

第五十一回国会 建設委員会 議 録 第十一号

昭和四十一年三月十八日(金曜日)

午前十時三十三分開議

出席委員

委員長 田村 元君

理事 井原 岸高君

理事 廣瀬 正雄君

理事 川村 継義君

理事 逢澤 寛君

理事 大倉 三郎君

理事 服部 安司君

理事 湊 徹郎君

理事 山本 幸雄君

理事 佐野 憲治君

理事 山中日露史君

理事 山下 榮二君

理事 丹羽喬四郎君

理事 松澤 雄藏君

理事 下平 正一君

理事 稻村左近四郎君

理事 木部 佳昭君

理事 堀川 恭平君

理事 森山 欽司君

理事 井谷 正吉君

理事 三木 喜夫君

理事 稻富 稜人君

出席國務大臣

建設大臣 瀬戸山三男君

出席政府委員

總理府事務官 宮崎 清文君

内閣總理大臣官房陸上交通安全調査室長

警察庁長官 新井 裕君

警視總監 内海 倫君

警察庁交通局長 谷垣 專一君

建設政務次官 尾之内由紀夫君

建設技官 尾之内由紀夫君

警視長 片岡 誠君

警察庁交通局長 片岡 誠君

交通企画課長

自治事務官 降矢 敬義君

大臣官房参事 鎌田 要人君

自治事務官 鎌田 要人君

大臣官房参事 鎌田 要人君

自治事務官 鎌田 要人君

大臣官房参事 鎌田 要人君

自治事務官 鎌田 要人君

大臣官房参事 鎌田 要人君

専門員 熊本 政晴君

三月十七日

委員稻富稜人君辞任につき、その補欠として玉置一徳君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

委員玉置一徳君辞任につき、その補欠として稲富稜人君が議長の指名で委員に選任された。

ついて八億、このように説明をいただいたのでありすが、それで間違いございませんか。

○尾之内政府委員 そのとおりでございます。

○川村委員 そのとおりでございます。

十分私の認識ができておりませんからお尋ねをいたしますが、建設省関係の初年度百一億と、このようにござりますが、これにはガードレールの設置あるいは交通区分帯の設置等いろいろ考えられておりますけれども、政務次官が大臣にかわって最初に御説明いただいた予算説明によりまして、三カ年計画の初年度として緊急整備の予算を六十八億四千五百万円、この説明をしておられます。この六十八億四千五百万円は、これは国費だけの分でございますか。その辺のところをひとつ明確にさせていただきたいと思っております。

○尾之内政府委員 国の予算の分だけを申し上げた数字でございます。そういたしますと六十八億四千五百万円になります。

○川村委員 わかりました。

建設省関係の六百三億、これは道路整備五カ年計画に含めて考えておるといふ説明を聞いております。そのような事業計画であると説明を承りました。公安委員会の四十四億は昭和四十年年度を初年度とする安全施設の例の四カ年計画にこれもまた含めてある事業計画である、このように説明していただきましたが、そのように理解してよろしゅうございませうか。

○尾之内政府委員 道路関係事業につきましては五カ年計画に含まれておるといふことでございませう。

○内海政府委員 御意見のとおりでございます。

○川村委員 ただ公安委員会の昨年度から開始されております四カ年計画には、別ワクとして損保から出てくるお金の二十五億というものが事業費として見込まれておりますね。これは道路の新設

の場合であるとかあるいは指定路線外の信号機等々の設置、そういうものの必要な事業経費として見込まれておりますね。間違いございませんか。

○内海政府委員 そのとおりでございます。

○川村委員 その次に、公安委員会の信号機の設置の問題について、昨日連合審査でいろいろと地方行政の委員の諸君から質疑がございました。その質疑の中で、事業予算について、私がお聞きしたところは次のとおりでございましたが、これも間違いはないかどうか、お答えをいただきたいと思っております。

つまり、四十年年度から始まる四カ年計画の事業予算は、四十年年度には定期信号機を五百基設置する、それに三億の事業費を考えた、自動感應系統式の信号機を三セット考えて五千二百二十七万円程度の事業費を考えた、これらの信号機の設置について国から出るところの補助額は一億八千万程度である、こうお答えになりました。それで間違いはないか。

いま一つは、昨年度いわゆる損保の起債といわれる二十五億の中から幾らの起債を充当されておられるのか、それをお聞かせいただきたいと思っております。

○内海政府委員 四十一年度の予算につきましては、きのう説明しましたとおりであり、いま御質問のとおりでございます。

それから損保の起債につきましては、昭和四十年年度におきましては五億でございます。

○川村委員 いま私がお尋ねいたしましたのは、四十年年度の信号機設置についての予算でございます。四十年年度の信号機設置については、昨日局長の御答弁を聞き漏らして数字が明確でございませぬから、再びお尋ねをするわけでありますが、今度の緊急整備措置の予算としては、いま提案されております法律案に基づいて仕事をやるものは、定期信号機が四百基、それに二億四千万円を考えて

おる、歩行者用の信号機を三百八十三基考えておる、それに一億六千万円の事業費を考えておる、自動感應系統式信号機を二セット考えておる、これに五千七百万円を用意をする。これがこの三カ年計画に基づく緊急整備措置によるものであると、このようにお聞きしたのでございますが、これは間違いはございませんか。

それといま一つ、昨年度から始められて四カ年計画で進めておられますその事業の第二年度に入るわけですが、第二年度に入る事業計画は幾らでございますか。

○内海政府委員 四十一年度予算に關します定周期信号機、歩行者用信号機、自動感應系統式信号機の予算につきましては、御質問のとおりでございます。それから、昭和四十一年度におきます起債の事業計画は、大体六億円を予定いたしております。

○川村委員 昨年度の補助額一億八千万、これは正確には一億七千五百万幾らということであつたと私は記憶しているわけでありませうけれども、大体一億八千万出ているので、昨日の委員会における問題になりました点は、公安委員会としては四カ年計画の信号機の設置計画の個数は五千個を考えておつたのではないかと、とりあえず五千個ということでは四カ年計画が出ておるのだけれども、全国的に見て信号機を必要とする、こういう見込みは大体一万二千基あると公安委員会の皆さん方は計算をしておられる。その中の五千個をまず四カ年計画でやつていこう、こういうことである。ところが問題になつた第一点は、五千個設置ということがなかなかむずかしいではないかというのが一つであります。そうして、いま一つは、こういうような予算のつけ方、事業の進め方では、地方負担が非常に大きくなるのではないか、それを公安委員長や自治省は一体どう始末をするのか、そういう地方負担あるいは住民負担をそのままにしてこの仕事を進めることが一体適當と思うかどうか、こういうことが論議されたのであります。

そこで、いま一点お尋ねをいたしますが、この緊急整備三カ年計画における総計画予算は四十四億でございますが、その中に信号機の事業予算というものは幾らお考えになっておられるのか。その点お聞かせいただきたい。

○片岡説明員 私どもとしましては、現在の段階で約二十七億圓ばかりを試算的に計上いたしております。第一線の現在ヒヤリングをやつておりますので、いずれ具体的な数値を固めて事業計画に織り込みたいと思つております。

