

第八十回国会 交通安全対策特別委員会 議 院 交通安全対策特別委員会 議 録 第 十 号

昭和五十二年四月二十七日(水曜日)

午後一時十一分開議

出席委員

委員長 鈴木 康雄君 理事 左藤 恵君 理事 野中 英二君 理事 井上 泉君 理事 太田 一夫君 理事 新井 彬之君 井上 裕君 石橋 一弥君 瓦 力君 北川 石松君 野田 毅君 前田治一郎君 井上 一成君 吉原 米治君 草野 威君

出席政府委員

内閣総理大臣官 房交通安全対策 室長 室城 庸之君 防衛庁長官官房 防衛審議官 渡邊 伊助君 運輸省自動車局 整備部長 犬丸 令門君 建設省道路局長 浅井新一郎君

委員外の出席者

警察庁交通局長 広谷 干城君 警察庁交通局長 通指導課長 福島 静雄君 運輸省自動車局 保障課長 伊藤 嘉之君 運輸省航空局飛行場部環境対策第二課長 川井 力君 海上保安庁警備 救難監 山本 了三君 自治省行政局行政課長 鹿指島重治君 日本国有鉄道自動車局長 藤井 智明君 特別委員会調査 室長 綿貫 敏行君

本日の会議に付した案件  
交通安全対策に関する件

○鈴木委員長 これより会議を開きます。  
交通安全対策に関する件について調査を進めます。北川石松君。

○北川委員 交通安全対策特別委員会に質問の機会を与えられて、深く感謝をいたします。  
私は、政治は継続を断つてはならないし、また絶えず進歩しなくちゃならないという見解の上

に常に立ちまわって、本日は、衆参両委員会が開かれているので、大臣の出席がないということの一つの幸い性と、また各省のそれぞれのポストにおられる方が常に情熱を持って実施をされるという点について、皆さんの見解を聞く機会を得たことを非常にうれしく思うのであります。  
去る四月六日に本委員会において質問をいたしました、数日どころか三日目に再び落石事故を生じたということが新聞報道されました、私はまことにびびりすると同時に、これは今後よほどの対策を立てなくては、善意の第三者が天災ならざる人災といえますか、天災と人災のミックスの中で一命を失っていくというようなことがしばしば起る形が生じては困るということを思うのであります、静岡県磐田郡水窪町の町道における国鉄定期バスのあの事故を当局者はどのように把握しておられるのか、質問いたしたいと思います。

○浅井政府委員 お答えいたします。  
御指摘の町道白川線の水窪町の落石事故でございますが、その前に、お話がございましたような一般国道三百三三号線、岐阜県久瀬村の事故が三月二十三日にあったのに引き続きまして、十数日置いてこういう事故があったわけでございます。

このような事故の発生防止をより一層強化するために、御指摘のように、四月六日には、衆議院の交通安全対策特別委員会の決議がございまして、その趣旨を十分踏まえて、再度道路管理者に、「防災対策の推進について」という通達を、この四月二十一日付で出してございまして、所要の措置を講じてまいっておりますわけでございます。  
特に五十二年度予算の執行に当たりましては、昨年度、八月に実施いたしました総点検の見直し結果を十分に検討しまして、実情に即した対策を積極的に講じてまいりたいというふうに考えておるわけでございます。

○北川委員 当委員会が上越線の脱線事故、また、いまおっしゃった国道三百三三号の事故で決議をしたばかりのときに起きている。委員会ですんなりに言われても、そのような問題はなかなか容易に防止できないのですという通り一遍の答弁で片づけられるとも思いますが、こういう事故の絶滅を誓った政府が、じゃ、通達を出したが、その通達に対する反響はどのようであったのか、お聞きを申し上げます。

○浅井政府委員 今回の事故は二つ続いたわけですが、これは原因としては、今冬の異常豪雪による雪解けで岩が緩んだというようなこと、また、自然風化と相まって突然落下したというようなことが原因の一部であろうというふうに思うわけでございます、共通したものがあられるわけでございます。一連の事故というふうに考えておるわけでございますが、その間にいろいろ御審議いただきまして、今後の姿勢として、安全対策特別委員会からいろいろ御注意をいただいております。

その趣旨に沿って、十分今後の姿勢を強調する意味で通達を出したわけでございますが、その中身といたしましては、一つには、決議文の趣旨を十分に伝えるということで、これを添付いたしま

して、その趣旨を十分解説して伝えるということ、今冬の異常豪雪等の影響によりまして新たな落石のおそれが予想されるわけでございます、五十一年度に実施した総点検後の沿道状況の変化等を把握して、実情に即した対策を講ずるよう配慮すること、それからもう一つは、特に定期バス路線でこういう事故が起こったわけでございますので、定期バス路線の危険箇所については、重点的に対策を推進するようでございます。これは、通達文になっておるわけでございます。これは、つい先日、四月二十一日付で出したわけでございます、これに対する反響としては、まだ受け取っていないわけでございますけれども、この趣旨に沿って、五十二年度事業から対策を真剣に講じていくように指導してまいりたいと考えておるわけでございます。

○北川委員 通達の反響はまだ把握しておらぬということなんですが、どの地域、どの方面に大体何通ほど出されたのかというぐらいは、報告してもらっておいの方がいいと思うのですが……。

○浅井政府委員 通達は、あて先としては、都道府県知事、指定市の市長、地方建設局長、北海道開発局長、沖縄総合事務局長、日本道路公団総裁、首都、阪神高速道路公団理事長あてになっておるわけでございますが、ただ、都道府県に對しましては、管下の道路管理者に對しても、この旨を周知徹底するように通達の中で付言してございます。

○北川委員 いま都道府県知事、指定市長、管下の道路管理者に出した、こういうふうにおっしゃっている。これについては、大体、こういう事故というものを防止する。同じように道路があり、同じように、日本の地形が昔からずっとそのまま来ておるところなのに、しかし昔は事故も少なかった、いまの方が事故が多い、こういうことは、一つは行政指導面において、建設省は建設省

だ、運輸省は運輸省だ、農林省は農林省だ、自治省は自治省だというたてまえというか、縦割りというか、縦の連絡だけであって、横の連絡の行政的な緻密さが欠けておるのではないかとこの憂いを持つ一人なのでありますが、いかがでございますでしょうか。

○浅井政府委員 御指摘のように、この種の事故は頻度から申しますと、最近かなりふえてまいってきておるわけでございます。昔は比較的少なかった事故というふうには考えられるわけでございますが、これは、何と申しまして、道路交通が非常に急増してまいってきているということから、そういう危険な山間部の交通量もふえてまいっておりますので、落石の頻度は同じでも、交通量がふえますと、こういう事故に遭遇するチャンスは当然ふえてまいるわけでございます。そういうことから事故がふえてまいってきておるのだと思えます。

しかし、それならそれで対策はもっと手厚く、むしろ落石の頻度を抑えるようなことでやっぴかなければならぬわけでございます。私どもも、そういう姿勢で対処してまいりたいというふうに考えておるわけでございますが、御承知のように、日本の山間部の地質というものは、非常に複雑怪奇でございます。ほかの国にも見られないような変化の多いものでございまして、それに對する万全の対策というのは、まだなかなか十分なものが出ていない状況でございます。私どもとしては、今後も点検等を通じて、点検の範囲を逐次広げることにやっぴ対処してまいりたいというふうに考えておるわけでございます。

行政の間の壁と申しますか、そういうようなことが何か原因になっているのじやないかといううなお話でございますが、こういう問題につきましても、関連の部門、たとえば私も建設省の中

で言えば河川局の砂防部でございますが、そのほか国鉄等も同じような問題を抱えているわけでございますので、十分連絡をとりながら、また技術の交換をしながら、対処してまいりたいというふ

うに考えておるわけでございます。○北川委員 もちろん、交通が繁雑になって大きなバスが常時走れば、地響きといえますか、それの振動によりまして、及ぼすところも大きいと思はれます。前向きで対処してもらいたいと思はれます。

事故の原因となった約六トンの巨岩というものは、十メートルのところから落ちた、こういうように当時報道されておるのです。これは果たして落石危険区域であったのかどうかということをお伺いしたい。

