

のが大幅にこの中に含まれてまいっておるといふことも想像できるわけで、現在までの折衝過程の中で一体道路なり河川なりあるいは海岸、都市計画、これらの事業がどれだけ——前年度には財政需要額として保証されていたものが、このような異例の措置をとらざるを得なかったわけですから、どうも、そういう中身は一体どうなっているか、この機会にお聞かせ願いたいと思います。

○尾之内内政委員 建設省全体のことにつきましては私はお答えする資料がございませんが、道路関係について申し上げますと、おおむね従来と同様に地方の各公共団体に交付されます交付税のほかに、新たに特別事業債というワケ、これが千二百億ほど考えられておるようでございますが、道路関係につきましてはその一部大体二百億くらいを充てまして、地方財政上裏づけのある措置をとる、かようなふうな自治省との折衝において伺っているわけでございます。道路以外のことににつきましては所管ではございませんので、私から申し上げる筋ではございません。

○佐野委員 私の聞きたいのは、これまでと地方交付税法によって基準財政需要額として当然財源保証を義務づけられておった。その規定によりますと約六百億円程度はそこに入らねばならない。今回の措置はその分を削減して特別事業債に回す。こういう措置をとるわけですね。そうしますと道路の場合でございますと、現在までとられておる基準財政需要額、道路面積並びに延長による、こういう計算の中で当然一般の道路費として財源が保証されているものを今度切つてしまふ、こういう措置をとるわけですね。しかしながら河川や海岸の場合はほとんど全額じゃないかと思ひますが、道路の場合は一部は基準財政需要額の中に残す。しかしながらそれではもう困るから頭を切るのだ、こういう措置をとらうというわけですね。(あした連合審査会で自治大臣と財政局長に、佐野さん、代表選手としてやりましょう)と呼ぶ者あり)一応建設省の見解も……。そういう折衝に対して大臣は七〇％消化、建設省はやるの

だ、こういうぐあいに非常に意気込んでおられるわけですが、現実的に財源の面から見てまいりますと、こういう措置によりまして、いづれ地方行政の側からも出てくるでしようけれども、所管大臣として、そういう河川、海岸あるいは道路、都市計画——都市計画のごときは二百十八億円と伝えられておる。あるいはまた海岸はほとんど全額が削減になっておるのではないかと。道路の場合は需要額を残しますから百二十八億円、これだけを当然例年でありましたならば一般交付税として保証されるものを切つてしまふ。こういういき方をとおるわけですね。そのほかに、局長さんが言われるように増加分として、例年の基準財政需要額でなく増加分としての分も含まれてくると二百億円ぐらゐになつてしまふのじゃないか。これでは一体どうなるかということ、そういう折衝の過程の中において、いままで地方に対して財源保証としてとられていたものが、このような苦肉の策かもしれないけれども異常な措置をとることに

よつて、はたして事業の消化ができるのか。あるいはまたこういうことがことし四十一年度だけの特例措置としてというふうな、法案が、大臣の説明によりますとそうなつておりますが、これがもし明年度だけではなくて、これからもずっと続いていく措置ということになつてまいりますと、これは大きな問題を含んでおるのではないかと。特に所管大臣として、あらゆるものがこういう形に持つていかれていくことに對して、一体どういふ見解をお持ちになるのか、お聞きしておきたいと思ひます。

○瀬戸山國務大臣 こまかい計数のことは私よく存じておりませんが、いまお話しのように、特例としてああいう措置を四十一年度はとることにいたしてあります。地方財政の裏づけがなければ事業は施行できませんから、大蔵大臣との話ではこれは将来是正するといふ話し合ひであらう措置がとられておる、こういうことであります。こまかい点については、合同委員会等において御審議願えればけっこうだと思ひますが、四十一年度の

特例としてやる、こういうことで私どもは了承している。四十一年度の事業執行については道路その他全部まかなえる、こういう打ち合わせをいたして、いま進んでおるわけでございます。

○佐野委員 私はやはり二つの問題点があると思ひます。苦肉の策にしろ、こういう財政措置をとるといふこと、しかもそれによつてはたして事業が円滑に消化できるだらうか。本来におけるこの道路の持つ性格をゆがめて、景気浮揚対策と申しますか、フィードバックポリシー、こういう形で公共事業がとられるという問題は問題があるのじゃないか。ほんとうに国土総合計画なりあるいは国土保全、あるいは道路が持つ重大な使命、そういう中に道路というもののいわゆる事業計画というものが出てくるのであつて、景気浮揚のためにはフィードバックポリシーという立場から公共事業をもてあそんでらうとは——いまの不況乗り切りのためにとつたのだ、こういうことを強調されるわけですね。しかしながら、今日における道路需要の逼迫、一体全国的にどういふ状態になつておるか、その中で計画的にこれを遂行するのではななくて、一時的な景気浮揚対策として公共事業がとられておる、そういう中にこういう安易な財源措置が出てくるのではないかと、このことを心配するわけですね。来年もまた公債を発行する、この措置をとらなければやつていけないといふことは、もはや自治大臣の説明における消費経費に対する徹底的な緊縮政策をとつてきて、片方において公共事業を受けるためにあらゆる経費を動員する。して

もなおやつていけない。だからこれを特別事業債に向けるというわけですが、特別事業債と一般の増加による分を合わせますと八百八十四億円という膨大な起債額が見込まれる。これが従来からとられておるこの起債額三百九十億円を加えますと、一千二百七十四億円、特別事業債が一千二百億円だ。このうち下水道その他の分を合わせますと八百八十四億円、六百億円にプラス二百何十億が加わつてまいって、従来からの起債額三百九十億円を加えると、公共事業だけでも一千二

百七十四億円というばく大な数字になつておるわけですね。しかも道路なり河川、当然これは財政需要額として法によつて見込まれなくちゃならぬ。だから交付税率の引き上げをやらなくちゃならないのに、それをやらすつてこういう措置をとつてくる、これはあくまで財政秩序の紊乱ということをおそれるわけですね。大臣として一体財源補てん特別事業債、この場合におきましても、大蔵省あたりではいろいろな意見があつたようにも承つておるわけですが、政府が政府資金を五百億円しか出さない。七百億円は繰越債だ、一体これだけの繰越債を消化できるのかどうか。これらの点に對して、所管大臣として、消化するのだとあらゆる機会に強く主張しておられる。建設省関係で上半期七〇％、その中で繰越債七百億円、これだけのものが一体消化できるのかどうか。これに對してどういふ考え方を持つておられるかもお聞きしておきたいと思ひます。

○瀬戸山國務大臣 財政運営は財政当局の意見を尊重しておりますが、繰越債等についても事前に大蔵当局あるいは自治省という間でそういう繰越債を、銀行等の間に打ち合わせをしておるということ、私もそれを信頼いたしておるわけでありまして。いまお話しのように、こういう制度を恒久的にとつていくことではなかなか、特に地方財政の運営というものは円滑にいかないと、思います。その点は自治大臣あるいは大蔵大臣が申し上げておられますように、四十一年度の異例と申しますか、特別な財政措置としてやる、こういうこととありますから、私どもはそれを承りいたしております。しかしこれが恒久的な政策となりまして、地方財政はそれではまいりませんから、そういうことは将来は改めなければならぬ。私どもの立場としてはそういう考えで進んでおるわけでございます。

○佐野委員 一般公債が七千三百億円、政府保証債が二千五百億円、その他は利用債その他その上になおこのような特別事業債、しかも繰越債によつてやるのだといふことは、地方金融の逼迫し

