

第五十一回国 参議院建設委員会會議録第九号

昭和四十一年三月二十四日(木曜日)

午前十時二十六分開会

委員の異動

三月二十三日

辞任

二宮 文造君

補欠選任

白木義一郎君

出席者は左のとおり。

理事

稲浦 鹿藏君

山内 一郎君

小酒井義男君

委員

内田 芳郎君

大森 久可君

小山邦太郎君

平泉 涉君

米田 正文君

達田 龍彦君

前川 且君

村田 秀三君

白木義一郎君

片山 武夫君

國務大臣

建設 大臣

瀬戸山三男君

政府委員

警察庁交通局長

建設政務次官

建設省都市局長

建設省道路局長

事務局側

常任委員会専門員

内海 倫君

谷垣 專一君

竹内 藤男君

尾之内由起夫君

中島 博君

本日の會議に付した案件
○都市開発資金の貸付けに関する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法案(内閣提出、衆議院送付)

○連合審査会開会に関する件

【理事小酒井義男委員長席に着く】
○理事(小酒井義男君) ただいまから建設委員会を開会いたします。

委員の異動について報告します。
昨二十三日、二宮文造君が委員を辞任され、その補欠として白木義一郎君が選任されました。

○理事(小酒井義男君) 都市開発資金の貸付けに関する法律案を議題といたします。

本案につきましては、本月十日説明を聴取いたしておりますが、なお、補足説明を聴取いたします。竹内都市局長。

【理事小酒井義男君退席、理事、稲浦鹿藏君着席】
○政府委員(竹内藤男君) ただいま議題となりました都市開発資金の貸付けに関する法律案につきまして、条文の説明を簡単に申し上げます。

この法律案は、都市開発資金の貸し付け対象並びに貸し付け金の利率及び償還方法等に関し規定したものでありまして、本則二カ条及び附則二項からなっております。

まず、第一条は、都市開発資金の貸し付け対象を規定したものであります。

貸し付け対象の第一は、工場等のおと地の買い取りであります。すなわち、第一号に掲げております首都圏の工業等制限区域または近畿圏の工場等制限区域内の制限施設であります工場等、及びこれと密接な関連を有する政令で定める施設並びに

これらの施設の附帯施設の敷地で、計画的に整備改善をはかる必要がある重要な市街地の区域内にあるものの買い取りであります。

この二は、重要な都市施設用地の買い取りであります。すなわち、第二号に掲げております政令で定める大都市の秩序ある発展をはかるために整備する必要のある主要な街路、公園、緑地、広場その他の政令で定める公共施設で都市計画として決定されたものの区域内の土地の買い取りであります。

第一条におきましては、国は、地方公共団体に對して、これらの資金を貸し付けることができることとしたものであります。

次に、第二条は、第一条に規定する貸付金の利率及び償還方法に関する規定であります。すなわち、工場等の移転おと地の買い取りにかかる貸し付け金につきましては、利率は年五分五厘、償還期間は据え置き期間を含み十年以内とし、重要な都市施設用地の買い取りにつきましては、利率は年六分五厘、償還期間は据え置き期間を含み十年以内とし、償還はいずれも元金均等半年賦償還の方法によることとしております。

次に、附則であります。第一項におきましては、この法律は、昭和四十一年四月一日から施行することとしております。

最後に、附則第二項であります。この法律の施行に関する事務の管理は、建設省都市局において所掌することとし、このため、建設省設置法の一部を改正することとしたいたしました。

以上、都市開発資金の貸付けに関する法律案につきましまして、逐条説明を申し上げた次第であります。

○理事(稲浦鹿藏君) それでは、これより質疑を質疑のある方は、順次御発言を願います。

○達田龍彦君 質問したいのであります。この都市開発資金の貸付けに関する法律案であります。さきに首都圏の整備法というものがつくられました。あるいは近畿圏の整備法もそうありますけれども、大都市の整備というものが非常に必要であるということで進められておるわけでありまして、この首都圏ないしは近畿圏整備法の中において、今回のこの都市開発資金が計画の中でどう位置づけられ、どういう関連性を持つておるのか。整備計画の中で見てまいりますと、この近郊地帯の設置の問題であるとか、あるいは市街地内の開発区域の問題、その他いろいろ首都圏を開発するための計画が盛り込まれておるわけでありまして、この計画との関連あるいは首都圏の過密化しておる状態の中でこれがどういう役割りを果たしておるのか、そういう総合的な関連において、これがどう位置づけられておるか、そういう点について、少し具体的に御説明を承りたいと思っております。

○政府委員(竹内藤男君) ただいま先生のおっしゃられましたように、首都圏並びに近畿圏の整備につかまして、それぞれ法律に基づいて施策が行なわれておるわけでございますが、一つは大都市の内部、特に首都圏、近畿圏におきましては既成市街地と申しておりますが、既成市街地の内部におきまして、特定の地域を除いてございまして、一定の区域につかまして、首都圏、近畿圏の法律によりまして、工場等の制限をいたしておるわけでございます。これは首都及び阪神というような大都市に必ずしも立地することを要しないような機能が入ってくるのを防ぎ、さらに進んでは分散させようという政策のあらわれでございます。したがって、首都圏及び近畿圏の市街地開発区域あるいは都市開発区域におきまして、工場等の団地造成事業も行なわれておるわけで、

その団地造成事業を行ないます場合には、首都圏、近畿圏の既成市街地から出てまいります工場につきまして、優先的にこれを受け入れるというような形で法律もできておりますし、施策も運用されておるわけでございます。したがって、この都市開発資金の第一号に掲げます工場等の土地の買い取りという問題は、首都圏の既成市街地に必ずしも立地することを要しない機能を分散させていく。その場合に、あと地がまた別の人口集中を呼ぶようなものに使われるということでは困るということで、これは市街地の総合的な計画のもとに有効に利用していこう、こういう趣旨で結びついてくる、こういうふうな考えられるわけでございます。

それからもう一つ、首都圏、近畿圏の整備計画でいろいろな施設計画というものが立てられております。公園でございますとか、あるいは街路でございますとか、あるいは道路でございますとかいうものにつきまして、施設計画が立てられておりますが、その施設整備の観点におきまして、やはり相当長期の見通しのもとにあらかじめ土地を取得するというのが、円滑にかつ有効に公共施設の整備を進めていくことができるというように、第二号に掲げております重要都市施設用地の先行取得というものが結びついてくる、かように考えておる次第でございます。

○達田龍彦君 それで、これはまあ建設省ではそういう計画をお持ちでありますけれども、実際にこれは東京都あるいは近畿圏内の各府県が、それに対する具体的には再開発という事は非常に私には困難だろうと思っております。それで、この提案理由の中を見てまいりますと、移転あと地の問題あるいは市街地の開発の問題に触れておられますけれども、一体、では首都圏整備法に基づいてこれは東京都が立てるのか、あるいは建設省が立てるのか、私よくわからないのでありますけれども、既成市街地の再開発計画というものは、一体あるのかどうか。あるとすれば具体的な御説明を賜

わりたいと思っております。

○政府委員(竹内藤男君) 御承知のように、首都圏、近畿圏というのは、いわば地域計画的な整備というところで、まあ広い意味の計画という形で立てられておるわけですね。これを受けまして、大都市の内部におきましては、都市計画として、いろいろ地域、地区でございますとか、あるいは各種の公共施設というものが都市計画として決定されておる。都市計画決定の手続は、東京都のほうの申し出によりまして建設大臣が定めるという形になったわけですね。特に大都市内部の再開発につきましては、いろいろ問題がございますけれども、たとえて申しますと、一つは、大都市の内部におきまして、都心に一次的に集中して行く形が出ておられますのを、ある程度多心型の構造に改めようという趣旨で副都心の整備計画というのを立てております。東京で申し上げますと、新宿の副都心計画あるいは池袋の副都心計画というふうなもの、これは都市計画としてきめ、現在着々と仕事をしておるわけでありまして、それから以外にも特に局所的に改造を要するというようなところにつきましては、防災街区造成事業でありますとか、あるいは不良住宅地区の改良事業でございますとか、あるいは市街地改造法に基づく市街地改造事業、そういうような事業を都市計画の手続によりましてきめまして、そして事業の執行をやっておるわけでありまして。