○浅井政府委員 お答えいたします。御指摘のように、今回の事故は六トンの巨岩が十メートル上の山腹から落ちたわけでございます。こういう事故が想像できたかどうかということでございますが、実は昭和五十一年度の実施しました総点検の際には、これは水窪町道の白倉川線でございますが、先ほど白倉線と申し上げましたが、白倉川線でございます。この路線は対象道路として調査されております。ただ、その結果、危険箇所としましては、この路線で四カ所が確認されておるわけでございますが、当該箇所につきましては、当時は危険箇所としては判定されておらなかったものでございます。

○北川委員 当該箇所は、危険箇所としてなされておらな点に於いて、やはり対策がなかつたと思うのです。しかし、私は、先ほど申し上げましたように、行政の横というものは、たとえば都道府県知事に出して、都道府県知事は、各都道府県知事の管下にある各市町村に對して、こういう通達をもらって、各市町村においでよろしく協力願いたいというところの動きをした都道府県があるかどうかということをお聞き申し上げたい。

というところは、たとえば十メートルも上から六トンの岩が落ちる。このところは落石が雪の解けるなだれとか、そういう現象の一つとして起きておるとおっしゃっておるが、この地域は恐らく雪の關係はないと思う。ただ、冬、激寒零下何度にな

りました場合の土というものは非常にいてつくのですね。いていて、土そのものの形を交えるのです。そして今度いてた土が常温に返ったときは、その土の粘り気というものは全くなくなつて、ふやけておるのです。こういうことを昔の人はみんな知っておるのです。だから、山へ行くとか、あるいは道を歩きながら、あつ、この土はふやけておるな、ここに石があれば危ないなということ自分で自分の善意の中で行動しておる。それを必ず実践しておつた。そういうように、善意でそういう事故の発生を防げるような空気を各都道府県でつくっていただきたいということをお願い申し上げます。

○浅井政府委員 御指摘のありましたようなメカニズムで事故が起きるといふケースは十分考えられるわけでございます。凍結、融解が繰り返される間に岩の間にすき間ができるか、それからそれを一応支えていた土の粘り気が確かになくなって、それが原因になって落ちるというようなことが当然考えられるわけでございます。これは事故の一つの大きな原因だと思はれます。そういうものを従来経験的にいろいろ積み重ねまして、危険箇所を判定するのをいろいろやっているわけでございますが、これについては、やはり正直に申しまして、まだ点検の方法、範囲等については未熟なものがあると思はれます。こういう問題を契機に、従来やっております都道府県の点検の方法、パトロールの仕方、危険箇所の発見の方法等につきましては、ますます連絡をとりながら十分効果的な方法を考えてまいりたいというふうに思っております。

○北川委員 過ぎ去つたことから、時間を費やすのはなだと思はれますが、危険箇所のようにかねてから予想されていたという箇所がある。道路管理者あるいはバス運行責任者は、これに對してどのような対策を考えておられるか。

○犬丸(令)政府委員 運輸省といたしましては、バスの事故防止のために、いろいろな対策のうち特に道路状況の把握というものは、このようなケ

ースにおいてきわめて重要であると考えておりまして、従来から事業者の自主的な道路状況の把握について指導してまいつたところでございます。国鉄の場合におきましても、各自動車営業所におきまして、営業所長が道路担当者指定いたしまして、道路状況の把握に努めておるわけでございます。

この道路担当者の業務といたしましては、全路線を計画的にパトロールをして道路状況を把握する、もしくは道路管理者との連絡を十分にとるということをいたしておるわけでございます。特に風水害もしくは乗務員から異状があったといったような報告があった場合に、その都度また道路パトロールを実施する、さらには、異状があれば道路管理者と連絡をとって、場合によっては運行を中止するといったような措置を講ずることにしておるわけでございます。

そこで、当日の措置でございますが、当日、運行管理者は朝六時のラジオのニュースで、当日の朝は小雨でございましたが、気象情報を聞いておりまして、雨はそう激しくはないということを確認いたしております。しかしながら、点検時刻におきましては、落石注意の指示は出ていないけれども、昨夜から雨が降つておるから、その辺のところは十分注意して運行するようにということをおっしゃるわけで、当該路線、水窪一有本一〇・一キロにつきましては、八時半から一時間にわたって道路パトロールをして、異状のないことを確認しておつたわけでございます。

なお、事故が起きた一時間二十七分、この時点で、当該運転手は朝一番の当該路線のバスも運行しておりましたところでございまして、事業者サイドにおけるところの路線状況、道路状況の把握という点につきましては、可能な範囲の努力はしておつたと私どもは考えております次第でございます。

○北川委員 バスを運行しておる運転手は、私は非常にショックであり、気の毒であつたと思はれます。そういう点で、こういうことを未然に防

びます。

○浅井政府委員 運輸省といたしましては、バスの事故防止のために、いろいろな対策のうち特に道路状況の把握というものは、このようなケ

ースにおいてきわめて重要であると考えておりまして、従来から事業者の自主的な道路状況の把握について指導してまいつたところでございまして。国鉄の場合におきましても、各自動車営業所におきまして、営業所長が道路担当者指定いたしまして、道路状況の把握に努めておるわけでございます。

この道路担当者の業務といたしましては、全路線を計画的にパトロールをして道路状況を把握する、もしくは道路管理者との連絡を十分にとるということをいたしておるわけでございます。特に風水害もしくは乗務員から異状があったといったような報告があった場合に、その都度また道路パトロールを実施する、さらには、異状があれば道路管理者と連絡をとって、場合によっては運行を中止するといったような措置を講ずることにしておるわけでございます。

そこで、当日の措置でございますが、当日、運行管理者は朝六時のラジオのニュースで、当日の朝は小雨でございましたが、気象情報を聞いておりまして、雨はそう激しくはないということを確認いたしております。しかしながら、点検時刻におきましては、落石注意の指示は出ていないけれども、昨夜から雨が降つておるから、その辺のところは十分注意して運行するようにということをおっしゃるわけで、当該路線、水窪一有本一〇・一キロにつきましては、八時半から一時間にわたって道路パトロールをして、異状のないことを確認しておつたわけでございます。

ぐということでは先ほど通達を出したと言う。その反響はどうかと聞いたつて、まだ反響を把握しておらぬと言う。じゃ、各都道府県知事に出しながら、知事は何ら実際の形に、行動に移していないと私の方は見ざるを得ない。こういう点について、時間がないので、また改めて委員会において、その通達を出された後の各都道府県知事のその後、これに対する対処はどうされたかということとは聞かしていただくことにしたいと思います。

そこで、この中学生二名の死亡、十七名の重傷傷者ですか、これに対する慰謝というか、あるいはこれに対する損害賠償、こういうことについてはどのようにされましたか、お聞き申し上げます。

○伊藤説明員 お答えいたします。  
今回の国鉄バス落石事故の被害者に対する損害賠償問題の一つとしていたしまして、当該国鉄バスに付されております自賠責保険の支払いという問題があらうかと存じますが、今回の事故原因等具体的な事実関係につきましては、目下警察当局におきまして調査中でございますので、その調査結果を待ちまして、早急に自賠責保険の適用について判断したいというふうに考えております。

○北川委員 前途有為な中学生というのを思うときに、やはり政治の責任ということを見るであらう。厳正な、しかも情のある政治というものが、そういう被害を受けた人たちに、私は、形になつてあらわれなくちゃならぬと思うのです。こういう点において、その責任ということにおいては、はっきりしたところの把握を警察庁はしておられるかどうか、お聞き申し上げます。

○広谷説明員 お答えいたします。  
事故原因につきましては、現在、関係者の取り調べを一応終わつたところでございますけれども、何分にも落石という事故でございますので、落石がなぜ起きたかという点につきましては、これは科学的な鑑定を待ちませんと、その原因を追及することができないわけでございます。

そういう意味で、現在、落石の原因につきまして専門家に鑑定を依頼いたしております、その

結果が出るのを待つておるところでございます。ただ、科学的にこれを鑑定していくと申しまして、いろいろな作業があらうかと思っておりますので、なおしばらくの時間が必要かと考えております。

