



理由 道路を緊急に整備して経済基盤の強化に寄与するため、新たに昭和四十五年度を初年度とする道路整備五箇年計画を定める等道路の整備に関する必要な措置を講ずる必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

○金丸委員長 提案理由の説明を求めます。田村建設政務次官。

○田村政府委員 道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案の提案理由の御説明を申し上げます。ただいま議題になりました道路整備緊急措置法等の一部を改正する法律案につきまして、提案の理由並びにその要旨を御説明申し上げます。政府におきましては、現行の道路整備緊急措置法に基づきまして昭和四十二年度を初年度とする道路整備五カ年計画を策定し、これによりまして上回って増大しており、これが交通混雑の激化、交通事故の増大などを招き、経済活動と国民生活に著しい支障を及ぼしていることも事実でございます。これがため、今後とも増大が予想される道路交通需要に対処するとともに、あわせて国土の総合的な開発と普遍的な利用を確保するため、道路投資の画期的大きさをはかり、道路整備事業をさらに促進することが必要となつてしまひました。このような観点から、政府といたしましては、現行の道路整備五カ年計画を発展的に改正いたしました。昭和四十五年度を初年度とする新たな道路整備五カ年計画を樹立することとするため、こなれましたように、道路関係法が四本そろつて出でるわけありますが、本日は、道路整備案を提出することにいたしました次第でございます。

次に、この法律案の要旨を御説明申し上げます。第一に、現在実施しております道路整備五カ年

計画を改定して、新たに昭和四十五年度を初年度とする道路整備五カ年計画を策定することとした

としました。第二に、積雪寒冷特別地域の道路交通の確保に

関する現行の計画につきましては、新たな道路整備五カ年計画とあわせまして、昭和四十五年度を初年度とする積雪寒冷特別地域道路交通確保五カ

年計画に改定することとしたしました。

第三に、奥地等産業開発道路整備臨時措置法につきましても、同様の理由によりまして、その有効期限を昭和五十年三月三十一日まで延長することとしたしました。

その他これに連続いたしまして道路整備特別会計法の関係規定の整備を行なうことといたしてお

ります。

以上が、この法律案の提案理由並びにその要旨でござりますが、何とぞ慎重御審議の上、すみやかに御可決くださいますようお願いをいたしま

す。

○金丸委員長 以上で趣旨の説明は終わりまし

た。

○金丸委員長 これまで趣旨の説明は終わりまし

た。

○金丸委員長 これより道路整備特別措置法の一

部を改正する法律案、地方道路公社法案、本州四

国連絡橋公団法案及びただいま説明を聽取いたし

ました道路整備緊急措置法等の一部を改正する法

律案、以上四案を一括して審査に入ります。

なお、先刻決定いたしました参考人からの意見は、質疑申出がありますので、順次これを許します。ト部政已君。

○ト部委員 ただいま委員長のほうから御提案に見と質問を行ない、審議を行なつていきたい、こ

とする三法案につきましては、じつくりと、十分に時間があるということでもございますので、その中ではかの三案については審議をいたしていきた

い、そのような考え方に基づきまして道路整備特

別措置法について進めてまいりたいと思います。

そこで、この道路整備特別措置法案につきまし

ては、五十八国会において満場一致で決定されたいきさつもあります。しかし、今日ここに、この

法案の中に日本道路公団の名が浮き彫りにされておりますので、まず公団に質問を試みてみたい、

このように思います。

そこで、公団のだれでもけつこうであります、

総裁はまだあとからでけつこうなんであります、

が、担当の方から、公団職員が勤務中に事故に

あった事例があるかないか、この点をひとつお知

らせ願いたい。あれば、五年間を平均いたしまし

て何件くらい一年間に事故が発生しておるのか、

この点をひとつお聞かせ願いたいと思います。

○宮内参考人 お答え申し上げます。

発生はいたしております。五年間という資料は持っておりますが、昨年一年間におきましては

死者一名を含んで七件、八名の人身事故が起きております。

○ト部委員 昨年は死者一名を含めて八名とい

うことであります、三月十四日の夜の名神高速道

路の西宮インターの出口で起きました事故につい

ての詳細をお聞きしたいと思いませんが、お願ひをいたしたいと思います。

○宮内参考人 お答えいたします。

御指摘の日時に事故がありましたのは事実でござります。これは東京方面からトラックが暴走いたしまして、九州のある運送会社の下請をしてお

る従業員と聞いておりますが、これが東名、名

神を走ります段階でウイスキーをあおりまして、

そして途中で気がついてだいぶ警察等が手配をいたしましたけれども、御承知のとおり、高速道路

というものは入った以上どこから出るかとということ

がわからないわけでございますので、結局西宮ま

わりませず、ゲートにつづかりまして、一名が相

当重いが、一名は軽傷で済みましたけれども、そういう遺憾な事故がありました。

○ト部委員 それはどういう職員ですか。たとえ道路に立つておる者が暴走したトラックにはねられた、さもなくば、あの箱みたいなものに入っているのがござりますね、あの箱みたいなものに入つておるのがやられたですか、どちらなんですか。

○宮内参考人 お答えいたします。

二名とも、ブースと申しておりますけれども、料金を徴収いたしますところのボックスの中に入つております。車がそのあれによつかりましてはね返つて、反動でこつちのブースによつかりました。

すが、そうすると、ブースに入つておつて負傷す

り、またこつちへ行くと、いうことで二名が負傷いたしました次第であります。

○ト部委員 常識から考えると、私たちも自動車を利用しておりますが、そのブースとかいうの

を、先ほうにいろいろなコンクリートの壁み

たいたものがたくさんありますね。それだったら

ドライブはね返ると、いうのが常識でございま

すが、そうすると、ブースに入つておつて負傷す

るというの、どういうふうなかつこうで負傷す

るわけであります。

○宮内参考人 事故の詳細、目下警察でも取り調

べておりますが、要するに、こういうやうにブ

ースがたくさん並んでおります。その中に入つて

きて、こうあるブースによつかりました。ね返つたその角度が、お話をのようにこういければよか

たのですけれども、こつちへ来ちゃつた。そして

こういった。そこで、こつちとこつちと二つの

ブースに入つておつた両名がガラスの破片等でけ

がをました。それからもう一つは、料金を取ります

ときには、台がございまして、ここにお金なり券な

りあるわけであります。これが移動するようになつております。

なつております。これはなぜかといいますと、

微収員のからだが大きい人も小さい人もいろいろありますし、また各人の好みがございまして、お

れはこういう角度で取りたい、おれはこうしたい

というようなことで動かすようになつております。

す。これが振動で動いたためにからだの部分を打つた、こうすることにもなっておりま

○ト部委員

そうすると、宮内理事さんがお答えになつておられますように、常識としても考えられないような事故が発生したということをございますね。

○宮内参考人 今回の車は、いまの車のぶつかって

はね返る状況、あるいは何回もぶつかっていると

いうようなことは、ちょっとと類例もございません。御承知のとおり、道路公園は全国に相当アーバスもありますし、十何年の経験もあるわけでございますが、これは初めてのこととございます。

○ト部委員 そうすると、撃測がされないような

状態の中で事故が発生するということ、またどん

な安全対策をしておつても事故というものは発生

するということを、このことが端的に物語つてお

ると思うわけです。そういうことになりますと、

やはりこれに対する対策というものが、それは言

いながらもブースの問題について行なわれていな

ければならぬと思へます。ですから、いま宮内理

事のほうから初めで、ということをおっしゃられてお

るのでですが、私の調べたところにおきましても、

横浜でも一件あつたように記憶いたしておりま

す。そういうふうなことからいたしまして、道路

公園側といたしましては、やはりこのブースに対

してのそういう措置というのも、当然安全対策

が考えられておると思いますが、そういうものはございませんか。

○宮内参考人 ただいま一件と申しましたのは、

そういうふうな異常な状態のものはああいう例だ

ということで、御指摘のような横浜の例は二年ほど前にあつたわけであります。これは非常に大型

のトラックが入ってきて、それでガラスに当たつた。その中に入つておつた人がそのガラスの破片

だけをした、こういう事故でござります。

そこで、今回まことに想像もつかぬようなことが起きたのでございますが、われわれといたしましては、全国のブースに相当の職員もおりますので、安全対策には十分意を用いておることは事實

でございます。そこで具体的には、本社のほう

で、料金徴収の場合あるいは路上作業をする場合

あるいはバトロール等の巡回をする場合それぞれ

につきまして、安全対策の要綱をつくりて指導を

いたしております。同事に、労働組合との間に

は、本社におきまして安全対策委員会、それから

名神とか東名とかいうところは、それぞれ管理局

というのがございましてその責任を負つております

ので、そこには支部安全委員会というようなの

を労使で常設いたしまして、事のある場合また事

がなくとも予防措置ということについて、十分相

談をしてまいっております。

○ト部委員 わかりました。

そこで、このブースの横ワクですね、そういう

ものに対する対策というものは立ていらっしゃ

いませんか。

○宮内参考人 先ほど申しましたように十年の

経験がござりますし、いろいろなこともあります

した。人身事故には至らなくても、たとえばブー

スにぶつかるというようなことはなきにしもあら

いませんか。

○宮内参考人 先ほど申しましたように十何年の

経験がござりますし、いろいろなこともあります

した。人身事故には至らなくても、たとえばブー

スにぶつかるというようなことはなきにしもあら

いませんか。

○ト部委員 宮内理事の御答弁によりますと、最

初は何かガラスでもってけがをしたというよ

うな言い方をされていましたけれども、あの新聞等に

おきましては重傷だ、そしてまたあの内容を見て

まいりますと、原田君ですか、これは頭部打撲で

顔面裂傷 左肋骨骨折それから右脛骨打撲、こう いうふうなことが書いてありました。こういうふうなことがありますと、それは單なるガラスの破片等における負傷ではないと思うのです。こういう六十キロのスピードでもって七・五トン車が飛び込んでくるということになれば、私は率直に言って、そういう鉄のポールなん