○達田龍彦君 私が聞いておるのは、これは都市計画法というものは従来からあるわけでありまして、必ずしも私は、この近畿圏内あるいは首都圏内における既存の市街地の再開発を目的としてこの法律があり、そういう目的でつくられておるとは考えていないのであります。したがって、これは単にいうならば、道路というよりも街路の整備を重点にしておるのが、今日の私は都市計画法に基づくとこの計画実行であり、あるいはそういうことを中心に行なわれておると考えておるのではありません。そういう意味では、この首都圏計画法の中でも出ておる通りに、首都圏の近郊地帯のつ

くり方だとか、あるいは市街地の再開発の区域だとか、いろいろ大きな遠大な規模で計画が練られておるわけでありまして。ところが、その中においで、すでに既成市街地の再開発をどうしていか、これは建物をどうしていか、あるいは構造をどうしていか、そういう開発計画が一体あるのか、ないのか、このことを私は伺っているのではありませんから、すり変えないで明確に、ある、ないということをおっしゃっていただければけっこうです。

○政府委員(竹内藤男君) 先ほど申し上げましたように、各局所的に改造を要するというような地区につきましては、先ほど申し上げましたように、防災街区でございますとか、地区改良事業でございますとか、あるいは市街地改造事業といたしまして、それから一般的に、それでは総合的な地区、どこどことどこを再開発したという一般的な計画があるかというところ、それは都市計画で固まった計画はございませんで、先ほど申し上げましたように、大都市につきましまして、建設省と地元と一緒にしまして、再開発の基本方針というものを非公式に考えているわけでありまして。その考え方は、一点集中的な都市構造を改めるとか、あるいは必ずしも大都市にあることを要しないような機能の分散をはかっていく、あるいはそれを結ぶ幹線街路を大いに整備しよう、それから地区内の用途の混在を防ぐための用途の純化をはかっていこう、高層化をはかっていこうというような基本方針に基づきまして、いろいろの施策をやっているわけでありまして。それから、局所的にどうしてもやらなければならぬものが、そういうような方針に基づきましてあらわれてきて、個々の都市計画としてきまっております。行なわれていくということでございます。総合的な計画は都市計画としてきまると全部セットされているということではございません。

○達田龍彦君 そうしますと、この提案理由の説明にもあるように、「移転あと地を将来総合的な計画に基づいて」という表現になっているのであ

ります。でありますから、将来総合的な計画がつけられる、そのために一面では、こういう貸し付けを行なって土地を確保していくと、こういうことなんでありまして、その総合的な計画があとになり、先に貸し付けを行なって土地を買い上げるというの、一般的に考えて、あと先間違っているんじゃないかという気がいたすのであります。そこら辺の考え方はどうですか。

○政府委員(竹内藤男君) ちょっとことばが足りませんで申しわけなかったのですが、総合的かつ先ほど申し上げましたのは、たとえば東京都の地域で再開発を要する地区を全部あげまして、それを地図に落とすような形の計画はないということでございます。ここで、法律の説明のほうで申し上げておきます「総合的な計画」というふうに書いてございまして、その工場あと地を含みます地域の工場あと地だけ買ったんでは市街地の整備改善ということが有効にはかれない、工場あと地を含みます地域につきまして、総合的にその市街地を整備改善する計画を立てて、そういう計画を貸し付けの際に出さずして、それを審査して、そしてその中で工場あと地を買っていくと、こういうような形にしたいということでございます。大もとの全部を含むような総合計画というものは、ございませんけれども、ここで申し上げておるのは、地域的な総合計画をさしているわけでございます。

○達田龍彦君 そうしますと、具体的には、買上げられた土地をどう利用するかという利用計画はあるのですか。

○政府委員(竹内藤男君) 場所によつていろいろ利用が違ふと思つておる。場合によりましては高層住宅地でございますとか、あるいは相当高層の住居地域にするとか、あるいは公園を含みましてある計画にするとか、駐車場にするとか、あるいは場合によりましては代替地に使っていくというふうな、いろいろ利用方法は場所によつて違ふと思つておるので、その利用につきましては、貸し付けの際に、その地域の総合計画を出さずして、

そうしてその利用方法を見定めた上で貸し付けを行なっていくというふうな個々にきめてまいりたい、こういうふうな考えでおります。

○達田龍彦君　そこで、意見はあとに述べますけれども、大体これに要する——貸し付けようとする貸し付けの総額が、それは一体どの程度なのか。それから初年度はどの程度というものがわかれば——将来その貸し付けの規模あるいは内容等について、拡大するという構想があると思えますけれども、そういう点についての具体的な構想、計画ですね、そういうものがあれば、まずお示しいただきたいと思えます。

○政府委員(竹内藤男君)　私どもといたしましては考えがございませぬけれども、現在のところ、四十一年度の予算といたしましては、十五億でございませぬ。その内訳は、借入れ金が十億、それから一般会計よりの受け入れ金が五億と、こういうふうになつておるわけでありませぬ。将来の問題といたしましては、十五億ではこの事業の遂行がなかなか円滑にいかないと思ひますので、将来はこれを拡大してまいりたいというふうな、われわれといたしましては考えておるわけでございます。

○達田龍彦君　当初の説明では、なかなか総合的な大きな効果をねらつたような説明でありませぬけれども、実際貸し付けの金額になりますと、首都圏でも十五億というものは、私は意図することと結果は非常に——何といひますか効果の薄いものになる計画になつておるわけですね。これでは効果があつたかどうか大きな疑問を持つわけでありませぬけれども、いまこの貸し付けの制度のあり方についてお伺ひいたしておきたいのでありませぬが、大体この貸し付け制度は、地方公共団体に国が貸し付ける制度になるわけでありませぬ、地方公共団体に国が貸し付けるという制度を従来までとつておるものがあるれば、一体どういふものがあるのか、わかつておれば御説明を賜りたいと思ひます。

○政府委員(竹内藤男君)　地方公共団体に対する貸し付け金といたしましては、一つは、母子福祉

貸し付け金というのがございませぬ。それから中小企業高度化資金貸し付け金というのがございませぬ。それから消費生活協同組合資金貸し付け金というのがございませぬ。それから土地整理組合貸し付け金というのがございませぬ。それから開拓者資金の貸し付け金がございませぬ。大体この五つが、地方公共団体に対する特別の貸し付けでございます。

○達田龍彦君　これは地方債等の公債等であることをやめていくという方法もあると思ひますが、その点についてのお考えを伺ひたい。

○政府委員(竹内藤男君)　地方公共団体に対する貸し付け金でございますので、これは地方債に一律法律的にはなるわけでありませぬ。したがいまして、従来地方債計画という中でやつてまいりました、いわゆる地方債というものでこれをやつたらどうか、その点をどういふふうな考へておるかという点でございますが、この問題につきましては、予算の段階あるいは法律を提案いたします段階で、いろいろ議論があつたわけでございますが、われわれといたしまして考へておるものは、第一は、この貸し付け金は特別の低利資金でございます。先ほど申し上げましたように、一般会計からの繰り入れ金を入れて、そうして政府資金から貸し付けを受けるといふ形で、両方コンビンして、まぜ合わせて金利を低くいたしておるわけですね。特別の低利資金であるということが、地方債とは別の形で貸し付け金制度を設けた一つの理由でございます。

それからもう一つは、この資金は長期の見通しのもとにあらかじめ用地を確保して、いこう、それによつて開発を促していこうという資金でございますので、いわゆる一般の地方債で行なわれておるものは、いわゆる事業に要する資金の貸し付けでございますので、やはり一般の地方債では組み入れにくいんじゃないかという点が第二点でございます。それから第三点といたしましては、ただいま申し上げましたように、用地を確保して