た今日しかも金利その他から考えてまいりました。おそろく皆さんの事業の中で、政府資金を使う場合と、縁故債を使う場合における金利の問題も、これは大きな問題になってくるだろうと思ひます。あるいは農協なりあるいはそういうところまで地方自治団体を下げて行つて縁故債の手当てをしなくちゃならない、ばく大な借入れのための接待その他の費用もかさんでくるでしよう。膨大な利息になってくるのじゃないか。ですから、大蔵省あたりでもおそろく五百億円以上は無理だという財務当局の主張で政治的に逆になつて——七百億円が政府資金で五百億円が縁故債だといふように逆になつてしまふ、こういういろいろな事情があつたにいたしましても、これは重大な問題として大臣もやはり慎重に考えていたきたい。単なる事業だけの数字でなく、その裏づけ、消化するための財源の裏づけ、どういふ形においてこれが流れていくかといふことに對しましても、都府の市長として名聲かくかくたる建設大臣として、特にその実務に當たられておる方であります。私はその点に對しましても血の通ふ、閣議におけるとの措置をとつていただきたい。このことをひとつ強くお願いいたしておきます。

同時に、特に私は、道路の場合につきまして、御存じのとおり昭和二十八年に交付公債の制度といふものが生まれた。直轄事業に對する負担金を納めることができ得ない、こういうことから直轄事業に對するところの特例措置として交付公債、現金収入をしなくてもよろしいという制度が生まれた結果として、累積交付公債がものすごい数字にのぼつてまいつた、こういうことから、直轄負担金といふものに対するところの論議がかわされまして、先般五カ年計画の改定の場合においても大きな論議を巻き起こしておるわけですが、私も、私はここで尋ねておきたいのは、道路の場合、直轄負担金に對しまして、この交付公債制度を昭和三十五年から廃止する、廃止するかわりに基準財政需要額の中に必要な経費として道路費は全額財源を保証する、こういう制度が画期的に

とられてまいつたわけですが、他の部面におきましては、直轄事業債という形である程度の起債を認めておるけれども、道路の場合におきましては全額基準財政需要額の中で財源を確保する、財源を確保する、こういう形がとられてまいつたわけですが、しかしながら、そうした正しい財政秩序の努力、交付税の措置がなされたにもかかわらず、これがくずれ去りつつあるという点に對しましても、やはり私は注意を喚起しておいていただきたいと思ひます。昭和三十一年に、名神高速道路なりあるいは国道、こういう形で三重県、奈良県などの財政需要額に見込まれておる単位費用をもつてしては措置でき得ない、こういう要求が激しくなつてまいりまして、二十九年に初めて事業費補正といふ異例の措置をとつてまいつた。私たちはこれに反對だ。少なくとも基準財政需要額の中で道路費は財源を確保すべきである。けれども矢つぎばやにおける道路費の増徴、国道あるいは高速道路、こうした結果としていろいろな負担がふえてまいる、あるいは一部府県に集中してまいる、こういうことから事業費補正という措置をとられたのだらうと思ひます。ところが四十年になつてまいりまして、それは困るということ、直轄事業債といふものが初めて奈良県なり三重県なりその他の県にとられてまいつた。このようにして、せっかく交付税で全額見るのだ、交付公債制度を廃止するのだという新しい財政秩序が道路費の増徴の結果として破壊されて、事業費補正がまづやつてまいり、これでもまかなない切れないから直轄事業債、その上で今度は特別事業債という形で、交付税のあるものさへも切つてそつちについていまして、こういうことになつてまいりまして、一体どうなるかという点に對して、特に道路局長あたりは交付公債の廃止並びに全額交付税で消化をする、こういう正しい財政秩序の確立のために歩いてまいつた、ここ数年間いまだそれがくずれ去らうとしておる、こういうことになつてまいりまして、一体道路整備五カ年計画を樹立するにあたりまして、どのような形でこの折衝に當たつてま

いておられるか。単におれのところは計画をつくるのだ、これを都道府県は受け継いでいくのだ、こういう形で道路整備五カ年計画がつくられてゐるはずではないだらうと思ひます。そういう結果としてひとつ御検討願ひたいということ、さらに大臣に要望しておきたいのは、三十九年度の決算が先般発表になりました見てまいりまして、昭和二十八、九年度の地方財政危機が叫ばれておりまして、これは、いわゆる農村を中心とする後進県が赤字を出してまいつた。ところが三十九年度の都道府県の決算と三十の大都市における決算を見てまいりまして、主要都市のうち十五が赤字を出してまいりまして、逆に昭和二十七、八年における地方財政の赤字は、経済の不均衡等發展の結果として起こつてまいつたといふ基本的な問題がありまして、最近の赤字といふものは都市を中心として赤字が大きくなつてまいり、おる。累積赤字の中に東京、大阪あるいは埼玉、三重、こういう地帯が赤字県に転落してまいり、きておるわけですが、そういう中では公共事業は一体どのように消化されるか、これに對する財源の裏づけ、このことなしに単なる予算の計上をやつてまいりまして、たいへんな需要額となつてまいり、このじやないか。こういう点に對しまして、今後の計画作成にあたりましては私ももう少し自治大臣なり、あるいはまた前年度におけるとの公共事業がその府県財政にどういふ影響を及ぼしておるか、こういうことがやはり慎重に検討されないと、単に事業費だけの増減で何%ふえたといふ形では済まない問題となつてきておるのじやないかといふ点につきまして一応要望申し上げると同時に、これらの財政の問題に對して大臣並びに担当局長として、日ごろどのように考へて折衝しておられるかといふ点をお聞かせ願ひたいと思ひます。

おいては妥当であらうと思つております。ただ、昨年来地方財政事情から一部の府県におきまして、特別事業債的なものが認められましたが、これは特に一部の県に對して非常に臨時に特別大きな直轄工事が行なわれまして、そのための措置でございまして、これはあくまでやはり特例的な現象だと私も考へております。

それから特別事業債の問題でございしますが、これにつきましても先ほど大臣お話ございましたが、やはり今後恒久的にこうするかどうかといふことについては、道路計画の今後の財源措置として十分検討しなければならぬ問題であらうと思ひます。おかげで道路計画につきましては、五カ年計画で国の負担あるいは地方の負担といふことが明確に区分されておるに、大体それらについてはいづれも国がめんどうを見る、こういう形では組み込まれておりますので、暫定的なそういう事業債で若干見る。先ほど私二百億と申し上げましたが、道路につきましては地方単独に對して約百九十億、そのほか若干の補助として二十億ほど見ておるようでございますが、全体としては、道路事業の裏づけといふものは各公共団体にその無理がないように道路財源の確保を考へておるようでございます、そういう点につきましては、道路事業に限りまして事業の執行に支障はない、かように考へております。ただ今後の問題につきましては、地方財政の問題非常に大きな問題でございまして、十分地方財政のあり方につきましては関係当局と私も連絡をとつて、対処したいと考へております。

〇尾之内政府委員 直轄事業に對する財源の負担の考へ方でございますが、私もやはり三十五年以來とつております方針が、一応現在の段階に

〇佐野委員 これ以上繰返しでもなんですけれども、やはり交付公債が地方財政をどうにもならない窮地に追い込んで、そのため道路整備事業そのものも足を引っぱられるという形になつてしまつたといふことから、交付税で、全額を見るという措置がとられた。いままでは特別事業債、こういう形が非常に大きな禍根を残すのではないかと、この点に對して一応警告して、今後慎重にひとつ検討していただきたい、かようにお願い申し上げ

げるわけだ。

私はこれと関連して、やはり今般提案になっておる法律案を見てまいりまして、気がかりになつてくるわけです。交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法、これは緊急だからと言われるのでしょうけれども、これは昔の道路法の機関委任事務と違ひまして、新しい道路法によって管理者が明確になつておる。町村道なり主要府県道の管理者がそれぞれ定められておるのに、それに対する交通安全施設をやるといふ場合に、計画を建設大臣なり国家公安委員長が立てるのだ、それをもつて管理者あるいは府県公安委員会が実施計画を立てるのだという法律の構成になつておるわけだ。私は道路緊急整備法ですか、この場合の合同審査のときにも一言触れておつたわけですが、これは緊急措置なんだといふことなんでしょうけれども、この場合におきまして、やはり建設大臣が道路整備計画に対して決定をする、こういうふうに法の体系がなつておるわけですね。私は少なくとも管理者があつて、管理者のものとある道路、その道路に対するところの整備五カ年計画を立てる場合におきまして、当然これは管理者の資料なり要求なり、これに基づいて建設大臣がこれを決定するという形で計画は樹立されるべきであつて、國がまず計画を立てる、その過程におきましては、道路審議会なりあるいはまた各省との御意見の交換も行政措置としてはあるでしょう。法的には大臣がこれを決定する、こういう高圧的な形がとられてまいつておるわけだ。このことがまた今般の場合にも私は出てきておると思ひます。同じ建設省で、同じ法文を見てまいりますと、たとえば公営住宅法がありまして、非常に民主的な雰囲気の中から出てまいりました住宅問題の解決としての公営住宅法、この法律体系がやはり妥当じゃないか。町村長が計画を立てて県知事それから建設大臣に報告をして、その結果閣議の決定を得てきめる、これに基づいて実施に当たつていく。財源その他の点から公営住宅は全く日陰ものとなつておりまして、法律はりっぱだけ