です。そういうことから経験を積み重ねるに従いまして、いろいろなわざとか前後とか、それぞれに

安全対策を講じております。特に強度につきまし

ては、新しい建築の要素も入れまして検討いたし

ておりますし、それから実は名神等におきまして

は、あのブースの先のほうに、アイランドと称し

ておりますけれども、舟型のあれができるおりま

す。それとブースの間に防護柱を立てまして、車

が当たつてもブースそのものには当たらぬよう

にあります。実はいまの御指摘の西宮も、三月二十日

までして、実はいまの御指摘の西宮も、三月二十日

ごろには完成する予定であつたわけでござります

が、ちょっと間に合わなかつた。いまはもうでき

ております。

○ト部委員 それは鉄のポールというやつです

か。その鉄のポールも間に合わなかつたが、いま

はできてるというお話をされども、宮内理事

のお話もありましたように、何か酔っぱらいの

七・五トン車、こういうことでございますが、大

台が、倒れたときにこれがぶつかって、そこで肋骨を打つとかそういううけがになつておるわけでございます。ガラスだけではございません。その点は御了承を願います。

それからもう一つの点でございますが、真四角に

するということはできないので、アイランドの

先のほうに、ある程度ゆるやかなこういうのを設けたりいろいろくらうをしてきてるわけであります。われわれの立場といたしますと、職員であります。われわれの立場といたしまして、事のある場合また事

がなくとも予防措置ということについて、十分相

談をしてまいります。

○宮内参考人 そういうことができるという確

のものに設置をいたしております。

○ト部委員 宮内理事の御答弁によりますと、最

初は何かガラスでもってけがをしたというよ

うな言い方をされましたけれども、あの新聞等に

おきましては重傷だ、そしてまたあの内容を見て

まいりますと、原田君ですか、これは頭部打撲で

しまもしほりではありますんで、両方の生

命、身体といふものを防護する方法がなから

か。こういうことで、先ほど申しました安全対策

委員会等におきましても、われわれのほうの立場

は両方の安全、組合側は主として従業員の安全と

いう立場からいろいろ検討しております。特に御

指摘の事故が起きましてからは、先日もその委員

会を開いておりまして、新しいものを考

えていきたいと思っております。

○ト部委員 いまの御答弁でございますが、これ

は私も新聞記事を見たときには、そんなことは考

えられないことだなと思っていましたが、とも

かく自動車はあそこのアイランドの近くになれば

徐行するのが常識です。七・五トン車であろうと

も、徐行していればそんな事故もなかつたわけ

ですね。ブースの中に入っている人も事故はなかつただろうし、そういうことになれば、いま

いう状態でなければ、六十キロくらいのスピード

でもつて走つてることなどは、そしてまたアイ

ランドに衝突するなんということは考えられない

ことですから、やはりだれの命が大事かといえ

ば、常に仕事をしている人の命を防衛してやらな

ければいかぬというのが、ぼくは当然の措置だと



ざいます。この場合には年金で四十万円といふことになります。それからまた、先ほどからいろいろ例をお引きになるのが全部加害者がおりますので、加害者からその分を取るということと、先ほどの例の場合は四十万円の労災保険のはかに加害者が一千三百五十万円、これで示談をいたしておりますす。

○ト部委員 宮内理事さん、労災保険なんというものは、これは最低常識です。これはあたりまえの話なんです。災害補償はどうなるのか、ということなんですね。そうすると、いまの御答弁によりますと何か加害者にもらうのだ、こういうふうになりますね。加害者から一千三百五十万円もらったからいいということですが、しかし、御承知のように、たまたまそういう加害者に支払い能力があるからいいようなのですけれども、ない場合には、では公団のほうとしては知らぬふりで、公団の仕事をして公務に携わっておるときの災害補償というものは全然考えられないわけですか。

○宮内参考人 従来起きた事故は全部加害者がおるわけでございます。加害者のない事故というのには、今まで生命の事故はないわけです。ただ、組合のほうからは、先ほど申し上げました名神では、職員がなくなつた事件に関連して、そういうときには考えてもらえぬかという意味の要求はございます。これに対して、とにかく加害者がおる場合には加害者からもらうのが筋ではなかろうか。というのは、私のほうがかりに幾らか払いますれば、加害者がその分を免れるわけです。たとえば、かれにわれわれのほうが百万円払つたといたしますならば、千三百五十万を向こうが千二百五十万しか払わないということになるので、これはおかしいのではないかということをごさいます。ただ、お話しのようだ、一般的理論の問題といたしましてはいろいろな場合があり得るであろう、そういう場合はケース・バイ・ケースでよく考えよう、の国交では、国鉄あたりなんかいろいろ例があるかもしれません、そういうことを労使ともに研究をし

ざいます。この場合には年金で四十万円といううとになり、それからまた、先ほどからいろいろな例をお引きになるのが全部加害者がおりますので、加害者からその分を取るということと、先ほどの例の場合は四十万円の労災保険のはかに加害者から一千三百五十万円、これで示談をいたしておりまます。

○ト部委員 宮内理事さん、労災保険なんといふのは、これは最低常識です。これはあたりまえの話なんです。災害補償はどうなるのかということなんですね。そうすると、いまの御答弁によりますと何か加害者にもらうのだ、こういうふうになりますね。加害者から一千三百五十万円ももらったからいいということですが、しかし、御承知のようになりますが、たまたまそういう加害者に支払い能力があるからいいようなものですから、ない場合に、たまたまそういう加害者をして公務に携わっておるときの災害補償といふものは全然考へられないわけですか。

よう、こういうことで妥結をいたしております。○ト部委員　いまの御答弁によりますと、やはり根柢に流れているものは、加害者が当然支払うべきものだという思想であるわけです。しかし、なぜ際問題として、先ほども申し上げたように加害者が払わない場合、払えない状況にある場合がつてあり得るのですから、そうしたときに四十万くらいう状態にあるというならば、少なくともやはり損害賠償を十分に考えた措置というものを私はことなればならぬと思うのですね。道路公団の問題と同じような問題がやはり道を預かる鉄道公団なんかにもありますて、ちょっと調べてみましゃが、鉄道公団なんかにはりっぱな制度があるわはなんです。そういうふうなことから考えるなれば、私は団交でどういうふうに妥結したのか知りませんが、団交なんかということは別問題として、私はそのくらいの制度化というものに対する誠意を示してもらいいのではないか。この点について、これはひとつ總裁にそのお気持ちをお聞きさせたいと思います。制度をつくるという意思をやりやどうかということです。

もありましたように、そうした鉄道公団等にもあります。その点、政務次官もおいででござりますので、いまお聞きのように、こうした人命というものが、予測されないような状態でそういう危険にさらされる状態にあります。そういうかくこうになつてくると、どんなに安全対策をやつてもどうしようもない状態が出てくるということも、今までのお話の中で出てきたと思うのです。そういうふうなことからいたしましても、政務次官、こうした災害補償の制度化の問題ですね、建設省にもある、どこでもあるんですから、そういうものがただ公団だけにないという、そういう問題について、総裁のことばもさることながら、政務次官にして、それを促進する意味においてひとつその決意のほどをお聞かせをいただきたい、こう思って確認をしたいと思います。

Digitized by srujanika@gmail.com

そこでお伺いしたいと思ひますが、これも同じ新聞に載つておりましたが、三月の十一日の朝日新聞の大坂版に、名神の豊中インター付近の混亂が大きく写真で報じられておりますが、これは一体どういう原因なのかを明らかにしていただきたい、こう思ひます。

○高橋参考人　ただいまお話をございましたように、豊中インター、エンジ、三月上旬あたり相当渋滞をいたしまして、たいへん御迷惑をおかけいたしたわけでございます。現在は円滑な流れのほうにだんだんなってまいりまして、安定いたしております。このときのことを、私も現地に参りましたのでござりますが、あそこの豊中の料金徴収所の施設でござりますが、阪神の空港線と接続いたします関係で、從来道路公団の名神の建設当時の料金所と、それから阪神公団のはうが新しくできたわけでござりますが、そちらの料金徴収の場所と二カ所で徴収を別々にやっておったわけでござります。その間隔が三百メートル何がしかで離れていない、というふうなところで、御利用になれる方が二回車をとめ、二回お金を出したり入れたりされなければいけないというふうなことで、いろいろ世論の御批判もございまして、私ども公団といたしましても、阪神公団のはうといろいろ御相談をいたしまして、これは一回停車していただいて、一回で料金をいただいて走つていただく、というふうにすべきであるというふうなことから、その中間のところに、最もいいような場所に一ヵ所料金所を設置いたしまして、そうして合併徴収ということをやつたわけでございます。これに対しても、機械の新しい開発が必要でございました。一回だけの場合よりも機械そのものに時間がよけいにかかるというふうなこともございます。また、いままで私どもだけがやっておりましたところよりも、阪神のほうに寄つたほうへ出てまいつたわけですが、一般道路のほうへ出てしまわれる方は、從来でございますとずっと手前のところで私どものほうのゲートで料金をお払いになれば、そのままもう出られるわけでござ

いましたが、今度ずっと今まで行ってから初めてそこで——一般道路に出られる方も阪神のほうへ接続される方も、ずっと前へ進んで、そこで初めて分かれるというふうなことになりまして、上りと申しますか、西宮、尼崎方面から入って出られる方、それから吹田方面から下つていって出られる方、これが二つのランプウェーから出られまして、西宮のほうから来られた方が一般道路に出られますときに、一番左側のほうへ寄つていかなければなりません。それから吹田のほうから来られた方が阪神のほうへ行く、そういうあやをなすような状態がずっと先まで行きますもので、よけいにそいつたことも初期のときございました。これらに対しまして、これの誘導標識とかいうふうなことも、私も現地に参りましたのですが、十分でなかつた点いろいろございまして、私も現地でいろいろ指揮をし、そういう点で立てる方向がわかるようにならぬままにしてございました。