いこうということでございますので、将来の事業実施計画等十分調整をはかつてこの貸し付けを行なつていく必要がある、そういうことで特別会計に特定の財源を確保して長期の見通しのもとに貸し付け事業を行なつたほうが効果的ではないかと、こういうことで、以上の三點に基づきまして、一般の地方債によらないで特別の貸し付けの制度を設けたわけでございます。

○達田龍彦君　再度お尋ねいたしておきますけれども、貸し付けの総額はわかりましたけれども、将来の拡大構想といひますが、そういうものが私に立てられて、その中で初年度がどの程度だといふ構想を持つことがこの制度を生かす道であると思ひますのでありませぬけれども、先ほど質問したときには、その構想が今日の段階では明確でない、こういう状況でありますけれども、将来の具体的な構想はないにしても、大まかな考へ方というものは建設省になければならぬと思ひますのでありませぬ、資金の規模あるいはその内容というものが、いま一度、大まかな構想でもいいんであります。御説明でできれば説明をいただきたいと思ひます。

○政府委員(谷垣重一君)　都市の開発でわずかに十五億といふのは、小さいこととございませぬが、私ども、当初この四十一年度予算を要求いたします場合に、事務的には二百三十億ぐらいの要求を求めましたわけでありませぬ。こういうふうな非常に小さくなったのでありませぬが、とにかく、こういう制度を確立していかないと、いま、たとえば工場のある地があると、けれども、ほかのほうへそれが動いてしまつて、さて、こちらのほうでやります場合にとても手がおくれてしまふという状態がかなりあるわけでありませぬ。ということで、金額は非常に少ないのでありませぬ、制度を新しくつくりたいということで、こういうこととで出發しておるわけでありませぬ。これを将来、本格的な都市再開の資金として考へました場合には、それはおそらく数千億の金額が要するようない形になると思ひますが、しかし、先ほどもお答え

いたしておりますように、大東京なら大東京、大大阪なら大大阪の全体を通じての具体的な計画というものがまだ未熟な状況でございませぬから、やはり起きてきたものについて、とにかく応待をしていく必要があるということで、こういう制度を出發させたわけでございます。御指摘のように、十五億でできる筋合いのものではございませぬ。もつとも大きくするべきものだと思ひます。ただ、それじゃ何千億、どのくらいかという点でございませぬ、まだそこまで実ははっきりしたものができかねておる。ただ、私たちが、事務的にいこういふようなことかといふようなものはございませぬけれども、かなりこれから詰めていかなければならぬ分野があるような次第でございませぬ。少しこまかい点は都市局長のほうで用意はしておりますので、お答えはすると思ひますが、そういう状況でございます。

○政府委員(竹内藤男君)　補足して申し上げますが、重要都市施設用地の先行取得に關しましては、七大都市というふうな限りでも、先行取得に要する面積が千百ヘクタールぐらい必要ではないか、それに要する資金としては千七百億円ぐらい必要ではないかといふふうな考へておる。それから公園、緑地につきましても、先行取得的に取得いたします面積が七百四十ヘクタール、約九百億ぐらいの金が必要じゃないかといふふうな考へておる。それから工場敷地のあと地買ひ上げにつきましても、大東京、大大阪等につきましても、申し出と申しますか、希望がでておる。出が出ておる。こういうふうなものを、もちろん、この資金はある程度回していかうわけでございますので、資金の回転ということを考へながら相当の規模にふくらましていかなければならぬといふふうな考へておる。

○達田龍彦君　この買ひ上げた土地のあとの利用の問題でありますけれども、あの首都圏整備法等の精神、あるいは国土の総合開発等の精神からいふたら、その計画の一環として、その土地をでき

れば計画の中で規制をするものは規制をしていて、総合的な計画の中でこれを処理していくと、こういうたてまえ、そういう考え方で私は進めなければならぬと思う。そういう意味でお尋ねをするのでありますけれども、たとえば、初年度十五億でもって適当な土地を都に買い上げさせる、それで一体、そのあとに何を建てるかについて都にまかせつきり、しかも首都圏全体のこれは近郊地帯の計画だとか、あるいは工場団地の計画だとかありますけれども、あるいはいまの市街地の別のところへつくっていくという市街地再開発の計画もあります。しかし、現実にある市街地です

ね、この市街地をどう開発していくかということが計画の中であって、その一環として土地を買い上げ、工場用地を買い上げ、その一環として買い上げた土地をどう利用するかということがなければ、この広い東京都の中でわずかに十五億ぐらいの金でぼつんぼつんと土地を買い上げてみて、それが私に一体市街地の開発あるいは首都圏全体の計画に基づく一貫した有効な方法に通じると考えないものであります。そういう点について、買い上げた土地について、首都圏整備法の関係だとか、あるいは全体の国土の総合開発の上に乗った一貫した計画の中で処理されなければならぬと思ひますが、そういう面についてどう一体考えておるのか。

○政府委員(竹内藤男君) この法律に書いてございますように、工場等の敷地を買い上げる場所につきましても、まあ住宅とか工場とか店舗等が存在して土地の利用状況が著しく劣悪化しているような地域について行なうわけでございまして、これをどういうものを利用するかと申しますと、われわれとして考えておりますのは、高層住宅地区でございまして、あるいは高密度の商業地区でございまして、あるいは流通センターでございまして、とか、そういうようなものとしたしまして計画的にこれを整備していく、で、そういう中心を周囲の既成市街地の土地利用の高度化を誘導して

いこう、こういうような考え方でおるわけでございます。具体的に申し上げますと、住宅、公園、道路、駐車場、まあそういうようなものを利用してまいりたい、こういうふうな考えです。

○達田龍彦君 では、そういう市街地の土地再開発の計画について、建設省でも、都でも、計画があれば私は資料をお出しをいたしたいというところをお願いをいたしておきます。

それからさらにもう一点お尋ねをいたしておきますけれども、都でも、あるいはその他の県でも、償還計画をつくらなければならぬ。で、これはどういう方法になるのか、その辺をできれば具体的に御説明をいただきたい。

○政府委員(竹内藤男君) 期間十年で、法律に書いてございまして、据え置き期間がございまして、元金半年賦償還でございまして、ただ、これは事業化されますと、事業資金のほうから用地に相当する資金が出てまいりますので、事業化されました事業資金によって償還するというような形になってくるかと思ひます。工場あと地等につきましても、たとえば住宅を建てるということになりますと、住宅建設事業のほうに用地費がございまして、その用地費をもって償還財源とする、それから重要な都市施設につきましても、それぞれ街路事業、公園事業につきましても用地費がございまして、その用地費を償還財源とするという形になってまいります。したがって、十年の償還期間というふうにして、あるいは償還期間の途中で事業化されるということになりますと、繰り上げ償還といふことになってまいるかというふうな考えをいたしておきます。

○理事(稲浦鹿蔵君) 速記をとめて。
〔速記中止〕
○理事(稲浦鹿蔵君) 速記をつけて。
本条についての審査は、本日はこの程度にとどめます。

○理事(稲浦鹿蔵君) 次に、交通安全施設等整備

事業に関する緊急措置法案を議題といたします。本案につきましては、本月十日、説明を聴取いたしました。なお、補足説明を聴取いたしました。尾之内道路局長。

○政府委員(尾之内由紀夫君) 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案につきまして、補足説明をいたします。

この法律案は、本則八条と附則二項からなっております。

第一条は、この法律の目的を明らかにしたものでありまして、この法律は、緊急に交通の安全を確保する必要がございまして道路につきましても、総合的な計画のもとに交通安全施設を整備することによりまして、交通事故の防止をはかり、あわせて交通の円滑化に資することを目的といたしております。