○北川委員 落石の原因について、いま警察庁は調査していると思つて、やはりいろいろな科学的な面から、真実の上立った判定がなくちゃならぬと思つたので、時間を要することも必要であらうと思つたので、なるべく速やかに私はこの被害者たちに補償の処置を講じていただきたいというのをお願い申し上げます。

以下足らざるは、次の機会にお願いをいたしまして、先日の四月十八日に東京湾を視察いたしましたので、船舶の規制、特に東京湾は日本一のみくそのをきわめておる、航行の安全を期するための視察をしたのでありますが、これについて、いろいろの角度、いろいろの形で東京湾の海上の交通指導、そういうところの機構を見せていただいたのであります。観音崎のレーダー、これに入つてくるところの交通規制のき得る範囲内、またそれ以上に必要であらうというものが私にはたくさんあると思つております。つまり本牧に装置をしないかやいかに、そういう点において当局はどういうふうにお考えであらうか、一応所信をお聞きしたいと思つております。

○山本説明員 東京湾に入りまます船舶の安全に關しまして、海上保安庁は常にその危険性に思いをいたしまして、いろいろな施策を講じております。その一環といたしまして、四十五年から観音崎に情報機構というものを考えまして、レーダーを含む海上安全のための施設の整備を開始いたしました。現在のところ、観音崎にレーダーを中心としたしませ船舶の航行状況の把握が可能な施設を完備いたしましたけれども、この範囲はおおむね湾口から本牧を含む地点まででありまして、いわゆる東京湾の南部に該当いたします。東京湾の安全といたしましては、もちろん東京湾全体をカバーす

る、そういう施設の完備が必要でございます。そこで、海上保安庁といたしましては、数年前に、横浜港に入港いたしました船舶の管制のために、本牧に本牧レーダーを設置し、それから川崎には川崎港に入りまます船舶の管制のために川崎のレーダーを設置いたしました。この本牧のレーダーを観音崎の方に映像を引き込むといひますか、そういうことをいたしますと、大体東京湾の中部がこのレーダーによってカバーされます。したがいまして、そういう設備をいたしますと、大体東京湾の三分の二ぐらいがこの管制センターのコントロール下に入る、そういうことになりまます。

その後、東京湾の北の浦安にも一つレーダー局をつくりまして、これが完成いたしますと、東京湾は一応全部必要な情報が観音崎に入つてくる。したがいまして、東京湾に入りまます船舶に対して、必要な情報が与えられるし、必要な管制の仕事ができる、そういうふうかと考えております。

○北川委員 いまの構想をお聞きいたしまして、その時期を大体いつごろにする考えを持っておるか。またその場合、管制対象の船舶がどういふ内容のものを管制できるのか、そういうことをお聞きしたい。

○山本説明員 本牧レーダーを観音崎に引き込みますのは、五十二年、本年度いっばいでそういう作業をやらうかと考えております。それで浦安のレーダーにつきましましては、これは設置場所の関係等ございまして、五十四年度にならうかと思つております。したがいまして、東京湾の海上交通センターが一応あらゆる設備を完了するのは、もう一つおくれまして、五十五年度いっばいにならうかと、いまのところは考えております。

なお、こういうことをやりますと、一応現在のところは、長さが二百メートル以上の巨大船舶にこれに準ずる船舶ということでございまして、近くこれを一万トン程度までには引き下げたい、そういうことを考えております。最終的に私どもが考

えておりますのは、三千トンまでの船舶を一応この交通センターのコントロール下に置こう、そういうことを考えております。

○北川委員 東京湾の船が大体いまままで私が承つたところによりまますと、三十七万隻というふうにお聞き申し上げておるので、そのうちの三五％が千葉港と東京港に入港する、こういうふうに入つておるので、いま構想の中で、大体二百メートルの巨大船が入つてくる、ところが、だんだん一万トン、三千トンまでを管制集中の中に入れていきたい構想を持つて、こういうふうにおつしやつておる。五十四年度に大体完成をしたいと思いますか、いまから三年後なんですか。

そうすると、三年後にやはり観音崎、本牧、浦安という形で、東京湾の南部、北部を完全に掌握されるということが大切だと思つております。そういう点を考えましたときに、予算措置ということとはやはり必要だと思つて、予算がなくてはいま現況ができませんので、その点の予算についてもどのように考えておられるかということをお伺いしたいと思つております。

○山本説明員 海上交通センターに必要な予算措置でございますが、先生御指摘のとおり、海上保安庁としては、相当な金額を必要といたします。四十五年から五十一年度までにわかれが一応必要といたしました金額は約二十一億でございます。

それで、これから先、本牧のレーダーを観音崎に引き込み、かつまた、浦安のレーダー局をつくり、あるいは東京港のいわゆる港内の管制用の設備あるいは千葉港の管制用の設備、こういったものを完成いたしますと、約二十六億から七億程度の予算を必要とすると思つて、相当多額の予算になりまますけれども、海上保安庁としては、極力この線に沿つて努力してまいりたい、このように考えております。

○北川委員 いま、二十数億の予算を必要とする、こういう見解を承つたのでありますが、来年度にやはり大幅に予算計上をしておかなければ、

大体五十四年度と言つと、いまから三年向こうで  
ある。いま十三万隻が千葉、東京へ入っているの  
ですが、これは日本一のふくそうする港と言われ  
ておりますけれども、まだまだふえると思うので  
すね。

そういう点で、設備がだんだん実際よりおくれ  
ていくということが、今日までの政治の形で随所  
に、この問題ではなく、いろいろな地域でもあら  
われておるのです。飽和状態になってしまつてい  
き上がつたときはもう過去のものになっていく  
ということのないようにということを思ひますと  
きに、どうしても早くこの計画を実施の形に持っ  
ていきたい。そういう点で、当局者は、鋭意予算  
措置についても前向きで努力していただきたいと  
思ひますが、どうでございますか。

○山本説明員 先生の御趣旨に従つて、海上保安  
庁としても努力してまいりたいと思ひますが、先  
ほど御答弁申し上げました浦安のレーダーでござ  
います。予定いたしておりました場所が現在まだ  
埋め立て中でございまして、そういう関係で五  
十三年度いっぱいはその土地がで上がるのに必  
要であろう、そのように考へております。したが  
いまして、機械的にどうしても五十四年度ぐら  
いになると考へておりますが、なるべく早く完成  
させたい、そのように考へております。

なお、先ほど私ちよつと答弁を間違えておると  
ころがございまして、本牧のレーダーは横浜港の管  
制用と申し上げましたし、川崎レーダーは川崎港  
の管制用と申し上げましたが、本牧のレーダーを  
川崎はリピーターで引き込んでコントロールして  
いる、そういうことでございまして、同じ本牧  
のレーダーが横浜にも活用され、川崎にも活用さ  
れておる、そういう実情でございまして、訂正  
いたしておきます。

○北川委員 日本一のふくそう地帯である浦賀水  
道中ノ瀬航路というのは、現在では大体いまの流  
れの中の規制ができる、あの視察させていただ  
いたコンピューターというか、名前がちよつといま  
すぐ出てこないのですが、すばらしい近代的な計

器を、これは委員長と一緒に見せていただいて、  
非常に感慨を深くしたのですが、これがやはり完  
全に生かされるように、今後、浦安も本牧も鋭意  
実現に努力するところの処置を前向きでやって  
いただきたい、このように思ひます。

と同時に、いままた東京湾のことを質問申  
し上げ、お願いしておるのですが、西の方に行き  
ますと、大阪、神戸、瀬戸内海、あるいは明石海  
峡、これは私たちが常に目の当たりに見ておるとこ  
ろなんです、非常にふくそうを呈しておる。こ  
れに対してどういふお考えを持っておられるか、  
あるいはどういふビジョン、どういふ構想を持  
っておられるか、お聞き申し上げます。