なお、豊中を必ずしも御利用にならなくてよい

いような方々でも、万博の開会に合わせて大阪周辺のいろいろな道路が実質工事的に工事を進めておられまして、こういうふうなこともございまし

て、その関係の渋滞も一時あるいはあつたんじや

なかろうかといふように私は考えられます。そ

の後十三、四日以降、これらの道路が非常にりつ

は順調な流れの方向になつて、私どもたいへん

喜んでおるわけでござります。

○ト部委員 御説明のとおりです。ただ、スムー

ズに豊中のあそこのインターの付近が動いておる

という、その断言のしかたには若干問題がありま

すが、その点はさておきまして、まずいま高橋理

事のほうから御指摘がありましたように、三百メートルぐらいところで料金所のブースが二つある、こういうお話をございましたが、まさにそのとおりです。大体そういうようなことがなぜ起りますか。実際問題としてそんなふうな

近づくに道路公団とそれから阪神公団の料金所がで

きるような、そういう道路の設計のあり方とい

うものは、これはおかしいんじゃないか、こう思

ますね。この点についてはどうお思いですか、あるい

はいいと思っていますか。

○高橋参考人 ただいま御指摘のとおり、いまか

ら考えますれば、そういった段階でそれぞれ総合

的な検討のもとに設計、構造されるのがかかるべ

き、また一番いい方法だと思思います。

○ト部委員 建設省のほうにお尋ねいたしま

すが、いま高橋理事も申されたように、道路公団の

道路ができた、そこへもってきて阪神高速道路が

できて料金所が二つできた。これは明らかに道路

の調査上におけるミスだ、施工上におけるミス

だ、こう私は思うのです。だけれども、建設省自

体としてはそういうことがわかるわけですから、

初めてからそういうものを許可せないという方針が

あってしかるべきだと思いますが、その点はどう

うだつたのです。ただこれは阪神だけが問題で

はありません。これから首都高速との接点の問

題もあるわけですが、そういう点はどういうお考

えをお持ちですか。将来に向かっても、それから

現時点の問題についてもちよつとお答えください。

○運輸政府委員 いま先生の言われますように、

道路公団の料金徴収所がある、そのすぐ近くに阪

神の料金徴収所がある。結果から見ると、はなは

だおかしいと思います。ただ、おのおのの道路計

画の時点が変わってまいりますと、阪神高速のは

うがあとからできたわけですが、名神高速につい

て、やはり名神高速の計画の中でインター・チエン

ジを計画し、その料金のゲートをどこに置くか、

そういうことで用地の買収その他まとめてござります。そういうときには阪神の接続をどう考

えるかということまで一緒にやるべきだと思

います。その辺が時間的に少しそれであります

ので、そういうことをきめかねておつたのが事実

ではないかという感じがいたします。確かに結果

から見れば、いま弁解がましいことを言いまして

も、おかしいものはおかしいのです。そういうも

のは、今後いろいろ高速道路と都市高速の接点の

問題が非常に出てくると思います。そういう地点

の計画は十分事前にはつきりとして、こういう矛

盾のないようにしていきたいというふうに考えて

おります。

○ト部委員 ただいま前向きの御答弁がありま

すたのでそれは了解をいたしましたが、将来予想され

る問題といったしまして、やはり東名道路と、さら

にいまの首都高速との接点の問題となるだ

らうと思います。その点については、いまの御答

弁のように十分考慮していただきたい。少なくとも

もうそういう料金所が二つ並ぶとか三百メー

トル近くに出てくるようなことのないよう、ひ

とつ配慮を願いたいと思います。

そこで、高橋理事のほうからお話をありました

ところ、これは興味深く思つて見ておったわ

けですが、あそこに料金所があつたのが今度併合

されたというのですか、公団法によりまして相手

に委譲することもできませんから民営にしたわけ

ですね。そのとき実際問題として地元でたいへん

対がありましたね。それでこの三月十一日の新聞

に書いてある内容をお読みになつたらおわかりの

ように、従来の徴収方法のときはスムーズであつたけれども、今度民間委託になつてからはスムーズでなくなつたことの指摘が書いてありますね。

お読みになつたでしよう。きのう私は新聞に書い

てあるということも連絡しておいたのですから、

たけれども、そのとき実際問題として地元でたいへん

対がありましたね。それでこの三月十一日の新聞

に書いてある内容をお読みになつたらおわかりの

ように、従来の徴収方法のときはスムーズであつた

たけれども、今度民間委託になつてからは、合併徴収と

いたしたことにつきましては、今回のことをお手本

といいますか経験いたしましたて、十分検討して

いたけれども、今回の豊中の新

いかなればならぬと考えておるわけございま

す。そういったところがどこか近い機会にある

ことです。先ほど高橋理事からいろいろ言われてきた

のですが、新しい機械の問題が出てきたでしょ

う考

えます。そういうときには阪神の接続をどう考

えるかということまで一緒にやるべきだと思

います。その辺が時間的に少しそれであります

ので、そういうことをきめかねておつたのが事実

ではないかという感じがいたします。確かに結果

から見れば、いま弁解がましいことを言いまして

も、おかしいものはおかしいのです。そういうも

のは、今後いろいろ高速道路と都市高速の接点の

問題が非常に出てくると思います。そういう地点

の計画は十分事前にはつきりとして、こういう矛

盾のないようにしていきたいというふうに考えて

おります。

○高橋参考人 豊中の合併徴収に伴います民間委

託の件につきましては、先生のお話ございまし

た。二つ併合されるようななかつこうのものはないとい

う答弁をされましたけれども、今度からは、吹田

が、これからはそういう接点とからめて料金所が

二つ併合されるようななかつこうのものはないとい

う答弁をされましたけれども、今度からは、吹田

が、これからも想像されますけれども、そういう民間

委託ということはもちろん現象としては出できま

せんが、現在ある吹田なんかの問題も民間委託に

問題として民間委託になりますと率直にいって安

い賃金、それであそこは忙しい。だから、たいが

いやめていくわけですね。いま労働力が不足して

いるのです。ともかく若い青年というのは、少し

でも高い、そしてまた楽なところに行きたいとい

う希望を持っている。また、そういう人間性が今

の状態をなしておると思うのです。そういう状

態の中でありますから、ちょっととこぼに問題が

あるかもしれません、率直にいようと、そこに来

る人は能率が悪いです。そうしたことから出でく

る遅滞というものもあるのです。

○ト部委員 そうしたことから考えてみたとすれば、いま建

設省の政府委員のほうからの御答弁もありました

が、これからはそういう接点とからめて料金所が

二つ併合されるようななかつこうのものはないとい

う答弁をされましたけれども、今度からは、吹田

が、これからも想像されますけれども、そういう民間

委託ということはもちろん現象としては出できま

せんが、現在ある吹田なんかの問題も民間委託に

問題として民間委託になりますと率直にいって安

い賃金、それであそこは忙しい。だから、たいが

いやめていくわけですね。いま労働力が不足して

いるのです。ともかく若い青年というのは、少し

でも高い、そしてまた楽なところに行きたいとい

う希望を持っている。また、そういう人間性が今

の状態をなしておると思うのです。そういう状

態の中でありますから、ちょっととこぼに問題が

あるかもしれません、率直にいようと、そこに来

る人は能率が悪いです。そうしたことから出でく

る遅滞というものもあるのです。

○ト部委員 そこで私は興味深く思つて見ておつたわ

けですが、あそこに料金所があつたのが今度併合

されたというのですか、公団法によりまして相手

に委譲することもできませんから民営にしたわけ

ですね。そのとき実際問題として地元でたいへん

対がありましたね。それでこの三月十一日の新聞

に書いてある内容をお読みになつたらおわかりの

ように、従来の徴収方法のときはスムーズであつた

たけれども、今度民間委託になつてからは、合併徴収と

いたしたことにつきましては、今回のことをお手本

といいますか経験いたしましたて、十分検討して

いたけれども、今回の豊中の新

いかなればならぬと考えておるわけございま

す。そういったところがどこか近い機会にある

ことです。先ほど高橋理事からいろいろ言われてきた

のですが、新しい機械の問題が出てきたでしょ

う考

えます。そういうときには私どものほうとしても具体的にいま

う答弁をされましたけれども、今回の豊中の新

い

かということを考えますと、いまのところ

ちょっとと考えられません。

○ト部委員 いま高橋理事のお話によりまして、

そういう想定されるべきブースはもうないという

御答弁でございましたから、あえてそのことに触

れようとはいたしません。ただ、ここで口すつば

いようでございますが、先ほど申し上げた労働力

の不足と関連して若干能率が落ちてくるという、

二度と言いませんから言わんとする趣旨はわかっ

てください、ことばがあまり人を中傷したことにな

なりますから。だから、そういうことを考えて民

間委託にするほうがいいのか、それとも、あなた

たちが持っている信頼する職員の人たちに重点を

置いて民間委託にせず、増員要求にこたえて

りっぱな公団の品位を守り続けるような料金所

にして、そして流れをスムーズにさせていくとい

う方向をやるべきだと私は思う。何でもかんでも

安ければいいというか、こうで民間委託にするか

ら、そういう問題があるという新聞の記事もあり

ますように、やはり公団の品位があろうと思いま

す。そしてプライドもあると思います。そうした

面で、ひとつこれからは民間委託などといふ姿

を私は希望してやまないところです。その点につ

いては高橋理事のほうからも確たる約束がなされ

ましたので、これで省略をいたしたい、こういう

ふうに思います。

そこで、次にお伺いをいたしたいと思います

が、これは五十八国会じゃなく六十一国会であり

ましたか、社労の中で若干取り上げられた問題

で、私も興味深く見ておるわけですが、今

日裁判にかけられておる事件というものがどうう

かと思いますが、その結果についてはどういうふ

うになつておるかをちょっとお知らせ願いたいと

思います。

○宮内参考人 裁判、いろいろあるわけでござい

ますが、お尋ねのは職員の不正事件に関するこ

でございましょうか。

○ト部委員 そういうことです。

○宮内参考人 それではお答えいたします。

昭和四十二年の夏ごろに、名神高速道路管理局

の基本に道路の維持事務所というのがございま

す。そこでガードレール等廃材が出来まして、これ

を民間業者に売り払うということに関連いたしま

して、職員二、三名が裏金を捻出した、こういう

事件がございました。そこで、御承知のこととは