第二条は、この法律の用語の定義を規定したものでありますが、特にこの法律におきましては、都道府県公安委員会が実施いたします信号機、道路標識、道路標示の設置、それから道路管理者が行なう横断歩道橋、歩道、道路標識、さく、街路燈、区画線等の設置を交通安全施設等整備事業としてまとめさせていただきます。なお、従来から実施してまいりました道路の改築と一併に行ないます交通安全施設の整備は含まないことといたしております。

第三条は、交通安全施設等整備事業を実施すべき道路の指定をすることについての規定をいたしております。

すなわち、国家公安委員会及び建設大臣は、交通事故の発生状況、交通量その他の事情を考慮し、まして定める基準に従いまして、都道府県公安委員会及び道路管理者の意見を聞きまして、昭和四十一年度以降の三カ年間に於いて、これら事業を実施すべき道路を指定するものとした。第四條は、交通安全施設等整備事業三カ年計画につきまして規定したものでありまして、国家公安委員会及び建設大臣は、協議いたしまして、昭和四十一年度以降の三カ年間に於いて実施す

べきこれら事業に關しまする計画の案を作成して、閣議の決定を求めなければならないことといたしました。

第五条は、事業の実施計画についてであります。

都道府県公安委員会及び道路管理者は、ただいま申しました三カ年計画に即しまして、効果的に交通事故を防止し得るよう協議により実施計画を作成し、それぞれ国家公安委員会及び建設大臣に提出しなければならぬこととする。提出された実施計画が三カ年計画に照らしまして適当でないときは、国家公安委員会及び建設大臣は、その変更を指示することができることとした。

第六条は、事業の実施について規定したものでありまして、都道府県公安委員会及び道路管理者は、第五條の実施計画に従いまして、交通安全施設等整備事業を実施しなければならぬことといたしました。

第七条は、道路管理者が実施するこの種の事業に要する費用についての国の負担または補助の特別の規定であります。

この法律においては、道路法の規定にかかわらず、指定区画内の一般国道については、第二条第三項第二号に掲げる事業に要する費用についてその二分の一を国が負担するものとし、指定区画外の一般国道及び都道府県道、市町村道については、事業に要する費用の二分の一を国が負担または補助することとしたわけでございまして、

第八条は、道路管理者である建設大臣の実施計画の作成権限の委任に關する規定でありまして、政令で定めるとにより、地方建設局長または北海道開発局長に委任することができるといふこととしたわけでございまして。

最後に附則でございまして、この附則におきましては、この法律の施行期日を定めましては、道路整備特別会計法の一部改正に關する事項を規定したものでございまして。

附則第一項は、この法律の施行の期日を定めた

ものでございます。

附則第二項は、道路整備特別会計法の一部改正に関する規定でありまして、指定区間内の一般国道に於いて交通安全施設等整備事業を行なう場合における地方公共団体の負担金を道路整備特別会計の歳入とするため、道路整備特別会計法第三条に所要の改正を加えたものでございます。

以上が、この法律案の概要でございます。

○理事(稲浦鹿蔵君) それではこれより質疑を行ないます。

○村田秀三君 きょうは、ただいま説明をいただきまして法案につきまして原則的なことだけをお伺いをいたしまして、別途、次の機会に詳細に検討したいと、かように考えます。

第一番目にお伺いをいたしますのは、第三条の総理府令、それから建設省令の基準ですね、この基準をひとつお伺いしておきます。

○政府委員(尾之内紀夫君) 基準につきましては、これから政令を定めることとございまして、現在どういふものを考えておるかというのを申し上げますと、まず二つございまして、一つは、交通事故が多発しておる道路、こういうものの基準といたしまして、交通事故の多発の度合いを、交通量と交通事故により死者の数の関係でとらえまして、交通事故による死者の割合が交通量から見まして、ある一定以上の数値となります道路を、ここにいます交通事故が多発しておる道路というふうな認識をしておきます。たとえは一日交通量が一千台ぐらゐの道路におきましては、事故率四〇〇、これは絶対数に換算いたしますと、年間一キロメートル当たり一・五人の死者が出るということの意味するものでござい

考えたいと、かように考えております。

第二の基準は、ただいま申しましたほかに、交通量とあるいは事故の度合いは、必ずしも一致した基準に達してはおりませんが、現実には警察官の交通整理指導あるいは学童の横断を保護しておられます警察官以外の人々の存在、協力によりまして、まあかろうじて事故の発生を免れておるような危険性の高い道路、そういうようなものを指定していいかというふうなことで、この二つの観点から指定基準を定めたい、かように考えております。

○村田秀三君 それでは、まあその問題につきましてもいろいろ意見があるところではあります。それが別にいたしまして、この交通事故というものが起る原因ですね、ただいまは交通量を基準にして言われたわけですが、この交通事故の原因、それをまあ形態別にといいまして、たとえば雨が降ってスリップしたとか、あるいはガードレールがあれば事故を阻止できたのではな

いかどうか、それから道路上の問題、あるいは気象上の問題、あるいは交通量の問題、さまざまだとおもうんですが、そういうものを分類したものはあります。

○政府委員(尾之内紀夫君) これは警察庁のほうで非常に詳細な統計をとっております。したがって、詳細な数字はそういう資料でございまして、ただざっとおぼろげな数字を申し上げますと、昭和四十年中におきます類型別あるいは原因別の死亡事故件数というふうなものを簡単に申し上げますと、人と自動車、人あるいは原付き自動車との関係におきましては、横断歩道の横断中の死亡事故件数が三百六十五件、全体の三・一%、横断歩道外を横断している際に起こったものが千七百五十七件、一四・七%、その他通行中のものが二千七百二十二件、一七・四%、それから自動車対自動車、自動車と原付き自動車との関係におきましては、出会いがしらの衝突して起こった死亡事故が二百三十件、一・九%、右折中に起こった事故が二百一十五件、一・九%、その他が千九百九十件、一〇

%、それから原付き自動車と自動車、原付き自動車相互のもの、それらにつきましても、いま申しましたようなぐあいにいろいろパーセントが出ております。また、たとえば踏切等におきましては、踏切における人の事故が三百二十五件、原付き自動車のが百五十五件ある、自動車の事故が二百三十四件、そういうふうに詳細に分析されております。これは別途資料でございまして、ただいまは早いかと思っております。

○村田秀三君 ただいまの資料ですね、これはあとで出したいと思っておりますが、そうしてまた、この問題はむしろ連合審査をやったほうが明らかになると思うのでありますけれども、その道路の構造上の問題で事故が発生したと考えられるもの、たとえばガードレールがあれば阻止したんじゃないか、あるいはセンターラインがもう少しきちんとしておれば防げたんじゃないか、あるいは歩道がきちんとしておれば事故が防げたんじゃないか、こういうような角度からの資料というものはこればかりです。

○政府委員(尾之内紀夫君) ただいま申しましたような統計の中に、道路の構造の可否といいますが、道路事情によつて起こった事故というものはやはり分析されております。ただ、これは非常に全国的に、ある程度警察官の判断によるものでございまして、そのどこまでが道路事情であるか、どこまでが運転者の過失であるかということについては非常にむずかしいと申さざるを得ません。そこで私どもは、一昨年来警察庁のほうと共同いたしましたので、全国に五百五十キロほど非常に事故の多い個所に

つきまして、そういう分析をいたしております。そこでどういふような、まあ大体それは交通事故の多い交通量の多い路線でございます。どういふような事故が道路との関係において発生しているか、また、それに対してどういふような施策をとったらいだらうかというのを、モデル的に約十路線、二十カ所、五百五十キロとりまして実施いたしております。それらにつきましましてまだ詳細にデータが、実施中でございます。結論とい

いますか、報告書まで出ておりませんが、そういう角度から積極的にたたいま御質問のような趣旨の解明にとめておる次第でございます。

○村田秀三君 その結論が出てから私はもっと詳しいことを申し上げたいと思っておりますが、道路整備五カ年計画ですね、この中で道路橋梁と同時に、安全設備をつくらうとするまあ経費といいますが、個所といいますが、それはどういう状態になつておりますか。