○山本説明員 先生御指摘のとおり、ただいま東  
京湾に入港いたします船舶の安全のために、観  
音崎に海上交通センターを設置して、その整備を  
図っておるわけでございまして、東京湾に  
次ぎまして船舶がふくそうし、あるいは危険物等  
が多量運航されておるといふところは、地域的に  
見ますと、備瀬瀬戸から水島航路に入るあたりが  
恐らく東京湾に次ぐのではなからうか、このよう  
に考へます。また、大阪湾、大坂湾あるいは明石  
海峡、それに伊勢湾に入り伊良湖水道、このよ  
ういふところも、備瀬水島に次ぐ船舶のふくそ  
うし、あるいは危険な海域であろう、そのように  
考へております。

私どももいたしましては、東京湾でつくりま  
す情報機構といふか、交通センターといふか、  
これが完成したところで、よく検討いたしまして、  
やはりどういふものが必要である、どういふもの  
がなければ、さき申  
上げたような海域における交通の安全は確保し  
にくいというよう見解に到達いたしますれば、  
これまた当然にそういう海域にもそういういふ  
のをつくるように努力していかねばいけ  
ない、そのように考へておるところであります。

○北川委員 いま大阪湾、瀬戸内または伊勢湾の  
交通の安全性に対して答弁を願ひました。大変う  
れしく思ひますが、これは実施の形に持ってい

ていただきたいということをお願い申し上げてお  
きたいと思つてございまして。

次に、これはもう皆さん御承知のとおり、  
最近わが国は、領海法及び二百海里問題で、いか  
にして日本の領海また二百海里を完全になし遂げ  
ていこうかというところの問題が論議されてお  
りますが、この二百海里法がなされまると、対  
象海域というのは約三百八十万平方キロとなつ  
て、日本の領土の十一倍に達すると言われ  
ておる。これをいかにして海上保安庁が警備管理制  
をとられ、そしてやっていくためには、現在、  
巡視艇は二百五十五隻、また巡視船九十五隻、航空  
機三十四機ということでは運輸委員会でもよく言  
われておるのですが、現在、海上保安庁の持つてお  
る、事をなし遂げるだけの現有勢力と言つてお  
りますが、考えも及ばなかつたものが突然出てま  
いりましたと言つても過言でないと思つてござ  
います。二百年時代に対処していくためには現在の形  
で十分であらうか。であるならば、どういふお考  
えを持っておられるかをお聞きしたい。

○山本説明員 領海が三海里から十二海里に拡大  
され、漁業水域二百海里が設定されますと、領海  
警備あるいは漁業水域の警備、こういった仕事が  
相当大きな量の仕事にならうかと思ひます。海上  
保安庁といたしましては、先生御指摘のとおり、  
現在のところ、巡視船が九十五隻、巡視艇二百十  
五隻、合わせまして船艇が三百十隻あります。  
航空機は三十四機、これだけの勢力で、現在海上  
保安業務を遂行いたしておるわけでございませ  
んけれども、ただいまのような状態になりますと、  
そういう仕事の増加が当然に考へられます。

しかし、考へてみますと、二百海里の漁業水域  
が設定されました場合におきましても、外国の漁  
船が入ってまいります海域なりあるいは漁種なり  
漁期なり、こういったものが当該国との漁業の話  
し合ひの中で確定するということにならうかと思  
ひます。そうしますと、おのずから二百海里の漁  
業水域の中でもパトロールを必要とする重点海

域、これが限定されてまいります。  
そういうことにならうかと思ひますので、海上  
保安庁といたしましては、現在のところ、現有  
しております船艇、航空機を重点的にそちらの方  
に振り向ける。現在遂行いたしております仕事  
が、若干はその方面に手抜きになるかも知れま  
せんけれども、必要があれば、いま申しましたよ  
うな領海警備ないし漁業水域の警備の方に重点的  
に振り向けるということを考へてまいりたい  
と思ひます。と同時に、私どもの九十五隻の巡視  
船艇の中には、相当老朽化したものがございま  
す。したがらして、こういった老朽船艇の代  
替を行ひまして、性能アップあるいは船型の増大、  
そういったことを考へてまいりたいと思ひます  
し、新しい事態に対応いたします警備に必要な船  
艇、航空機の早急な増強を図つてまいりたい、そ  
のように考へております。

ちなみに申し上げますと、五十二年の予算に  
計上されております増強、代替の主なものにはヘリ  
コプター搭載巡視船が一隻あります、三百五  
十トン型の巡視船が五隻、三十ノットの高速巡視  
艇が二隻、大型飛行機が一機、中型飛行機が一  
機、中型ヘリコプターが一機、それに新しく美保  
に航空基地につくりたい、そのように考へてお  
ります。

しかし、これは五十二年の計画でございま  
して、私どももいたしましては、さらに必要な船  
艇、航空機の増強を計画中でございまして、関係  
省庁と極力詰めて、早急に整備を図つてまい  
りたい、そのように考へておるところでございま  
す。

○北川委員 ただいま五十二年計画を聞かして  
いただいたんですが、この間ちよつと乗った船、  
東京湾の突風二十メートル近いところを乗り切  
つたあの船は、何トンで、何メートルの長さです  
か。

○山本説明員 先生に乗つていただきました巡視  
艇は、長さが二十六メートルで八十五トン程度で  
あったらうと思ひます。

○北川委員 いまの五十二年計画、それからこの開実地に東京湾内の風波の中を乗り切った二十六メートル、八十五トンの船というものは、私は海洋二百海里では用をなさぬと思うのです。私は、やはり思い切って、二百海里に対応できる船の建造計画を立てなければいかぬと思います。と同時にもちろんそういう二百海里のように広くなつてまいりますと、航空機によるところのなにも必要であろうとは思いますが。そういう点ではいかようにお考えでしょうか。

という事は、五十二年計画というものは、海洋二百海里というものを頭の中に考えた計画じゃないと思うのです。私は、そういうように思いますから、その点について、もう忌憚のない御意見を聞かしてもらった方が、今後の国会におけるところのいろいろな予算その他の対応に大きな資料になると思うのです。お願いを申し上げます。

○山本説明員 東京湾の視察の場合に、先生に乘っていただいた船は、まことに小さい船でございます。まして、あれは港内あるいは湾内、遠くても沿岸二十海里以内の海域で行動するためにつくつておる船艇であります。これは、先ほど申し上げました二百五十隻の巡視艇の中に含まれるものでございますが、二百海里対策といたしまして、二百海里まで出動いたしました、ある程度パトロールができるという船艇の数は、巡視船の九十五隻のうち七十二隻程度になるかと思ひます。七十二隻程度の船は、十分に二百海里まで出動して、哨戒ができる、そのように私も考えておりますけれども、先生御指摘のとおり、やはり二百海里の海域を十分にパトロールいたしますためには、相当の船型の大型化、これが必要であるかと思ひます。

五十二年度の予算でこれこれと申し上げましたが、まだ関係省庁の合意を得たというわけではございませんで、海上保安庁だけの計画ではございませんけれども、私も考えております増強計画は、ヘリコプターを搭載いたします三千八百トンの

の巡視船が総計で四隻欲しい。これに積みますヘリコプターは当然四機必要ですが、それと、大型の飛行機は現在どおり一応三機ということに考えておられますけれども、できれば、さらにもう一、二機は欲しいと思ひますし、それから三十ノットというのは六隻、それから中型のヘリコプターを八機、こういったことを現在考えております。そのほかに、先ほど申し上げた巡視船の中でも老朽の巡視船が相当ありますと申し上げたのですが、これらを代替いたします場合に、三百五十トンの型ではなくて、さらに大きな船型に代替していく、そういったことが必要になってくると思ひます。

いずれにいたしましても、そういった体質の改善といえますか、二百海里時代にふさわしい体質の改善を早急に行いたい、そのように考えております。

○北川委員 ただいま御答弁をちょうだいいたしました。まだまだそれでも私は十分でないと思ひます。またこの問題は、海上の二法の成立に伴つて国が対処していかななくちゃいけない問題であるし、本交通安全の最も責任者である総理大臣が閣僚会議をやられたと聞いておる。そういう点についてどのような実情になっておるか、関係の方、だれかお見えだったら、答弁願ひたい。