思いますが、この四十二年の夏というの、ちょ

うど阪神高速道路公団で五千万円の携帯事件がございました。

大騒ぎになりました。したがいまし

て、建設大臣から、これは建設省自身ですが、

特別監査を行なえということ、非常に綱紀粛正

に力を入れた時期でございました。そのときに残

念なことにそういう不祥事ができましたので、懲

罰委員会を開きましたので、やめられたわけです。

そのうちの一名が大阪地裁に、身分を保持したい

という身分保全の仮処分の申請をいたしました

約二年近く審理が行なわれまして、去る四十四年

の十月二十五日と思いまして、職員として取り

扱え、昭和四十四年十月以降毎月三万五千七百円

を払え、そのほかの要求は却下する、こういう一

部公団側が敗訴するというケースがございまし

た。これは仮処分でござりますので、且下本訴が

行なわれるということになります。確かに五月の

八日に第一回の審尋が行なわれる、こういう運び

になつております。

○ト部委員 いまお伺いいたしておりますと、仮

処分の結果は、復職をさせろ、そしてその給料の

三万五千七百円払いなさい、こういう仮処分が出

たわけですね。じゃ、なぜその身分を——いまの

宮内理事のおつしやるようになつて、ほん

か。N君がそういう裏金をつくることを防ぐ機会が三回あったということは、判決理由書が認めております。しかも道路公団の就業規則によるならばいろいろな処分ができる、たとえば停職三ヶ月なんという処分もできるではないか。したがいまして裁判所の見解は、N君が全く白という意味ではないで、ただ懲戒解雇ということが重過ぎるのではないか、こういう提案ございました。

そこで、復職の問題でございますが、私のほう

いたしましては、とにかく先ほど申しましたよ

う非常に綱紀粛正が呼ばれた時期に、そういう

ことは本人たちも大阪の事件でございますからよ

く知つておる、しかも裏金をつくったというよう

なことから、事務の職員が金銭上あるいは契約上

の命令どおり三万五千七百円を払い、それから健

康保険でありますとか、それから寮に入つてお

りし、生活の問題がござりますので、本人に裁判所

の命令どおり三万五千七百円を払い、それから健

康保険でありますとか、それから寮に入つてお

については、終始一貫そつとした裏金等をつくることについては、終始一貫そつとした裏金等をつくることについては、特に反対の急先鋒に立ってきたというべきがあるということを聞いています。ですから、同僚議員の言うには、いろいろ感情的な問題もある、何の問題もあるが、仮処分というものが出ておるのだから、その点についてはあまりメソツにこだわらずに、何とかやはり——現実にはいま宮内理事のほうからおっしゃつておるよう

に、給料も出しておる、保険もみな払つておる、

さらに寮にも入れておる、こういうあたたかい温

情をしておきながら、ただ身分だけは帰さない。

仮処分は、身分も復帰させなさい、こういつてお

るのに、それだけにこだわることもないじやない

から、そういうことを実は耳にしたところなんです。で

すから、私はまだそのくらい程度しか知りません

から、私はまだそのくらい程度しか知りません

は一切しない男だ。公団に入つて、そういう問題題

は

印を押されたけれども、事実彼はそういうこと

はないでしようか。

○宮内参考人 仮処分の判決理由を見ますと、

ですか





識経験者も相当集めなければならぬ、また民間の有力会社の技術屋さんにも御協力を願う、そういうことになりますと、やはりどうも東京のほうが非常にそういうものを聞きやすいということになります。さいまして、東京と現地との連絡というのは、通信も発達しておりますので、不便を感じることもないし、また実際に現地で建設が始まれば当然現地に相当なスタッフを置くということになりますので、やはり技術開発、総合的な技術の情報収集のためには、現在の時点では東京のほうが便利ではないかということで東京にしたわけでございまして。

○小川(新)委員 関連でお願いしたいのですが、ただいま四国出身の政務次官からお答えがあつたのですけれども、私はまことに不満足です。なぜかと申しますと、この事業公団法案についてはこうやってもう出ている。それをいまだに、同時着工ということを新聞は書き立てておるにもかかわらず——大体基本計画というものがあるはずです。建設省にも運輸省にも基本計画というものがなくてこの公団というものを設立するわけがないのであって、その辺のところははつきりしておるにもかかわらず、同時着工というのは一体どこをさして同時着工というのか、また、基本計画といふのは一体どの程度まであるのか、この点について運輸省と建設省とは、この基本計画についてはどう煮詰めておるか、この二点についてお尋ねいたします。

○義輪政府委員 まずこの公団を発足いたしまして、現地の実施計画をつくるための調査をするということをございます。これについては、やはり三本非常に似たような橋がございまして、もちろん橋は数多くの橋をかけるのですが、一つの調査をいたします場合、地質その他は変わつてまいりますが、設計上の耐震設計、耐風設計などは、三本切り離していくいろいろ計画をするのではなくて、三本を同時に、小さなスパンの橋から長いスパンの橋まで計算するほうが非常に効率的だということもございまして、いずれにして

も、三本のルートは昭和六十年までにかけるといふことで全国総合開発の計画のほうでも計画されおりまして、私たちも、いまの経済調査から見ればやはり昭和六十年までには三本が必要だという前提から考えますと、この際、そういう関連のある三本のルートの実施の調査をまず新公団で始めたいという趣旨でこの法律をつくりまして、また、大臣もそういう趣旨で答弁しておる次第でございます。

それから基本計画につきましては、私たちいま考えておりますのは、この公団法にありますように、基本計画は国が指示をするようになつております。その基本計画につきましては、これは工事と調査という段階に分けるべきではないか。まず発足いたしましたら、こういう技術開発、実施調査、こういう基本の方針のもとにやりなさいといふ基本計画を指示したい、その基本計画の中で実施の調査、技術開発を進めてまいりたいという考え方でございます。それが大体煮詰まつてしまいまして、今度は地元の受け入れ体制、資金的なめどもつけまして、それから工事の基本計画を出すというような順序にならうかと思ひます。

○小川(新)委員 政務次官、ただいまのお話では、同時着工というのは調査の同時着工である、こういうふうに理解したのですが、それについて私は、いよいよ公団法が通過して成立すれば公団が当然いろいろな仕事をするのですが、まだ経済調査の発表が行なわれてないということが一つあります。そして、ここでどうしてもお聞きしたいことは、そうすると基本計画はできている、公団ができ上がる、調査も行なわれる。では、一体いつに優先順位とかそういうものがはつきりわかるのですか。

○義輪政府委員 実は昨年、経済調査を建設省、鉄道建設公団あわせて行なつてしまつたわけござります。これから考えますと、やはり相当な資金が必要になります。私たち、いま単に経済調査でここが経済的に非常に効果があるということを、じやここからやるといつても技術的な問題が

いざいりますし、また資本的な問題があらうかと思  
います。そうなりますと、やはり地元の受け入れ  
体制が非常に大きな問題になると思います。先ほどおっしゃった、あるルートについては地方道路  
公社というような考え方一部にあることは、私も  
聞いております。どっちにしても、やはりこれは  
地方でどのくらいの金が集められるか、また地方  
だけの金ではとてもこういう大事業はできないと  
いうことになると、国の財政投融資が何年間にど  
のくらい期待できるかということもあると思いま  
す。実は国の財政投融資については、この本州四  
国連絡架橋のはかに、道路関係といたしまして  
は幹線自動車道の七千六百キロを昭和六十年まで  
に完成させたいということで、これも相当膨大  
な、約五兆から六兆くらいの建設資金が今後要る  
というようなことを考えますと、やはり相当な程  
度の部分を民間の資金に依存せざるを得ないので  
はないかという、いまの財政投融資の状況から見  
ます見通しとしては、やはり民間資金も相当入れ  
なければならぬ、借り入れ金もふやさなければなら  
ぬ、ということになりますと、一体どのルートで、  
そういうものがどのくらい動員できるか、これが  
きまらないと、単に私のほうだけでここは先にや  
るというようなことを言っても、はたしてそれが  
うまくできるかできないか、そういう実行ができる  
るかできないかわからないようなものを、いまの  
ところはつきりした計画として出すわけにはいか  
ぬ。そうなりますと、はつきりした計画として出  
せるのは、ものの考え方しかない。ものの考え方  
とすれば、技術的な問題を解決して非常に経済的  
果のあるところからやる、また財政が許せば三本  
同時にやるということも、あるいは不可能ではな  
いかもしません。その辺を考えますと、やはり  
ものの考え方だけを出しても——ものの考え方でござ  
いますのは、これは大臣もしばしば言明してお  
る、これが一つのいまのものの考え方でございま  
して、それから技術開発をして、そのあとで、そ  
の途中で資金の目安をつけて、それでいまの工事  
の基本計画をつくるというようなことになるとい

○小川(新)委員 同じようなところをぐるぐる回っておりますが、大体財政の仕組みももうできてるわけですね。たとえて言えば国の出資金が一に対しても地方公共団体の出資金が一、財政融資の金が四、民間資金が四の割合を予定しているんですけれども、資金コストというものは一体どれくらいの年利率でくるかということだって基本計画の中におそらく組み込まれている。そんなものができてなかつたら公團を設立するあれが出ないからね。ところが、地方の受け入れ体制はどうかとおっしゃいますが、たいへんなお祭り騒ぎで、どこだつておれのところへ来い、おれのところへ来いということで、有力大臣また有力議員、きょうここにおられる政務次官だつて、今まで一つの橋にこだわっていたとおっしゃつていまね。ところが、政務次官になつたら、おれはだめだ、今度は三本同時にかけるのだというふうな広義的な解釈に気が変わつた。それを財政がどうのこうのなんていうことは、この何年間の陳情誘致合戦の中に十分計画が織り込まれていると思うのですけれども、それがいまだに局長サイドとしては、なかなかそこまでタイムリミットとして言えないんじゃないかな。私は同情いたしますよ。大臣でさえも言えないんですからそれは無理ではあると思いますが、こういう点を明確にしないことは、公団のそういう法案を出すことは非常に無責任である。私はいつもそう考えている。この点はひとつ政務次官どうなんですか。その点がまず一点。その次に、この道路は一般国道として通すわけですか、高速道路としては将来通すのか通さないのか、それが第二点。第三点はブルーリミットするのか独立採算制にするのか、この三点です。私は関連質問ですから、一つ一つ聞いていくのは小瀬さんに失礼でございますので、まとめてそういうふうに聞いていきますが、いま言った三点についてはどうですか。