○川村委員 いまの御答弁と、昨日お答えいただいた答弁の数字と、ちよつと違つておりますが、私が聞き間違いであるならば教えていただきたい。昨日は、いまの三カ年の事業計画の中に考へておる信号機の予算は八億五千万程度であるとお答へになっておるようでありませう。そのことをいさ少し明らかにできませんか。

○片岡説明員 定周期の信号機につきましては、現在の段階で考へておりますのは九億圓ばかりでございますが、そのほかに歩行者専用の信号機あるいは自動感應化する信号機、そういうものを含めまして約二十七億を予定いたしております。

○川村委員 そうしますと、八億五千万と私がお聞きしたのは、定周期信号の設置に対する予算だ、こう理解しなければなりません。そこで、昨日地方行政との連合審査で細谷委員と華山委員が、いまも申し上げましたように地方の負担が過重であるという点を非常に心配をして、公安委員長に質疑をしておられました。その細谷委員の発言を再度ここで私が記憶をたどつて繰返しますと、この信号機の設置にあつて補助をつける信号機がある。補助がつかない信号機については起債はつけない。補助がつかないところの信号機設置について損保から出てくるところの起債をつける、こういうふうに区分をして起債のつけ方というものは、従来から補助を出して、その裏打ちとなる地方の負担分について負担過重にならないように幾らかの起債を認めるといふのがいままでのしきたりであつたけれども、

何年か前かそういう方針に切り変わった。これは消防庁の消防機械の購入においてもそういう方針に変わつております。そこで、それらは結局地方の負担を大きくするばかりでなく、補助額が少ないので、結局は信号機一基設置の金額から見ても、昨年は一億八千万程度の補助が出たという形けれども、それではいふん超過負担という形になつて地方が負担をしておるのではないかと、こういうのが第一の問題であります。非常に大きな問題だと私は思う。華山委員の発言の要点は、そういうような国が設置をするところの信号機について、委員会が設置をさせるところの信号機について、起債でやらせるといふいわゆる借金政策をとるといふことは法律無視ではないか。それも困る。借金政策というのは地方がたいへん負担を大きくかぶることになる。こういう問題でありました。

私も、今日の地方財政の窮状を考へる場合、信号機というものの使命あるいはその受益範囲と申しますか、そういうことを考へるならば、設置をされるその市町村に大きな負担をかける、あるいは何かの住民負担の形でそういうものを設置するといふことはこれはいけない、こういう考へ方を持つわけでありませう。信号機の恩恵を受けるのはその地域の住民だけではない。これはもう広い。言うならば全国の諸君がそういう信号機の恩恵を受けて交通安全の使命を果たしているわけでありませうから、そういう意味から考へても、この地方負担といふものがたいへん問題であるのではないかと、こう思います。

そこで、おわかりになつておればお答えいたしたいと思ひますけれども、この信号機の設置については、交通安全協会の寄付金等によつて設置をされる信号機が相当あります。あるいは、公安委員会、市町村等の呼びかけによつて地元市町村の住民、町内会、こういう人たちの自発的寄付金によつて信号機が設置されるかという事例も少なからずあります。一体そういう形でできた信号機の数といふものはどれくらいあるのか、お調べになつたことがございますか。また、その金額

が一体どれくらいにのぼつておるか試算をしてごらんになつたことがありませうか。その辺のことがおわかりでしたらちよつと聞かせていただきたいと思ひます。

○内海政府委員 最後の御質問の点でございますけれども、全国的に見まして、御指摘のように国及び県の負担によります形の信号機設置のほかに、市町村あるいは安全協会、さらには場合によりますと町内会、PTA、こういうふうな寄付を合せて設置して、信号機を設置して府県があつたことは事実でございます。ただ遺憾なことは、私どもそれが総数どのくらいになっておるか、あるいはそのようにして行なわれた寄付金どのくらいであるかといふことの調査の結果を持っておりませうけれども、各県の実情を調べております現状におきまして、特に財政の必ずしも豊かでない小県におきましては、そういうふうな事例があるようでございます。なぜそういうことになるかといふことでは、要望が非常に大きい。とりわけ市町村等におきましては、その地域住民からの要望が非常に大きい。それに対する困窮補助あるいは県負担といふものがそれを満たすだけに十分でない。そこで熾烈なそういうふうな要望にこたへる結果、県といたしましてはそういう寄付を採納いたしまして、県費に組み入れた上で国の補助並びに県の半額負担、それらを統合しまして、計画的な信号機の設置といつたふうなことに並びにそういう寄付の行なわれたところに対する信号機の設置といふふうなことを行なつておるわけでありませう。ただ最近私どもとしましては、こういうふうな地方債による信号機の設置、さらに三年計画による緊急整備といふふうな措置が出現いたしましたので、各府県に対してはそういうことの後行なわれぬようにいふことを強く要望し、かつ指導をいたしておるところであり、また東京あるいは愛知県、大阪府のように、在来大府県で財政上も相当の余裕を持つておるところにおきましては、かなり早くからそういうふうな措置をとつており

ます。しかしながらいま申しましたように、中小県におきましては相当数そういうことが行なわれておるわけでございますが、遺憾ながらこれの数字並びに金額を手元に持っておりませんし、具体的な調査を実施いたしておりませんので、これをお答えすることができないのはまことに申しわけございません。

○川村委員　いま局長がお話しになりましたように、今後は国が相当の責任を持って補助しあるいは起債のめんどうを見る、県がそれを負担して設置をするという方向に進みつつある、たいへんいいことであります。しかし、いまでもやはり先ほど私が申し上げましたような形において設置をされるものがある。その民間の協力というものを突はたいへん私がありがたく思っております。

〔松澤委員長代理退席、廣瀬委員長代理着席〕
それだけ民間の交通安全に対する意欲、熱望というものがあらわれてくることについてとやかく言いたいとは思いません。しかし、民間の協力をいこととして財政的な責任を転嫁するということはいけない、こう考えておるものでございます。たとえば信号機一基をつくるのに、場所によってその価格は違いますが、七十万かかるものといたしますならば、県からは十万だけ補助がある。県から出るところの負担金を地元の諸君はそう呼んでおる。十万出るからあとどうしても五、六十万お互いに集めなければならぬ、こう言って集めて出しておるということであり、そこで県公安委員会の設置する信号機について、地元の市町村が大きな負担をこうむるというばかりでなく、財政的に見るならば、住民にその負担を転嫁することになる。これはやはり地方財政法のためから見て問題が残っているわけであり、したがって、こういうことは、財政の秩序を正すという意味からは、国、県において十分責任を考えて、今後対処していくべきものだと考えます。

そこで、自治省おいででございますか。――きのう連合審査会で柴田局長が発言をいたしましたし

た。その中に――御承知のとおり、地方団体はものすごい超過負担というものをしよい込んでいく。これが地方団体の財政を困らせておる大きな要因にもなっております。きのう、柴田さんのお話を聞きますと、超過負担の解消には全力をあげておるところであって、大体負担金の基本額を引き上げるといふことによつて漸次解消の道を進んでおるのであるけれども、補助金あるいは奨励金的なものについての超過負担はまだ十分でない、こういうお話がありました。そこで、本年度超過負担について、一体大蔵省はどういう手を打ってくれたか、自治省はどういう努力をしておられるか、これをちょっとあわせてこの際聞いておきたいと思つておる。と申し上げますのは、四十一年度の地方財政対策を考えたときに、当初財源不足として三千三百億にのぼるのではないか、こう言われておった。ところがその後だんだん大蔵省と自治省との間に話が詰まってきたとして、最終的に手を打たれたのは二千七百八十億であつたと私記憶しております。二千七百八十億の財源不足について、一千億の一般財源を見る、一千二百億の特別事業債を充てる、残りの五百億は固定資産税の増税あるいはその他、自分の努力によつて解消をやり、二百五十億程度のものを超過負担の解消によつてやるのだ、そうして合計二千七百八十億の財源不足をめんどうを見るのだ、こういうふうに話が詰まると記憶しておるが、それらの数字について誤りはないか。二百五十億程度のものが本年度超過負担解消分として努力をされた金額に当てはまるのかどうなのか。その辺のところをちょっとこの際あわせて御説明をいただきたい。