○渡邊政府委員 お答え申し上げます。閣僚会議と云うような形のものではございませんで、閣僚の後、関係の閣僚の方々が話したくなったことだというふうには何一つありません。

それで、領海が広がるにつれて、この警備体制をどうするかという御議論は、かねてからございまして。いま領海法案の審議の過程においても行われておるわけでございますが、私も検討はいたしました。

結果といたしまして、海上保安庁の方のお考えもございまして、いま自衛隊が直ちに前面に出るということはいかがなものか、それよりも、現行の体制では、海上保安庁がまず第一義的に取り締

まりの責務と任務があるということでございまして、いまの体制の中で私も協力できる体制にございまして。現に、たとえば哨戒中あるいは訓練中に不審船を発見したというふうなときには、海上保安庁の方に速やかに連絡申し上げるということと協力体制をとっておるわけですが、これも今後さらにもう少し前向きに協力できるということがないかどうかということも検討いたしてあります。そこで、事態の推移を見守る必要があるかと思ひますけれども、当面法律を改正するというようなことは、現在考えておらないわけでございます。

○北川委員 関係閣僚会議というのは、やはり閣僚会議と云う名を打っておるようには、閣僚会議を開かれた中にももちろん防衛庁長官も入つておられる、このように思ふのです。それは外務省の見解、農林水産の見解、運輸省の見解、いろいろ見解があるのであります。私は、当面二百海里時代になったときの防衛庁の責任というものもあるのではないかと、そういう点について、海上保安は海上保安庁だけでいいという形ではなしに、防衛庁法という法律の中を、法律を改めて、海上保安庁との緊密な連携をとって事故発生のないように、また事故が発生すれば直ちにこれに対応できるような形をとらなはいかぬと思ふ。そういう点についてどうですか。あなた、わからなければいいのです。また次の機会にお聞き申上げて、これは大臣の見解を聞かしていただいたいと思ふのですが、どうですか。

○渡邊政府委員 先ほどお答え申し上げましたように、現行体制をいま直ちに改めるといふことよりも、むしろ事態の推移をもう少し見守るといふことの方が妥当ではないかと、この考え方を持っております。防衛庁長官も、先般の外務、農林、内閣の領海法案審議の連合審査会におきまして、そのような趣旨の御答弁も申し上げております。いま私も、上の方から伺つておる限りでは、しばらく検討課題にしたい、こういうふうには伺つておられます。

○北川委員 私は、防衛庁がけんかをしたり、あるいは戦争するというような考えをみじんも持っていない。ただ、海上保安庁だけで直ちにこれは法の方が先へ走つてしまふと思ふのです。領海十二海里、二百海里海洋時代になってきたときに法が先へ走つてしまふ。時たま事故が起きたら何らかの形が必ず出てくるであろうということ、予測したときに、政府は一体何をしておるか、国は一体何をしておるのだ、こういう形が出てくることを心配するのです。常々国会で、いろいろ憲法問題あるいは法の問題を論議される。憲法違反ではないかとかなんとかいう法の問題を論議されるのであります。私は、法治国の法というものを守らなくてはならないということは大切であるけれども、その運用をいかにするかということがより現実的であり、一番大切なことだと思ふのです。運用をいかにするかということ。法というのは決められた一つの形であるけれども、それを運用していくところによって、私は国民の信頼と国民の安心が生まれてくると考えておる。だから、法にばかり縛られておつて、憲法違反だ、憲法違反だという形だけで物事を考えていった場合には、私は大変なことを来してしまふおそれをお心配するのであつて、いま申し上げたように、これは日本の好むと好まざるにかかわらず、世界が大きな動きをなしておるときに対処するところの形をとっていただきたい。そういう点において、海上保安庁は前向きでいろいろの対処するところのものを来年度は予算に要求してこられるであろうし、われわれ国会においても速やかに、これは与野党を問わず、国益の問題であり、国民の幸福の問題であり、対世界的な信頼の問題になると思ふので、前向きに検討し、速やかにこれが実現の形をとっていただきたいということをお願いいたします。

そういう点において、はっきり言うならば、き

ようは総理がここへ来て、交通安全のため、あるいはそういう問題に対処するためにこういうことを考えておるんだ、暫定予算を組んでもそれに対処するところの考えを持っておられます、ということの答弁をいただきたいような気持ちでいっばいであらうけれども、あなたの方からよくこういう点を上司に、皆さんが話しなされて、万全を期していただきたいということをお願い申し上げます。時間が参りましたので、終わります。ありがとうございます。

○鈴切委員長 次に、太田一夫君。

○太田委員 それでは最初に、来賓である建設省の方からお尋ねをいたします。

沿道環境整備事業というのが交通量の激しい指定道路の沿道に対して五十二年度から行われるというお話を聞いております。それで私も、直接的には先回お尋ねいたしました続きでありますから、東名高速道路と国道一号線と、それからそのバイパスという問題に関連をいたしましたので、お尋ねをいたすのでありますが、沿道環境整備事業の計画というのが地方自治体に置かれるというふう聞いておりましたけれども、具体的に本年度からどのような内容の事業が、防音助成工事等組み込まれておるか、予算と絡み合わせてお答えをいただきたいと思っております。

○浅井政府委員 お答えいたします。

御指摘のように、沿道環境整備事業ということで、本年度から新しく環境対策の一環として、道路の外側に対する対策ということで、昨年度やりました防音工事の助成の第二段と申しますか、そういう形で従来の道路の中で対策から一歩進めた形でやろうということで、予算を組んだ次第でございます。

中身といたしましては、前にも御説明申し上げましたが、そのやり方といたしましては、沿道環境整備区域というものを一応道路上のある区間で決めまして、その区域のところ、その沿道に關して沿道環境整備計画を地方自治体がつくりまし

て、それをいろいろな青写真をかいて、その青写真に沿って事業を進めていくということで、青写真の中身の仕事として三つぐらい当面掲げて、仕事を進めてまいるといふ形をとっておるわけでございます。

その三つの仕事の形と申しますのは、一つは緩衝性建築物、これは道路の沿道に防音効果の非常に高い、細長い建物をつくりまして、その裏側に對する騒音のバッファ―効果を期待するわけでございますが、緩衝性建築物と申しております。その建築を先ほどの青写真に沿ってやる場合に、当該建築物の一部分の建築に要する資金の一部を交付するというのを考えております。

それから二番目に、沿道の住宅がこの青写真に沿いまして、その跡地が計画に適合して利用されるという場合に、その住宅の除却費の一部を交付するという考え方を持っております。それから三番目には、土地区画整理事業でやるような場合に、その中にいわゆる環境施設帯という、従来からやっておりました道路の沿道に沿って十メートル幅な場所によつては二十メートル幅のバッファ―ゾーンをつくるわけでございます。そういうものを取り込んでやる土地区画整理事業がある場合には、それに充てる用地を先買ひする必要があるものについて、施行者である地方自治体に対して、土地の先買ひの資金の全部または一部を交付するという形で、騒音の非常に激しいところの一定区間について、沿道を望ましい土地利用の姿に持っていくために、いろいろな青写真をかいて、青写真に沿って、防音あるいは環境効果のある形にその周辺をつくり直していくということでございます。これは本年度から初めて踏み出した事業でございますので、当面はモデル事業的に逐次広げてまいりたいという考え方でやっておるわけでございます。五十二年度の当面の予算としては、二十三億ばかりの事業を一応予定いたしております。

○太田委員 そういたしますと、その道路の指定が一応ありますね。それから当該自治体が何か整備計画を立てなければいけないという前提がありますね。とりあえず、その騒音に耐えかねてどこかに居を移したいという人の家屋移転の助成、騒音ないし振動その他の公害に耐えかねて防音工事をしたという沿道の住家の改造費の補助ということではできませんか。

○浅井政府委員 住家の改造費でございますが、御承知かと思いますが、五十一年度から、実は道路のうち高速道路、道路公団あるいは阪神道路公団等の管理します自動車専用道路を対象にいたしまして、その沿道で特に騒音の激しい区間につきまして、一定の基準のもとに住家の防音工事に対する助成をやることにいたしております。