○委員会事務局 ただいま、資金の問題につきましてもお尋ねになりますが、いまさら各三ルートともおれのところ、

おれのところと言つておるから問題がないのでは  
ないかといふお説ですが、なるほどことしの国  
の出資金二億、地方の出資金二億、これもこれから  
の相談でござります財投七億、そのほかに民間の  
借り入れ金を二億五千万、総額十三億五千万円、  
ことしの地方の出資金と民間の借り入れ四億五千  
万円、この程度はみな一つの県でも出そらうといふ  
くらいのものだと思います。しかし、これがほん  
とうに建設を始めてまいりますと一年に七百億ぐ  
らいの金が要るが、これに対しても、いまどの県で  
も七百億出しますといふ县はないと思います。そ  
の辺が、これから実施調査の段階と建設の段階に  
なつてくれば、財政規模は非常に違つてしまります。  
そこまで各ルートとも、各県の財政状況、地  
方の経済状況からいって、そう大きなものをいま  
約束することはできないと思います。その辺はや  
はりどれくらいのものが集まるか、これを検討し  
てこないと何とも言えないのではないかと考えて  
おります。

次に第二点は、高速道路でやらないのかという  
ことです、実は七千六百キロの国道開発の幹線  
自動車道には海峡を横断する分は入つております  
が、実はこの三ルートもいま国道になつております  
して、そういう関係もございまして、今度は一般  
国道として、もちろん有料道路でござります。一  
般国道として実施したいが、しかし、少なくとも  
いまの三ルートのうち二ルートぐらいは高速道路  
の企画でやつていきたい。企画は高速道路です  
が、道路の戸籍は一般国道というように考えてお  
ります。

次に、ブールの問題でござりますが、これは非  
常に大きな問題だと思います。御承知のように、  
この三ルートを見ますと、一番東の明石—鳴門  
ルートは、非常に建設費も高いし、技術的に一番  
むずかしくいうございますが、これが一番交通量が  
多いことは事実だと思います。交通量が多いこと  
になると、建設費が相当高くて採算性は非常に  
いいわけでござります。逆に一番西は、建設費は  
非常に安いけれども交通量はそろ多くないと、

本州から四国に渡るということになりますと、その料金をどうきめるか、対岸の四国の経済発展、経済の開発というものに料金は非常に影響していくと思います。いま早くものをつくるためには、どんな料金でもいいと、いうことが一部でいわれていますけれども、橋ができれば三十年、五十年使えるものですから、この料金がいかががかかるといふことは相当長く地方に響く問題でございまして、そういう意味からいふと、これは私の個人的な考え方でございますが、やはり三ルートについて妥当な料金を設けるべきではないか、そういうことで三つのものがブル採算といふことが望ましいのではないか、というように考えますが、いまの情勢は、必ずしもそれがそういうような情勢になつてない点もあるうと、思います。これは今後関係地

苦勞なさつておりますから、政務次官の出身県のルート、政務次官が最もメリットのあるそのルートの財源等についてお聞かせ願いたい。

○田村政務委員 お答えいたします。

地方公共団体からの出資ないしは財源等につきましては、それぞれこの公団設立の時に関係府県とは協議して、また、それぞれの地方議会にもはかりまして関係府県できめてくると思います。この点については、先ほど申しましたように、膨大なお金を一府県で負担することは不可能であります。したがって、相寄りまして、最初申しましたような世紀の事業として、夢のかけ橋として四国島民が希望しておりますこれを、国において何とか善処願いたいというのがその趣旨でございます。

そこで、たびたび御質問にあいまして歯切れのいい答弁ができるのは恐縮でございますが、

本讲由  清华大学丘成桐数学科学中心  清华大学数学系制作

ますので、  
○小川(新)  
間をとつて  
ますが、そ  
うふうにい  
のです。そ  
って御答  
ておるので  
とで私お聞  
るいり四國  
が代表して  
での経緯も  
共団体と十  
私たち、少  
す四国側、  
戸市、これ  
のは当然入  
ものがこの  
体、関係の  
なければ、  
るわけです  
で、私は、  
ともに、中  
ていかなか  
たに、このい  
まではど  
はり——こ  
うもの、

質問ですか、これ以上時  
間を要するので、もう一問でやめ  
ます。官、確かに政務次官だけ  
ですのですが、私、そういう  
まことにほんとうに情けない  
に出資する「政令で定める  
具体的にはどこが予定され  
一問をお聞きして、またあ  
思います。

この三ルートについてはい  
全県から今まで希望が出  
れに提出する団体を、どこ  
するかというは、いまま  
ので、関係の団体、地方公  
上できましたいと思います。  
然、いまの、橋のかかりま  
州側、中国側の六県及び神  
ございますが、こういうも  
ます。そのほかにどういう  
、これはいまの地方公共団  
当自然起こることが予想され  
について、この連絡橋と  
中の道路が整備されていか  
れます。そればかりでなく、  
と思うわけですけれども、  
十分協議の末ぎめてまいり  
てお尋ねいたします。

なわち横断橋ができる  
道路行政のおくれていると  
国が出てくるわけです。

中の道路が整備されていか  
れます。そればかりでなく、  
思うわけですけれども、  
備計画の中にはどういう計  
画自動車道、四国横断自動  
車道、四国横断自動

車道、こういうもので四国の各地域に分散すると  
いうことにならうかと思いますので、少なくとも  
昭和六十年までに、三本のルートがかかるまでに  
は、四国の大縦貫自動車道、それから四国の横断自  
動車道、これの完成はかなりないと考えておりま  
す。また、その幹線自動車道からさらに枝線に入  
ります一般国道、県道、こういうものの整備をも  
ちろん進めてまいる所存でございます。この中  
で、新しい第六次の五ヵ年計画で何が入るかとい  
うことでございます。実はその幹線自動車道につ  
いて何を入れるか、この五ヵ年でどういうものか  
ら着工していくか、これは実に相当金のかかる問  
題でございますので、いま検討しておる次第でござ  
います。これはやはり財源との関係もございま  
すので、ある程度財源の見通しをつけないと、い  
つごろから着工するというようなこともなかなか  
言えないような状態でございます。少なくともこ  
の五ヵ年の中では、四国の幹線自動車道の一部に  
ついて着工したいというように考えております。  
またそのほかの、幹線自動車以外の一般国道につ  
きましては、これは四国の南のほうを一周してお  
ります国道五十五号、五十六号、これにつきまし  
てはこの二年ぐらいで、四十五、四十六年ぐらい  
にはほぼ概成をすると思います。縦貫をいたしま  
すそのほかの国道、県道、こういうものをいま相  
当整備する予定でございます。また、その数量が  
どのくらいのキロ数になるか、これについてはこ  
れからの作業になるというようになって考えておりま  
す。

路の完成はあり得ない。こういふうに私には考えられます、が、政務次官、いかがございましょ  
うか。——これは局長ですか。

○**義輪政府委員** 幹線自動車道につきましては、  
これはできるだけ早く、昭和六十年というような  
ことではなく、財源さえ許せばもっと早くやりた  
いと考えております。いまはやはり、幹線自動車  
道の建設については、基本計画を出し、整備計画  
を出し、道路公団に施工命令を出す、こういう手  
続になっておりますので、整備計画を出し、道路  
公団に施工命令を出しましてから大体でき上がる  
までが七年ないし八年というようになっております  
が、四国については非常に山岳地帯がございま  
すので、山岳地帯といふと調査には時間がかかりま  
すが、用地の買収その他については比較的平地  
の都会付近よりは早くできますので、財源さえあ  
ればいまは七年ぐらいで、整備計画を出せば、で  
きるような順序にならうかと思います。そういう  
意味で昭和六十年を完成のめどにいたしますと、  
この四十九年までに着手しなくともできるといふ  
ような計算になるわけございますが、やはり四  
国のいまの幹線自動車道の場合でも、相当国道の  
込んでいる区間もございますので、そういうもの  
から早く整備計画を出して道路公団に施工命令を  
出していただきたいということで、財源等について  
も、四十九年までの第六次五カ年計画までには特  
別の長期計画を出したいということで、ただいま  
調査をいたしております。

基本計画につきましては、問題のないものにつ  
いてはできるだけ早く基本計画を出してまいりた  
いというふうに考えております。

○**小濱委員** 財源さえあれば七、八年かけねばで  
きる、こういうことでした。財源さえあればと、  
政務次官、これは非常に責任あることだとと思う  
のですね。さあ、これから決意をひとつお示し  
いただきたいと思います。

○**田村政府委員** 一番問題の点でございまして、  
結局財源がなければ計画も実施できません。また  
特に、御指摘をいただきましたように四国はまこと  
に

返すのは、困難であろうとしても、お話をのように新しき公団によって新しき四国と本州を結ぶ橋が実現する、その方向に向かって、四国の島内の道路網の整備その他の輸送体系網の整備、これを急ぐ。それには金でございます。やはりわれわれはこれから懸命な努力をいたしまして、何とかこの架構が実際に表裏一体、内容も整えて、新しき世纪の事業としての成果を国民の前に示し、喜んでいただくようにしてまい。それがためには、いま申請されました財源獲得には、全努力を傾けてがんばつていかなければならぬというように考えます。

