

第六十三回国会 衆議院 交通安全対策特別委員会 議 録 第 六 号

昭和四十五年四月八日(水曜日)

午後一時四十一分開議

出席委員

委員長 受田 新吉君

理事 加藤 六月君

理事 後藤 俊男君

理事 河村 勝君

小此木 三郎君

佐藤 守良君

野中 英二君

久保 三郎君

土橋 一吉君

出席國務大臣

國務大臣 山 中 貞則君

(總理府總務長官)

出席政府委員

内閣法制局第二部長 田 中 康民君

内閣總理大臣官房陸上交通安全調査室長 平 川 幸藏君

警察庁交通局長 久 保 卓也君

運輸省鉄道監督局長 山 口 真弘君

運輸省鉄道局長 河 毛 一郎君

海上保安庁長官 養 輪 健二君

建設省道路局長

文部省体育局長 西 村 勝巳君

運輸大臣官房参事官 原 田 昇左右君

運輸省自動車局整備部長 隅 田 豊君

運輸省航空局技術部長 金 井 洋君

建設省道路局次長 多 治 見 高雄君

消防庁防災救急課長 中 沖 豊君

本日の会議に付した案件

交通安全対策基本法案(内閣提出第八八号)

交通安全基本法案(久保三郎君外四名提出、衆法第一〇号)

○受田委員長 これより会議を開きます。

内閣提出にかかる交通安全対策基本法案及び久保三郎君外四名提出にかかる交通安全基本法案の両案を一括して議題とし、質疑に入ります。

質疑の通告がありますので、順次これを許します。加藤六月君。

○加藤(六)委員 この交通安全対策基本法、いま国民がいかにこの成立を待ち望んでおられるかということにつきましては、私、非常に考えさせられるものがあるのですが、ただ私、この席で申し上げておきたいのは、これは昨年の通常国会において当委員会はすでに通過いたしておる法案でございます。このことは別に、総務長官おいででございますが、先般日航機の墜り取り事件が起きました。これは人命の尊重ということと衆参両院各党各派、さらにはマスコミがあげてこの問題に四、五日間というものは終始いたしました。私はこれで相当なる効果、意義、いろいろな問題があったと思うのですが、したがって、そういう観点から交通安全対策特別委員会の委員として考えます場合に、昨午が一万九千九人の死者が出ておる。もしあいつ日航機墜り取り事件に示した衆参両院の熱意、マスコミ、政府関係者、こういうものが交通安全対策に人命尊重という立場に終始してやってもらったならば、どんなに交通安全対策

策の実というものはあがるものだろうかというところを、私自身運輸委員でもあり、なお三十一日の緊急質問において自民党代表で急遽やらなければならなくなったわけでございますけれども、緊急質問いたしました私自身が、立場をかえて冷静になつて考えてみますと、これだけの情熱を交通事故防止に日本全部をあげてといつていいぐらいいの関心と努力を払つてもらつたら、どんなにいいものだろうかという印象を強く持った次第でございます。この基本法案の中に入る前に、交通安全の総合施策を統括されております総務長官の所見というものをひとつまず承つておきたい、こう思います。

○山中國務大臣 これは、何も政府と国会との間に意見の相違があるはずはありませんで、当然そういう考え方で取り組むべき問題だと思います。ただ、事柄が空の賊、空賊といひますか、そういう特定の者が特定の目的をもつて不特定の一定の集団の人に対して危害を加え、監禁をするという場合と、交通事故というものは、起因者というものが一定してない、たとえばある一定の集団なりある人間が、走る凶器といわれていて自動車を使つて、銀座通りなら銀座通りで人間をひくつもりで走るといふようなことが起れば、これはやや似たケースになります。この交通安全対策の基本は、いずれも善良なる国民同士の間において、突如ある時点において加害者と被害者の関係を生ずる。あるいはまた自動車のハンドルをいま持つてなくても、免許を取つてゐる者がいつハンドルを握るかもしれない、ハンドルを握つたために加害者の立場になるかもしれない、あるいはまた被害者の立場に置かれるかもしれないという、これはそういう意味においては基本的に違ふものであるとも言えるわけです。かといつて、自動車の増加に対応して死傷者数は確実にふえ続けていきま

す。このことを政治がはたてておくことは絶対にあつてはならないことです。しかし自動車をふやすこと、道路の舗装その他の効率をあげることに、それを中断することはやはりできないことだと思ひます。それならば、道路もつぱらになり、交通量もふえ、自動車もふえていく過程において、その犠牲となる被害者といふものなるべく数を少なくし、減らし、そして反面、文化が栄えていく文明の時代において、ゆえなくその生命を奪われ危険にさらされるという現象を、政治の名のもとに政治の義務として、これを最大限の努力をして排除し食いとめていくといふところに交通問題の出発点があるかと私は考えているわけです。したがつて、この法案を、先般も委員会においてはお許しをいただいたわけでありまふけれども、社会党の対案等もございまして、なるべく總意を得まして、今国会ではぜひ衆参両院通過をさせていただきます。そして少なくとも二歩なり三歩なりの前進をしなければ、私たち政治家は国民に対して申しわけないという気持ちでおるわけでありまふ。

○加藤(六)委員 わかりました。

それではこの法案に入らせてもらいたいと思ひますが、この基本法をつくらなくてはならない、第一その目的で書いてございまして、この第一条「(目的)」の最後に「交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もつて公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。」こういうふうになつております。ところが、たとえば公害対策基本法というのを読んでもみますと、第一条の目的のところは、「公害対策の総合的推進を図り、もつて国民の健康を保護するとともに、生活環境を保全することを目的とする。」はつきりうたつております。ところが、この基本法の目的というのは