これはいわゆる専用道路に限ってとりあえずやっておるものでございます。専用道路に限ったということ、専用道路が、住民の側に言わせれば、直接道路に対する乗り入れができないにもかかわらず、被害が一方的に及ぶということ、それから専用道路に対しては、交通規制等による措置が十分とりにくいと申しますか、時間によつてスピード制限をすることがあることが一般道路に比べてはとりにくい条件があるところから条件を勘案して、とりあえずそういうところから逐次予算の許す範囲で広げていくという姿勢で始めたものでございまして、現状ではまだ一般道路まで及んでいないわけでございます。

先ほどちょっと数字を申し上げました二十三億と申しますのは、実は五十一年度から始めた防音工事助成に対する金として二十三億ばかりのものを予定しているわけでありまして、当面は、いろいろ問題になっております。四十三号の周辺とか、あるいは大都市周辺の都市高速道路に絡む防音工事の助成が中心でございます。将来は事情の許す範囲で逐次拡大していくようなことを考えておりますが、当面こういうことと申しまして、今回のような一般国道でやる対策としましては、防音工事助成というものは考えてございませんで、一定の青写真に沿った土地の利用の改造に對して資金的な助成をするという姿で取り組んで

いきたいと考えておるわけでございます。

○太田委員 それは地方自治体が整備計画をつくれば、それにつきまして、国として予算の範囲内における助成をしようということでございます。それから、地方自治体の負担がかなり大きくなるような気がいたしますね。自動車専用道路でなくても指定された区間については、同じように防音工事をする民家に対する助成は速やかに行うべきだと考えますが、そういう制度の可能性はありますか。

○浅井政府委員 御指摘のような一般道路の周辺におきます騒音のひどい住家の手当ての問題でございますが、御承知のように、これを一般道路までに広げますと、一般道路というのは、大体日常そこから道路に出入りしているということ、利用面と、それからまた逆に被害面と両方があるわけでありまして、そういうことから、従来は一般道路につきまして受忍の範囲というふうな考え方、沿道に対する措置はとっておらなかったわけでございますが、しかし、騒音の非常に激しいところも現実にはあるわけございまして、そういうところの対策としては、いま申しましたような沿道環境整備事業のほかは、国道等いわゆる環境施設帯というふうなことで、一定の幅をとって、その中に防音壁をつくったりして、一応騒音の軽減を図るような措置を道路の構造上の対策としてやっておるわけで、そういうことで一応対処してまいりたいと考えておるわけでございます。

一般住家に対する建物の工事の助成というふうなことになりますと、非常に広範囲なものになりますので、当面は非常に一方的な被害を受け、しかも非常に激しい騒音を受けている区間から始めていくということで、踏み出したわけでございます。制度の可能性としてはないかと言われると、ないとは申し上げられないわけですが、できるだけそういうものの対策費もふやしてまいりまして、逐次こういう対策を拡大していく中で考えていきたいというふうな考えをおるわけでございます。

○太田委員 建設省の考え方は、考えてみますと、一つそれをどこかで認めれば、あちらこちらで統出してくるのではなからうかという心配があるから、いいことだけれどもできないという気持ちがいります。しかし、これは近來の交通のふくそう等の事情を考へて、全く人道上捨ておきたいような条件のあるところについては、自治体が整備計画をつくらなければいかなぬとか何とか手かせ足かせしないで、当該道路の設置者の責任において住民に安心を与える政策はとるべきだ、こう思います。これは、いまできておらぬものをお考えにならないと、建設省の道路交通に対する、沿道住民に対する配慮というものが非常に冷たいという評判を受けそうです。

そこで、運輸省にお尋ねをいたしますが、飛行場の場合、指定された飛行場の周辺を整備するために、その騒音の及ぶ区域、それから影響の大なる区域、区域は分けられるけれども、防音工事に対する移転の助成等、適確な措置がなされていると思ひますが、現在どうなっておりますか。一度具体的な内容を御発表いただきたい。

○川井説明員 飛行場の周辺におきまして運輸省が実施いたしております環境対策事業の概略を申し上げます。

現在、運輸省が、運輸大臣が設置、管理しております空港のうち十二空港を特定飛行場という形で指定いたしました。この十二空港につきまして騒音対策を実施しております。

騒音対策の内容でございますが、空港周辺の地域、特に音の大きい地域でございますけれども、移転を希望する人のための補償、それから移転先の土地、住宅の提供、それから学校、病院、公民館等の防音工事、一般住宅の防音工事、それと空港直近の地域におきまして緩衝緑地帯の造成工事、それと空港と住居との間を遮断する目的で、騒音の被害を受けない施設を誘致する再開発整備事業、これらの事業を実施いたしております。

そのうち特に民家の防音工事に関しましては、

昭和四十九年度より実施いたしました、国費約百七十億円、実施件数は約一万二千五百件でありまして、五十二年度におきましては、国費約百三十億円、約七千件を実施する予定にしております。

○太田委員 その際の防音工事と移転補償は、具体的にその当該所要費用のどれくらいを補償していらっしゃるのですか。

○川井説明員 移転補償に関しましては、全額国費で実施いたしております。

民家の防音工事に関しましては、約九九%を国費、残り1%については、特に決まりはございませんけれども、実態は地方公共団体が負担しております。

○太田委員 道路局長さん、いまのお話は、防音工事九九%、移転補償一〇〇%という実在文句のない対策がとられております。同じ国であつても、飛行機だとそれだけのことをやるが、道路の上を走る自動車は、目の前を通つてどんな騒音や振動や公害をまき散らしても、あなたの方は地方自治体かやらないければやれない。その一部だけしかやれないという、そういうことになるのでしょうね。何か自動車と飛行機とは違いますか。

○浅井政府委員 確かに、これに対する対策の実態には相当差があるかと思ひますが、自動車と飛行機と違いがあるかと思ひますが、自動車と飛行機と、ちよつと考えられることを申し上げます。騒音を一方的に、ある地域にまき散らすというふうなことで、地域が一応局限されておられ、しかも騒音の程度が道路とは非常に違う面がございます。たとえば九十五ホンとか、そういう非常に大きな集中的な騒音になりますし、道路の場合、またそのほかの方でも違うというふうなことで、騒音の質、程度が大分差があるかと思ひます。それから、地域的な広がりが異なりますか、道路の場合、幹線道路ということになりまして、国土全体に網として張りめぐらされるわけでございまして、一応国土全体に対する面的な対応をしなければならぬという実情にあるかと思ひます。

そういうようなことから、やはり対応の仕方にも若干の差があるというのにはやむを得ないかと思ひますが、先ほど申しましたように、道路の場合、日常出入りして居る道路から受ける騒音でございます。やはり一応ある程度受益の範囲と申しますか、受益の範囲、そういうものを考慮することも考えられるのじゃないか。しかし、そういうことでほうっておくということではございませぬ、逐次騒音の激しいところから対応していかねばならぬ。膨大な経費がかかることが予想されますので、そのためには、逐次、被害の激しいところから限定的に仕事を進めて、予算を拡大して広く及ぶというふうなことでやつていかざるを得ないというふうなことから、先ほど申しましたような防音助成につきましては、まず自動車専用道路周辺の特に対策のうるさいところから始め、一般道路につきましては、本年度から、先ほど申し上げましたような対策で騒音の激しいところから逐次広げていくというところ、それとあわせて従来からやっております環境施設等の整備というふうなものも加えて対処してまいりたいというふうな考えをお聞かせいたします。

○太田委員 それは局長、道路から出入りする便利があるといつて、そのために道路を提供していることがいかにも沿道住民にプラスを与えておられるようにおっしゃるけれども、逆なんですね。あなたの方は分離帯をつくるわ、歩道には今度は飛び出し禁止の防護さくをつくるわ、いろいろありまして、歩道の上を通つて出入りするとはできませんけれども、向こう側へは通れないですよ。とめられちゃつておるのですよ、逆に。昔は自由になつて、向こう三軒が今度どこかへ行つちやつたわけですね。世間の交際範囲も狭められてしまつた。在来の交友関係を維持しようとするれば、はるか向こうの陸橋を通らなければならぬ。そういうふうにしておいて、道路が住民に対してサービスを与えておるものだという恩恵者の立場に立たれるのはいかがなものかと思ひますが、いまの飛行場周辺の整備機構のおやりになる事業のごとくに、そういう責任と申しますか、時代に即した思ひ切つた対策をこれから急速にとつてもらうことを私は希望しております。いまできておらぬことをとやかく言つても仕方がない、できるまで何回でもこれはやらせていただきますから、とりあえず要望しておきます。