○小濱委員 いま政務次官から、懸命の努力を払っていくという力強い御答弁をいたしましたわですが、懸命な努力ということをひとつもう少し具体的にお答えいただきたいと思います。

○田村政府委員 いまここで具体的に何千何億と出しますと、これはまたたいへんな問題であります。が、とにかく一日も早く実現するに要る、計画から打ち出されまし資金に対しまして、それを一日も早く打ち出し、同時に、出された金をすみやかに実現に移すという方向で努力する、これが申し上げました資金確保の私の決意であります。

○小濱委員 次に私は、東京湾開発についてちょっとお尋ねしたいのですが、本州四国連絡橋が技術的に可能ならば、できると、いうことになれば、当然東京湾連絡橋も今日の高度の技術からすれば、可能ではないか、こういうふうに思うわけですね。前回は大臣からも、時間が少なかった関係で深い御答弁をいたにくことができませんでしたけれども、このことについては長い間計画が進められておりますので、相当の御計画をお持ちになつておられるのではないか、こう思われるわけでござが、この点いかがでございましょう。

○森輪政府委員 東京湾と一口でいいますと、湾口に橋をかける、また川崎——木更津に縮め切り堤のような形で、橋と堤防とと一緒にしたようなついるのではないか、こう思われるわけでござが、この点いかがでございましょう。

をつくるということが東京湾開港の中の道路計画の中で、地元から要望されている一つの大きな点でございます。この中で、数年前から建設省直轄で調査をしておりまして、東京湾の湾口架橋、総面積で切り横断道路につきましても地質の調査をしております。また、四十五年も調査する予定にしております。

東京湾の湾口の架橋という問題は、いまの明石の架橋よりはかなり地質が悪いというような点でござります。この中で、当初予定しておりました第三海堡を通っていくような線をもう少し拡大いたしまして、地質のいいところを選ぶような調査をしておるわけでございます。また、こういう橋をかけるための調査のほかに、私の考えとしては、さらに船の問題をどうするか、船舶の航行をどうするか、とにかくこの辺をはつきりきめないと、単に橋だけかけて船のじきになってしまっては知らぬいのだというわけにもいきませんので、やはり本州四国の連絡架橋で行なつたと同じような船舶航行についての調査というものを、いまのところあまり実施されておりませんので、もう少しこれを実施していきたいというふうに考えております。また、昭和六十年以降の道路問題としては、必ずこの問題が出てくると思いますが、その時点の技術の開発から考えまして、私の考えでは橋ばかりではないか、トンネルとかもそういうものもやはり研究すべきじゃないかとかそういう考え方を持っております。

の千葉から川崎間、さらに埋め立てができると思います。千葉から木更津間、こういうものを先行してやるべきではないかということで、その一部として、いま東京港の入り口の海底に沈埋トンネルを首都高速道路公団が実施しております。これもこの第六次五カ年計画では完成できると思います。

いまの羽田の空港に行く沿岸の道路及び千葉の成

田へ行くための沿岸の道路、こういうのを四十九

年までには何とか仕上げたいというように考えて

おります。ただ、この沿岸道路というののはかなり

高規格の道路でございまして、まずその中で道路

の中央部に有料の高速道路を入れまして、その外

に一般の無料の道路を抱いているような形の構造

を考えています。いま考えておりますのは、やは

り無料の道路を先につくりまして、その交通が一

ぱいになつたら、首都高と同じような高架の有料

道路を中心していくようなことを考えて

おります。まず四十九年までの第六次ではその

サイドの無料の道路の完成を目指しておる次第で

ございます。

○小濱委員 政務次官にお尋ねしたいのですが、

先ほどの小川委員の御質問によりますと、現在は

政務次官という立場だから、その立場の上に立つ

て連絡橋の竣工計画を進めていきたい、こういう

ような話のようにお聞いとおりました。東京湾の

計画もそういう立場に立つて——四国の連絡橋

も、相当先の見越しで今度の公団を設置された。

東京湾の計画がこれから進んでいくということに

なると、これまた相当長い日数をかけなければな

らぬという思うわけですが、東京湾開発計

画については積極的な政府の努力をわれわれは要

望するわけありますけれども、この点について

のお考えをひとつ聞かしていただきたいと思いま

す。

○田村政府委員 お答えします。

首都圏の重大な問題でありまして、御熱心な御

質疑を伺っておりますが、お話をとおり相当重大

な事業でございますから、建設省としてはいまま

での調査なり、あるいはいままでやられておりま

す結果をすみやかに実現の方向にいくようだ、お

互いの今日までの成果を実現する方向で真剣に取

り上げていきたい、このように考えております。

おって、住民は何にも知らなかつたわけですね。

○小濱委員 次に、日本道路公団総裁がおいでに

なつておりますので、私は御質問をしていただきたい

と思います。

真鶴新道と私どもは呼んでおりますが、この測

量が住民には無断でもうすでにい打ちが行なわ

れ、だいぶ問題を起こしながらも何か一方的にや

るような御方針のよう思えるわけですが、地元

住民はものすごい反対運動を展開しているようだ

す。現在は話し合いかつかないで、何か休戦状態

のような模様になっておるようありますが、だ

いぶ長過ぎると思うのです。そこでいろいろ御

計画はおありになるでしょう。第一、第二、第三

の計画はおありになるでしょう。第一、第二、第三

の計画をさつと中止して第二計画に持つてき

た、そんなに簡単に計画を変えられるものであろ

うか、それならなぜ話し合いかできなかつたのか、

困る、第一の計画をなぜやつてくれないので、第

一の計画をさつと中止して第二計画に持つてき

た、そんなに簡単に計画を変えられるものであろ

神奈川、埼玉、千葉県のような通過道路に多くの問題が起つておるわけです。そこで、緊急を要する道路がたくさんあるわけです。それから荒川とか多摩川あるいは相模川、こういう大橋の交通渋滞にはまた非常に問題が起つておりますけれども、この問題に対する御構想はお持ちになつてゐるかどうか。今回の第六次道路計画においては、どのような長期計画がこういう問題について含まれているのか、ひとつ御答弁をいただきたいと思います。

○運輸政府委員 東京都周辺の重要な交通の状況を見ますと、いま先生のおっしゃいましたように、非常に渋滞している個所がたくさんござります。橋の問題ももちろんございます。

〔服部委員長代理退席、委員長着席〕

こういう放射線につきましては、これは東京から出ております東名高速、中央高速、いま施工中の東北縦貫自動車道、新潟に行きます関越自動車道、また、まだ整備計画は出ておりませんが、筑波学園都市に行きます常磐自動車道、さらに成田行きます東関東自動車道、こういうふうな幹線自動車道を骨格として、それで主交通をそこに集めまして、それを補足するような放射線の国道、これは一号線、二十号線、四号線、六号線とござります。こういふもののバイパス、こういふものをやつておきたいというふうに考えております。

こういう中で、やはりバイパスの中でもかなり大規模なもの、かつこれが交通量的にいつつ自動車の専用道路にならぬようなもの、また、その場所が有料道路になじむようなものについては、この際、有料道路としても早く整備していくといふような構想で、いま新しい五ヵ年計画の中身を検討しておる次第でございます。ただ、いま手をつけておるもの以外に、これは先ほど先生もおっしゃいました橋の問題がござい

ます。橋の部分がネックだという問題がございます。橋はまた、私たち、道路の容量をふやすする道路がたくさんあるわけです。それから荒川とか多摩川あるいは相模川、こういう大橋の交通渋滞にはまた非常に問題が起つておりますけれども、この問題に対する御構想はお持ちになつてゐるかどうか。今回の第六次道路計画においては、どのような長期計画がこういう問題について含まれているのか、ひとつ御答弁をいただきたいと思います。

○運輸政府委員 東京都周辺の重要な交通の状況を見ますと、いま先生のおっしゃいましたように、非常に渋滞している個所がたくさんござります。橋の問題ももちろんございます。

〔服部委員長代理退席、委員長着席〕

こういう放射線につきましては、これは東京から出ております東名高速、中央高速、いま施工中の東北縦貫自動車道、新潟に行きます関越自動車道、また、まだ整備計画は出ておりませんが、筑波学園都市に行きます常磐自動車道、さらに成田行きます東関東自動車道、こういうふうな幹線自動車道を骨格として、それで主交通をそこに集めまして、それを補足するような放射線の国道、これは一号線、二十号線、四号線、六号線とござります。橋の問題ももちろんございます。

大きなバイパスということになつても、これはあいう人家密集しているところでは非常に困難を感じておる次第でございます。ただこの点も、よ

くどうやってやるかを検討していま調査しておる

わけでございます。具体的のこのバイパスについ

てはそれが計画がございます。首都圏の東京周辺の道路交通対策としてはそういうものの、それと

おなじでござります。首都高速街路計画というものをあわせて処理してまいりたいというふうに考えております。

○小濱委員 緊急を要する道路で道路局長にお尋ねしたいのですが、神奈川県における十六号線の整備計画はどういうふうになつておりますか。

こういう中で、やはりバイパスの中でもかなり大規模なもの、かつこれが交通量的にいつつ自動車の専用道路にならぬようなもの、また、その場所が有料道路になじむようなものについては、この際、有料道路としても早く整備していくといふような構想で、いま新しい五ヵ年計画の中身を検討しておる次第でございます。ただ、いま手をつけておるもの以外に、これは先ほど先生もおっしゃいました橋の問題がござい

ます。東京都と神奈川の県境からまいるりますと、ここに鉄道との平面交差が二ヵ所ございまます。さらに相模原市、これは昨年、大体いま道路用地のあるところだけは全部広げたわけでござります。その前後、相模原市から大和市の、現在東名高速のインターチェンジがありますところの大和バイパスというようなもので用地の買収、工事にかかるておる次第でございます。この辺は、昭和四十九年までには少なくとも平面交差を立体化して、四車線にしたいといふように考えております。

それからもう一つは、やはりかなりこの辺は交通混雑がござりますので、交通混雑しているよう

な交差点の立体化ということも必要になってくる

というふうに考えております。

さらにその先でございますが、これは大和バイパスから先は現在保土ヶ谷バイパスといふことで、横浜市の上川井町まで、これは一般公共道路として計画しておりますが、これも全体計画で百五十億くらいの膨大な計画でございます。