「もつて公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。」という内容になっております。これが社会党提案の目的というものと政府提案の目的というものととの間に若干ニュアンスの違いが第一条「(目的)」のところにもうすでにあらわれておるわけですが、この基本法の「公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。」という字句の解釈といえますか、たとえば日本国有鉄道法なんかを読みますと、これは「公共の福祉」ということがはっきりうたててあります。国有鉄道の「公共の福祉」というねらいは、交通網、鉄道網ということをし、サービスを向上することに、公共の福祉あるいはまた運賃関係、経済利潤の追求だけにとどまらず、いろいろな面である程度抑制していく、いろいろなねらいで公共の福祉といふことがありますが、この基本法のねらうておる公共の福祉といふのはどういうねらいを持ってやられておるのでしょうか。

○山中国務大臣 これは先ほどお答えしたことに、もやや関連があるのですけれども、だれが加害者であるということがきまっておる種のものでありませんで、運転する者も国民でありますし、あるいは運転してないで歩行している者、いずれにしても事故の起因者と被害者、被害者というものが突然起る現象でありますから、全体的にはやはりある意味では憲法の公共の福祉といふことも念頭にありますけれども、すべての国民がそういう意味の公共の福祉の立場に立てるような国家環境、社会環境、居住環境というものを目ざしていくのだということを、この交通安全の面で受けとめていると御了解願いたいと思います。

○加藤(六)委員 一つの法律があつて、特に基本法のようなものが一番最初に書く目的といふものは、非常に重要な意義がある、こう思うわけですが、ただいま長官から御答弁がございましたので、この基本法のねらいとすることはわかります。

そこで今度は第三条の「(国の責務)」という問題について少し質問してみたい、こう思うわけ

でございますが、「国は、国民の生命、身体及び財産を保護する使命を有することにかんがみ、陸上交通、海上交通及び航空交通の安全に関する総合的な施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する。」こう書いてございしますが、これはひとつ室長に御答弁願いたいと思うのですが、この第三条を読んでみますと、この「総合的な施策」というのは陸上交通、海上交通、航空交通の安全に関するすべての問題を含めた総合的な施策という意味でしょうか。それとも陸上交通に関する総合的な施策、海上交通に関する総合的な施策、航空交通の安全に関する総合的な施策、これをどういうように解釈したらいいのでしょうか。三つを含めた総合的な施策をつくるというのか、それとも陸、海、空、それぞれの総合的な施策をつくるというのか、どう解釈したらいいわけですか。

○山中国務大臣 これはやはり具体的には陸上、海上、航空、それぞれが、役所が行政機関だけであるので、それぞれの行政を総合的にやるということをやまず前提といたします。しかしその頭に国が国民の生命、身体及び財産を保護する使命を持つとはっきり書いてございしますので、陸、海、空というものをさらに国の責務にかんがみてこれを統合して、交通の全般の調整をはかっていく、いわゆるすべての交通の面に対する総合的な国の姿勢を打ち出していくというふうになると思います。

○平川政府委員 ただいま長官から御答弁がありましたように、この第三条の解釈でございますけれども、陸上交通、海上交通、航空交通、それぞれの交通の分野におきまして総合性を保たれるということと同時に、海上交通、陸上交通、航空交通の全般がバランスがとれておる、こういうような施策を考えていく、こういうふうに考えております。

○加藤(六)委員 それではもう一度お伺いします。

陸上交通も海上交通も航空交通も、それぞれのバランスをとった総合施策をやる、そしてなおかつ

陸、海、空は個々に総合施策をやる、こういうふうに解釈すればいいということなんでございすか、どうですか。

○山中国務大臣 二人で答えておりますと、同じことを言っているのですけれども、違つたふうにとられるといけません、室長の言ったこともそうです、陸上、海上、航空それぞれが独立の行政機関で全部できるということがあつたらうしいのですが、そういう傾向にございせんので、それぞれの問題についてきちんとした総合調整をするということが第一義であり、それを踏まえて国が国民に対して負う責務といふものに対して陸、海、空、それぞれが調整のとれた、国民のためにとられた手段としてふさわしいものであるかどうかの調整も大局的にとっていくということでございます。

○加藤(六)委員 わかりました。

そこで、非常に小さい質問になるのですが、この三条に「総合的な施策」ということが出てきておるわけでございます。内閣の法制局はおいでになっておりますか。——法律上こういう施策といふことばを使いますか。この施策といふのは、法制局解釈をいいますか、一般的な解釈としてはどういふことを表現しておるものでありますか、まず承りたいと思います。

○田中政府委員 一般に施策と申しますものは、政府がある行政事務を処理いたします場合におきまして一定の、それは法律に基づきますこと、あるいは法律に基づかないこともございすけれども、一定の政策的な意図をもつて処理する、そういう場合に、その処理するべき事項を施策、こういうふうに言います。

○加藤(六)委員 政策的な意図をもつて処理するものを施策と言ひわけですか。そうしますと、「総合的な施策を策定し」とは、この場合どういふように解釈するのですか。

○田中政府委員 その場合には、ただいま申しましたような施策が個々ばらばらに行なわれるのでは効果がございせんので、それが全一として

総合的にそういう施策を行なうということがここに書かれておることでございます。

○加藤(六)委員 そうしたら第十一条に飛びますが、同じように「施策」ということが出ておるわけですが、「国及び地方公共団体は、その施策が、直接的なものであると間接的なものであるとを問わず、一体として交通の安全に寄与することとなるように配慮しなければならぬ。」という場合の「施策」といふのは、いま解釈せられた施策といふのと同意義にとらえていいわけですか。