れども予算的には超過負担で地方自治体が悩まされる。法律は非常に民主的なたてまえをとつておると私は思う。府県と地方との協力関係を法律の中において明確にいつておる。ところが道路緊急措置法の場合にいたしまして、あるいは今回の法律を見てまいりまして、もう全く國がきめてこれを地方におろす、地方はこれに基づいて実施計画を立てる、その間には意見を聞かなくちゃならぬという訓示規定は入つておりますけれども、法の体系からいってこれは一体どうだろう。この点に対して最近の建設省の立法的な傾向として、こういう措置を一体どうお考えになつておられるか、お聞きしておきたいと思ひます。

○尾之内政府委員 緊急措置法と今回御提案申し上げております交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法との関係でございますが、これは若干性格が違ふかと思ひます。今回御提案申し上げております緊急措置法は、御承知のように現在交通事故が非常に多い。それに伴ひまして、特に人身の傷害が非常に多いといふようなことにつきます。國が重大な関心を持つておるというふうな観点から特別な措置をする、特別な助成をする、特別な計画をしまして、短期間にこれを完成しよう、こういう含みを持つておるのでございまして、ただいま申しましたような意味におきまして、國の重大な関心事であるという点が特色であつて、短期間に全國公平に見まして、あぶないところを措置するといふことで、単に管理者だけにまかしていいということではなからうと思ひます。そのために、私どもと警察庁のほうとかねてから綿密なる準備をいたしておりまして、あらかじめ交通事故発生の際の態様につきましても調査いたしまして、それらを各地方に流しまして、そして必要な箇所を選ばざるに過ぎないものでありますが、その事故態様に対する措置といたしましては、かなり中央でいろいろ指導しなければならぬ面があるといふようなこともございまして、三カ年でこれを実施するためにどうしても建設省並びに國家公安

委員会のほうでこれを強力に指導するという必要があり、計画的に実施するためにいま申しましたような手続をとらなければならぬ、かようなことも考へておりました。今後すべてこういうふうになるのかといふことにつきましては、別の問題として議論すべきであらうと思ひます。今回の措置としてはこれが適切である、かような判断に立つて御提案申し上げておるわけでございます。

○佐野委員 私は内容を聞いておるのじゃないのです。内容は後ほど聞かしてもらいたいが、法律の体系として、こういう形の地方と國の協力関係、しかも管理者が定められておる。その場合に一定の行政の要求に基づいて國が緊急措置をとるというところは、これはわかりません。だが協力関係はあくまで協力関係ではないか。そのことを法の中に明確にするのは当然じゃないか。だから道路緊急措置法にいたしまして、第一次五カ年計画、第二次、第三次と、次から次に五カ年計画が長く続いてまいつておるでしょう。車両制限令にいたしまして、次から次、長期計画に基づく緊急特別措置法、これらの法文もそうなつておりますね。大臣が決定をする、聞かなければならぬ、この程度になつておるのです。しかしながら、同じ法律の中で公営住宅も住宅問題として私は緊急な問題であると思ひます。これに対するところの助成なりその他の方法も私は明確に定まつておると思ひます。そういう場合に、町村長が公営住宅の責任者だとして住宅統計、住宅資料、これらを中心として國に上げてまいり、これに基づいて建設大臣が閣議において決定をする、こういう權威ある方法をとつておるわけでしょう。このことこそが本来的における國、地方の協力関係を明確にしておる法体系だと私は思ひます。その点が最近どうして欠けてきておるのかという点、第一、建設省の最近の立法の傾向の中にそういう形があるのじゃないかといふこと。これは私がたびたび申し上げるのですが、都市計画の場合にいたしまして、大正八年にできた最も古い國の機関委任事務を規定しておる法律、このことが

實際いかに現実と離れてしまつており、かつまた多くの問題を地方自治の観点から投げかけておるか、こういう点から考へてみましても、もつと法的に——皆さんは國あるいは地方の責任区分を明確にしなければならぬとしきりに強調される。ところが法体系から見ても、逆に國が地方を支配する、こういう形、その決定に地方は従わなくては行けない、こういう決定によって緊急計画が樹立される。しかもその緊急は、三年間の緊急がまだ延びていく、半恒久的なものになつてしまつと、緊急だからこういう措置をとるのだ、中央集権化の立法措置をとるのだといつて済まされない問題があるのじゃないか。これは大臣も法律の専門家として、地方自治のたてまえから考へてみると、こういう法律体系を持つていくといふこと、しかも先ほど申し上げましたように、地方財政の最近の赤字が、國の事業を受け入れておる、なくてはならない地帯に増大をしてまいつておる。しかもこれは國が決定をするものを受け入れるという形をとつていく。その結果として地方財政は赤字という原因をつくつてしまつておるというところから考へて、地方におけるところの財政規模なり能力なり、それから事業の進展なり、こういうものををならみ合わせた中で財源措置を講ずるといふために、やはり法律のたてまえとして地方が管理者である、都道府県、市町村が管理者である、その管理者と國とが協力して一定の行政水準までこれを持つていく、こういう点なら私はわかると思ひますけれども、逆にいつてしまつておるのじゃないか。それで、法律的にも制度的にも國が地方を支配するのだ、緊急だから支配するのだという形をとつて、財政的にはいま申し上げましたような、たとえば道路の場合だと全額交付税で見なければならぬという道路の重大性からいふのでしょうけれども、そういう措置をとつていく。だから、國の路線からはずれた場合には、監督事項という項目はございましてけれども、道路五カ年計画にも数字的に八千億円ぽんとはじき出しておられる。ところがこの八千億円が年次計画とし

て考えて一体どうなっているか。単独事業にみん
なしわ寄せがきてしまっている。こういう形を見
てまいりますと、単独事業といつてもほとんど国
との関連があり、あるいは国の超過負担をこまか
す——こまかすというわけではないですけれども
も、決算面上そうしなければならぬから、公営
住宅の超過負担分を単独事業費の中に入れなけれ
ば決算ができないですから、そういう形をとって
、本来における単独事業というものはわずかな
ものに圧縮されてしまっている。地方住民と最も
密接な関係にある、本来やらなければならぬ仕事
がそういう形で圧縮される。道路整備五カ年計
画の中になければ何もしない。五カ年計画の中
のものは財源の補償をしないのだ、財源的には
国の支配の中に地方がある。制度的にもそうい
う形がとられてしまっているというようになって
しまっています。地方自治は一体どうなってい
るのだろうか。民主主義の政治の基盤だといわれ
る地方自治と皆さんの合理的、能率というものを要
求される気持ちもわかりますけれども、しかも制
度の上におきまして協力関係を明確にしていくこ
とが大切じゃないか。緊急という名において公共事
業、社会資本の立ちおくれを何とかしたいとい
う議員心理をついてこういう乱暴な中央集権的な法
律が建設省のほうから出てまいるということに
対しても、こういう問題は、恐縮ですが、皆さん
の内部においても検討していただきたい。幸いに
大臣、次官もおいでになりますし、立法過程の方
はおられないようですけれども、そういう意味に
おきまして、ひとつ建設省がいまの法体系を全
般的に検討してみよう必要があるのではないかと
私はこういう点に対して一応希望を申し上げると
同時に、これらの問題に対しての大臣の所見を一
応伺っておきたいと思ひます。