○政府委員(尾之内紀夫君) この法律では、先ほど申し上げました道路の改築に伴つて行なわれるものは除いてございまして、と申しますのは、道路の改築を行なうべきものは当然道路の改築として行なうたてまえに考えておりました。ただ現実問題として、道路を改築いたしませんものがこの程度ここでは必要であるというふうに考えます判断については、若干、地域的な事情もあつて、まぢまちであらうかと思つて。しかし、原則的に、たとえば歩道が要するところには道路を改築する、あるいは横断歩道橋が要するところには横断歩道橋を設置する、街路灯が要するところには街路灯を設置する、それは当然でございます。それから山道等でガードレールが必要とござい

ます。ただ従来やもしますと、道路の整備を急ぐといいますが、延長をかせぐという観点から、まあそういうものをあと回しにして、もつぱら幅員を広げるとか、あるいは舗装する、先へ路線を延ばすことに重点を置いておつた方がいいが、あつたのでございまして、最近交通事故が非常に重要な社会問題になつてまいりましたので、私も、道路管理者に対しまして、極力改築の際にこういうものを実施を指導いたしております。十全とは申しませんが、たてまえはそういうことでやつておる次第でございます。

○村田秀三君 その経費の配分なんかはわかりますか。

○政府委員(尾之内紀夫君) これは各道路政策をする際の設計ごとに出てまいりますので、ただ

いま申しましたように、都市周辺ではそういうものが非常に大きなウェートを占めておる、いなかのほうではそういうものはほとんどないというふうなことでございまして、ちょっと詳細に数字を出すということは簡単にまいりませんので、たとえば直轄事業あたりで調べればある程度大まかなことはわかりますが、たゞいま手元に持つておりません。また、直轄等につきましては、調べて別の機会に御報告できるかと思ひます。

○村田秀三君 基準というものは省令、府令で出るわけですが、したがいまして、この出たものでいわれる事業量をきめるというのでなければならぬわけでありまして、いまの話でございまして、これは別途で、いわゆる府令あるいは省令の大まかな考え方はこうであるという説明でありました。その説明をいただきましたその基準で、いわゆる事業量、事業箇所、そして予算、こういうものが組まれておると思うのですが、その関係はどうなつていますか。

○政府委員(尾之内紀夫君) 実はこの法律案を提案いたしました前には、私も大体大まかながら、どのくらいあるだろうかとということをつかんでみたいわけでございます。これは先ほど申しましたように、警察庁関係では詳細な統計もございまして、私も大体の見当はつくわけでございまして、その際全体どのくらい緊急にやるものがあるであろうかというのを把握いたしました場合には、約千億くらいのものであると計算したわけでございまして。先ほど申しました道路の改築と一緒にやるというものはもちろん除きまして、すでに一応でき上がつている道路が安全上不備である、こういうものを大体選びまして拾いましたところ、大体千億くらいであろうと考えたわけでございまして。ところが、そのうちどうして急いでやらせんとならぬというふうな、特に緊急といえますか、そういうことでこの法律では緊急三カ年計画といつておりますが、三カ年間に限らばは、ひととやらなければならぬというものを選定いたしました結果、おおむね六百億見当、これだけは

とにかく緊急に措置すべきである、かように大まかにつかんだわけでございます。そこで、それを大体大ワクといたしまして、この三カ年計画では、全体で六百四十七億くらいの事業規模を考へております。先ほど二つの観点から申し上げました基準は、大体それらをやはり裏づけるものになるであらう、むしろ全国的なバランスをとる、あるところでは非常に交通安全がバラツキ過ぎた、あるところでは不備であつたというところがないように、全国的にバランスをとるための基準として、このくらいで大体いけるんじゃないかということ、一つ試算をいま用意しつつあるわけでございます。そういう関係にございまして。

○村田秀三君 これは私もよくわかりませんが、よく説明をむしる聞きたいところでありまして、よく説明を受ける際に、事業量とですね、これは先般の委員会で河川の問題で論議したときに出た先づきの委員会でありますが、私も常識的に考える事業量というものは、事業する箇所、道路であればキロ数であるとか幅員であるとか道路の規模であるとか、そういうことだと思つたのですが、えてして金額で説明されておる資料が多いのだし、いまの説明も金額で出されておる。金額でどうしていけないかということになりまして、物価が非常に不安定であるから、その物価に関連して計画する個所数なり、実質的な事業量というものが縮小するということもこれは当然あり得るわけでございます。それから、そういうことで、私も金の面よりも、むしろそのものずばりのものがほしい、そうしてまた、事業量という表現は、そういう意味で使つていたわけでありまして、そういう言い方が間違ひなかなどどうか、国会の場で論議をする場合に、事業量ということになる、予算とか金額とかといふものがほんとうなんだというところであれば、これからそういうふうなことばの使い方を改めまして、その辺はどうなんでしょうか。そこで、いまは金の面を聞きましたが、つまりこの基準で計算をする、東京はどうか、四号線はどの

程度あるとか、六号線はどの程度あるということが出てくると思つたのですが、それが知りたいわけですか。

○政府委員(尾之内紀夫君) ただいま全体の規模を金に換算して申し上げたのでございまして、私もやはり事業の量としてとらえようと思つております。こまかくまで閣議で決定するかどうか、それは別のテクニックといたしまして、たとえば歩道でございまして、延長何キロ、あるいは立体的な横断歩道橋であるとか全体で何カ所、バスの停車帯をつくるのは何カ所、あるいは道路照明は全体で何本、それから防護さく、ガードレールは何キロつくるといふふうな、それぞれ事業量で基礎を積み上げておきます。これはまだはつきり延長の延長にいたしません。大体交通安全施設整備の対策が立てられました道路の延長としては、三万キロないし四万キロになるだろうと思ひます。それで、この三カ年計画の閣議決定の中では、この事業の目標と事業の量を定めることになつております。事業の量を定める場合には、お金ではなくて、むしろ延長というところで一応代表させて、事業の量を示したいというふうな、かように考へておられますが、その基礎にはいま申しましたような積み上げが全部ございまして、それを総合して何キロというふうな形であらわすことになるだろうと思ひます。なお、ただいまお話のございました四号とか、六号、これは一級国道でも一般国道でも、建設大臣の指定された国道でありまして、これらはもちろん大部分交通安全施設をやるべき、先ほど申しました事故率からいいますと、みな入る路線であると思ひます。そのどこをやるかというところは、これはさらにこまかいことになりまして、年次ごとの実施上の計画にならうかと思ひます。この三カ年計画の形の中にはこまかでももちろんこまかくは入れられておりません。

○村田秀三君 その辺のところをもっと詳しく聞きたいわけですが、というのは、三カ年計画の初年度はどのどこを計画しているのだ、このことはひとつ大まかでもよろしゅうございましてから出していただきたいと思ひます。できるのじゃないかと思ひます。そこで、私が申し上げたいのは、三カ年計画を立てたけれども、二年目になりまして、計画の初年度においても基礎資料をとる際にと、客観的な情勢というものがこれは変わつていふと思つておられます。たとえば、私は次に聞きたいと思つておられます、いわゆるたゞいまの事業量を策定するために基礎資料をとつた、つまりどこその道路のどこが死亡の度合いが高いか、この資料はあるわけでしょう。その資料というものは、これはいつとつたものであるのか、四十年であるか、三十九年度であるか、あるいは四十年であるか、たとえ三十九年度の資料であるとするならば、たとえ四十年にはまた情勢が変わつておるはずだし、今年もまた変わつておるわけでありまして、それはいづつの資料を基礎にして計画を立てられたか。