○田中政府委員 施策といふものは、非常に政策的の基本にわたるようなものからこまかい具体的なものですべてを含んでいふものと私は思います。この場合の施策は、どちらかというように具体的なことをとらえておるというふうな考えられます。

○加藤(六)委員 最後のことがば語尾ががすれてよくわからなかつたのですが、もう一べんちよつと……

○田中政府委員 ただいま申しましたように、基本的なものと、それからそれにさらに付属いたします、あるいはその具体的な実施でありますようなものというように非常に千差万別でございすけれども、その後のほうの具体的な事項にかかると、この「施策」といふのは、いふわけにはいか、こういうふうに考えるわけでございます。

○加藤(六)委員 そうしますと、この三条にいう「施策」といふものと十一條にいう「施策」といふ場合とは、その政策を推進する方法としての施策と、十一條の場合は具体的な問題の事項がきまつておる、そのきまつておる事項について進めるといふような、もう少し具体的な、いわゆる規模が小さい施策である、三条にいう「施策」といふのはスケールが大きい施策、こういうふうに考えるのですか。

○田中政府委員 一応三条はすべてのものの国の責務ということで、基本的な規定でございすので、そういう意味が出てくると思ひますし、この

「施設」というものをここに出してきた理由はどうか、いうところにあるわけでしょうか。

○金井説明員 お答えします。

ごく常識的な解釈といたしまして、航空保安施設というものが従来までほとんどすべてのものは国が設置しておるわけでございますけれども、安

全上非常に重要なものであるといふごく常識的な解釈でございます。

○加藤(六)委員　長官、私がいま申し上げましたように、この施設としては、航空保安施設がここに出てきていない。ところが船舶航行安全施設とか、いろいろな施設も同じように必要なんです。道路、鉄道からずっときまして、そして飛行場があるのでしょう。その航空保安施設だけを取り上げた趣旨を私はちょっと理解しかねておるわけでございますが、これはどう解釈したらよろしいのでしょうか。

○平川政府委員 第五条に、「道路、鉄道、軌道、港湾施設、漁港施設、飛行場又は航空保安施設」というこれらの施設が出てまいりますけれども、この考え方としては、たとえば道路路路をとってみますと、道路の構成部分といたしまして交通安全施設、たとえば歩道あるいは歩道橋、

これは道路の付属物でございます。それを一体として道路としてつかまえておる、こういう考え方でございます。鉄道、軌道等もそういう考え方でございます。ただ航空保安施設と申

し上げますと、むしろこれは航空安全施設ではないか、そういう色彩が強いのではないかというような考え方もございますが、実はこの実態を調査いたしますと、これはたとえば飛行機の方位を知

らせる機能を営む航空援助施設であって、むしろ交通施設そのものに近い、こういう考え方で実はここに規定したわけでございます。ただいま先生が御指摘になりました道路における信号機というような問題でございますが、これは道路の付属物そのものではございません。したがって、これはこの第五条そのものにはずばりと入ってこな

い。むしろ第四条、第三条、交通安全施設の中で

まして交通安全施設そのものは、やはり第四条にあるいは第三条で責任者として読むべきでないか、このように考えております。したがって、第五條におきましては、交通安全施設そのものよりも交通安全施設そのものを補完する、保全していく、たとえば道路における欠陥、たとえば穴があいて非常に交通事故が起りやすいというような状態を防止する、そういう状態で安全に保全するという義務をここに課したわけでございまして、交通安全施設そのものと一体となっておるものは入っておるわけでございすけれども、交通安全施設が別個になっておる、こういうような施設につきましては、第四條なり第三條において責任が生じてくる、このように解釈すべきものと考えております。

○加藤(六)委員　ただるようですが、室長、あなたは大体陸上交通安全室長ですから、海の問題を議論するのは私おかしように思うので言いませんが、第五條に「道路」ということばがあるでしよう。これが陸海空の安全基本法なら航路といふふにのるのです。たとえば大型船舶はいまのままの海域なら通れない、十万吨の船舶は通れなくなる、だからその航路はマインス十六メートル、十四メートルに掘って幅は何ぼ、深さは何ぼにしてつくるのです。道路と同じように。そしてあなたが言われた付帯施設みたいな信号機というものは、これは灯台なりあるいはレーダーになるのです。だから、そういう航路のようなものは第三條か第四條に含んでおるうちに解釈してくれというのをおかしいんです。私はこれ以上この問題は言いませんけれども、こういうように「道路、鉄道」とあけるなら、すなわち航路をあければいいんです。これは陸海空の基本法ですからね。港灣施設、漁港施設だけは船舶は安全航行できないのです。自動車は道路のないところは通れないと同じように、船があっても港灣施設があっても、航路がないと船は通れないのです。私は、現在のあなたの立場は陸上交通安全室長でございすから、これ以上申し上げませ

ん。――長官、ちょっと答弁してください。

○河毛政府委員　五條につきましては、確かに、いま加藤先生の御指摘のように、海上につきまして船が通る道というものは含まれておるということとはございす。ただこの五條を讀みますと、いわゆる道路とか鉄道とか軌道、港灣施設のように、はつきりそれぞれの施設の管理者がきまつておるものについて、その管理者に必要な措置を義務づけておるという点があるかと存じます。ただ、海上の航路につきましては、現在におきましては、いわゆる航路を管理する直接の責任者というものが、たとえば港灣管理者というような意味ではないところがあるか一つあるんではなからうかと存じます。

それからもう一つ、灯台その他につきましては、これははつきり国が直接交通安全上の立場から設置するということとございまして、そのような点につきましては、これは別に二十九條で交通環境の整備という点があるでしよう。これに従つてやつておる、こういうふうにならわれば理解いたしておる次第でございす。