○松澤委員長　ただいまの御質問、私の担当で全然ございませんので、いま政府委員室に至急連絡させまして明確にお答えさせていただきますと思つております。

○川村委員　あとでまたお伺いすることにしたしますけれども、公安委員会のほうも聞きいたしたいと思つておるが、いま私が申し上げました二百五十億の超過負担、これについて努力するとい

う意味で負担額の基本額を引き上げるといふ措置等がとられておることは認めます。ただ、道路をつくる場合でも、各種の公共事業を進めていく場合に、今日人件費、人夫賃等の値上がりも考えなければならぬ。建設資材等の値上がりも予想せねばならない。そのほか各種の物価上昇というものは避けられない。こうなつてまいりますと、そこ

に何%かの基本額の引き上げて二百五十億の超過負担が解消されようとは思いません。私はむしろかたはではないかと考へておる。そういうふうな状況でございますから、先ほど申し上げましたように、非常に大事な交通安全の中軸をなすのじやないかと思つておる。設置等について、ただ地方住民の協力、要望に甘えてその財政の手当てを怠るということがあつたらぬと思つておる。

そこで、そういうような現在の状態に対して、公安委員長としてどう対処なさろうというお考えがあるのか、これをひとつお聞かせいただきたい。昨日の連合審査会における各委員の質問の総括として私はその点を責任ある大臣、公安委員長あるいは自治大臣の決意を聞いておきたいと思つておる。公安委員長おられませんか、長官のほうでお答えをいただきたい。自治大臣おられませんか、局長おられませんか、責任あるお考えをお聞かせいただきたいと思つておる。

○新井(総)政府委員　大臣にかわりましたらお答え申し上げますが、川村委員御指摘のように、地方に超過負担をかけるという事はわれわれとして好ましくないのでございまして、今年度の予算につきましてもできるだけ努力をいたしたつもりでございます。また、御指摘のように交通安全の事業そのものに住民が協力をし、熱意を示していただくという事はありがたいことと考へておる。地元の人たちの負担にまかせるといふことは決して好ましいことではございません。御指摘のありました交通信号機につきましても、今後そのようなことのないように、できるだけわれわれとして予算の獲得、あるいは負担区分の是正につきま

して努力をいたしてまいりたいと思つておる。今年度は、残念ながら補助金につきましても三億程度増加にとどまったわけでございまして、今後われわれとしても、この法律をおきめ願えれば、その線に沿つてさらに一そつ地元の超過負担を解消するように努力をいたしてまいりたいと存じております。

○鎌田説明員　途中で入りましてしたので、あるいはお尋ねの趣旨にそれをお答えになるかもしれないと思つておるけれども、私がたまたま同僚から伺いましたところでは、一つは、四十一年度の財政収支の見直しにおいて、最初自治省は三千三百六十億足らずと言つておつたではないか、それが最終的にはどういふ話になりなつてきたのかということと、それから国庫補助負担金にかかりまふところの超過負担の解消の状況、この二点と理解をしてお答えを申し上げる次第でございます。

まず第一の四十一年度の財源不足額、地方財政計画を立てます際の財源不足額は三千三百六十億――私も見込みましたのは旧職でございますが、去年の暮れの時点でございまして、したがって、四十一年度におきまふ国税三税の見直し、地方税の見直し、あるいは国債発行の規模、方法、あるいはそれを引き当てる財源といたしますところの公共事業の拡大の見直し、こういう要素が不確定でございまして、そういう不確定の段階で一応私も当時の得られる資料で、たとえば地方税の収入は七百億であらう、あるいは交付税の自然増収は二百五十億であらう、ところが国税の減税に伴う減収が六百億ほどであらう、たとえて申しますと、こういったような前提を幾つも立てまして、それでいまの三千三百六十億という数字に相なつたわけでございまして、その後、国税の収入の見直し、あるいは地方税の収入の見直し、あるいは国庫補助負担を伴う事業の確定、こういった面がございまして、最終的には三千三百六十億は二千四百六十九億という収支不足に落ちついたわけでございまして、その一番大きな原因を申し上げますと、地方税におきまして三百五十億

三

ほどの増収が出てまいっております。それから国税減税によりまする減収の見込み、交付税の減収の見込みにおきまして約百億ほどの差が出てきております。あるいは他面、最終におきまして国庫補助負担を伴うもの地方負担というものが二百億ほどの減を示しております。そういったようなものもろの要素の積み上げによりまして、二千四百六十九億という財源の不足額に最終的に詰まっております。それに対しては御案内のような交付税率の引き上げ、あるいは臨時特例交付金、あるいは特別事業債、そのほか地方団体自体におきましての節減、こういったものを見込みまして地方財政計画を立てた次第でございます。

それから第二点の超過負担の解消の問題でございますが、これは私も地方団体のみならず、自治省の年来の悲願でございます。昭和三十九年度のベースで、私も国庫補助負担事業にかかる超過負担額をはじきました。概算は千四百三十三億という数字でございます。これをほうっておきますとおそらく非常に大きな額になる、こういったところから、四十一年度の当初予算の編成におきましては、関係各省、大蔵省が非常に熱意を示していただきまして、結果的には三百三十億、この中にベースアップ部分が入っておりますので、実質は二百五十億程度でございますけれども、解消ができた。これは千四百三十三億に対して三百三十億である——二百五十億でございますから、まだまだ前途はほど遠いではないか、こういうおしかりをいただくと思うわけでございますが、反面から申しますと、国庫財政の非常に苦しい中におきましてこれだけの解消措置が行なわれたということ、やはりこれは単年度だけで終わらない、来年度以降にも続くであろうということをお願いいたしまして、大きな前進じゃないかというふうに考えておる次第でございます。

なお三百三十億、人件費のベースアップぐるみの三百三十億の大きさな内訳を申し上げますと、人件費系統でそのうち百十四億解消されております。この中身は統計職員、保健所職員、農業

改良普及員、職業訓練所職員、こういったものを中心にしたしまする給与単価の是正が全体で百十億でございます。それから施設費等の単価基準の改定によりまするものが二百十六億、このおまなものは公立文教施設関係と公営住宅のほか、合計いたしまして三百三十億、こういう数字に相なっております。○川村委員 詳しい説明を聞きましたが、私がお聞きしたいのは、昨日連合審査で問題になりました一つの問題として、いま私は信号機の問題を中心にお尋ねをしてきたわけでありまして、公安委員会が信号機設置について昨年からの四カ年計画というところで進めておられます。その中で二十五億という起債が担保の金から出てくるわけでありまして、その起債等によって信号機設置をするというところは、いろいろな面において、財政の秩序の考え方からしても地方負担という面からいたしまして、それが往々にして住民に大きく転嫁をされておる。そういう意味からしても問題がある。しかも、いまあなたからお話のありましたように、地方団体には相当大きな超過負担というものがあるじゃないか。かえて加えて、超過負担の解消等々と言っておられるけれども、それはあまり期待はできないとわれわれ見えておる。その中にこういう大事な信号機等を設置するについて、ただ借金政策でやらせるといふことはよくないと思