さられた、この先是道路公団の南横浜バイパスといふものを計画しておりますが、これもまだ用地の買収に入るためのいろいろな折衝に入つておる

わけでございますので、南横浜バイパスが横浜市

の金沢区から保土ヶ谷区まで約十四・七キロ、これも二百十三億という膨大な計画になつております。

さらに、これが保土ヶ谷区から先、横須賀へ行

くようなもの、これをいまの五ヵ年計画の中で着工できるかどうかをいま検討しておる次第でございます。

さられた、これが保土ヶ谷区から先、横須賀へ行

くようなもの、これをいまの五ヵ年計画の中で着工できるかどうかをいま検討しておる次第でございます。

時間と時間が普通でしよう。そして江の島から計画はどういうふうになつておりますか。

藤沢に車が逃げるわけです。向こうがまたすぐい。一号線から西湘バイパスといわれる遊歩道が非常に混雑をします。これもまた五万台といわれますけれども、歩いたほうが早い。車がずっと並んでいます、運転手だけ起きています、あとの人

はみな寝ています。こういう状態なんですね。レジャーの車が非常に多いのはけっこうであります

けれども、こういう状態になつて、ところが、やはり緊急を要する道路として、一日も早く計画をもつともと進めてもらわなくちゃならぬだら

ますけれども、この計画ができなければやむを得ない。これはもう湾岸道路をつくって、東京湾開発を考えにくしか道はないわけです。

特に御存じのように、相模原市内を通つている十六号線、これは戦時中には軍が計画を立てられて、十六号線、これは戦時中には軍が計画を立てられて、住民から四〇%無償で提供された道路です。四十メートル道路です。まだ十メートルくらいなところがありますよ。四十メートル道路計画が二十一年も放置してある。まだ十メートルくらいしか舗装していない道路がある。四〇%を提供した住民の方々は、どういう気持ちでこの道路を見ていますか。おられるか。また、神奈川県では四十一の警察管区がありますけれども、交通事故死の内容の一、

二、三というのは小田原、相模原、大和、ここが三本の指に入る地域、ここでひき殺される。もう

ひき逃げが非常に多い。こういう状態になつていい

のですから、そういう経過からも十六号線に対する道路の整備の進捗は、もっと力を入れてやらなくちゃならぬと思うのですが、私も何年か前に

この問題について質問したことがありますけれども、その後あまり進んでいないようございま

すが、この点についてひとつ力強い努力を払つていただきたいと思います。もう一べん道路局長からお答えいただきたいと思います。

○運輸政府委員 いま御指摘の横須賀に行く道

路、夏の海水浴の時期にはそういうことだと思いますが、この計画の部分とその計画外の将来

ます。そのため、いま南横浜バイパスというの

を計画しております。これは現在の道路公団の横須賀新道から分かれまして、横須賀のほうに向かっていくわけでございます。これも非常に急いでおるわけでござりますが、何ぶんにもあすことは、神奈川県の三浦半島というところは非常に住宅が多くなっています。用地の買収がそう簡単にいかないようなところでございます。

先ほどの先生からお話しございました横須賀への問題も、実は一ヶ月くらい前に地元の各町村の方、市の方も見えまして、早くやつてくれといふ要望がございました。やはりこの問題は、私の方も当然道路が込んでおるのであるのですから、早くやらなければならぬと思います。問題は、用地の買収でつくづく感ずるのですが、やはり道路にかかる人は、こんな道路をつくつてもらわないほうが多いといふような感じも非常にありますので、そういう人をどこに移転させるかといふことになりますと、市なり町なりが中に入つて、これは当然施行者もやらなければならぬことでござりますが、やはりスムーズに立ちのきのできるような環境をつくつていかないと、道路の場合、一方的に

もう一つは、いまの相模原でございますが、これは実は昨年先生が予算委員会の分科会で指摘されたことで、昨年四億の金を入れまして、いま道路の用地のあるところについて、ほとんど拡幅工事を終わったというふうに理解しております。ただ、いまの先生のお話では、まだやられていないところがあるならば、道路の用地があつて、拡幅されていないところがござりますれば、できるだけことしの予算で処理していきたいといふに考えております。

○小濱委員 政務次官、実は神奈川県の道路行政もだいぶ努力をしていただいてよくなつてしまひました。まだ問題点はたくさんございますが、横須賀から横浜を突つ切つて八王子に行く十六号線だ

けはどうしようもありません。しかも横須賀方面がどうしようもない。こういうことで、いまの新しいバイパス計画はそのぐつと横浜寄りのほうの一部の計画をお話しになつただけで、それができたらとも、この追浜、金沢から横須賀方面を通る十六号線の整備はできないわけです。どんなに広げても、向こうに行けばぐつと行き詰まつてしまふ、こういう状態になつてゐるわけです。これは大きな問題でござりますので、ひとつ大いに関心を持ついただきながら、これから努力を特に御要請申し上げたいと思いますので、よろしくお願ひします。

次に、高規格バイパスの有料道路による整備についてお尋ねいたしましたが、一般国道の二次改築を推進するにあたりまして、高規格のバイパス等は極力有料道路事業として整備を促進する方針のようでござりますけれども、一般道路事業としては沿道の住民を納得せしめ、そして事業を開始したにもかかわらず、途中から突如これを有料道路事業に変更して事業を続行し、そして沿道住民の非難を浴びておるという例がございます。このようにもございませんので、そういうような道路のできるよう移転させるかといふことになりますと、市なり町なりが中に入つて、これは当然施行者もやらなければならぬことでござりますが、やはりスムーズに立ちのきのできるような環境をつくつていかないと、道路の場合、一方的に

もう一つは、いまの相模原でござりますが、これは実は昨年先生が予算委員会の分科会で指摘されたことで、昨年四億の金を入れまして、いま道路の用地のあるところについて、ほとんど拡幅工事を終わったというふうに理解しております。ただ、いまの先生のお話では、まだやられていないところがあるならば、道路の用地があつて、拡幅されていないところがござりますれば、できるだけことしの予算で処理していきたいといふに考えております。

○小濱委員 政務次官、実は神奈川県の道路行政もだいぶ努力をしていただいてよくなつてしまひました。まだ問題点はたくさんございますが、横須賀から横浜を突つ切つて八王子に行く十六号線だ

けはどうしようもありません。しかも横須賀方面がどうしようもない。こういうことで、いまの新しいバイパス計画はそのぐつと横浜寄りのほうの一部の計画をお話しになつただけで、それができたらとも、四車線以上の自動車専用道路といふもの、そこを通ることによつて相当通行の便益を受けるたとしても、この追浜、金沢から横須賀方面を通る十六号線の整備はできないわけです。どんなに広げても、向こうに行けばぐつと行き詰まつてしまふ、こういう状態になつてゐるわけです。これは大きな問題でござりますので、ひとつ大いに関心を持ついただきながら、これから努力を特に御要請申し上げたいと思いますので、よろしくお願ひします。

次に、高規格バイパスの有料道路による整備についてお尋ねいたしましたが、一般国道の二次改築を推進するにあたりまして、高規格のバイパス等は極力有料道路事業として整備を促進する方針のようでござりますけれども、一般道路事業としては沿道の住民を納得せしめ、そして事業を開始したにもかかわらず、途中から突如これを有料道路事業に変更して事業を続行し、そして沿道住民の非難を浴びておるという例がございます。このようにもございませんので、そういうような道路のできるよう移転させるかといふことになりますと、市なり町なりが中に入つて、これは当然施行者もやらなければならぬことでござりますが、やはりスムーズに立ちのきのできるような環境をつくつていかないと、道路の場合、一方的に

もう一つは、いまの相模原でござりますが、これは実は昨年先生が予算委員会の分科会で指摘されたことで、昨年四億の金を入れまして、いま道路の用地のあるところについて、ほとんど拡幅工事を終わったというふうに理解しております。ただ、いまの先生のお話では、まだやられていないところがあるならば、道路の用地があつて、拡幅されていないところがござりますれば、できるだけことしの予算で処理していきたいといふに考えております。

○小濱委員 政務次官、実は神奈川県の道路行政もだいぶ努力をしていただいてよくなつてしまひました。まだ問題点はたくさんございますが、横須賀から横浜を突つ切つて八王子に行く十六号線だ

いたしまして、いろいろ地元の御納得をこれから得るようにしたいというふうに考えております。

○小瀬委員 もう少し、道路局長、いま小型車だけ発表になりましたけれども、全部あるわけですね。その全部について、バスから、遊覧バス、トラック等の計画がおりなら、この際お聞かせいただきたいと思います。

○義輪政府委員 現在計画しております料金につきましては、小型の乗用、貨物等百円、普通の乗用、貨物、これが百五十円、乗り合い路線バスが二百五十円、その他の乗り合いバスが四百円といふことを予定しております。

○小瀬委員 いろいろお聞きしたいんですが、それでけつこうであります。この問題については終わりますが、もう少しお願いしたいと思います。

次は、現在日本じゅう至るところにおいて道路に大型トラック等産業自動車がはんらんいたしましたが、言うならば、歩行者は道路の片すみに追いやられている、こういう現状ではないかと思うわけですが、かかる現状を、道路管理者の立場からやはり基本的な理念をお伺いしておかなくちゃならぬと思います。これはどなたが御答弁いただけましょうか。

○義輪政府委員 いまの道路の現状を見ますと、大型車が潤歩しておって歩行者が道路の端に押し寄せられておると、どういう感じを持つ道路が非常に多いと思います。これが交通事故の原因をなしていることも事実だと思います。そういう意味で、昨年四十四年から四十六年までの交通安全施設の三ヵ年計画ということで、交通安全を重視していく、特にその中で歩行者の交通安全を重点に考えておきますが、一つの例をとりますと、これはやはり私たちが道路整備の中で交通施設の改良をやっておりますが、一つの例をとりますと、幹線が込むから裏通りを車が走る、裏通りにいま歩道をつけようと車が通れないよ