○加藤(六)委員　それなら海上保安庁長官、航路の管理者は、たとえば国が膨大な予算を出して航路を掘りますね。そうしたらあとはだれも管理者はいないわけですか。

○河毛政府委員　この点につきましては、航路のしゅんせつということを港灣局が所掌してやつておるわけでございす。その管理形態というものは定まつていない、こういうふうには了解いたしております。

○加藤(六)委員　この問題はまたあとからやります。いまの質問の続きの十五條の4にいきます。「中央交通安全対策会議に、専門の事項を調査させるため必要があるときは、専門委員を置く」とございす。これは「必要があるときは」ということとございす。これもまたあつて足りというふうなことになるわけですが、必要がないときもあるわけでしょうかと、必要があるときそれから専門委員というの、必要があるとき

は一体何人くらい置こうとするのか。そうして専門事項を調査させるというのですが、どういう内容で調査させるのかということ。第十五條と同じことは十七條の4で、都道府県交通安全対策会議に特別委員を置くことができる、これまた同じように「必要があるときは」ということになつておるのです。質問の内容がちょっとはけて申しわけないのですが、「必要があるときは」ということが書いてあるなら、必要がないときと、これも想定しておるのかということ、それから専門委員は何名ぐらい置いて、どういう学識経験、立場の人を必要がある場合には専門委員にしようとするのかということ、それから専門委員に必要な事項を調査せざるありますが、もう少し具体的には、陸海空の関係のわかる人にするのか、陸は陸、空は空、海は海の専門委員を置くのか、いろいろなことが想定されるのですが、いまお考えになつておられる専門委員はどの程度の学識経験者であつてどういふ内容を調査させるのか、この三点について承りたい。

上げますと、交通工学でございすとかあるいは交通心理学、こういう部門、あるいは被害者救済の面における脳神経外科の関係、そういうお医者さんにも委託したいと考へておられますが、委託のしかたをいましては、一応陸海空のそれぞれの分野のまたそれぞれの専門家ということには考へております。しかし實際問題といたしまして、先ほど私が例にあげましたように、交通工学とか交通心理学というものは非常に密接な関係がございす。そういう場合におきましては、専門委員の方が一堂には会さなくても、関係のある方は一応適宜会合を持っていたらだましまして、意見を交換して反映さして行く、こういうことで考へております。基本的には、やはり専門的なスペシャリストというものの意見をそのまま反映さして行く、こういう考へ方であつては考へておるわけでございす。

○平川政府委員　第四項におきまする「専門の事項を調査させるため必要があるときは」ということについての御質問でございす。まず必要があることが予想されるのかないのかということと

○加藤(六)委員　ついでに室長、十七條の特別委員、これもいまと同じような構成とか学識経験どの程度ということをお教へ願ひたいと思ひます。

○平川政府委員　十七條におきまする特別委員は、中央交通安全対策会議における専門委員と性格が若干異なるでしよう。「特別の事項を審議させる」というような条文になつておられますが、これは実は計画作成に参画させるわけにございす。専門委員は基本計画の作成には参画できない、まずこの資格上の相違がございす。特別事項とはどういふことかと申し上げますと、実は都道府県における交通安全計画というものは非常に具体性を持つた内容でございす。地域社会における交通安全対策でもございすから、具体性を持つておりますので、実はこの委員の中に現在考へておられますのは、たとえば国鉄の支社長あるいは道路公団の支社長のように、現実に交通安全について直接タッチしてある方々を委員と申しますが、特別事項を審議させて、この計画の中に御意見を、御意見といひたい、こういう考へでございす。

その調査事項の内容でございすが、言われましたように、陸海空のそれぞれについての、各分野にわたつて調査を委託したい。一例を申し上げ

○加藤(六)委員 もう時間がだいぶきたようでございますが、お伺いしたいこともたくさんあるのですが、遠慮をしまして、最後にもう一点お伺いしておきたいと思っております。

それは第二十七条、第二十八条「(地方公共団体の長の要請等)」という書き込みがあるわけでございますが、この第二十七条に「地方公共団体の長は、まずこのようにして、陸上交通の安全に關し処理すべき事務について、必要な要請をし、」というところが出てきております。同じく第二十八条に「必要な要請をすることができ、」というわけでございますが、この「必要な要請」というものの中には、たとえば予算をもう少しふやしてくれという要請があるかもしれません。あるいはこういう法律をつくってくれという要請があるかもしれません。あるいはこういう政令、省令をつくってくれという要請があるかもしれません。あるいはまた交通取り締まりの警察官をふやしてほしいとか、あるいは今回道交法で新設されますところの巡視員の数をふやしてほしい、いろいろな要請が出てくるわけですが、この「必要な要請」というのは、どういふ要請があるというところを想定されているわけですか。いま私が申し上げましたような要請のすべてを含むわけですか。それとも、もう少しほかの意味の要請というふうにお考えになっておられるのでしょうか。

○平川政府委員 この要請につきましては第二十七条と第二十八条に書いてございますが、まず第二十七条から申し上げます。

ここに書いてございます要請は、この第二十七条によりまして初めて創設されたものではございませんで、本来、ある機関がある機関に要請するということは、一般的に可能なことでございます。それを書いたわけでございますが、ただいまの御質問が具体的な内容でございますので、一例を取り上げて申し上げます。

