります。それは確かにいわば道路債券といふか自動車債券というふうなことでやられておりますが、一つの債券を発行して有料道路については考えて

もいいんじゃないか、こういう点を申し出しているのでございます。そうしたものを持まえて、大蔵省を中心として関係方面でこれから協議しようとすることになっておりま

す。そのほかにいわば道路債券といふか自動車債券といふことでやられておりますが、一つの債券を発行して有料道路については考えて

いいんじゃないか、こういう点を申し出しているのでございます。そうしたものを踏まえて、大蔵省を中心として関係方面でこれから協議しようとすることになります。

○田中一君 そうすると、それをとるかわからぬけれども、とにかく新税は財源は持たなきやならぬということですね。そこで、ガソリン税の徴収額は今日まで増高しているというふうに私は見ておるんですが、どのくらいの率で上がっておりま

すか。したがつて、地方譲与税もそれだけ伸びはるんじゃないかなうかと思うんですが、その点はどうなっていますか。大体において見込みどおりのものはきているのか。相当大幅な増加をしなきやならぬのじやないかと思うんですが、その点はどうなっていますか。

○政府委員(義輪健二郎君) これは非常にいままでの例を見ますと、産業界の好況不況によつて、かなりガソリン税の収入が変わつてしまります。

○国務大臣(根本龍太郎君) 新しい原資として、新税の問題も一応俎上にのぼつておることは事実

です。これには国税と地方税も考慮すべきだと思ひます。これは四十六年度予算編成期までに大蔵省も

ことも考えまして、いまの五カ年計画の中のガソリン税の収入もおおよそ予想をしております。そ

の平均の伸び率でいきますと、大体一三%ぐらいの増加率であります。そのためには国税

の増加率であります。となると、大体一三%ぐらいの増加率であります。となると、大体一三%ぐらいの増加率であります。となると、大体一三%ぐらいの増加率であります。

○田中一君 一四、五%ぐらい増収があるといふことですね。

○政府委員(義輪健二郎君) 増収といいますか、

二億ございまして、それを決算調整額として四十五年度で言いますと、四十三年度の增收七十

五年度の財源にしておるわけでございます。

○田中一君 そこでいま大臣から癡言があつた地方法譲与税、これはどうですか。これは大体予定さ

分を道路特会に入れておるわけでございます。

○田中一君 そこまでいまだ大臣から癡言があつた地方法譲与税、これはどうですか。これは大体予定さ

分を道路特会に入れておるわけでございます。

○政府委員(義輪健二郎君) これは地方道路譲与税と國に入ります揮発油の税収、これは税率で

分けておりますから、たとえば四十三年に國のほうで七十二億よけい入つたというこになりまして、同じ比率で地方譲与税もふえておるというこ

とでございます。

○田中一君 有料道路の収入のうち、若干は償却

というもの以外に道路事業費として出している分があるんですか。負担しているものがあるんですか。

○政府委員(義輪健二郎君) これは全体の、たとえ道路公团で見ますと全体の料金收入幾らと、それから支出のほうは幾らということでございます。

○田中一君 有料道路について言いますと、いわゆる償還の

返していくわけです。その場合に赤字、黒字といふようなことを言われますが、黒字と称されるものはその償還計画以上は料金収入で返しているというものでございまして、そういうものがいまの有料道路の、道路公団の有料道路の中で相当の数が黒字になっております。

○田中一君 いや、これを伺っていると、一〇%は別に分けておるんだということを聞いておりませんね。欠損金にはそれを充当しているんだということも聞いておりますから、そういう隠し財源があるのかどうかと思つて伺っているわけなんですね。隠し財源的なものが。それで、それらのものは原則的なある一定の計画が経過すれば、無料公開にするということになつてゐるのか。あるいは途中で、そのように道路財源として負担しているような原資となつてゐるんではなかろうか、その点は、そういうことはありませんか。

○政府委員(義輪健二郎君) 損失補てん金一〇%

の問題でございます。これは要するに各料道路個々の個所につきましてそういうものを積み立て

いたしまして、これは帳簿上に残しておるわけでございまして、その金そのものは当然その年度の支出のほうに回しておるわけでございまして、帳

簿の上でそういう補てん金が幾ら残つておるといふことで、赤字の道路を無料公開する場合には、その中でいまの毎年毎年の支出の金額をきめて経理をしておるわけでござります。

○田中一君 用地費ですね、買収の。用地費に対する見込みの違い方、いわゆる用地費が上がった

ということよつて、相当な支出増があるんじやないかと思うのです。それはどうですか。全体から見て、どのくらい計画よりも上回つておりますか。

○政府委員(義輪健二郎君) 実は用地費につきま

して非常に上がつたという例がござります。たとえば、私は記憶しておりますのは、これは富士

宮の有料道路、現在道路公団が供用開始しておりますが、さらにそれから富士市に向かつて延伸を

はかつております。これは当初計画いたしました

法であるというたてまえから、そのような方途を真剣にひとつ研究していただきたいと思います。そうして、むだとは申しませんけれども、用地係の諸君等に安心して仕事のできるような道を開くこと、それにはどこまでも収用委員会そのものの強化、これをしなければなりません。相当な人手がかかります。そうして、明るい仕事をひとつやつていただきたいと思うんです。いま建設大臣からそういう一つの考え方を聞いて、非常に安心しました。どうかそれを実行しておいていただきたいと思います。きょうはこの程度にいたしました。

○國務大臣(根本龍太郎君) ただいま御叱正と御激励を受けまして、私も真剣にこれを取り組むつもりですが、何と申しましても、このけじめをつけませんと、予算ができれば、もうその次に事業認定ができると、逆に地価を上げてしまう。これでは、特定の人は利益を保護されておるかも知れませんけれども、一般の、税金でやることですから、大衆にたいへん迷惑をかける。政府があれで買ったのだからという、それに上回りしてすぐ写真相場になつていく。この悪循環を断ち切るためにも、土地収用法は原則としてやるべきだということを、実は私も事務当局に言っておいてある次第であります。現実に今度ぶつかつているとこころの事務当局はたいへん苦労している。それはいま御指摘のように、土地収用法を全面的にかけるということになれば、現在の土地収用委員会の力ではなかなかむずかしい。それにはやはり改正の必要があるようでございますので、これをこの次の国会あたりに出すことを検討すると同時に、現行のままでやれる最大限の運用の活用をいたしまして、その御趣旨に沿うように努力したいと思っております。ありがとうございます。

○理事(松本英一君) 本案に対する質疑は、本日はこの程度にとどめます。

○理事(松本英一君) 次に、参考人の出席要求に

関する件についておはかりいたします。

○「異議なし」と呼ぶ者あり
○理事(松本英一君) 御異議ないと認めます。
筑波研究学園都市建設法案の審査のため、参考人の出席を求め、その意見を聽取ることに御異議ございませんか。

○理事(松本英一君) 御異議ないと認め、さよう
議ございませんか。

〔異議なし」と呼ぶ者あり
○「異議なし」と呼ぶ者あり
○理事(松本英一君) 御異議ないと認め、さよう
議ございませんか。

○理事(松本英一君) 御異議ないと認め、さよう
議ございませんか。

○理事(松本英一君) 御異議ないと認め、さよう
議ございませんか。

本日は、これにて散会いたします。

午後一時五十四分散会

五月七日本委員会に左の案件を付託された。

(予備審査のための付託は五月六日)
一、筑波研究学園都市建設法案(衆)

昭和四十五年五月三十日印刷

昭和四十五年六月一日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局