うになってしまふということです。地元の反対が得るようにしたいというふうに考えております。

○小瀬委員 あって歩道もできないというようなこともござります。そういうときには、やはり幹線自動車道の交通に合ったような一つの新しい街路なりバイパスをつくるというような道路改良をやつていかなけば、いつまでも交通の需要に応ぜられるようになります。そういう意味もございまして、やはり交通をいかに円滑に処理するかということでお話しをいたいと思います。そういう意味もございまして、歩道橋を整備して、歩行者の安全を確保して、歩行者の安全を考えていよいよななものについては、できるだけ交通安全施設の中でも歩道橋を整備して、歩行者の安全を確保して、歩行者の安全を考えていよいよな考え方でございます。

○小瀬委員 警察庁の井口交通規制課長さんがおいでになっておられるようですが、ひとつお知らせいただきたいと思います。四十四年ですね、昨年一年間、十二月の末までの一年間の死者と負傷者と負傷者、それからここ二十年間の死者と負傷者、おわかりだと思いますが、お答えいただきたいと思

います。

○井口説明員 お尋ねのございました交通事故の死者、負傷者の数でございます。昨年、昭和四十四年の死者数は一万六千二百五十七名、負傷者が九十六万七千名といふことになつております。

昭和二十一年から昭年までの合計でございますが、死者数は二十一万三千三百八十五名、負傷者が一千五百三名、負傷者数が五百六万五千七百六十一

名、こういうことになつております。

○小瀬委員 交通事故対策がちまたでも非常にいいなつております。最近十年間の死者数は十三万二千五百三名、負傷者数が五百六万五千七百六十一名、こういうことになつております。

今度は一部改正の法案を出すようではあります。国道ができるところがそこに安全施設の取りつけが非常にくれている。それがために

こういう事故の内容が多くなっている。今までの統計から見ると、この安全施設がないために事故が起こっているというペーセンテージは、この

件がたいへん複雑でございますので、どういう安全施設があつたら防げたであろうという見方をするべきかと思います。たとえば具体的に歩行者の

事故というようなものだけを見ましても、現実に

は横断中の事故といふことになります。これがほとんど六〇%を占めている。その六〇%というものは何がしか安全施設

機があるとか、そういうことがあれば防げたであ

るう、こういうことが言えるかと思います。したがいまして、正確に計算することはむずかしい

かと思いますが、少なくとも七割か八割は、そ

ういう意味では安全施設の不足といふことにならうかと思います。

○小瀬委員 非常に大事な発言だと思います。安

全施設が施されなければ死傷者はもう相当少なく

することができますが、この安全施設に対する建設省の基本的な考え方——私は、七号幹線ですか、一ぺん伺つたことがあります。

が、非常に道路の整備はできけれども、安全

施設がおくれたために一番事故多発の地点であ

る、こういうふうにいわれたことを覚えている。

それから、先ほど話の出た十六号線の相模原一帯

のあの安全施設を見ても、非常におくれていて、

それが、歩道は歩けません、歩道がないのですから。車道へ出ます。

それではね飛ばされるわけです。そういう悲惨な

条件をわれわれは聞いておりますが、安全施設をつくつたために、どのくらい交通事故が減るかと

いう事例もたくさん出しているわけですね。信号機

十メートル区間では六十九件から三十四件になり、五一%も減ったことが明らかになつていて。これは信号機です。それから横断歩道橋三十一カ所を対象にした調査結果を見ると、歩道橋の設置

前とあとでは交通事故が著しく減っている。この内容は、歩道橋の前後百メートル区間ににおける交通事故を見ると、設置前の六十七件が設置後は十一件となつていて。実に八五%も減少している。また、歩道橋の前後五十メートルの区間でも五十六件から五件に減少し、九一%も減少していること

が判明した。あるいはまた街路灯、「夜間の運転を安全に」と立てられた街路灯の効果、三十八カ所対象を見ると、交通事故は百六十六件から百三十一件に減少している。第二京浜国道水銀灯の設置といふことで、これは一つの例ですが、

三十七年に二百七十基の水銀灯が取りつけられたのがその初めである。その結果、一キロ当たりの交通事故は設置前に比べて五分の一に減少した。ガードレールの効果の調査、十八カ所対象を見ると、四十六件から三十七件に交通事故は減少している。年齢別の事故件数を見ても、十五歳まで

道。白線で歩道を区別した場合も、二十二件から十三件に事故が減少した。特に人対車の事故件数は二十二件から十三件に減少し、四一%も減少して

いる。年齢別の事故件数を見ても、十五歳までは二六・七%、十六歳から五十九歳で二二・

二%、六十歳以上で五七・一%も減少していた。

これは、歩道橋を分離することが歩行者保護への

最短距離であることを如実に物語っている、こう

いうことの内容であります。

こういうふうにいろいろとデータが出ておりま

すが、この安全施設の効果というものは著しいも

のがあると私は思うのです。財源の問題で金がな

いといふならば、百メートル道路を延ばす計画が

あるならば九十五メートルにしても、あと五メー

トルは安全施設にかけるべきである、人命尊重の

立場からそうなくちやならぬ、こう思うわけです

けれども、この安全施設に対する基本的な考え方

を、これはひとつ政務次官からお答えいただいた

二七四

○田村政府委員 いま御指摘のありましたように、もしも、もう少し照明があったら、ここにガードレールがあつたらこんな事故もなかつたんじゃないかということで、現実の道路それ自体が安全施設に対しまして非常に不完全だと思ひます。したがいまして、今後は、道路輸送網の整備体制を充実する上におきましても、ただ幅の広い道路をつくればいい、完成したらそれでいいというものじゃなくて、むしろ安全性をいかに保つて道路網、輸送網の整備体制はかかるかということを考え合わせて、道路網の積極的整備を打ち出していくべきだと考えますので、御指摘の点十二分に、今後は安全性を強める方向で道路網の整備をはかりたい、このように思います。

○小濱委員 積極的な対策を講じていくという強い答弁をいたしました。

道路標識の整備のことですが、この標識を増置する、ふやすということは当然ですが、まぎらわしい広告やネオンを制限する考え方、こういう考え方はどういうふうにお持ちになつております。これは道路局長ですか。

○叢輪政府委員 道路上にありますいろいろ電柱などに添加する広告、こういうものにつきましては、実はできるだけ制限しようということで、いろいろ建設省の各地方建設局も努力しておりまします。まあしかし、こういうことがなかなかできないう状態でございます。といいますのは、やはり広告については広告の業界がございまして、それじゃわれわれのめしの食い上げだということがございまして非常に強い反対を受けておりますが、いろいろ話をいたしまして、たとえば交差点の付近にそういうまぎらわしい標識を立てないで、新しいバイパスをつくったときにはもうそういう広告を認めないと、ということで、逐次電柱の広告、路上の広告を少なくしていく方針でいまやつておる次第でございます。

置にしては、やはり私は何をされておいても、これはもつともっと力強い対策を講じていかなくてはならないと思います。私の住んでいる藤沢市では、約二十二万の人口があります。戦後死者数は二十一万三千三百八十五人となつておる。藤沢の中都巿がもう全部自動車にひき殺された、こういう結果になるわけです。しかも負傷者数は六百八万三千八百三十七名、六百万人の負傷者が出ているわけです。後遺症があって、そしていろいろ不自由な生活をしている人もあるから申します。また死者数も、これは二十四時間の結果であります。それ以後になくなつた方の数字は出ておりませんので、相当ふえるのではないか、とう見ております。ここ十年間に十三万二千五百三名が死んでいます。負傷者は何と五百六万五千七百六十一名。こういう数字を見る限り、然とするわけですが、これではやはり積極的な総合対策を講じて、そしてとにかく安全施設ができるば死んでしまうことがあるという、これは事例が出ていているわけですね。また道路を拡幅することも、整備することも当然でしょう。あるいはまた歩車道を整備するとも、これも当然です。あらゆる面で努力をしていかなければ、この交通事故の対策は講じられないと思います。これは行政上、総理府あるいは運輸省、建設省、自治省あるいは警察庁、こういうふうに分かれていますが、何か一貫してないといふために、いろいろな問題がまた起つて、いることを考えられるわけですが、こういう問題では一元化できないかなければ、事故の絶滅をはかることは、については総合的計画画を立て、國の施策の上に立つてこれが万全の対策を講じられていくようになりますが、最後にひとつ政務次官からこの問題に對するお答えをいただいて、私の質問を終わります。

違いが非常に大きな事件を起こしております。た  
だいま御指摘いただきました数字を承りまして  
も、ほんとうにりつ然とするような重大な問題で  
あります。お話をありましたように、国として人  
命を尊重し、安全な交通にどう積極的に取り組む  
かということについて、各省庁別にそれぞれの要  
綱等を考えまして、まちまちな施策になりますと  
一貫したものが出てこぬと思ひます。これからま  
すます激しくなるでありますよろ輸送網の整備あ  
るいは交通ラッシュに対しましても、申されまし  
たような人命を尊重し、安全な交通網の整備はな  
かるということに、国として何か新しい線を打ち  
出すべきだ、このように私も考えますので、この  
点は十二分に研究させてもらいたいと思ひます。

○金丸委員長　この際、参考人出頭要求に関する件についておはかりいたします。  
すなわち、内閣提出、道路整備特別措置法の一部を改正する法律案審査のため、來たる四月一日、日本道路公団より、総裁富樫凱一君、理事吉内潤一君及び理事高橋末吉君に参考人として御出席を願い、御意見を聽取することにいたしたいと存じます。但し、御義理の上、御まことに

○金丸委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決しました。

次回は来たる四月一日委員会を開催することとし、本日はこれにて散会いたします。

し、本日はこれにて散会いたします。

○小濱委員　たいへん長くなりまして、これで終わりますが、交通事故防止のための対策、この措

昭和四十五年四月八日印刷

昭和四十五年四月九日發行