う。そこで私は、起債によって信号機を設置する、その起債についてやはり自治省としても努力をしてもらわなければならない——公安委員会としても努力をしてもらわなければならないが、たとえれば、それらをそのまま借金政策でやるのじゃなしに、利子を見てやるのか、もっと望ましい形でやるならば元利補給をしてやるのか、そういう手だてがあつていいのではないか、やるべきであろう、こう考えておる。その辺の考え方はどうでしょう。それをひとつお聞かせいただきたい。実は大臣から聞きたいところですけれども、あなた

のほうからひとつその辺お聞かせいただきたい。

○鎌田説明員 交通信号機の補助くらいに起債をつけることのよしあしという、どちらかと申しますと理論的といひますか。そういう問題と、それからそれに伴う元利償還の負担というものをどういふふうにお勘案してやっておられるかという二つの問題であらうと思つておる。交通信号機をつくります場合の裏負担は、一般財源をもつて充てるかあるいは起債をもつて充てるか、これは率直に申しまして財政上の手段選択の問題であらうという感じがするわけでございます。起債を充ててはいけぬ、こういうことは理屈としては成り立たないと思つておるわけでございます。特に交通信号機の場合でございますれば、やはりある程度耐用年数があるわけでございますから、負担を年度間の分配をはかる、こういうことからは見ましても、起債を財源に充てるということはおかしなことでもないだらう。こういうふうに考える次第でございます。

次に、そこで起債を財源措置として行なつた場合に、それに対する利子補給なりあるいは何らかの財源措置をしてやるべきではないかという点につきましては、これは率直に申しまして私は議論のあるところだと思つておる。たとえば、例を飛躍して恐縮でございますが、現在学校をつくっております場合に、小学校、中学校について補助金がついておられます。その裏負担に起債をつけておく。これについても、それでは利子補給を見ろ、あるいはそのほかの財源手当てをして、こういうことに相なるわけでございます。やはり地方団体の一つの性格といたしまして、どうしても施設というものに行政施策の重点がいく。そういう場合に、起債に財源を求めていくことはある程度やむを得ないというところである。ならば、やはり公債費というものを交付税の計算でどういふふうに見ていくかというよりは、全般的な、その個別の交通信号機なら交通信号機にかかる起債の財源措置ということではなくて、全体的な地

方団体の公債費に対する手当ての問題、こういうことで考えるべきではなからうかと思つておる。これに三分の一とか二分の一とか、認定された坪数に対して補助が出る。その補助残について起債である程度充当をしてやる。これは大体そう行なわれる。ところが信号機と消防施設、ポンプカーというような場合には、いわゆる信号機をひとつつくる、この信号機をつくるのに国の補助がある。県がこれを負担してつくる。その場合にはこれはおそろく予算は二分の一だ。これは法的にそうなっているから二分の一は出る。ところが実際は二分の一はつかぬのです。七十万かかたときに三十五万は出ないのです。県が負担をする場合にはそれは十萬か十五萬しか出ない。そういう場合が多い。あとはみな下のほうに負担をしておる。これに問題がある。補助がついた信号機にはその地方が負担をする。補助がついた信号機は起債はないのだ。補助がつかないような信号機をつくらなければならない、非常に必要があれば、そういう場合に起債がついておる。こういう区分けをしておるのです。だからこういうふうな起債のつけ方でやっていく——それはたたくさんつくことは悪いとは言いませんけれども、国庫の補助が足りないのだからこういう形をとっている。学校をつくる場合の裏打ち財源の起債とは違ふのだ。この起債について、まるまる借金政策でつくらせるといふことはよくないのではないかと。これは考えてもいいのではないかと、こう言っているのですよ。

○鎌田説明員 たいへん失礼いたしました。私、この補助裏というところで申し上げたわけでございますが、単独事業の場合でも事は同じであらうと思つておる。ある事業を行ないますのに国庫補助がつくものもあれば、国庫補助がつかないために単独でやる、両方あるわけでございます。単独事業でやる場合にそれを一般財源をもつ

通関係の資料を見せていただきましたが、四十年度の事故件数五十六万七千二百八十六件、死者が一万二千四百八十四件、負傷者が四十二万五千六百六十六件、年々減るどころかやはり増加の傾向をたどっておりまして、まことに残念なことであります。

〔廣瀬委員長代理退席、委員長着席〕

民間もあるいは政府当局も関係者の皆さん方みんな努力していただいているのだけれども、このような数字になってあらわれている。これは三十九年のことでもあります。「昨年中の交通事故による死者の数は、戦後最高を示しました。交通事故は、いまや個人の不幸を越えて大きな社会問題となっておりまして、寸時も放置できません。私は、交通安全教育の徹底、道路環境の急速な整備等具体的施策の推進に格段の努力をいたすとともに、広く国民諸君の協力を求めるため、交通安全全国国民会議を開催して本問題の解決に真正面から取り組む決意であります。これは御承知のとおり、佐藤総理が四十八国会で述べた施政方針の一つであります。これは一体今日どういう形であらわれてきておるか。なるほど今度の建設省からお出しなさいましたこの法案もその一つだと思います。しかし先ほど申し上げましたような、財政的妥当でないものが陥没しておいては、これまたうまく進まないということを私は考えるのであります。

そこで次に、少し時間をいただき過ぎて恐縮ですけれども、大急ぎでお尋ねをいたしますが、死亡事故の分析という資料をいただきました。こういうような分析のしかたあるいはこのような事故件数の分析のしかた、これは交通事故について事故を起こしやすい状況あるいは事故の被害を受けやすい状況を示しているものだと思います。事故防止対策上有力な資料であると考えております。

そこで、この法案に関係する問題について一、二お尋ねいたしますけれども、この交通事故の原因別というところいろいろの調査が出ております。ただ、ここで私がよくのみ込めないのは、道

路の施設、道路の環境等によるところの交通事故の原因というものを一体どういうように見ておられるのか。それがわかりましたら、ちょっと概要の説明をいただきたいと思っております。