建設省所管の各種法律が中央
集権的になりつつあるのじゃないか、こういう法
案を中心にしての御意見であります、どうい
う点で中央集権的になるかという御意見が、御趣旨
がよく私はまだ実は把握できないのであります。

道路体系はいわゆる住宅問題とやや違ひまして、
申し上げるまでもなく国全体の道路網、幹線から
末端に至るまで総合的に運営されなければなら
ない。そういう意味において国がやはり道路体系に
対する大方針をきめる、そして個々の問題を地方
と相談していく、これは私やむを得ないことであ
ろうと思ひます。したがって、それをあえて行政の
中央集権をはかるうと、そういう思想に基づい
てこういう立法が立案されておるとは全然考
えないのであります。その点をどうかひとつ御理
解願ひたいと思ひます。

○佐野委員 繰り返しても無理ですけれども、事
業目標なり事業量を、全国的な行政水準のもとに
長期政策を立てられるということに対して、私は
それなりに国が責任を果たしていくということに
対して日ごろ敬意を表するわけです。しかしなが
ら立法過程において管理者なり、地方の責任が
明確になっているのに、国が法的に一方的に決定
するのだという形で閣議決定を行なう。こういう
法律の置き方が私は問題だと言ひたいです。も
っと地方と協力をするという形において、財政的
な制度のからもそういう形に追ひ込められてお
るといふところに——私は公共事業の場合はいろ
いろな問題があることは存じておりますけれど
も、やはりそこに単独事業があるのではないかと
言ひますが、単独事業と補助事業の比較を見て
まいる場合によくおわかりのとおり単独事業が
国の超過負担のしりぬぐいとして単独事業費とい
うものが決算面に出てまいるということもひとつ御
参考までに……。

あまりその問題にばかり触れておりましてと思
ひますので、一応法案関係に入りまして、道路
構造令、これに適用しておるところの道路とい
うものは、一体幾らぐらひになっておるかとい
うことを御説明願ひたいと思ひます。

○尾之内政府委員 きわめて大ざっぱな数字にな
るうかと思ひますが、国道につきましては四十
年度の末におきましておおよそ六十パーセント
と思ひます。主要地方道におきましては四十パー

であらうかと思ひます。一般地方道におきまして
は二〇%前後であらうかと思ひます。きわめて大
まかな数字でございますが、構造令に該当する道
路という意味で申し上げた数字でございます。

○佐野委員 そうしますと、一般地方道、特に主
要地方道でない一般地方道並びに市町村道は一体
どうなっておるかという資料はないわけですか。

○尾之内政府委員 先ほど申しました二〇%前後
という数字は、主要地方道以外の一般府県道の数
字でございます。これ以外に全国に約八十数万キ
ロの市町村道がございます。これにつきま
して、特別のものを除きまして、大部分はまだ構
造的に未改良ということでございます。したが
って、そのパーセントは手元にごさいますせんが、
また後刻調べまして御報告申し上げます。

○佐野委員 道路構造令に關しましては道路法にも
規定し、政令によってこれを定める、こういう形
で政令が行なわれましてから相当の年月を経て、
なおも国道は六〇%である、主要地方道は四〇%
である、その他は二〇%である、ほとんど道路の
体をなしていないんじゃないですか。これは一体
道路五カ年計画の中で、道路構造令に基づく整備
というものを考えてないわけなんですか、どうで
すか。

○尾之内政府委員 道路構造令は、道路を改良す
る場合の一つの構造規格でございます。交通量
に應じまして、所要の幅員、所要の見通し、所要
の勾配、これを与える、こういうことで書かれてお
ります。

【委員長退席、廣瀬委員長代理着席】
したがいまして、道路整備五カ年計画で改築を
行ないます場合には、道路構造令に従って行な
う、こういうことでやっておるわけです。したが
いまして、全国で九十万キロ以上ございます道路
につきまして、直ちに全部その構造規格を与える
ということとは、全面的に改築を行なわなければ
ならぬということになります。一方五カ年計画で改
築の事業のワケも定められてまいりますので、そ
れに従って構造令に合格する道路をつくってい

く、こういうことになっておりますので、逐次五
カ年計画の進展に伴ひましてそういう積み方をす
るわけでございます。

○佐野委員 建設省のビジョン、道路に対するビ
ジョン、二十三兆九千億円で、こういうのを
何かで読ましていただいたと思うのですけれど
も、この二十三兆九千億円でいう膨大なビジョ
ン、そのビジョンが達成した場合におきまして
は、構造令——構造令というのは、やはり道路の
安全なりあるいは交通の危険防止なりあるいは交
通の安全円滑、こういう要素も含まれておると思
ひますが、そういう意味において、道路構造令に
基づく構造、あるいは道路の付属物、これを合
せて道路だと思ひます。構造令に基づく構造を
持ち、かつまた法に規定されている付属物、照明
灯なり街灯なりを持つ、これが道路だと私たちは
考えるわけですが、そういう法で道路として
、当然機能として施設として持たなくてはなら
ない、この責任を国が果たすためには、二十三兆
九千億円というビジョンの中で、これは完成でき
るわけですか、どうですか。

○尾之内政府委員 道路構造令は、お断わり申
し上げておきますが、これは、どちらかとい
いますと、名前と内容と若干違ひますが、幾何学的な
構造基準、こういうものを定めておるのでござ
います。そういうもので、先ほど申しましたよう
に、主として幅員、それから勾配、カーブ、こ
ういふことについて規定いたしております。たと
えばいまお話しのような付属物についても、どう
いうところにどういふものがなければならぬとい
うことも明記してございせん。本来ならばそう
いうことは明記してございせん。

そこで二十三兆九千億も、三年前に描き
ました一つの将来図というものにおきましては、
これによって、昭和五十五年ごろまでに、一般道
路につきましては、国道、県道はもちろんでござ
います、市町村道も含めまして、最も民衆に密接
な関係のございまして、通常バスが通っているよう

れぞれ昭和四十年年度末の設置計画数並びに道路標示の総延長等も示しておるわけでございますが、今度のこの緊急措置法によりまして、公安委員会といたしましては、この三年計画によりまして計画されました信号機、この現在計画としまして通常おります若干の内訳を申し上げてみますと、通常の信号機が千五百機、それから歩行者のための信号機が千三百四十七機、さらに最近開発されております自動感應系統式信号機の十八セット、さらに同様な自動感應でございすが、地点感應信号機と申すものを六百機、これだけを一応三カ年計画のものに予定いたしておりますが、これは先刻御存じの、指定いたしました道路に對します計画でございますので、都道府県公安委員会といたしましては、指定道路以外の信号機その他の設置につきましては、さらに在来の計画による補助金並びに起債によりまして今後も継続をしていかなければならぬ、こういうふうなことを考へておる次第でございます。

○佐野委員 ただいまの御説明は交通局で出しておられる資料でよくわかるのですが、実は去年から四ヶ年計画として五千機の信号機をつける、これに對しまして二分の一の補助を行なう、あるいはワケ外起債も依存をする、こういう形で本年度進めてまいったわけでありまして、明年度を迎えるときに、ここにいまの法案が出てまいるといふことになりまして、この計画の中にそれが組まれてくるわけで、緊急三年計画の中に組まれるわけですが、そうしたら、四年計画が三年計画になるわけですが、そういう場合財源として一体どうなるのか。いわゆる、いままでのような形における財源として、警察庁は警察庁として道路標識なり道路標示なりあるいは信号機をやっていく、計画は三年間でこれをやるという形をとるのか。警察庁のはうでは別ワケとして三年計画は六百四十七億円と私一応説明として聞いておりました。この中に国家公安委員会が担当いたしておる信号機なり従来におけるそういうものと、四ヶ年計画とが総合されて出てまいりました数字であるのかどうか。警察庁の局長さんのいまのお話では、別ワケでもな