たとえば市町村長に例をとります。市町村長が指定地方行政機関の長あるいは関係地方公共団体の長、これは都道府県といたしますが、都道府県

の知事に対して、たとえば条例をつくってほしい、あるいは財政的な援助をしてほしい、ということになりますと、条例も法令の一部でございますから、法令及び予算等につきまして要請をすることができるといふことになります。ところが地方の支分局に対して、たとえば地方建設局長とかあるいは地方陸運局長に対して、権限がないところに要請いたしましたとしても、これは事実上効果がなないということになります。そういうことで、一般的には、この要請の中には、法令上あるいは予算上の要求を含む、このように考えていただければけっこうでございます。

二十八条は、実はこれは第二十一条と関連いたします。

【委員長退席、河村委員長代理着席】

御承知のように、都道府県につきましては、安全計画は陸上の交通安全のみに限っておりますが、安全計画が二一一条におきまして、海空につきましても、都道府県交通安全連絡協議会というものを置きます。これは、いわゆる海空につきましても、地方公共団体の持つ権限がきわめて少ない、したがって、一般的に海空につきましても、地方公共団体が安全計画を立てることは必ずしも適当でないというところで、安全計画の中には含めておりませんが、しかし地方公共団体も、海空につきましても、それなりの意見なりあるいは要請なりあるはずでございます。そういうために、この協議会等におきまして、いろいろ協議し、議論している中で一つの要請が出てくるはずでございます。そういう場合におきまして、地方公共団体の長は、交通安全基本計画あるいは交通安全業務計画を作成または実施するに際しまして、関係地方行政機関の長に対して要請ができる、こういうことになるわけでございます。

○加藤(六)委員 ちょうど与えられた時間が過ぎましたので、私の質問は、これで終わらせていただきます。

一番最初に申し上げましたように、一日も早く

本法案が衆参両院を通過しまして、三歩でも五歩でも十歩でも交通安全行政というものが前進しますことを期待いたします。私の質問を終わらせていただきます。

○河村委員長代理 横路孝弘君。

○横路委員 初めに警察庁のほうにお尋ねしたいと思うのですけれども、四月の六日から春の交通安全運動が始まっているのですけれども、昨日の夕刊によりますと、ことしに入ってからすでに死者が四千二百六人に達した。大体いままでの統計から見ますと、事故は下半期、八月―十二月に非常に多いわけでありまして、このペースでいきましたと、ことし一年間の死者、負傷者の数というのは――この前、今後死者については五〇％に押えたい、負傷者については一〇％に押えたいという御答弁がありましたけれども、ことし一年間の予測がどういふことになるのか、まずその点からお伺いしたいと思います。

○久保政府委員 われわれとしては、長期的な目標としては事故の減少を、少なくとも横ばいになせたいというところを考えているわけでありまして、昭和五十年ごろまでは、やはり総合的な施策を講ずるにいたしまして、なおかつ、いろいろな要因でふえる傾向にあるかと思うわけでございしますが、ことしは、現在までのところ七、八％の伸びであります。いつも年初に比べて後半のほうが増加率が非常に高まっております。したがって現在の七、八％では安心ができませんで、おそらく一〇％近くいく可能性は多分にあるので、一万七千数百名という数字になるのではなからうかと考えます。

○久保政府委員 負傷者が現在のところ、ことしは、どういふわけですか、わりとよろしいわけでは、一％足らずの増にとどまっているわけですが、けれども、これと比べると考えられます。四十四年度は九十六万七千名でありました

が、おそらく百五、六万名までに達するのではなからうかと考えております。

○横路委員 そこで総務長官にお尋ねしたいのですけれども、過日、予算委員会の分科会あるいは予算委員会でも、五年後に事故を半減させたい。私たちもぜひそれを実現できるようにバックアップしたいのですが、警察庁の交通局長のほうは、押えるとしても、死者は五〇％、負傷者は一〇％、そうすると五年後には負傷者の数は五〇％増ということになるわけですか。そこで総務長官は、五年後に半減させたいというのは、単なる願望だけではなくて、一応の予測あるいは一応の計画をもって御発言されたものと思えますが、五年後に半減させたいと言われたら、いまのままで、ことし悲しいことですが、いままでも減りそうもないわけですか。五年後に半減させたい、そのために、いろいろ交通規制もことしからやっていると、いろいろ御発言もございましたけれども、対策を含めて一九七五年をめどにして減らしていくために、毎年どういふぐあいにやっていくのかという具体的な内容が明らかにされない、単なる願いを、ご希望では済まされないと思えます。その点を、ひとつ総務長官のほうからお答えをいただきたい。

○山中国務大臣 願いごとだけではなくて、歩行者の事故を五十年までに半減したいということについては、取り締まり当局の警察庁も含めて、交通対策本部において目標として掲げたところであります。

【河村委員長代理退席、委員長着席】

日本における事故の大半が歩行者もしくは自転車に乗っている人対自動車の事故であるということから、まず歩行者の事故を半減したいということになります。でありますので、いままで道路五カ年計画等が、たびたび計画年度の半ばにおいて新しい数字を加味して、再出発して現状に追いつこうとしておられるわけですが、今日までも配慮がなかったとは言いませんけれども、道路が完成されるに従って、あるいは完備の進捗に従って、