○内海政府委員 御説明申し上げます。

この原因別の中に、たとえば道路の不備あるいは照明器具がなかったあるいはカーブの場所であった、こういうふうないわば道路条件あるいは道路環境というふうなものを交通事故の原因として本来あげるのが最も厳密で正確な交通事故の分析になると思うのでありますけれども、実はこれは非常にきびしい言い方になるかもしれません。現在の日本の交通の行なわれておる道路の諸条件から申しますと、多くの場合何らかの形でそういうふうなことがあるいは遠因になっておるといふ場合が少なくないのであります。それらを全部一つ一つの事故の原因としてあげてまいりますと、その事故自体の分析の上で非常にむずかしくなってしまうので、私もやはりその事故が起った最も直接的な原因というものを、一応原因としてあげてかような類別をいたしておるわけでありまして、ただ、一つ一つの事故を詳細に分析しておりますその分析の過程の中には、たとえばここに原因として書いておられます追越しの違反にしましても、あるいは通行区分の違反にしましても、あるいは歩行者の保護の違反にしましても、あるいは車間距離不保持、後退不適当、いろいろな原因のうちの奥のほうには、あるいは照明器具があったら、あるいはもしこのところのカーブの角度がもう少しゆるやかであったら、あるいはこの道路がもし舗装されておったならば、あるいはこの道路に歩道が設置されておったならばというふうなことが、しばしば事故分析の中に出てくるのでありますけれども、それらを一々ここに掲記いたしておりません。したがってまたそれらを統計化して数字の上であらわすということはいましておりませんが、私も一つ一つの事故分析の中からそういうふうなものをいろいろ分析いたしまして、今回

この緊急措置法案が提案されるにつぎましても、そういうものも多く材料として使っていただいておりますわけでありまして、ただ、そういうものを原因とした事故が何件どうなっておるといふふうな説明をと言われますと、はなはだ遺憾でありまして、お示しするような資料には至っておりませんのであります。

○川村委員 道路局長にお尋ねいたしますが、道路局長のほうで、統計的なことはどうかと思っておりますけれども、いま私がお尋ねいたしましたように道路交通事故の原因として道路の施設、道路の環境ということから見れば、どういふ状態のときにどういふ原因が一番交通事故の多発ということにあげられるか、お考えがございましたら聞かしていただきたい。

○尾之内政府委員 この問題は、いま交通局長からのお話もございましたが、一般論として申し上げることはたいへんむずかしい問題であろうかと思っております。そこで私も、警察庁のほうと協力いたしまして、先般来全国で十路線を選びまして、その十路線の中に二十の区間をつくりまして、全延長いたしまして五百五十キロになりましたが、非常に交通事故が多かった区間をとりましてそれをモデル路線といたしまして、それに対するいろいろ安全策を研究いたしておるわけでありまして、それらの内容は、それぞれ個々の路線ごと、区間ごとに特徴がございまして、一般的にこうであるということをお示し上げることが、まだ整理されておりませんが、多くございまして、先ほどお話ございましたが、カーブのあるところでその付近の前後が暗くて車道外に飛び出すところ、あるいは、やはりカーブ地点でございまして道路の肩勾配と申しますか、そういうものが不備であったた転倒する、そういうような場合、あるいは車線区分がはっきり出たおらぬために中央線を踏み越えまして衝突する、あるいは前線の見通しが悪い、あるいは暗いところにおいて前後の見通しが悪い、あるいはケース・バイ・ケースと申しますか、

それぞれ事故の態様も違っておるようでございまして、そういうようなことでまた全国的なそういうものが整理されておるわけですが、そういうようにむしろケース・バイ・ケースでこれは対策を立てるべきであらうということで、これらのところは類型化をはかりたいと思っております。統計的な資料を申し上げるものをいま持ち合わせておりません。

○川村委員 昭和三十八年警察庁からいただいた一つの資料がございまして、これは、道路の幅員別、路面軌道別、歩車道の有無別、事故類型別、死亡重傷事故発生件数、こういう資料であります。非常に詳しく書いてある。

そこで、これを一々お尋ねしておるわけにもいきませんから、人が関係した事故、つまり人が死んだり重傷を受けたところの事故を統計的に、統計的に見てまいりますと、路面軌道がなくとも歩車道の別がないというものが非常に多いのであります。九千三百八十二件、総計二万六千三百三十三の中で九千三百八十二件、これは人が関係した事故であります。これは歩車道別なし、こういうのであります。歩車道の別があっても二千四百七十七というものが出ております。そのほか路面軌道がある場合の事故もありません。この統計から見ると、人が死んだり重傷を受けた場合には歩車道の別がないというのが非常に大きくあがっております。私はこの統計を見てなるほどと、こう考え

そこで道路局長にお尋ねいたしますけれども、今日非常に急テンポで皆さん方の努力で国道を中心として道路整備が、道路の拡張舗装が行なわれておる。ところが国道何号線、いなかのほうを走っております三号線、四号線、こういうような道路には歩車道の別がない、そういう国道が相当あるようでありまして、つまりようやく二車線である、こういうのがあるようでありまして、この辺についてどういふように、事故とその道路の幅員あるいは歩車道別の有無ということをお尋ねを聞かせてあたって考えておられるのか、御意見を聞かせて

おいていただきたいと思ひます。

○尾之内政府委員 道路を建設、改良、改築いたします場合には、私どもが通常考えております方法といたしましては、市街地、あるいは市街化されると思われる地域、おおむね都市計画で決定されておるような地域、そういうところには、建設する場合に歩道をつける、こういうたてまえで用地の確保をいたします。ただ、当座まだ両側にそういう市街地が形成されておらない場合には、歩道の設置をあとに回しまして、とりあえず車道のみを設置していくという方針をとっております。まあそういうようなことで、主として市街化されるというようにおられる場合には歩道をつけるというたてまえをとっておりますが、一つでございます。それから、すでに改築を終わりました、またすでにそういうように両側に家が建っておりますので、実際には当時予想しませんでしたので歩道が設けられなかつたところがございます。そういうようなところにつきましては、今後建設大臣が道路管理者といたしまして、車道と歩道を区分して設けていく必要がある、かように考えまして、あらためて用地の追加買収ができるところはよろしゅうございませうが、そういうことのできない場合には、若干車道を犠牲にすることもあり得ますが、何とかして最小限、人が安全に歩けるような構造にする必要があるというところで、そういう指導をいたしております。今回のこの法案も実はそういうことをかなり積極的にやらうというところで、歩道設置を大きな一つの事業の内容と考へております。

○川村委員 いま申し上げました三十八年にいただいた資料でありますけれども、その資料によつて歩車道の有無ということが、非常に大きな事故の、特に人が関係した事故の大きなウエートを占めておりますから、いまお話しのように道路の建設等に当たってはそういう意味でひとつ、統計が示しておることはおそろく間違いないと思ひますから、進めていただきたいと思ひます。

○川村委員 昨年春秋二回開催いたしてあります。昭和三十八年にいただいた資料で、道路の形状別等によつて考えますと、

先ほどお話しのように曲がりかど等の問題等もございませうけれども、やはり一番大きな事故件数が出ておるのは、人の関係したのも車同士の関係したところの事故も、信号のない交差点というところが実に大きなウエートを占めておる。だから私は先ほどから実は信号機の問題についてお尋ねをしたようなことでもございませう。ここで統計もおそろくそのことを示しておると思ひますから、この信号機についてはひとつ格段の御配慮を願つておかねばなりません。