くて、それも含ませてかつまたという道路五カ年計画、七百三十億円は三十億円としてあるのだ、ほかにまた財源を足して三年計画は一応一閣議決定ですからまだはつきりしてはいないかも知れませんが、一応六百四十七億円という内訳も私たち資料としていただいておりますので、さういふ中に入るのは入らないのか、どういふ形になっておるのか、財源は一体どこから出てまいるか、補助は確保はわかりますけれども、そういう点はどうなっておるか。

○尾之内政府委員 ただいまお示しの数字は六百四十七億でございますが、これは四十一年から三カ年間にこの計画に基づきます費用として実施する総体費用でございます。そのうち建設省のほうでやります。すなわち道路管理者でやります費用が六百三億、したがって差の四十四億が公安委員会が実施する事業の分でございます。建設省関係の道路管理者でやります六百三億につきまして、これは五カ年計画の中の事業として実施しよう、こういう趣旨でございます。公安委員会のほうの財源につきましては別途御説明があると思ひます。

○広山説明員 御説明申し上げます。先ほど建設省のほうから御説明がございましたとおり、三カ年計画の用途といたしまして六百四十七億でございますが、そのうち公安委員会分として四十四億を予定いたしております。これと、昨年御説明申し上げました四カ年計画との関係と、いふお話でございますが、もとよりこの四十四億の中に四カ年計画は入るわけでございまして、ただこの法律でも御存じのとおり、対象道路が既存の道路を対象といたしておりますので、若干の新設道路に伴う施設というものが幾らか予算外にございまして。

なお、起債の関係であります。起債は現在のところまだ額は決定しておりませんが、大体昨年度並みのことを一応いたしておる段階でございます。この起債はもちろん別ワケでございます。

○佐野委員 別ワケというのは、また損保に依存するという地方債計画ワケ外の起債という意味でありますか。

○広山説明員 さようでございます。

○佐野委員 道路五カ年計画の中には踏切道も入っておりますが、この分は除外しなければならぬわけですね。それを除外しても四十年度の建設省関係の事業費は五十五億五千万円、これに踏切分が六十五億、合計百二十一億、こういう数字になつておるわけですが、さういたしますと、いままでは一年間に五十五億五千万円でやっておりますが、これに對しまして、今度は三年間で六百三億円の事業量を消化するということになってまいりまして、道路整備五カ年計画そのものを変えなければならぬ事態になつてくるのではないかと考へるのですが、こういう点はどうか。

○尾之内政府委員 踏切道のはうはこれは全く別でありまして、踏切道のはうは要するに踏切道改良促進法でございまして、あるいは道路改良事業といたしまして結果的に踏切道をなくしていくということも行なわれております。これらはかなりの事業であります。そこで、それらを除きまして、いわゆる交通安全施設事業をやるわけでありまして、六百億という数字は道路管理者を含めまして、従来やつておりましたものに比べても相当大きな倍率になるわけでありまして、そこで、道路整備五カ年計画は御承知のように閣議決定いたしておりますが、そこで詳細な決定をいたしておりましたが、そこで、先ほどちょっと私が申し上げましたことは、これらは道路整備五カ年計画の四兆一億のワケ内でやるべきものであると心得まして、従来考へておりました改良事業あるいは特殊改良事業というものは割り振りを若干変更する必要がありますが、総体としてそう差異はなかりう。しかし、中身を変えることによって本質的には当初考へておりました五カ年計画の内容をある時期においてはやはり考え直すべきであらう、こういうことを考へておりました、先ほどやあ

まいなことを申し上げましたが、当面この仕事は五カ年計画の一部であるというふうな考えまして、実行したい、かように考へております。

○佐野委員 いろいろお聞きしたいんですけれども、時間の関係もありますから、次の質問者も待機しておられるので、また別の機会にしたいと思ひますけれども、大臣、考へていただいたのは、昭和三十七年の八月二日、池田総理大臣から交通基本問題調査会にて、交通安全に関する総合的施策に関する答申を求められてから、答申が出てまいりましたのは昭和三十九年三月二十七日、一年半にわたりそれぞれの専門家がいろいろ具体的なプランを提示して答申をしておられるわけですね。これを受けて、四十一年の一月だったと思ひますが、閣僚懇談会におけるこの決定事項もあるわけでありまして、それから四十六、四十八国会におきまして道路法の一部改正、特に日本の道路から見てどうかと思はれる、国際道路条約批准のために、キープレフトですか、この制度も日本のように歩道のない、外国と比較にならない立ちおくれたこの道路の中にキープレフトを採用するということが一体どうなんだろう。もちろんオリンピックその他の関係で国際道路条約を批准しなくちゃならないというせつぱ詰まった中でとられた措置だろうと思つたわけですが、そういうこともありまして、二回にわたる道路交通法の改正案が国会に出されてまいっております。そうしたら、そういう中でも衆議院、参議院、それぞれ附帯決議をつけまして、特に交通安全のために取り締まりは百五十億円も増えたとおるわけですから、これ以上取り締まりも問題の解決にはならぬのではないのか。道路構造令から見ても、いま現在の日本の道路構造、あるいはまた付属物等規定してありますけれども、国道にも付属物として当然設置しなければならぬ街灯、照明灯もないという国道がずいぶんある。こういう中で交通事故というものは発生すべくして起くるのではないかという意味におきまして、国家公安委員会だけではなくて、建設省あるいは運輸

省、通産省、これらが一体化して、この答申に基づいて交通行政の一元化等に対するところの具体的な問題を提示して、衆議院の委員会には附帯決議として強い意思表示をやっておるわけであります。

〔廣瀬委員長代理退席、委員長着席〕

にもかかわらず、道路費は何十%アップしたアップしたというお話だけ承りまして、交通安全に對するところの各省一体となった総合施策が一体なされておるかどうかどうだろうか。今度よりやうく三年計画が出てまいりましたけれども、この場合におきましても、踏切除去は別だ、これは運輸省は関係してない。あるいは通産省の車両、これに對するいろいろな問題点が日本の現在の道路事情から考へて、現在の通産行政としてとられておる自動車の生産、規格、このことも大きく交通安全を阻害しておる。これらの通産省の關係は、これはまた別だ。運輸省は別だ。結局は建設省と国家公安委員会とだけが、いままでばらばらで、仲間で話しておられたのが法律上一本の形でやるといふ体制がようやくできたにすぎない。私はきわめて遺憾だと思つてゐます。建設省の白書には、重大性を輸送その他に追われ、産業基盤整備に追われたために、重要な問題がなおざりにされ、不十分であったという反省を記録としてあらゆる面に訴へて、今後は生活環境あるいは交通安全、人間尊重という役割りと道路整備計画とを結合した中で新しい構想を持たなくちゃならない、こういう将来に対する示唆もやっておるわけですね。こういううらやまな考へ方があるにもかかわらず、実は答申が出てまいりましてもうやうとせられない、閣議決定をされてもこれを予算化しようとなされない、法制化しようとなされない。ようやく出てまいりましたこと、きわめて遺憾に存するわけ、それらの内容につきましても、また同僚議員からいろいろな角度から問題を取り上げる予定になっておりますので、私は、一応法体系並びに建設省、国家公安委員会の考へ方に対する基本的な問題をきょうはお聞きいたしましたして、具体的に

な法案の内容なり、今日における交通事故に対する建設省の重大な責任、損害賠償は提起されないけれども、現実に不具となり、生命をなくしている幾多の痛ましい姿が道路保全の不整備の結果おこつてゐるという事実を思ひをばせて、もつと將來それらの点に關して、幾多の答申、幾多の決議、国会のこれらをも尊重して、ひとつ施策を進めていただくことを最後に要望いたしまして、質問を終わらせていただきます。(拍手)