それで、その道路、とりわけ東名高速の岡崎インターから各四國道に至る間のバイパス問題というのがございませぬ。これは、バイパスがありませんので、そのために一号线が夜屋なしに通られて、沿道の人たちが悩んでおるわけなんです、これはどこですか、警察の方にお尋ねしますが、行政指導によつて、夜間その道路を通らないように業者が協力を求めていらつしやるという話は聞きました。効果があつたのですか。

○福島説明員 御指摘の国道一号线岡崎付近の大型車の通行につきまして、所轄の愛知県警察におきまして、輸送業界に夜間の大型車通行について自主規制を求めるといふ指導を行うということについては、私も聞いております。ただ、その効果につきましてはどうかということにつきましては、現在まだ報告を受けておりません。

○太田委員 まあ、なんですね、二階から目薬といふこともありますが、目薬のない空っぽの薬のびんだと目薬も落ちてこないわけで、ほこりが落ちるのが精いっぱい、これはいかがなものか。自主規制ですか、報告は聞いていらつしやるというところですが、それは可能性があると本當に信じていらつしやるのかどうか。その場合まかして、その場だけを通る思ひつきたというところについては、私は住民から申します不信心の念を招くだけだと思ひます。

それから四十キロにスピード制限をして、夜間静かにお通りくださいと言つても、四十キロで走つておるのはいくらも少ない。そんななまやましい状態ではない。だから、速やかにバイパスをつくつて、夜間の交通の分散、言うなら、十時から朝五時ぐらまでは当該道路の通り抜け交通を禁止するとい

うところまで行かなければ解決しないですね。建設省さんの方も及ばず、とても金がない。うっかり甘い口を出すと日本全国に及ぶだろうというので、二の足を踏んでいらつしやる。警察の方もパイパスがないから規制ができません。これはどこまで行つて解決の道はありませんね。パイパス計画はどうなつておるのですか。予定どおり順調に進んでおるのですか。何か聞くところによりまして、局長、経過地の用地買収費にも事欠いておるといふ実情だといふ話を聞いていますが、その用地買収、パイパス工事の進みぐあいはいかがですか。

○浅井政府委員 御指摘の岡崎市内の交通問題に絡みまして、パイパスの建設を急いでおるわけですが、これはルートといたしましては、現国道に並行いたしております県道の岡崎一刈谷線、衣浦一豊田線、衣浦一岡崎線、それから一般国道二十三号知立パイパス、この整備を進めて、これらのルートによって岡崎市内を通らないパイパスを完成させて、二十三号の方に流そうというような構想でおるわけでございます。

これらの路線につきましては、五十二年度の事業概要といたしましては、岡崎一刈谷線は事業費が一億七千万ばかりついております。この金で岡崎市の見合地区、それから同羽根地区、安城市の上條地区の用地買収及び工事を実施することにしてあります。それから知立パイパスについては、直轄で来年度十七億近い金を一応予定いたしております。これは用地買収と工事を促進するわけでございますが、一部用地買収について地元との関係で滞っている面もございまして、それから衣浦一岡崎線につきましては、事業費は一億九千六百万予定いたしております。これによりまして岡崎、刈谷から乙川堤防南詰の間の用地工事を進めるといふことで、逐次工事を進めることにいたしておりますが、お話しのように、やはり道路全体の事業費の中でかなり重点的に張りつけましても、なかなか残事業があるといふことで、その急に解決しない問題でございますので、市内対

策といたしまして、先ほど言いましたような緩衝性建築物の建設とか、環境施設帯の整備等の対策を十分地元と話し合いを進めまして、効果のあるような方法で実施できれば、そういう方法も並行的にやるのが妥当ではないかというふうな考えでおる次第でございます。

○太田委員 警察庁の福島課長、いまお聞きになった話のとおりです。そこで、交通規制の問題をさらにお尋ねしますが、業者の自主規制ということだけに任せておられますれば、少しも変化がない。何とか大型車の通り抜け通行を禁止することぐらい、早急にできませんでしょうか。

○福島説明員 御案内のように、国道一号線、大変な幹線道路でございます。これが岡崎市内を貫通しているところに問題があるわけだといふふうな考えでおるところでございますけれども、現状では他に迂回路がないという状況でございますので、これにつきましては大型車の通行禁止をかけるということとは、非常に、困難性があるというふうな考えでおります。今後、建設省におかれましても、迂回路路につきましてもいろいろ御検討のようにならうと思っております。そういった迂回路路ができるという段階におきましては、御指摘のような措置も十分検討いたしたいというふうな存じているところでございます。

○太田委員 それでは、これは警察庁の方から言っていた方が本当なのか、建設省が自覚していただいた方がいいのか、いまの事業実施計画ではどうも心もとなない気がいたしますが、浅井局長、もう少し何かテンポを急がして、警察もお手上げなんです、あなたの方でもどちらかと言うとお手上げの傾向で、もう処置がございせんが、一番具体的な早い手は、あなたの方でできるだけ急いでくださいとおっしゃることです。テンポを早めるように、現地の方に用意があつて、それにこたえるあなたの方の予算上の覚悟があるといふことになりまして、急ぐことはできると思っておりますが、できるだけ急いでいただけますか。

○浅井政府委員 一応私どもの方で工事ペースについてもうろろみがあるわけでございますが、御指摘のような事情も十分勘案しまして、できるだけ急ぐ方向で検討をさせていただきたいというふうな考えでおります。

○太田委員 衣浦一岡崎線ですか、九千六百万なんでしょうか。踏切除却が一カ所ありますから、とても間に合わないじゃないですか。目に見えた工事は進まない、ひとつ何と目に見えるようにしていただきたいね。国道一号線渋滞対策、防音工事対策のお尋ねはそれで終わります、あと後半のお尋ねをいたします。

これは最初に、運輸省の自動車整備部長さんにお尋ねをいたしますが、最近 行政書士と、それから自動車整備振興会とか、あるいは自動車販売連合会とか、中古車販売連合会あるいは自家用自動車協会というところと、自動車の販売の手続の中におけるいろいろな官庁用届け出あるいは承認を求める書類がありますが、その中で特に私お尋ねしたいのは、保管場所の証明書の手続でございます。

保管場所証明書の手続を、行政書士の領域を侵して当該業者が一方的にやっておるといふことで、行政書士会の方は余りおもしろくない、いろいろな書士法の改正を提案する。片方はそれでやらねば現状にマッチしませんから、現状を肯定しろと言つて、それらの団体は行政書士会の言う書士法改正には反対だ、こういう世論の衝突が起きておるといふことは御承知でしょうか。

○丸九(公)政府委員 先生御指摘の行政書士法改正につきましては、行政書士会の全国団体でございます組織が、行政書士法の改正を行うことによつて、行政書士業務のいわば厳正化、拡大、こういったことを考えて、国会請願等を行われておるといふことを聞いております。また、そういった事態になりますと、自動車使用者等に非常に負担が大きくなる、また従来の慣習にもとるものであるといふことで、自動車関

係諸団体、販売協会でありまして、反対の陳情、請願等を行つておられますことは、承知いたしております。しかし、この両者は相反する内容でございますので、これらの調整を図っていく必要があると考えておりますが、いずれにいたしましても、自動車関係諸団体におきまして、現行の行政書士法の遵守については、今後とも関係団体等を指導してまいりたいと考えておるところでございます。