そこに自動車から見ればたいへん快適な道路になつていくわけですが、どうしてもやはり死傷者がふえていくことになりまして、道路五カ年計画の策定は、今後は、建設省の今回の新道路五カ年計画においては、道路そのものに付随する施設については配慮をしようというところを言つておきますし、いままですと安全施設の面において年次計画は実ははつきりと道路計画との関連がありませんでした。でありますので、議員立法を受けて出発いたしました道路交通安全緊急整備三カ年計画、これが第一回の三カ年計画を終わ、現在は第二回の三カ年計画の二年目、そういうことになりまして、ただいま私どもの交對本部におきまして今後来年から出発させるか、あるいは現在の三カ年計画は一応終わって再来年かいたしますか、そこらところの議論もありませんし、私はできれば道路五カ年計画が一年先行はしますが、それに付帯する交通安全施設の年次計画は一年おくれでもちよいといくらいであると思ひますので、そこで四十六年から新道路五カ年計画に対応する道路交通安全施設というものの五カ年計画を立てたい。一応取り締まり当局といたしましては、警察庁の試算で約三千五百億くらいの金を要すると思はれるという推計に基づき金額がございまして、そこらところは、来年度予算の編成において道路財源そのものについても、新五カ年計画第二年度の財源にはたいへんむずかしい見通しでございまして、新規目的税あるいは特定財源等々の配慮の議論も当然展開されていくでございまして、それらの議論の環境にやはり交通安全施設の五カ年計画に対する財源を新たに議論の対象に加えていきたい。そして四十六年度予算から道路五カ年計画に対応する安全施設五カ年計画予算というものを立てていきたい、こういうことも一つのいままで考えられていなかった新しい考え方として取り上げていくつもりであります、要は、あくまでも願望は願望でありまして、歩行者の事故というものをどううしても半分に減らすのだということを、われわ

れは政治の一つの責任としてとらえなければならぬ。文明が進み、快適な生活が享受されるという反面において、突然ある日その文明の力によつて自分の人生が消える、もしくは暗黒の未来に突き落とされるというこの数を減らすことは、これは政治家の与野党をこえての使命感であり、義務感でなければならぬ、そのようなことを踏まえまして私の交對本部長としての第一歩を踏み出させていただいておるわけでございまして。

○横路委員 結局、いまの交通事故をなくすということは、結論から言うと二つに尽きると思ふので、一つは強力な行政指導といふこと、いろいろの各省に分かれていて問題をやはり統合していく問題と、あとはもう投資する以外にないということ。警察のはうの五%、一〇%ということも、車の台数とかあるいは道路整備、舗装の伸びということを考えますと、やはりこれも可能な数字かどうかということも非常に大きな疑問があるだろうと思ふのです。いまの基本計画の關係についてちよつとお尋ねをしたいと思います、今度の交通安全基本法の二十二条に交通安全基本計画の作成というのがありますけれども、いまの山中長官の発言からすると、少なくとも五年後に歩行者の事故については半減ということがやはり基本計画の基本になる、あるいは政策目標になるといふことだろうと思ふのです。六十一国会の質疑によりますと、この基本計画というのは交通安全のための総合的な五カ年計画を立てる、そして道路環境の整備等々四本ないし六本の柱を立てて計画を立てて、その上で五年間に半減なら半減という政策目標を実現していくのだという話だったと思ふのですけれども、いまの五カ年計画の中で三千五百億ないし四千億というお話が出ておりました、それは非常に非常なお話であらう。それは警察関係だけの、警察庁あるいは公安委員会、管轄の安全施設の面で警察庁のはうでそれだけを要求しているのだから、交通安全施設というところになりますと、道路の管理者が負っているたとえばガードレールなり歩道橋なりという

問題があるわけなんです。安全施設のいまのお話とは別に、それは道路の整備計画のほうでやるのだ、こういうことになるわけですか、その辺のところを明確にしたいでございます。

○山田國務大臣 過去の道路五カ年計画においては、そのようなことについてははっきりした五カ年計画というものが実は中に入っていないから、そういうきらいがありますので、今度の新五カ年計画の設定、出発に伴ひまして、いまの歩道橋、ガードレール等、道路の工事に付属する部分につきましては、今回の十兆三千五百億というものの中で計画的に処理していくことは、建設大臣も閣議の席もしくは委員会の席等において公的に答弁しておるところでありますから、役所が違ひますので、あるいは外からとかという議論になります、その場合は建設省が道路の建設管理責任者としての年次計画の中で処理していく。取り締まりは、さらに取り締まり当局の必要な施策について、もつぱら安全施設について、いま申しましたような五カ年計画をその裏に、表裏一体となつて進めてまいりたいということでございます。

○横路委員 その建設省のほうの安全施設の問題については、またあとでお尋ねしますが、その中で交通対策本部のほうでどのように調整されてきたのか、その点についてもお尋ねをしてみたいと思ふのですが、いま進められている第二次計画の中で、実施状況についてちよつとお尋ねをしたいと思ふのです。これは総理府のほうの調査室長さんのはうで答えを願ひたいと思ひますけれども、一応来年で終わる予定になっているのですけれども、この指定された道路については大体来年度中に完全に終わる見通しがありますか。

○平川政府委員 御承知のように交通安全施設緊急整備法によりまして第二次三カ年計画が四十四年から四十六年にわたつております。現在第二年度でございまして、総額が千六百五十億でございます。この中で、これは公安委員会分と道路管理者分に分かれておりますが、大体公安委員会

分が二百七十億……。○横路委員 内容はわかつております。私は、見込みがあるのかどうかという問題だけでけっこうです。

○平川政府委員 この計画につきましては、建設省並びに警察庁でこの目標に従ひまして進行させております。

○横路委員 たとえば建設省のほうのいまの歩道の問題ですが、結局、歩行者の事故をなくすということになりまして、歩車道の分離ということになるわけですね。ところが建設省のほうの話によりますと、たとえば市街地で歩道の設置率が来年度五五%しか指定道路については終わらない。さらに昭和五十年までにまだこれからあと六年あるわけですね。五十年までは指定道路のうちの八〇%に上げたいんだという建設省のほうの、予算委員会の分科会における答弁だったと思ふんですね。そうすると、三カ年計画を立てていても、そのことがもう半分ぐらいしか実施できてないという状況だろうと思ふのです。ですから、そこをやはりきちんと把握されて、これからどうされるかというの、いま総務長官のほうで話があつて、新しくつくるのか改定するのかという話があつたけれども、新しくつくりたいということであれば、来年度に終わりたいということとで計画を立てた分についてはやはりきちんと完了させるように、交通対策本部なり何なりのはうで指導すべきじゃないかというように思ふのですけれども、その点どうですか。