○田村委員長 下平正一君
○下平委員 三点ぐらいお伺いをいたしたいと思つてゐます。

その一つは、最後に佐野委員がちょっと触れておりましたけれども、佐藤内閣ができて、佐藤さんがいろいろなキャッチフレーズを出しました、その中の一つに、交通事故で死亡する人が最近非常にふえてきて、日露戦争の戦死者と同じくらの数があるのだ、したがって、人命尊重という佐藤内閣の政策の基本からこれを大いに取り上げるのだ、こういう宣伝が行なわれまして、御承知のとおり去年でしたか、交通安全対策本部ですか、推進本部ですか、ちょっと名前は忘れましたけれども、そういうものができたと思つてゐます。そこで、その対策本部では一体どういふことが議論をされて、そうして基本的な対策として一体どうきまつたのだ、これはおそろくあれだけ佐藤内閣が人命尊重という立場から国民に約束したのでありますから、当然今回出てきたこの交通安全施設等整備事業に關する緊急措置法ですか、これもその中の一環として出てきたと思つてゐます。佐藤内閣が取り上げた交通安全政策との関連をひとつ大臣から聞かせていただきたいと思つてゐます。

特に、全部といつてもこれは時間がかりますから、問題を一点だけにしぼりますが、最近新聞等でも、一部の学者あるいは民間人の意見の中でも、交通問題というものとほんとうに取り組むためには、いまのような、道路の建設を担当している建設省とか、取り締まりを担当している公安委員

員会とか、あるいは運輸省とか、こういうらばらばの体系では、これからほんとうに複雑化していき、さらに速度が増し、大型化していく交通問題というものを処理することができないから、交通行政というものを一元化すべきではないか、こういう意見も出ております。交通安全対策本部でいろいろなことを議論された新聞では報道を受けておりますが、全部でなくてよろしいですか、その交通行政のあり方について、一体どういふ議論が行なわれて、いまの佐藤内閣としてはどういふ基本的な政策を持てゐるのか、これをひとつ、大臣御存じなければ、だれでもけつこうですから御説明をいただきたい、こう思つてゐます。

○尾之内政府委員 昨年の一月でございますが、ただいまお話しした交通基本問題調査会の答申に従つて臨時交通関係閣僚懇談会というものが開かれました。その了解に基づきまして交通対策本部というものが設けられて、その交通対策本部が交通安全事故防止の徹底をはかるための緊急対策をいろいろ項目をあげております。その一つは道路及び交通環境の整備拡充ということであり、二番目には交通安全活動の推進、三番目に交通秩序の確立、四番目に被害者救済対策の確立、五番目に交通安全事故防止に關する総合的研究の推進、最後に交通安全国民会議の開催、こういう六項目を出しまして、これらの問題を中心に、交通安全事故防止の対策を緊急かつ強力に推進するということをやつておるわけでありまして。

その一番目の、道路及び交通環境の整備拡充の一番初めに、交通安全施設の整備拡充という項目がございます。今回提案申し上げております緊急措置法は、この第一番目の問題として交通対策本部で取り上げておる問題を、具体的に建設省並びに国家公安委員会のほうで法律案として取り上げたいものでございます。その他の項目につきましても、交通対策本部の方が来ておられますが、それぞれ問題を分けまして、緊急な対策も立てておるわけでございますが、御承知のように、交通安全国民会議はいつも開催されておりますし、その

場ではいろいろ各種の問題が提議され、提案されております。他の部面におきまします問題につきましても私も十分承知いたしておりますが、少なくともこの対策本部で第一番目に取り上げました問題をたまたま今回取り上げたという形になっております。他の事項につきましても、詳細な議論の内容については、ちょっと承知いたしておりませんが、また別の方から御説明をいただかなければならぬかと思つてゐます。

○下平委員 対策本部に關係しておる方がおらないといふことで、中身について詳細わからないといふことなら、私の質問はやめておきたいと思つてゐます。

それで別に質問していきたくと思つてゐますが、率直に言ひまして、いままでの、特に道路に關係した自動車、こういうものの交通安全対策といふものは、私はもうほんとうに手が抜いてあつたと思つてゐます。率直に言ふならば、いまの道路状況、それからドライバーが要請される任務、そういうものから、事故がこれだけ件数が多いのですけれども、これはほんとうにドライバーのいへば神わざですね。私も実はドライバーの経験がございません。これはアメリカでもハンドルの握つていたけれども、日本の道路を運転する場合には、神風タクシールとよく笑ひましたけれども、ほんとうにこのドライバーの犠牲において交通事故というものがややこの程度で押えられておるという状況ではないかと思つてゐます。

それと、もう一つは、この免許行政とかその他は運輸省に關係があるのであります。具体的に言ひますと、私のうちの前のバスが走つておりますが、バスが通る際に、バスの両側の窓と、こちら側のかきねとこちら側のかきねは、どう見ても十センチか十五センチしかすいていないのです。そこを三十人から四十人乗りの大型バスが通つてゐるという実情なんです。交通事故というものは、設備の完備したところよりもっと別なところ、実は起きております。そして、実際問題として、小さな事故が実は計上されてこないのです。

私も実は自分で交通事故にあった経験は三回あります。三回ともほとんど高速道路でありませんでした。私一番大きな事故は、衆議院の災害対策で北海道に調査に行きまして、自動車川の中に転覆いたしました。これも子供がひょいといと飛び出してきて、こういう状況です。交通事故の対策を設備等の面でやっていたらどうかと思えば、単に高速道路とか国道とかそういう場所だけでない、もっと地方道とかその他の面にも重点を置いていかないと、ほんとうの意味の対策にならぬではないか、こう思うわけでありました。

そこで、先ほど佐野君もちょっと触れておりましたけれども、昔は道路といえば、高低を直して平らにすればこれが道路だったと思うのです。しかし、最近のこれからの道路というものの観念は、単なるそれだけではない、その道路が持つべき使命に基づいた付帯設備というものが完備をされて初めて道路といえるのではないかと、思っています。したがって、今度の場合には、建設省あるいは国家公安委員、ここで協議をして緊急な場所をやる、こういうことで措置法が出てきておりますけれども、これからの考え方というものは、道路というものの一つの条件といえます。付帯施設を含んだ条件というものを的確にして、それを必ずつけるというところに厳格にやってみなければ、もう道路だけはどうもあててしまふ、たとえば最近一番端の例は、都市の郊外に住宅がどんどん建てられて、ここへできる道路なんというものは、道路標識とか設備とか、そういうものは全然考えられていない。しかもこの道路は、通勤者があり、子供があり、非常に危険な状態になっているのです。したがって私は、緊急整備でこういう形で場所を指定して、とありあえずこれをやってみようというところに反対ではありませんが、将来の方向として、道路はどうあるべきか、道路の施設等についてはどういう責任体制をつくるのか。特に先ほど佐野君も言っておりましたけれども、今度の場合には、いかぬところを上から見つけて、ここがいかぬ、あそこが

かぬ、こうやれということなんです。そうでなく、道路をつくった際には付帯設備も全部できていくという形の道路行政が行なわれていかなければならぬと思うのですが、そういう点についての将来のあなたの方の考え方、こういうものをお聞きしておきたいと思ひます。

○瀬戸山 国務大臣 先ほど来下平さんの御意見を私も承って、全く同感であります。申し上げるまでもなく、日本の道路は、産業経済、特に自動車交通の急激な進歩に合わない道路が常識になっている。そこに自動車非常発達している。特に大型のトラックなりバスが発達している。この問題はいまに始まったことじゃありませんので、自動車製造行政と道路行政をどうマッチさせるか、こういう点について、確かに政治の面で非常に重要な点であった。これが常に議論をされて、一面においては日本の道路に必要となるような自動車製造にすべきではないかという議論があり、それでは自動車工業の発展はできないのだ、こういうような議論がなされているわけでありまして、交通問題懇談会でもなる議論がなされておるかというところは、私どももびらかにいたしておりましたが、議論がなされておいてもおらなくても、そういう問題は当然常識的に考えるべき問題である。そういうことから、さしあたり、自動車製造業を規制するということも日本の産業上適当でない。かといって、現在の自動車交通に必要とする道路を整備することはなかなか間に合わない。それだけの調和をはかるために、車両制限、あるいは車両制限が急速に進むと交通上非常に支障を来す。そこに御承知のとおり待避所の増設、急場の間に合わせをしておる箇所がたゞさんある、こういうことが従来行なわれてきておるわけでありまして、一般道路につきましても、御承知のとおり道路整備に相当の努力を尽くしておりますが、先ほど来御説明いたしておられますように、なかなかこの自動車交通の発達に間に合わない、こういう状態で、現在つくっておられます道路というものは、おおむね道路らしき道路、それに応ずる道路ということをつくって