○政府委員(尾之内紀夫君) これは、私も一番新しい資料というつもりで、ただいま各道路管理者並びに都道府県の公安委員会といういろいろ調べておられます。つまり一番新しい資料でございまして、つまるところの地点でどうということ、実はこれは点でとらえるというよりもむしろ長くとらえるという考へ方になつておられますので、おそらくそう年次的に急に事故がふえたから、いままで入つておらないところが入つてくるということ、もちろん例外はございまして、そんなことはないのじゃないかと思つてございまして。たまたま先ほど申しましたように、一般国道の建設大臣が指定しました区間などは、おそらく全部入るといふような考へ方でございまして、茨城県などこの地先だけ、こういうふうにはこまかく實際問題として指定できないと思ひます。ですから、そのために四十年と四十一年と事態が非常に変わるというところは、おそらくなからうというふうには考へておられます。しかし、もしあつたとすれば、これはもちろん措置すべきものだ、かように考へておられます。

それから、先ほど、前段でお話しございました四十一年の実施箇所というものでございますが、実はこの法律制定の上でできるだけ早くいまの関係の基準をつくりまして、それで実施していきたくて思っております。またこの法律ができましたら、すみやかに三カ年計画をきめ、この手続に従いまして実施計画を持っていくこととございまして、ちよつとこの段階でどこという個所まで提出する資料は、実際問題として間に合わないかと思っております。

○村田秀三君 その辺のところを私は次の機会にもっと詳しく聞いてみたい、こう思うわけですが、この三カ年計画ということでありまして、この三カ年というのとはどこから出たか、何といたしまさか、まあいままでの例ですと、大体、治山にしろ、道路にしろ、五カ年計画というところでやっているわけでありまして、三カ年計画というそのヒントですね。

○政府委員(尾之内由紀夫君) これはもうほんとうに緊急でございます。現に交通事故が起きているところに対処する対策という速効的なねらいを持っております。そこで、道路計画は五カ年でございまして、普通五カ年というのが常識かと思っておりますが、特にそういう意味におきましては、道路緊急整備計画と関係なく、一応それ以上急ぐという意味におきまして三カ年としたわけでございます。先ほど申しましたように、全体規模をおおむね六百四十七億と考へております。四十一年度は百九億予定いたしておられますが、まあこのようになものを早く二年でやればそれによつてのこととはございせんが、従来これに相当する仕事をどのくらいやっておったかと申しますと、いまの百九億のまた何分の一くらいしかございせん。したがって、急に一年でやれといつてもなかなか出来ぬ。先ほど申しましたように、やはり出先における道路管理者と都道府県、公安委員会ともいろいろ資料についての調整、そういうこともございまして、幾ら急いでも三カ年でや

らうというふうに考へておりまして、三カ年計画としたわけでございます。ただ、この三カ年計画はたまたま道路整備五カ年計画の最終年度――四十三年度と一致することになりましたけれども、それに合わせるというよりも、むしろ幾ら急いでもこのくらいはかかるだろうという観点からきまると申し上げることが適当かと思つております。

○村田秀三君 大体要点的質問は終わりますけれども、まだまだ出された資料に基づいて詳細に検討したい問題があるわけですね。それで一つだけ、一つは意見、一つは質問ということになるかもしませんが、交通安全ということばで建設省が取り上げたということは、今回初めてじゃないかと私は思うのですが、その点どうかということ、それからまあ、そういう意味では交通安全の問題と道路構造の問題というものはこれは密接不可分である、こう考へてなつたからこのよう措置をされたのかどうか、その点。

それからそれに関連するわけでありまして、今後はこの交通行政ですか、これは自治省関係、特に警察ですか、それから建設、どちらが主管をして行政を進められようと思つておられるのか、この点をひとつお伺いしたいと思つております。

○政府委員(尾之内由紀夫君) 道路の交通安全に対する関係でございますが、従来、道路法に基づきまして道路の整備はもちろん、交通安全を考へておられますが、その具体的にはいつておられます。一般に交通の発達に寄与すると、公共の福祉を増進するといふような抽象的な言ひ方で言われておりましたわけでございます。道路の構造を定められておます道路構造令におきまして、むしろ自動車の通行といふ言ひで、その自動車の物理的強度に耐えるといふような点で考へられておりましたけれども、これがやはり時代の相違だと思つておられます。だんだん自動車が増え、武器として非常に多くなりまして、やはり人との関係において別途の観点から交通安全といふことを強調しなければならぬ、こういうふうに変つてきたと思つております。そこで、最近非常にそういう問題が

多くなりましたので、私どもは、道路構造を、道路管理者の立場からできるだけ安全をはかるようにというふうに、道路行政の分野でできるだけそういうふうな指導してまいつたのでございまして、ただ指導だけでは現実問題なかなか伴わない。つまり先ほど申しました交通安全施設者の大部分が、従前の法律によりまして、道路管理者の義務である、つまり県道においては県の責任である、市町村道においては市町村の責任である、こう考へられておりましたけれども、そこで、それに対しては国の補助も出ないというたてまえになつておつたわけでございます。そういうことでございまして、なかなか道路管理者にやれといつても、なかなかやらない、こういうのが実情でございます。そこで今、積極的になつて交通安全施設を整備するといふ助成の道も明らかになりました、そのかわり三カ年であるといふことで、緊急に整備する立場をとつたわけでございます。もちろん道路管理者だけではございませぬ。これは、この法律でも私も警察庁と共同の提案になつておられますが、従来道路管理者と国家公安委員会との関係、この関係は密接に保つていく。先ほど申しました全国における五百五十キロのモデル路線もそういうことからは出発しております。非常にそういう関係を密接にいたしております。やはりそれぞれ分野がございまして、道路管理者としては、道路管理者としてやるべき分野をできるだけ積極的に進める、警察庁のほうで分担されておられます分については、そちらのほうで積極的に行つていく、両者において十分協力態勢をとつていくことがこの法律の最大の大きな意味であるかと思つております。もちろんこのほか、運輸省関係、あるいは自治省関係でございまして、当面これだけの問題が速効的な効用があるといふことで一応新しい法案として御提案申し上げておる次第であります。

○村田秀三君 若干の意見を申し上げまして、この法案の賛否は機会に譲りたいと思つておりますが、この法案の賛否は

ともかくいたしましたして、その持つておられます性格——性格といふか、まあ根本的な欠陥といふか、この交通量あるいは交通事故の数を土台にして安全施設を整備しなければならぬと、こういう趣旨になつておられると思つておる。だから、この事故ができてしまつてから措置をするという性格になつておられると思つておる。もともと、先ほど交通安全の問題につきましては、道路をつくるという立場から重要視されてきておると、この傾向は私は当然だと思つておる。道路をつくるということは、安全に交通をさせるということ、これがまあ土台でなければならぬわけでありまして、それから、そういう立場では、私は、国家公安委員会は通行する者の、人の、あるいは車両のそういうものに対処するところの対策が主となつて、そして道路交通上に基づくところの事故といふものを削減せしめようといふのが建設省本来のやうな任務ではないかと、こう私は考へるわけでございます。それから、事故がございましてから施設をしますよといふことでは、これはやはり前向き、一歩進んだ行政と言つたことは私はできない、これは緊急か、こう思つておる。したがります、これは一面急いという文字がついておられます、これは一面急いといふこととすといふことになれば説明はつきりなつたか、言及しなければならぬのではないかと、したがって、いま事故がないと思つても、山岳道路なんかは、これは防護さくも何も無い。ちよつと片足はずせば、まあ千メートルといふところがあつたらうか、かわりませんが、二百や三百メートルのところは相当にあるわけですから、もう危険が目の前にある。これがたとえ木の防護さくであつても、ちよつと注意を喚起するであらうし、同時に、ちよつと注意を喚起すること、それができるといふことがあるわけですから、道路をつくる際には、もう交通安全、災害を防止するのだという前提に立たなければならぬ。ところが、道路構造令にしまして、交通量がこれくらいあるからこつちなくちやならないといふその実態を土