○平川政府委員 ただいま御指摘になりましたように、四十六年度末におきまして道路は五五%の舗装率になります。これは実は歩道といひまして、ある区間を指定しております。この区間の中には真通りといひますか非常に狭い道路も入つておるわけですね。こういう道路につきましては、歩道の設置はできない、事実上物理的にできないという場合があるわけでありまして、こういう場合におきましては、信号機をつけるとか、あるいは交通規制によりまして、交通の安全を保つていくと

いろいろな施策が講ぜられるわけでございまして、一〇〇%全部つけるといふのは最終目標ではございません。事実上不可能な点があります。したがって、最終的には約八〇%の歩道率を持つような計画を進めていきたい、このような意図でございします。

○横路委員 ですから最終的に八〇%なら八〇%でもいいんですけれども、それをほんとうは来年度までに終わるべく予定されていたのに、昭和五十年まで六年先に延ばしてしまふということでは、やはり歩行者の事故を半減させるといふ目標を実現するためにもほんとうに可能かどうか、やる気があるかどうか、国民の立場からいへば非常にいまの政府に対して疑問を持つわけですね。

時間がありませんからその点あとにしまして、次の点に進みたいと思ひますけれども、交通安全基本計画を立てるといふことでありますけれども、具体的にはどのようなことをお考えになつてゐるのか、総務長官のほうからひとつ。

○山中事務大臣 先ほどのあれですが、誤解のないように、私の言っているのは、後期といつていかどうか知りませんが、第二期目の三カ年計画、その三年目をやつて新たな五カ年計画にいかうか、それとも三年目をそのまま新しい初年度とする道路五カ年計画に裏づけとなる安全施設予算にしようかといふことでありまして、決して三年で済ませるはずのやつを五年、ことしからいうと六年に引き延ばすといふのじゃありませんので、これには相当（横路委員「いや、そんなことを言つてないですよ」と呼ぶ）そうですか、その誤解がなければけっこうでございますが、そういう意味でございまして、一歩前進して新たな性格を付与して、あるいは財源等についても考えながら前進しようといふことです。

○平川政府委員 交通安全基本計画の具体的な内容でございしますが、基本的には交通安全対策会議におきましてきめられることでございますが、わ

れわれが現在の段階において考えていることは次のようなことであります。

まず第一といたしましては、今後五カ年程度にわたつて道路それから軌道、船舶並びに航空機に関する交通事故の発生状況を的確に予想するといふことでございします。これは、単に現在の傾向をそのまま引き伸ばすといふような予測のしかたではございせん、合理的な裏づけのある予測をいたしたい。そこへ車対車の事故を含めまして、最小限の目標を置きまして目標を設定するといふことが第一点。

それから第二点におきましては、右の目標を達成したために交通安全施設の整備、それから交通規制の合理化、それから交通安全運動の充実、こういう三つの施策を講じてまいります。その施策の内容につきましましては実証的に科学的に立証されたものでなければならぬ、このように考えております。それにつきましては、実は来年度予算におきまして七百五十万で交通安全施設と交通事故との関係関係を調査しようものを十都道府県におきまして実施したい。こういうものを、結果を見まして、実証的な裏づけのある対策を持っていきたい、このように考えております。

第三番目に、こういう計画に基づきます毎年度の予算の裏づけのあります業務計画を樹立する、こういうことであります。それからその業務計画と同時に、都道府県の対策会議で交通安全対策を立案することになります。その立案する際に都道府県のよるべきよりどころ、すなわち都道府県の交通安全対策の基準となるべきような事項も同時にきめていきたい。

これが大体的な構想でございします。○横路委員 基本計画を立てるためには、いまもお話しありましたけれども、事故の原因の把握とそれから投資効果という二つの面がどうしても不可欠だろふと思ひます。そこで警察のほうにお尋ねしたいのですが、事故の統計あるいは事故の原因調査といふことで、警察庁が一番よくやられてゐると思ひますけれども、ただし、この総

理府のほうの「陸上における交通事故」といふ本を見ましても、取り締まりという立場からの統計処理がなされてゐるけれども、安全施設の面からの統計処理といふのは必ずしも明確でないんじゃないか。たとえば歩行者と車の事故の場合、状態別事故とかあるのは車同列事故とか、いろいろ統計がありましても、たとえば横断中の事故といふ統計はあつても、その横断中というのは一車線のところなのか二車線のところなのか、歩道と車道の区別がついてゐる道路を横断中のものなのかどうか。あるいは車と車の事故ですと、出会いがしらの事故という項目はあつても、その出会いがしらの事故は、交差点なんですよけれども、信号機が設置されてゐるのかどうかといふような点については、必ずしも現在の統計上明確じゃないので、その点はやはり、たいへんな仕事だと思ひますけれども、警察のほうで統計されるべきにその安全施設との面を考えた統計処理をされるとき、いろいろこれから予算要求されるにしても何にしても説得力があるのじゃないかと思ひますので、ぜひその点をやつていただきたいといふことが第一点、それからもう一つ、おたくのほうでいろいろと事故を集積されて統計された結果を、運輸省なり建設省なりに現在のところ何らかの形で連絡してゐるのかどうか、この二点についてお尋ねしたい。