しておりますが、旧来の道路あるいは旧来整備された道路というものは、自動車交通に合わない道路がたゞさんある。そういう点で、さらに近代化の道路に整備するのは、なかなか言うべくして行なわれない、間に合わない、そういう欠点を補うことをさしあたりこの法律でやろう。歩道もない、全く人間は自動車に追い回されている状況が全国至るところにある、交通事故は年々多くなる。これを緊急にさばけるところはさばこうじゃないか、これがこの法律の趣旨であることは申し上げるまでもないことでもあります。おっしゃるとおり道路はそういう時代であり、それを前提にしてそれに応ずる道路をつくる、これが今後の道路行政の基本的な考え方である、かように考えておるわけでございます。

○下平委員 その基本的な考え方をもう少し推し進めるわけにはいかないでしょうか。

〔委員長退席、丹羽(喬)委員長代理着席〕

というのは、夜間における交通事故というものは、お互いにやってみればわかるのでありまして、制速度も、幾らライトを下向きにしてみても、制速度の時速六十キロで走っていたのでは、左側を通行している人間を発見してどんなに急ブレーキを踏んでも間に合いません。いまの自動車の構造、ヘッドライトのあれからいって、御承知のとおり向こうから来るヘッドライトを幾ら下げてみても、こちらの運転手はこれを一べつとして、おそらく視界は六十メートルぐらいしかきかないと思うのです。だから六十キロの制限速度で走っていたのでは、現在の状況では不注意でなくても事故が起きます。私も経験しておりますけれども、発見をしてからブレーキを踏んでも間に合いません、そうなる、街路灯とやらか照明灯というものがどうして必要になりやせぬか。これは一つの例であります。大臣は予算委員会に行くそうで時間がありませんから、この点はまた何かの機会に御質問をして聞くと、少なくともこれからつくる道路については、そういうものを完備しなければ道路としては使用を認めない。私がたしか西ドイツに

行ったときに、道路の問題で向こうで案内してくれましたが、その人はひやかしいわく、日本には道路がございませぬと云われたのであります。いや、ぼくのところだって道路があつてバスが走つてゐるよと言つたら、あれは道路の予定地でしょう、こういう皮肉を言われたのであります。したがってこれからの道路行政の中で、そういう考え方をもちと強く推し進めていくべきだといふことだけを申し上げて、この項は終わります。

次にもう二点だけ、内容について若干御質問をいたしたいのであります。この内容で道路標識とかいろいろの整備をする、こうなっておりますが、一休いまの道路標識とか標示といふものが実際に適合しているかどうかといふことをもつと具体的に考えてほしいと思ひます。

一例を申し上げます。私はいまから四日前に、長野から夜、自動車運送してこちらに帰りまして、甲州街道、国道二十号線をしゃちゅうろくろあります。関東周辺の国道、ぼくは歩かないところを過ぎて行きますと道路標示がありまして、甲府まで七十三キロか五キロと書いてあつたと思ひます。それからさらに十キロくらい走つていくとまた標示があります、立川から甲府まで七十六キロと書いてあるのです。これは運転手の安全に直接的な影響はないと思ひます。しいて言へば、ガソリンの量が少なくなつて、このくらいなら行かれると思つて行つてみたら、行くに従つて距離が遠くなる。軽井沢の標示もそうです。国道十八号線です。これでは標示の意味がないと思ひます。どういふわけでそんなことになつてゐるのか。あれは建設省がやつてゐるのでしょうか。建設省の標示でありながら、距離が全然違ふ。ここから行つて、行けば行くほど遠くなるというのです。こういうばかげた標示が行なわれている。私もよく聞いてみたら、これは管理している場所が幾つもある、そのためにこういうことになつてゐるのだと言ひましたが、一休いま行なわ

れている道路標識とか標示というものが的確に行なわれているかどうか。いまの点なんか数カ所あります。水戸街道に行ってもあります。こういう点は一体どうなっているのですか。

○尾之内政府委員 先生お話しした標識は国道のことでございますから、管理者は建設省になっております。したがって、標識についても正確な道路標識を当然出すべきでありまして、いまお話のございましたような点につきましては、私どもも二、三そういう例があったことを聞いております。それは間違いであるのか、あるいは距離のとり方の考え方が不統一であるのか、あるいはわれわれの考えておることが適切ではないのかというそのいずれかに属するかと思いますが、一つは、ある市町村まで到達する場合に、その市町村までの距離をどこにとるかということについていろいろな議論があるわけがございます。つまり行政区画の境界までの距離をとればいいのか、境界は往々にして山の峠になっておたりしておることがあります。最近では市でも相当大きゅうございまして、こんなところが市かと思ふところも行政区画上市になっております。そこで幾らということを出します場合には、非常に近い距離が出てくる。それとも一つは、町のまん中までとるべきである——市の市庁があるという問題は別にいたしまして、おおむね市の中心地と考えられるところまでの距離にすべきである、こういう意見と二つございまして、むしろいまの中心地がどこであるかという距離をとるべきである、そのほうがわかりやすい、こういう意見があるわけですが、そこで、距離のとり方につきまして従来からいろいろ議論しておりますが、たまたまそういう行政区画までとるべき距離と市の中心地までとるべき距離との間においてそういうような差が出てきたのじゃないかと私も察するわけでございます。たまたまそういうのが続出てきてしまった場合に、非常におかしな現象が起きてくる。これは当然直さなければならぬが、距離のとり方の標準につきまして、的確な方法はございませぬの

で、私も非常に議論しておるのでございまして、今後それらにつきましても誤解を与えることがあつてはいけませんので、急いで検討させていただきたいと思ひます。

○下平委員 そういふ答弁をされると少しつづがらだから、からみついた質問をします。私も一つ、道路標識はだれのためにつけますか。運転する人のためにつけるのか、君たちのためにつけるのか。道路標識や信号灯というものは、事故を起こさぬために、ドライバーのためにつけるものじゃないかね。そうしたら、建設省がやっておる道路標識が距離のとり方がまちまちで、これから統一しますなんてばかした話あります。それではその標識書いてあるのを見たことあなたあるのか。この標識は甲府市の中心地を基点にしてありますよ、この標識は市境を基点にしてありますよ、そういう説明がしてあります。ドライバーはこの標識を見て、ああ甲府まで何キロかと判断しますよ。ましてや、中心地か市境かそういうことを判断して標識を見るゆとりはありませんよ。だからそういうことならば、私は考え方が違つておると思ふのです。いまだに標識が何を基点に標示しているか議論がきまつておりません、これでは標識の意味なさぬでしょう。だから私はこういうものをやるについても、ほんとうに事故を起こさないように注意しているドライバーのためにつけるのか、あるいは君たちが考えてあてもないころでもないと思ふと、こねくつてやるのが標識なんです。まだありますよ。たとえば一方交通の標識があります。あの一方交通の標識で東京都内運転してごらんない、何回も行って、こは一方交通だとわかつている人はわかります。一方交通の出口の標識は、入って自動車がかブ切つて見なければわかりません。それでは一方交通の標識としての価値がありません。幸いに虎ノ門のような大きな交差点は標識が上にできましたが、普通のところに行つてごらんない。入つてハンドル切つて向こう見てから一方交通だとあわ