そこで、実はいろいろお尋ねしたのでありますけれども、最後に総まとめのことをひとつ要望しておきたいと思ひますが、昭和三十九年に御承知の交通基本問題調査会の答申が出ております。私をして言わしめるならば、この答申の内容を実現する、具体化するということによつて、相当画期的に交通安全の対策が進むことだらうと思ひます。ところが、これをずっと見てみると、現在進めておられる仕事というものはまだどうもはるかに遠いように思ふ。そこで建設大臣は、先ほど申し上げましたように、臨時交通関係懇談会の重要なメンバーでもございませうし、これらの実現に向かつて努力をお願いする。総理府には、政府は交通対策本部というものをつくつておられます。これは昭和三十五年にできたものであります。昭和三十五年というもう相当の時日がたつておる。昭和四十年には交通事故防止の徹底をはかるための緊急対策というものを政府は発表された。その中に、交通安全国民会議というふうなものも設置をして、政府、民間すべてのものが総力をあげて交通安全を進めたい、こういう意欲を燃やしておられるわけでありませう。そこできょうは、総務長官来ておられないのじゃないかと思ひますから、あなたにお尋ねをいたしますけれども、交通安全国民会議というものは何回これまで開かれましたか。

○川村委員 春秋二回、年に二回開会するとい

のが大体当時の申し合せ、そういう方針だつたと思ひます。二回で一体適当かどうか、これはちょっと私疑問がありますけれども、一回開いたままほうっておかれたのじゃないかという懸念が実はありましたからお尋ねしたわけですよ。二回開いたということになると申し合せどおりには開かれましたけれども、こういうふうなものをやはり効果的に運用をしてその成果をあげるよう考へていただかなければなりません。交通事故防止というのは、これは私が申し上げるまでもなく、各種各様の施策がそこに総合的に運用されなければ決してうまくいくものではない。たとえば道路の整備拡充だといつてりつぱな舗装道路ができて、これは事故が減るわけじゃない。私の地方なんか、かえつて事故が起つておる。死者が次から次に出る。これはスピードの違反とかいうような問題がからんでくる。これは運転者等に関する問題がからんでくる。これは道路がよくならなかつたから、悪い道が起つたから、幅が広くなつたからといつて交通事故がなくなるわけではない、こう私は見ておるわけです。そういう意味ではいろいろの安全施設が大事になってくるということであるし、運転者の教育というものが中心になつていかなければならぬということも申し上げるまでもありません。いろいろそういうようなたくさん問題点を交通基本問題調査会が指摘をしておりますから、それらについて交通安全対策本部は全力をあげて推進の頭脳として活躍いたさうと思ひます。

○降矢説明員 ただいま御指摘になりましたように、陸運事務所事務の委託の問題につきましましては、臨時行政調査会並びに地方制度調査会におきまして同趣旨の車検、登録を中心とした委託の答申が出ております。これにつきましては、臨調並びに制度調査会のはうにおきましてもお含みのよううに、財源措置につきましましてはさらに検討した上で措置をする、つまりこの問題につきましましては事務の委託とともに、当該事務に要する人件費、事務費その他の経費の問題が相当大きいのでございませう。したがって、今後自治省といたしましては、さらに財源問題についてほかの事務費増とあわせて近く同じ調査会において御審議を願う考へております。また、事務的にございませうが、臨時行政調査会の答申を実施するために総理府に行政監理委員会が設けられておることは御案内の

○降矢説明員

いたしまして、その行政事務の配分の具体例として、陸運事務所等が持つておるところの事務、車検、登録、そういうものは地方団体に委託する、こういう答申をされた。これらの問題について自治省は一体どういふ対策をもつて行政上の推進をしておられるのか。そのままになっておられるのか。これが一つ。

いま一つは、今日全国各地の自動車関係の業者の皆さん方から、それは困る、もとのようにちゃんとやっておいてもらいたいというふうな、反対的な陳情等が強力に進められておる。これについてどういふ見解をもつて対処しようとするのか、まず自治省からお聞きをする。そして総理府の宮崎さんから、交通対策本部としてこれらの問題についてどうお考えになつておるか、お聞かせいただきたい。と申しますのは、いまの陸運事務所登録あるいは車検等の問題についていろいろ問題が実は指摘できるものがございます。私もあのままでは決して十全であるとは思ひませぬ。そういう意味でこの行政事務を交通安全、交通の立場から地方に委託すべきである、そのまますべきである、その見解をこの際お聞かせいただきたい。

○降矢説明員

とおりでございますが、そのほうにおきましては、われわれの聴取しておりますところによりまして、行政管理局に陸運を含めまして各種の地方事務官制度についてその実態の調査を命じておるようでございます。行政監視委員会のほうにおきましては、この臨調の答申を実現する方向で行政管理局でその実態調査を進めるといふことになつておるのでございます。それらと歩調を合せて、財源措置もあわせ別途御検討を願うという考え方であります。

それから第二の、各種団体の関係の事情があることは承知しておりますが、われわれといたしましては、この両調査会の答申に沿つて検討を重ねていくという考え方を持っております次第でございます。

○宮崎政府委員 御指摘の点につきましては、問題の所在は私のほうでも現在わかっておりますし、事務的には議論いたしておりますが、どちらのほうに持っていくかということにつきまして、今は、何ぶんそれぞれ一長一短がございます。現在の時点におきましてはまだ結論を出しておりません。なお今後なるべく早い機会に結論を出すべく努力いたしたいと思っております。

○川村委員 これまで終わらせていただきますが、いまのような行政事務、特に陸運行政の事務委議等の問題は、地方行政という面から考へる場合と、陸上交行政という面から考へる非常に重大な問題がからんでおる。こういう問題はやはり対策本部が中心となつてその結論を出してやらねばならぬと思つておる。この後ひとつ検討をしていただいて、つまらない混乱の起こらないように進めてもらいたい。特に関係懇談会等においてやはり意思決定がスムーズに行なわれるような案というものが作成されることが望ましいと思つておる。この点を強く要望しておきたいと思つておる。

○田村委員 山下榮二君。せいでいただきます。

○山下委員 たいだいま川村委員からそれぞれ詳細にわたつて質問がございましたから、私ができるだけ川村委員とタブラナないように、その他の点について二、三お伺いをいたしたいと思つておる。

まず最初に伺いたいと思つておるは公安委員会に對してでございます。先ほどお話しになつておりましたが、ここにデータをもらつてはおりませうけれども、交通事故に對しては、営業用の、いわゆる職業運転手の交通事故件数あるいは自家用の事故件数、いろいろ書かれておるようではありますけれども、これが比率の上からいけば、このとおり、やはり営業用のほうが事故件数が少ないようでありまして、これは死亡別だけの問題でありますから、事故件数全体をひくくめしました場合には、自家用の場合と職業用の場合と、一体どういふ比率をたどつておられますか。その比率を伺いたいと思つておる。

○内海政府委員 いま数字につきましては資料を調べておられますが、一般的に考へまして、営業用の車と自家用の車を比較いたしますと、営業用のほうは絶対量が非常に少ないわけでございます。それに対して自家用のほうは絶対量が非常に多ございますので、こういうふうな数字にあらわれてまいります死亡事故だけをとりまして、営業用の、たとえば大型は三百四十九件に對しまして、自家用のたとえば乗用あるいは貨物といふのは四千二百幾らになるといふふうには、絶対数が非常に多いわけ、またその件数も多くなつておられます。比率につきましてはいま調べさせていただきます。

それから自家用と申ししても、貨物の場合は、自分で自分の車を運転するのではなくて、やはり専門の運転者が運転業務専門に従事して運転しておる車も自家用といふことの中に入つておる物とほとんど変わらないものでありながら、私ども