台にしてやっておるわけでしょう。今日のように
ほとんどどんすべてのものが成長する段階、
おそらく最も新しい資料といえますけれども、こ
れは四十年の資料に基づいて計画をなさったと
するならば、その条件というものは、今日もう変
わっていると思うのです。さらに来年はもっと変
わっているとするならば、三年計画を立てても、
二年目からは別に変えなければならぬという
要素が出てくると思うのです。したがっていまし
て、そういう基本的な考え方というものがどうで
あるのか、それを前提にし、なおかつ、今日のた
だいまの条件の中ではこれきりしかありませんよ
という説明がつかないと、そしてまた、将来は道
路と交通というものの関連の中で、道路構造令
それ自体を抜本的に直していきま、そういう、
つまり、前提というものが限りは、やはりこ
れはいつでも、まあ二、三日前の建設委員会でも
話が出されましたけれども、国土の建設、建設行
政は、先行的なものとは言いながら、実態に追随
をしていくという結果にならざるを得ない。私は
そういうところで若干の疑義を持つておるわけ
であります。しかし、そのことにつきましては、次
の機会に、いろいろ先ほど来申し上げました資料
に基づきまして詰めていきたいこう存じます。

きょうはこの程度にしておきます。
○達田龍彦君 ちやうど警察庁の交通局長がお見
えでございますから関連でお聞きをいたしたいの
であります。三年の整備計画これは計画が目的
ではなくて、交通の事故の絶滅が目的であるわ
けです。そういう意味で、三年計画の晩には事故
はなくなることを目的におこななければならぬ
と思ふのです。そういう事故をどういう程度に見
込んで三年計画というの進められておるの
か、これが一つ。

それからも一つは、必ずしも施設だけをよく
してみても、国民全体の交通道徳の高揚、あるいは
これは警察庁でやられるのかどうかよくわかり
ませんが、国民に対する交通訓練等の精神
面、あるいはそういう訓練等が阿々相まって初め

て私は事故はなくなると思ふのでありまして、単
なる施設の整備ではなくて、警察庁でそういう方
面についてのこれと相まつ計画が、具体的に三年
計画か五年計画か知りませんが、どうも、どう
いう意欲と熱意でこれをやられるのか、この点に
ついて御質問をしたいと思います。

○政府委員(内海倫君) お答え申し上げます。今
回の三年計画に基づきまして安全施設の整備の
緊急措置につきましては、ただいま道路局長から
詳しく答弁しております。当面交通上の
危険を生ずると認められる道路に對しまして、三
カ年の間に緊急に交通安全施設を整備するとい
うものでございまして、まず、この措置によりま
して、そういう対策をとりました道路につきまし
て、かなりの交通事故の減少というものは見込ん
でおりますけれども、これによりまして交通事故
が絶滅するといふふうなことは、遺憾ながらわれ
われとしても見込み得ないところでございませ
て、さればどの程度に減少するかというところは、一
応先ほど話のありました、建設省と警察庁とで
共同でモデル路線を定めまして、そして、それ
において施設を充実しておりますところの交通事
故の減少の率などから考えまして、ある程度の歩
合というものは私どもも推定し得ておりますけれ
ども、事故を絶滅するといふような意味合いから
いいますと、なかなか現状として期しがたい。た
だ、御存じのように、現在では交通事故のふえる条
件が多いところでございまして、何としましてもま
ず事故をふやさない、さらに積極的に事故を減ら
していく、こういう対策が緊急にとられなければ
ならない、こういうことから今回の措置がとられ
ておるわけでございますから、私どもとしては、
この措置のとられる指定道路におきましては相当
大幅な交通事故の減少というものは十分期待して
いいと思ひますが、絶滅といふことにつきましては
易なことではないと、こういうふうにご考へてお
ります。

そこで、いまお説のように、やはりわれわれの理
想としまして、どこまでも交通事故の絶滅とい
うもの目標にいたさなければならぬわけであり
まして、いまお話しになりましたようなまず歩
人、車を運転する人といふものに着目いたしま
して、いろいろの措置をとらなければならぬ。一
般的には、交通安全という問題を国民全部に投げ
かけまして、非常にことばはきつうございませ
けれども、いまの現状におきましては、みずから自
分の安全を守るといふところまで考えていかな
ければならない現状でございまして、どこまで交
通安全思想といふものを徹底していく国民運動
といふふうなものが必要でございまして、政府にお
きましても、国民会議その他を通じて、積極的
なそういう国民運動を展開しておるわけでありま
す。警察庁といたしましては、特に自動車運転
する者に対する対策をいたしまして、現在運転者
管理センターといふふうなものを警察庁の本庁に
設けまして、運転免許に伴ういろいろな全国的
な、各県ごとにいろいろな問題が起きております
ので、こういうふうなものを運転者管理センター
で統轄いたしまして、運転免許の発行、さらにそ
の行使といふことについての適正を期していくと
いふふうな措置もいま現にとり始めております
し、また、各県に安全運転の学校をそれぞれ設置
させまして、交通違反あるいは交通事故を起こし
た人に対する再教育を行なうといふふうな措置も
とっております。また、適性検査等につきまして
も、在来いろいろの問題がございまして、適性
検査器具等も極力研究所をして開発させまし
て、何とか少しでも適正化を欠くものの発見とい
うことにも努力いたしているところであり、こ
ういふ面から自動車を運転する人の問題を取
り上げて強力な対策を推進いたしております。ま
た、一般的な歩行者に對しても、ただ単にこ
れを保護する、あるいは歩行者優先といふふうな
問題だけで片づくわけではございせんので、各
諸学校の教育その他を通じて、積極的な歩行
者の訓練という面にも意を用いておるところであ

ります。こういうふうなものをいろいろな角度か
ら総合しながら交通安全というものを實現してい
くことが必要であり、それによつて初めて交通
事故というものも絶滅への道を歩み得ると考えま
す。そういう観点から考えますれば、今回の緊急
整備といふこともいかなる大きな対策の一部分で
あると、こういうふうにご考へなければならぬので
はないかと、こういうふうにご考へております。

○達田龍彦君 大体警察庁のほうの考へはよくわ
かりました。それで、建設省の関係でありますけ
れども、建設省はそういう考へに基づいて工事を
するところがありますから、この工事をすることに
あつても、私は整備をする安全度というものをや
はり十分考慮をして、こういう計画が三年つづ
られたと思うのです。そこで、事故の絶滅とい
うことは、これ自体では必ずしも完全にできない
ということでありまして、一体建設省としては、こ
の三年計画というものは、将来また次に三年計画
をお持ちになる、そういうわけで、完全な事故の絶
滅といふことはできないわけでありませうけれど
も、一体この三年計画というものは、そういう長
期展望に立った一つの三年計画なのか。それと
も、これ自体でもう終ろうとするのか。それから
事故率等の問題について、建設省としては、建設
行政としてどういう把握をいたしておるのか、そ
ういふ点について御説明を賜わりたいと思ひま
す。

○国務大臣(瀬戸山三男君) おくれましてどうも
恐縮でございます。事故率等については、あとで
事務当局から申し上げますが、どの程度に御審議
を願つたのか、途中からでありますから、あるい
はちがはぐになるかもしれませうけれども、この
緊急交通安全の整備をいたしたいというところは、
いろいろ御説明、あるいは提案理由にも申し上げ
ております。現在改良を進めておりますところ
は、近代的な交通安全を考へてやっておりますけ
れども、御承知のように、道路整備がそう急速に
間に合わない次第でございまして、