ててバックするときには、うしろから車がついてきて、うしろのバンパーはねられている事故はたくさんあります。私、局長の答弁わからぬことではないけれども、せつかくつた道路標識が距離一つ見てもまだまともつておりません。なんということでは、こんな標識はやめてください。意味ありません。特に一方交通の出口の標識などというものは、私に言わせればおよそ事故のもとです。まだあります。カーブのあれもありまして。そういうことで、この内容について一体標識というものは——一定の速度制限をいたしますね。おそろく普通の国道でしたら六十キロを飛ばしてあります。みんながその六十キロでその標識を認識して、判断して運転の措置をするというものは、科学的なデータができて、建設省がちゃんと指示しているのです。か、東京都内にあつても、環状七号線と甲州街道のあれは確実にできます。環状七号線でも渋谷のほうへ行つたらわかりません。私、先日横浜バイパスを参考までに通つてみた。そして渋谷のあそこに出てきたんです。標識の認識が夜間ではほとんどだめです。これではせつかく何億の金をかけて標識をつくつてみたところで、実際は効果がないじゃないですか。

それでは道路局長に聞きますが、いま標示をしてあります標識は、一体夜間においてどれくらい速さのとき、どれくらいの見距で、どれくらいの大ささでという基準があつたらひとつ教えていただきたい。

○尾之内政府委員 標識の大きさにつきましては標識令で一応きまつておりますが、これをきめる場合には、もちろんいまお話しのような関係者がいろいろ寄りまして、また見やすいか見やすくないかということにつきましても、学識経験者を入れたまして委員会をつくつて一応きめたものでございます。ただ、いまお話がございましたが、私も実際にできておるものを見まして、やはりなお見にくいという考えを持っております。このために、今後もう少し、先ほど来のお話のような、夜

間でも読めるような考え方、あるいはもう少し標示板を大きくする努力、これをいたさなければならぬと思つております。いまだのくらの距離でどのくらい見えるかということについては私ちょっと即答できませんが、十分そういうようなことは検討した上で標識令はきめておりますが、それを実行した限りでは私も同様な考えを持っております。実際問題として改善すべき点が多々残つておるということは私も十分認識を持っております。先ほど申しましたのは私はいわゆるのつもりで申したのであります。私も実はそういうことがありまして、心を痛めておる一人でございます。

○下平委員 直してもらえばいいです。それからもう少し具体的に言いますと、たとえば国有鉄道が信号機を設置する場合には、まぎらわしいものは撤去いたします。そうして一定距離、普通の信号機でしたら三百メートルの透視距離というものは、それ以外にまぎらわしいものを全部撤去して安全を守つておるのです。ところが国道、特に市街地における国道の標識というものは全然それがないです。私をしてちょっと酷な言い方をさせれば、法律できまつたり、いろいろきまつておるのだから、出しておかぬと文句を言われるから出しておけ、実はこの程度のものが出てきた者が認識しようと思つても、ネオンがある、広告塔がある、街路樹が茂つていて——なるほどその付近まで行けばわかります。しかし、遠くから運転者としての措置をするその余裕のある標識というものは、全部が全部とは私は言いませんけれども、非常に少ないのです。だから私はよく国家公安委員にも言うし、道路関係者にも言うのですが、あれはおまえた法律できまつておるから言いわけに出したのじゃないか、もっと親切にやつてみたらどうか、こういうことを忠告しておりますが、時間がありませんから、この点は特に、どうせ金をかけてやるならば、ほんとうにドライバーがそれによつて措置ができるように親切な

団体というものをもつと育成するといいますが、ここに重点を置いてドライバーの教育その他のことをやる必要があると思いますが、それとも一つは、何か免許をとった後における教育とかそういう面が全然法律的、行政的に欠けておるような気がするのです。その面を強化していくことについて何か腹案があるのかどうかお伺いしたいと思っております。どんなに設備をよくしてもそうわけであります。そんな経験からおそらく事故の大半は、私は、自分の経験からおそらく事故の大半

というものは、ドライバ―の不注意とは言いませんが、ちよつとした注意あるいはちよつとした知識、ちよつとした法律に対する誠意といいますが、交通に対する誠意さえあれば防げるということがたいていあるんじゃないか、こう思います。したがって、既成のドライバ―に対する教育の方法とか、あるいは現在の交通安全に協力しておる民間団体の交通安全協力会といいますが、これが大体やっておると思いますが、そういうものを大いに活用を

し、またその中からたくさんのいい意見が出てくるのです。標識の設置等につきましても、単に警察が取り締まりをしようと言うと語弊がありますけれども、取り締まりに都合のいいという形で標識を考えるのと、ドライバーが運転しやすいという立場で標識の設置個所なり標識を考えるのでは、たいへん違いが出てくると私は思っています。したがって、この交通安全に関する二点、既成ドライバーに対する教育と民間の協力団体に対してこれをどう考

え、これをどう発展させていくかという点についてのお考え方を聞いておきたい、こう思います。

○内海政府委員 民間の協力に関しては、非常に貴重な御意見をいただいたわけでございますが、私どもも、民間、とりわけ運輸する人たちの積極的な協力を得なくては交通安全というものの実現は考えられない。この前提に立ちまして、お説のように、安全協会というふうな全国組織並びに地方組織を、極力育成いたしましたして、またできるだけこれに入会

をしていただいて、そういう民間の団体を通じてドライバーの方の自覚あるいはいろいろな資料の

提供、こういうふうなことをやっております。さらに、違反を行なった人に対しては、各県ごとに運転教育学校——仮称でございますが、そういうふうなものを最近みなそれぞれ設置いたしまして、ここに入学させるという非常に大げさでございますが、そういうところでもう一度、なぜ違反が行なわれたか、なぜ事故が起きたかというふうなことについての教育も実施いたしております。さらに、必ずしも全国各県とは申しませんが、大きな県あるいは多くの県におきましては、二モーター制度というふうなものを採用いたしまして、私の勤務いたしました愛知県の例をとりますれば、各署ごとに三名ないし五名、あるいは十名程度の、これはほとんどが運転をする人及び歩行者その他の有識者の人をモニターに委嘱いたしまして、運転する人の立場から、あるいは歩行者の立場からいろいろな意見を警察側に言っていた、そういうふうなことで率直な交通する立場の人々の意見を聞いてこれを反映していくというふうな措置もとっておりますし、また、そのほか、各県それぞれの立場で民間の協力を積極的に得るような対策をとっておりますが、もとよりすべてが十分でございせんので、今後はさらに安全協会その他の、あるいは日本自動車連盟等自動車の運転する人の団体などを育成いたしまして、あるいはそういうところに資料を提供して、積極的なそういう意味の訓練といいますか、協力といいますか、そういう努力をいたしたいと思っております。

○下平委員 もう一点。この間川村委員が具体的な交通事故の原因別、いろいろの資料を要求してありますので、それを見なければわからないと思えますけれども、最近の実情を実際に体験した者から見ると、歩行者がいばっているという感じなんです。たとえばおれが通るときに何で自動車を通るんじや、自動車というものはとまるのがあたりまえだというふうな、私は、歩行者優先という考え方が必ずしも考え方としては悪くないと思えますけれども、ひどいになると、ガードレール

みたいなさくを乗り越えてばばと飛んでくるんです。それで、急ブレーキをかけてとまって、君、まずいじゃないか、いや、道路はおれたちのためにあるんで自動車がとまるのがあたりまえだ、というふうなことが最近間々私は体験をしております。したがって、私は、歩行者優先ということが原則として間違っているとは思いませんけれども、やはり一般に自動車は非常に高速化しておりますから、あるいはいろいろの交通がふくそうしておりますから、交通安全をやるためには、同時に片一方の輪として、一般の市民に対して交通安全思想の普及ということにかなり力を入れていかないと、実際交通事故というものは減ってこないのじゃないかというので、これは建設省の担当じゃありませんけれども、私は、かなりの費用をさしてもいいから、一般の国民に対する交通安全思想の普及というふうなことをかなり思い切ったひとつこの際やっていただきたい、こういうことを御注文だけ申し上げまして、三十分までという約束がちょっと延びましたけれども、私の質問を終わりたい、こう思います。

○丹羽(書)委員長代理 次会は来たる十八日金曜日午前十時より理事会、十時三十分より委員会を開会することとし、本日はこれにて散会いたします。

午後零時三十八分散会