ものこつた統計区分では自家用という区分の中に入つております。そういう点から、自家用のほうが非常に数も多く、したがつて、死亡事故も、あるいはその他の交通事故も多くなつておる。統計がわかりましたので、片岡企画課長から答弁いたします。

○片岡説明員 昭和三十九年の統計でございますが、件数におきましては自家用自動車により事故が三十四万二千八百六十六件、それから事業用車により事故が九万五千二百四十一件、したがつて、自家用車は全体の約二割とちよつとばかりになるわけでございます。

○山下委員 自家用のほうが事故件数が多いといふことの理由、原因は、一体どこにあるのでしょうか。

○内海政府委員 お答えいたします。やはり営業用につきましては、その運転者の管理、あるいはやはり事業としてやつておられますから、そういう点からするいろいろな訓練、そういうものも営業用につきましてはある程度行なわれておる。さらに営業用の場合につきましては、御存じのように、道路運送法なる法律のもとに、営業面からする相当きびしい省令等の拘束もございまして、そういう点で、自家用に比しますと、やはり営業用のほうが運転者としては相当よく行なわれておるのではなからうか、こういうことを感ずるわけでございます。

○山下委員 時間がありませんから、重ねて、まためて質問いたしたいと思います。

先ほど川村委員からいろいろお尋ねもございましたが、信号機の設置についてであります。信号機設置について、学校近くの場合は、学校父兄等に対して相当多額の寄付金を抑せつけておるのがありますが、今年度の三カ年計画のこの交通安全法によりまして、さような懸念のないように御配慮を賜つておるものであるかどうか。

り、父兄がそれぞれ学校の近くに於て交通整理を行なつておられます。これはしるうとのことでございますから、一つ間違ひますとなかなかたいへんなことになるのではないかとおそれることをおそれるものであります。これらの指導は一体どこがおやりになつておるのか、公安委員会のほうで御指導をなさつておるものであるか、自発的にやつておられるからまあいいわといふことで、それを黙認しておられるものであるか、そうじゃない、もし事故が起きちゃならぬから、公安委員会でこれらに万全を期するためにさらに指導を行なわなければならぬ、こういう方策をとつておやりになつておるのかどうか、その辺のことを伺いたいと思つておる。

○内海政府委員 学校近辺におきましては、信号機の設置に關しましては、お話のようにやはり相当寄付というふうな形で、私はこれは本来やむを得ざる事情もあろうかと思つておる。しかしながら先ほど川村委員にも御答申申し上げましたように、今後におきましては、こういうふうな緊急措置法も適用されるわけでございますし、また起債その他の措置によりまして、信号機をできるだけ国、県という公費で設置するようにつとめたいと思つておる。自今におきましてはよほどやむを得ざる例外等がある場合はともかくといたしまして、基本的な原則としては、私どもはそういうふうな寄付にたよるような形のものではなくして、いかに全幅の努力をいたすつもりでございます。また各県につきましても、十分そういう点については御趣旨のほどを伝えていきたいと思つておる。

それから学校近辺におきまして父兄、これは父兄と申ししても、ほとんどの場合は母または成年の女子という例が多いのでございますが、登校あるいは下校の際に整理に當つておることは事実でございます。しかしながらこれにつきましては、在来から私どもはそういう方による整理は場合によると危険を伴うものであるから、まず警察

官によってこれを行なうのが至当である。ところが警察官をそういうふうな要望に沿って全部出すという事になり、数が非常に不足している。そこで東京都あるいは大阪、名古屋のように大きな府県におきましては、名称はそれぞれ異なりますけれども、たとえば緑のおばさんあるいは婦人補導員あるいは婦人交通指導員とかいうふうなものをいろいろな形で、これは雇い方と申しますか、身分関係もそれぞれ異なっておりますが、ともあれ警察の監督下において登下校の学童の指導に当たるものを設置いたしまして、これで相当数実施いたしております。これらにつきましては、その身分の所属の別はありますけれども、実質的には警察が掌握いたしましたし、相当きびしい訓練、指導を行なっており、登下校時における学童の補導に当たらせております。さらにそういうふうな措置もとり得ない県、またはそういうふうな措置をとっておりましても十分でない場合におきまして、登下校の際に父兄の方が出ておられるのでありますが、これは私どもとしましては、指導を申すに申すまでも、その点非常に困難な事情が、まあ困難な事情とは、指導をすればや警察が強制しておるといふふうな形にもなりますし、したがっておられるだけというふうな場合には、学校の先生方に依頼いたしまして、父兄の方自身が行ったりあるいは父兄の方自身の指導によって子供の横断が逆にあやまったような形になるというふうな事のないような配慮はかなりいたしております。また場合によれば警察官もその付近を巡回させまして御注意申し上げて、なるだけ間違ひの起らないような形に立っていただくというふうなことも行なわれておるようでございますが、私どもとしては、願わくは警察官または先ほど申しましたような専門的な婦人補導員というふうなものによって、学童の保護が行なわれるような制度が実現していくことを強く願っております。

○山下委員 信号機設置の場合に、特別に事情のない限り、こういうことで、その特別の事情のない限りという事になる。この際やはり特別の事情というふうなことを言わずに、今後国が責任を持って信号機を設置をします、こういうふうなことを言っていただきたい。そのことが私は住民を安心させ、また過重な負担をさせない、こういうことになってまいらぬと思っております。そういうことばで逃げられますと、つくることは全部特別な事情になつてしまふ、こういうことになると思いますが、今後国が責任を持って行ないます、こういうふうな言い方はいかがですか。

○内海政府委員 私どもとしましては、もうまことにそういうふうな気持ちで申し上げたいと思っております。そういう趣旨におきまして今後都道府県に對しましてよく連絡をいたしたい、かように思っています。

○山下委員 まあ不満でございますけれども、そういうことにはいたしておきます。次に伺いたいと思つておるのは、これは責任がどこにあるかわからぬと思つておるのですが、道路管理者に責任があるかと思つておるのですが、去る三月十二日、伊丹の国際空港の飛行機着陸の道路のところ、自動車、ジェット機の爆風というのですか、それでガラスがめちやめちやになつてこれらで非常な被害を出しております。これは大臣もあられるが、伊丹の方々も御承知であらうと私は思つておるのですが、伊丹の空港の道路というものは、伊丹から豊中へ通じておる道路でありまして、滑走路とさく一つ隔てておるだけであります。自動車に乗つておりましたり飛行機が着陸するときにも自動車にぶち当たつたりせぬかと心配をするような危険な状態でありまして、しかもその道路は、伊丹の市営バスあるいは豊中の市営バスその他の自動車でも非常に交通量の繁雑な場所でありまして、かねがね私は危険だと思つておるが、三月十二日こを通つた事件が起きておるのです。これはいまこへ法案を出しておられる交通安全とわめて深い

関係があると思つておるのですが、これらに對しては一体今後どうされる考えをお持ちでありますか。これについて何か対策をお考えになつておるか。この機会にどなたか関係者の方から御意見を伺いたいと思つておるのですが。