いたしました道路も、自動車も地方にも非常に多くなつてきておる、したがって、歩道もないしまた自動車が多くて学童の通学に非重に困る等、交通施設の面から、道路の面からどうしても交通事故等の激増を防ぐ必要がある交通環境をよくする、安全には、いろいろ交通道徳あるは運転者ませんけれども、交通の環境をつくるということが第一義であります。こういう考え方からこれを頼むをしてあげるわけがありますが、全国たぐさいあります、こういうところは。そこで、この場合、緊急三カ年計画として六百数十億の計画を立てましたのは、とにかく緊急に現在安全施設をやるべきところ、こういうところを建設者と公安委員会、警察庁などいろいろ検討いたしました。そしてこれを頼むしておる次第であります。しかし、これで万全だとは思いません。自動車はますますふえるでありますし、交通事故等を防ぎ、安全をはかるためには、さらにまた、これが完了いたしましたら、三カ年計画なり五カ年計画を急速に策定して万全を期する段階に至るであらう、こういうことを考えておるわけでございます。

○政府委員(尾之内由紀夫君) 事故率は、先ほど申し上げましたような考え方で、ある路線に年間どのくらいの事故が発生しておるかというのを、交通量との関係においてとらえた率でございます。これは、私も全国的に整備する場合の各地域のバランスをとるといふ意味においてつくったものでございませぬ。そこで、いま、かりに申しましたような事故率でいいのかという問題があると思ひます。もっと安全度を高めるということになりまますと、事故率を四〇〇を二〇〇にするということになつてくるかと思ひます。そこで、その問題は、どの程度実際こういう安全施設を現在の段階においてやり得るかということの判断に基づくと思ひます。先ほど申しましたように建設者側といふものと、すべてこれらは道路管理者というものが必ずあつて、その安全をはかる措

置、つまり道路の管理者は責任を持つておるのでございませぬから、だまつておつてもやらなくてはいかぬ。だまつておつてもやるべきことがやられておらぬというのが実情でございませぬ。それはいろいろ事情があるかと思ひます。地方の財政の事情もあつたらうと思ひますが、そういうことではなかなかなできないものな、この際速効的に三カ年である程度まで整備しようということにございませぬ。それができない限りにおいてはあらためて事故の発生状況を分析いたしました、次にはどういう手を打つべきかということに、これまで十分考えなければならぬところだと思ひます。これは将来交通安全の五カ年あるいは十カ年計画というものを立てることよりも、とりあえず必要であるという観点から三カ年という計画をとつたわけにございませぬ。したがって、事故率もあくまでこの三カ年計画との関係における事故率でございませぬ、これだけやればよいというものであつたらうと思ひます。

○澤田龍彦君 私、道路の整備の中で、道路だけをつくつて安全度を無視するというやり方は、非常にいままでの道路政策上欠陥があつたから、これを補うという意味では非常にけっこうだと思ひます。そこで、道路計画がなされておりますけれども、私は、これと大体相マツして安全度というものを整備する、安全施設を整備するということの意味でやられてるのが本来のたてまえだと思ひます。それが道路の舗装あるいは開発、こういう面だけが先行して安全度が無視された、ここに交通事故の大きな原因があると思ひます。ここに交通安全の大まかな原因があると思ひます。ここに交通安全の大まかな原因があると思ひます。ここに交通安全の大まかな原因があると思ひます。ここに交通安全の大まかな原因があると思ひます。

ぬのでありまして、そういう点について、最後に大臣から、一体どういう構想とお考えを持つていのかをお尋ねしておきたいと思ひます。

○国務大臣(瀧戸山三男君) 率直に申し上げまして、従来御承知のとおり、非常に道路需要が大きくなり、これは自動車の発達と申すか、産業の発達と申すか、したがって、まず自動車の通るところ、これを獲得しあるいは舗装する、これに重点が置かれてきたのであります。私もこれは一つの考え方であらうと思ひます。しかし、現状を見ますと、極端な言い方かもしれませんが、自動車のために人間が苦しめられておる、あるいは交通は人間を阻害しておるじやないかというような、極端な言い方かもしれませんが、印象を受けるわけでありませぬ。そういう意味で先ほど申し上げましたように、五カ年計画等に盛り込んで整備しておきます道路は、安全施設等を考えてやる方針にいたしております。またこれも不十分であらうと思ひますけれども、今後、当然いままおっしゃつたように、最初からそういうことを想定して、それを設計工事に織り込んでやります。いまやっております方法でありませぬ、先ほど申し上げましたように、まだ改良は進まないところ、しかも、バスあるいはその他の交通機関がひんぱんに通る、どうしてもそれをやるわけにいかないと、こういう事態のところを早く、とにかく町並み等は歩道をつくり、あるいはいわゆる跨道橋をつくりガードレールをつくり、道路自体を理想的につくる必要なんですけれども、間に合はない。こういうことは別個にやらなければいけません。したがって、これは従来の道路計画以外の仕事でありませぬから、おっしゃつたこと、十分私も同感でございます。

○村田秀三君 資料要求をしておきます。質問ではないのですが、先ほど質疑の中で、ぜひこの次までに出していただきたいと思ひます。資料、これは警察庁との協議も必要と思ひます。道路構造上の原因による事故区分ですね、累計別、これをひとつ出したいと思ひます。それから

基準をつくらうとしておる、そしてまたその大まかなものができておるこの基準ですね、これをひとつ明らかにしていただきたい。その資料はいつのものであるか、それからその資料に基づいて計算をいたしますと、事業量—金額ではなくて、いわゆる先ほどお聞きいたしました事業量、これがどの程度になるのか。そしてそれははじき出すならば府県別になるのか、それから、できませぬ。これは出れば出したいと思ひます。それから自治省の国家公安委員会交通安全対策というものがこれはあるかと思ひます。それが文書か何かになっておられますらば、それをひとつ出したい。ただ、それからいふ論議をいたしました交通安全というものを抜きにして道路の構築、道路の建設というものはあり得なかつたのであるから、とするならば、道路建設の際に、完全なる交通安全施設を同時に並行的に、並行的にやつていくとするならば、それに占める予算というものは何多くらくなるのかどうかという点。それからこれはこれから問題という点になりませぬ、したがって、地方の道路ですね、これは国道それから県道を含めまして、非常に危険な箇所、これはあるわけですよ。そこで事故は起きておらないけれども、あつて起きるかもしれないという箇所は相当これはあるわけですね。したがって、それに少なくとも、まあ私は鉄のガードレールをつくりなさいということではありませぬが、山岳道路の場合ですね、まあそこに国有林があつた、国有林から国の丸木を切つてきて、そして防護さくをつくつてもよろしいのですから、そのような措置をするというならば、それがどのくらいの事業量になつて、概算どれくらいの子算が必要か、こういう点についてちよつと調べていただきたいと思ひます。

○政府委員(尾之内由紀夫君) ただいまお話を資料の多くは準備できると思ひますが、たとえば別別の事業量がどうなるかというようなことは、先ほど申しましたように、ただいま建設省と警察庁のほうで詳細に調査しております段階でございませぬ。

ので、そこまでは出ないかと思ひます。道路種別にどのくらいの延長をやるとうような予想は出せるかと思ひます。それから総体でどれくらいにわれわれが考へておるかということはお出ると思ひます。そのくらいの資料でお許しいただきたいと思ひます。

それから最後にお話が出ました、現在の県道あるいは市町村道でどれくらいの危険な箇所があるか、これも判断によりましてたいへんむずかしゅうございます。まあ簡単にいえば未改良のところは全部危険だということもいえるわけでありませう。これを数字的に出すのは、ちょっと私も自信のある数字ではございませんので、まあいろいろ調べてみますけれども、御期待に沿えるような資料にはならないかと思ひます。その点は御了承いただきたいと思います。

○理事(稲浦鹿蔵君) ほかに御質疑はございませんか。——ないようでございますから、本案に対する質疑は、本日はこの程度にいたします。

○理事(稲浦鹿蔵君) 次に連合審査会に関する件についておはかりいたします。

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法案について、地方行政委員会から連合審査会開会の申し入れがありました。これを受諾することに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○理事(稲浦鹿蔵君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

なお、連合審査会開会の日時につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○理事(稲浦鹿蔵君) 御異議ないと認め、さよう取り計らいます。

本日はこれにて散会いたします。

午後零時三分散会

三月二十二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二月十五日)
一、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法案