○太田委員 部長にはそういう客観的なあれしかないと思つておるのですが、これは法律のためまえからいいまして、警察庁の方にお尋ねしますが、保管場所の証明というものは、これは当該住居を所管する警察署の方に出てきますね。そうすると、警察署というものは、本来法秩序を守る立場にあるわけです。その法秩序を守る立場にある警察署が、資格を持つ行政書士でもない、それは当該本人でもないディーラーや整備業界のだけやらというふうな人たちがかわりに持つてきて行くことに、唯々諸々と承認の判を押しておるといふことがたてまえ上あり得るのでしょうか、これはどうなつておるのですか。

○福島説明員 御案内のように、自家用自動車に関する車庫証明は、警察署長が取り扱つておるところでございます。この車庫証明書の交付申請につきましては、申請者本人の意思によるものであることが必要でございますが、必ずしも本人が直接警察署の窓口に出頭して手続をするといふことまでは必要でないといふふうな考えでおるところでございます。

したがいまして、セールスマンあるいは家族、知人、さらに行政書士の事務所所員という人が手続をする場合があるわけでございますが、特に不審点がなければ申請書を受理いたしまして、その後におきまして、書類の審査、さらにまた現地に赴きまして実地の調査点検を行いますので、それらによりまして適正な交付を図るといふふうな努めているところでございます。

○太田委員 そうすると、警察庁の方では、だれが持つてこようと、かれが持つてこようと、それが行政書士法に違反しておると、法に違反して手数料を取ってやっていると、構ったことではない。書類さえ出してくれば、調べて適正であるなら判を押す、こういうことですか。

○福島説明員 警察といたしましては、申請者本人の意思に基づくものであるというふうに認定できるものでございますれば、適正な申請として取り扱って、自後の措置をとるといふふうに行っているところでございます。

○太田委員 申請者本人の意思に基づくものであるということがあるなら、行政書士でない者が当該申請書を出すこと、報酬を得て行うという書士法違反行為をやっている、それでも構わない、そういうことになりませんか。

○福島説明員 現在、警察といたしましては、申請書が作成される手順の細部については承知いたしてないところでございまして、行政書士法に違反するかどうかという点につきましては、ちょっと私もでは判断いたしかねる状態でございます。

○太田委員 あなたの方は、現在行政書士法に関する問題で、ディーラー側と行政書士会側とが火花を散らす陳情、請願等の闘いをしておることを御存じないのでありますか。

○福島説明員 行政書士会側と販売団体その他自動車関係団体との間にそういうふうな動きがあるということにつきましては、私も聞いて、承知いたしておりますが、現在それを直接、私どもにおきまして具体的にどういふふうな処置をするというふうなことにございましては、特に行っておりません。

○太田委員 あなたは刑事局の所屬ではありませんか、したがって、そのことが刑事事犯になるかどうかということは、あなたとしては御承知ないとしてもそれはわかる。あなたの方は少し所管が違う。けれども、私がいま言っておりますのは、いささか脱線はしたお尋ねかもしれませんが、

が、警察庁という立場から見ると、警察という立場から見て、第一線の警察署はとにかくスピード違反だとかいう道路交通法のみでなくして、ありとあらゆる犯罪の防止、秩序の維持ということを中心として活動されるのが本旨でありますから、したがって、車庫証明の事務を扱うに於いて、これは一体正当な書類であるかどうか、手続をしておるかどうかがいろいろのことは——何でもないとはいえないが、いまのように二つの団体が火花を散らしているときには、ちょっと意識を働かして、これに巻き込まれては困るなあ、こうなつた方がいいなあというふうなお考えが出てこなければ、いかに交通関係のみを専管している部署といえども、これはいささかどうだろうかと思ひますね。

念のために伺いますが、申請人というのはだれが申請人として当たるべきであるかということについて、現状ではユーザーの場合か、あるいはディーラーの場合か、行政書士かという三つの道があるわけですね。ユーザーの場合は、これはよろしいですね、本人だから。あなたも本人の意思に基づくものならば可と認めるとおっしゃつた。本人ということならユーザー。本人である場合には一番よろしいでしょう。これは間違いない。それから行政書士も、それは官庁関係の書類を、報酬を取って取り扱うのを業としている者ですから、これはよろしい。行政書士法に基づいて正当である。よろしい。ディーラーが行うときに問題がある。ただならよろしい。報酬を得てやるということになつたら、行政書士法十九條違反じゃありませんか。非行政書士の取り締まりというのがある。一年以下の懲役、一万円以下の罰金じゃないですか。そんな現行犯が堂々と目の前で行われておるのに、本人の意思が通じているか通じておらないかというものに、ほんと判を押しておくんという、それじゃ言判にいささか似てくるような気がします。

これは大変なことだと思ふが、こういう行政書士法によつて、十九條では非行政書士の取り締まり、罰則つきであるということがあることは、この保管場所の申請手続に関連して、交通関係の警察官も御承知だと思つてよろしいか、思つてはいけませんか。

○福島説明員 行政書士法に明白に違反をする場合がある、つまり行政書士法では、条文を正確に記憶いたしておりませんが、業として報酬を得て行うという場合には、行政書士でなければできないというふうな規定であつたかと思ひますが、それにつきましては、第一線警察におきましても、承知しているところでございます。

ただ、先ほども申し上げましたように、申請書の具体的に作成される詳細の実態につきましては、警察といたしましても承知いたしておりませんので、それが直ちに行政書士法違反になるのだというふうなところまでは、現在のところ承知をいたしておらないということを申し上げたわけでございます。

○太田委員 はなはだ不徹底な話だと思ひますね。保管場所の証明事務そのものが、どちらかと言つて、警察の機能として直接的な仕事じゃなく、外郭団体の仕事に委任されてしまつた。そのためにそういうことが起きるのじゃありませんか。業として第一の業務を行うことは十九條違反、一年以下の懲役の対象になるのです。業としてというところは報酬を得て、ディーラーは七千五百円、ユーザーから取りまします。警察へ五百円出して、自分のところは七千円を手数料として取るのですよ。用紙代その他実費として七千円。これはそのことでもうけています。この点は現実に変な争いが各地に起きておりますから、ひとつ警察庁としても、基本的な態度を決めてほしいと思ひますね。

それはどういふことかと言つて、各地におきましては、陸運事務所に対する登録事務については、当該ディーラーが委嘱いたしました書士の資格ある人によること、ところが、車庫証明に関しては行政書士のルートを通してやるということを決めた府県が現在あるぐらいなんです。また、あるところでは七千五百円というのを分割いたしました、四千円はディーラーの手元へ、三千円は行政書士の手元へ、五百円は警察の手元へというふうなことにしまして、共存共栄でいこうかという協議が始まつておるところもあるわけなんです。

ともあれ、いま戦国時代を現出してありますから、車庫証明事務というのは、今後、私は相当問題になる仕事の一つであると存じます。単に本人の意思を確かめれば云々というだけの物差しではおはかりになるのはいかがかと思ふ。気をつけてもらわなければいかぬ点だと思ひます。

先ほどあなたは、本人の意思に基づくものなら可とおっしゃるが、本人の意思を確認するというのは、どういふ方法によつて確認されておるのですか、ディーラーが持つてきたときに。

○福島説明員 申請書が提出されますと同時に、当該場所の権利関係があるということを証明する書類が添付されるわけでございます。それを検討して確認することと、同時に、実際にその場所が当該車両を保管できる場所であるかどうかということにつきましては、現地に赴きまして、調査員が確認するわけでございます。したがって、これらによりまして、それが要するに本人に発する申請であるかどうかということについては確認できるというふうな考へておるわけでございます。

○太田委員 課長、それは至極寛大な、物のわかつた話のように承りますけれども、実際は、行政書士法というものがあつて、手数料を取つて出願をするというところは、一つの車庫証明に七千円の収入を得て行うということが書士法違反でないんだれも思ひません。便宜的にそういう道を選んだ、その方がもうかるし、ユーザー自身も手数料が省けるからというので、そういうことで何となしにジャの道ができてしまつた。私はそう思うのですよ。ですから、本人の意思なんて、そんなところでわかりませんよ。ユーザーに、この書類にここに判を押してくださいと言つただけですよ。そして場合によつては、そこに何台かもうすでに入つ





昭和五十二年五月十六日印刷

昭和五十二年五月十七日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

H