○尾之内政府委員 飛行場の周辺における道路の問題は、伊丹のみならず各所に実際はあるのであります。私どもは、飛行場を設置する場合あるいは滑走路を延ばす場合には、できるだけ道路を遠くに回すように路線をつけかえるようにという指導をしておるわけでありまして、ところが実際にその周辺におられる方々の立場からいたしまして、実は飛行場を通つても道路を残しておきたいというふうな気持ちもございまして、実際にはいまお話しのような地点が九州の板付でもあつたわけでありまして、何とかして道路管理者側といたしましては道路を地下に下げ、あるいは上に網を張るとか、あるいは道路をもう少し遠くを回すとか、あることが必要だと思つておるけれども、そういう環境の点におきまして、道路管理者と地元住民との間で必ずしも話がついておらぬというところがあるようでございます。今回の事故の原因は直接的には飛行機の爆風によるものと思つておるけれども、やはり根本的にはそういう道路の網の形をかえていくべきだと思つておる。非常にいい機会でございますから、また直接道路管理者と私どもも話し合ひまして、そういうことを指導していきたくと思つておる。

○山下委員 滑走路の間だけありますから、いま局長の言われるとおり、あるいは金網というのですかワックをつくと、何らかの方法で交通事故を防止する方法を、ひとつ今後御検討が願ひたい。希望を申し上げておきます。時間がないうちでありますから、最後にもう一つお伺いをいたしておきたいと思つておる。今度のこの特例法に基づきますと、法案をいろいろ読んでみますと、共同溝のことも書いてあるようでございますが、今後のいわゆる近代的な

道路というものは、御承知のごとく共同溝等を全部完備しなければこれはやはり道路の体をなしていかない。従来の日本の道路というものは、舗装をしたかと思つたとからず、つるはしを入れて、水道の工事なりガスの工事なりあるいは上下水道の工事等が行なわれている例は少なくないものであります。そういうことを避けるために共同溝というのできて、交通に何ら支障なく電話あるいは水道、ガスいろいろの事業が行なわれる、こういうのが共同溝である、私はこう思つておるものであります。はたしてこの三カ年計画の中にそれが入つておるかどうかということが一つ。

もう一つは、町の中でも相当暗い箇所等があつて、相当困難をきわめておるところが、街灯等の設備についても、交通安全の上からきわめて必要であると思つておるのですが、それらの点についても、この法律に基づいて完備されることに相なるのであります。

さらに、大阪、東京、神戸等のような特に都市周辺の軌道、つまり国鉄、私鉄等の横断というものは、自動車の繁雑をきわめておる箇所が多いのであります。この法律の中にも書かれておるに、あるいは地下道にするとかあるいは跨線橋にするとか、いろいろの方法が考えられておると思つておるのですが、三カ年の間に大都市の繁雑なところはこれをほとんど全部とは言わなくとも、重要な箇所だけはそれが完成する目安になっておるか、その辺のところを伺いたいと思つておる。

○尾之内政府委員 最初の点でございますが、共同溝は交通安全施設等整備事業の中には含まれておりません。ただ、共同溝法に基づきまして、別途道路事業、あるいは街路事業としてやつておると思つておるのですが、先般この委員会でも申し上げたかと思つておるけれども、なかなか公益事業者間の話がつきませんので、せつかく道路事業あるいは地下鉄事業をやりまふ際に、ぜひ入れるべきであると思つておる話が多まらぬということ、

○山下委員 最初の点でございますが、共同溝は交通安全施設等整備事業の中には含まれておりません。ただ、共同溝法に基づきまして、別途道路事業、あるいは街路事業としてやつておると思つておるのですが、先般この委員会でも申し上げたかと思つておるけれども、なかなか公益事業者間の話がつきませんので、せつかく道路事業あるいは地下鉄事業をやりまふ際に、ぜひ入れるべきであると思つておる話が多まらぬということ、

思うとおり進まないというのが実情でございます。今後もう少しこれを促進することにつきまして、別途私どもも検討したいと思っております。それから街路灯でございますが、これはもちろん交通安全施設として重要な一つでございます。この計画でも三カ年計画に全体で四万七千基ぐらいを計上しようと考えておられます。主要な道路の交通量の多いところはこれによってできるだけ街路灯をつけるといふ考え方でございます。それから軌道がござりまするところにおける横断施設等、これらにつきましても、もちろんこの交通安全施設事項と考へまして、かなりの個所をこれによって解決したいと思っております。具体的にはどこをどうするということはこれからでございますが、十分そういう御期待に沿えるように努力したいと思っております。

○山下委員 まだいろいろ伺いたいこともありますが、時間もありませんから、大体先ほど川村委員から詳細にわたっている疑点の存する点についての質問が行なわれておるようになりますから、これ以上は申し上げません。ただ最後にお願いを申し上げたいと思うのは、共同溝等の場合に、いま言われましたように、受益者負担等云々ということばがござります。法律にもそれが書いてあるようでございます。受益者負担だけを考へられると、なかなかこういうものはできない。やはり国が思い切った予算的措置をとるのではありません、近代的道路の完備ということはどういおぼつかない、こういう結果になってしまうのであると私は思うのであります。さような点から考へまして、もう少し道路というものについては、国が責任を持って、一切の事態に適應する近代的道路をつくっていく、こういうことにお考へを願って、今後の努力を当局に要望いたしまして質問を終わります。

○田村委員長 これにて質疑を終了するに御異議ありませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

昭和四十一年三月二十四日印刷

○田村委員長 御異議なしと認めます。よって、本案に対する質疑は終局いたしました。

○田村委員長 これより本案を討論に付するのでありますが、別に討論の申し出もありませんので、直ちに採決いたします。

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○田村委員長 起立総員。よって、本案は原案のとおり可決いたしました。

○田村委員長 ただいま議決いたしました交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法案に対して、自由民主党、日本社会党、民主社会党を代表して、井原岸高君外二名から附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

○井原委員 私は、自由民主党、日本社会党、民主社会党を代表して、次の附帯決議案を提出いたします。

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法案に対する附帯決議案
政府は、本法の施行に当たり、左記について特に配慮すべきである。

一、今後における道路整備事業の推進に当っては、道路法等の基本法に基づき、交通安全施設等の整備に遺憾なきを期すること。

二、交通安全施設等整備事業三箇年計画の実施に当っては、その一元的運営を図るとともに、地方財政窮乏の現状にかんがみ、これを圧迫せざるよう財政措置等について十分の考慮を払い、交通安全対策の万全を期すること。

右決議する。

昭和四十一年三月二十五日発行

以上であります。

本趣旨は委員諸君も十分御承知のことであるので、何とぞ御賛同のほどをお願いいたします。

○田村委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。別に発言の申し出もありませんので、これより採決いたします。

本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○田村委員長 起立総員。よって、本動議は可決いたしました。よって井原岸高君外二名提出の動議のとおり附帯決議を付することに決定いたしました。

この際、建設大臣から発言を求められておりますので、これを許します。建設大臣瀬戸山三男君。

○瀬戸山国務大臣 本案につきまして、委員の全員の御賛成で御決議をいただきましたことを厚く御礼申し上げます。

なお、ただいま御決議になりました附帯決議の趣旨については、十分御意見を尊重いたしまして努力をいたしたいと思っております。

○田村委員長 おはかりいたします。ただいま議決いたしました本案に関する委員会報告書の作成等につきましては、委員長に御一任願いたいと思存しますが、御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり

○田村委員長 御異議なしと認めます。よって、さよう決定いたしました。

〔報告書は附録に掲載〕

○田村委員長 次会は来たる二十三日水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。午後零時三十分散会

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局