○久保政府委員 統計の点につきましては、私どもがことしからデータのとり方を変えまして各県に指示をいたしてあります。したがって、この統計が来年でございまして、相当従来のものと違つた中身のものがございします。ただ、現在のものでも実はデータに相当入つております。これは歩道であれ、舗装であれ、天気の関係であれ、その他いろいろなお手元にお持ちであらう資料以外に相当のデータが入つてゐるわけでありましてけれども、遺憾ながら電子計算機の容量、つまりその記憶量の大きさと人手と金と、これだけの関係でいまのところは全部が統計化されてゐないといふことであります。そこで、ことしは金をくめんしま

して、とり得る全部とは申しませんが、その中でほしいデータというものをもう少ししぼつた範囲で部外発注でもして統計を集めてみたい。これは昨年のものにつきましてそういうふうによつてみたい。

それから出会いがしらでありますとか、歩道の関係であるとか、あるいは道路の状況であるとか、そういういた相関関係は、実は数字で見るとか、図面で見ればはるがよろしいといふわけで、各県がそれぞれよくをいたしてございまして、たとえば国道の全線にわたつて死亡事故のありましたものの状態をすべて記入するようなふうのものをつくつてゐるところもありまして、それから県内の事故多発地点百カ所を選んで、これもやはり同じようにどういふふうな状況で事故が起つてゐるかといふことを図面に書き込んであります。そこでその図面を見て、たとえば道路の交差点のすみ切りをすべきであるとか、あるいは特に安全施設、たとえば歩道とか信号機が必要であるとか、あるいは道路標識のつくり方がまちがひとか、そういうような点を学び取ります。そこで、公安委員会関係でできるものはもちろん警察がやるわけでありまして、道路管理者のほうに頼むものは、それを県のほうにお願いをするといふことで、相当効果があつております。これはそういう具体的なものではないので、警察庁だけで集計といふものではなくて、各県ごとにつくつてあります。

一度ごらんいただきますと、わりと御安心いただけるのじゃないかと思ひますけれども、そういうようなことで、道路管理者その他関係機関のところには、そういう具体的なものをもちまして御連絡をいたしてあります。私どものほうでは、お手元にありますと思ひますが、総合的な集計、統計しかございせんもので、そういうものので建設省、運輸省のほうにお願いをしてゐる、そういう状況でございします。

○横路委員 そこでちょっと運輸省のほうにお尋ねをしたいと思ひますけれども、事故多発業者といふことで警察のほうからたとえば営業用のタ

クシーなりトラックなりという場合に通知があるはずなんです。それが私はやはり交通安全というところで行政の面に生かされていらないんじゃないかというところでひとつお尋ねしたいと思うのですけれども、事故多発業者に対する特別監察そのほかや、使用停止処分そのほかしてはいますけれども、おたくのほうの行政指導としてやはり一番きき目があるのは、たとえばことしの二月、東京で運賃の値上げの問題で非常にいろんな問題があった、あのときに各地で、あれはタクシーですけれども、それぞれの会社ごとあるいは事業所ごとに交通安全の発生あるいは道路交通違反などがどのくらいあるのかということ調べて、それを運賃値上げの際の参考にするとか、あるいは増車を認める場合にそれを参考にすることが交通安全という立場から見ても必要だろうと思う。それを運輸省のほうで現在やっておられるのかどうかということをお尋ねしたいと思います。

○隅田説明員 ただいまのお尋ねの件でございますが、たとえばタクシーだとかあるいはトラック業者だとか増車をいたしますときに、事故多発業者というふうなものにつきまして関係の警察のほうから通報のあったもの、あるいはわれわれのほうで積極的に監査をいたしまして、管理面に非常に手落ちがある、あるいは事故が多いというふうな実態がわかっていっているもの、こういうふうなものに対しては、陸運局で普通の標準よりも増車の数を減らすとか、あるいはそのほかいろいろの許認可のようものがございしますが、そういうものに判断をつけ加えるというふうな処置はやっております。

○横路委員 ことしの東京の運賃値上げのときはどうですか。新聞の報道によると、少なくともやっておられないように承っておりますが。

○隅田説明員 東京の運賃のときは私担当いたしましたけれども、正確なことはちょっとお答えいたしかねますけれども、私が聞いております範囲では、あの場合には、労務管理その他の実態を調べまして、それで労働省関係のほうから労務管

理その他について質が悪いという通報のありましたものについて運賃値上げを押えたというふう聞いております。

○横路委員 これは総務長官のほうにお聞きしてお願ひしたいと思うのですけれども、そういうことでやはり行政というものは有機的に行なわなければならないと思うのです。警察のほうでいろいろ事故を調べてそれを通報するといつても、たとえば運賃値上げなり増車なりの際にそれをきちんと反映するということがあれば、それなりに交通安全対策ということでも成果があると思うのです。それでぜひ、これは運輸大臣のほうの管轄になるのですけれども、交通安全本部の本部長のほうから、こういった交通安全事故あるいは道路交通違反というものを特に増車なり運賃値上げの際に参考にして、それを一つの基礎資料にして認める認めないの行政を運輸省のほうでやるように、ひとつ要請するなり検討をいただくということについてお考えをお伺いしたい。

○山中国務大臣 私は所管大臣でありませんが、橋本運輸大臣にたびたび、今回の、労務管理面のみから、しかも立ち入り検査を抽出的にやってみて、ひつかかったものだけが残されるというやり方、あるいはまたひつかからなかったものを先にやるというやり方、これは安全面と別ですけれども、利用者側にとつてもはなはだおかしなことになる、労務管理の悪質な会社のはうは安い乗車料で走れるという変なことにもなりますし、これはやはり見送って、もう少し別な角度からのものをさしを当てたいのじゃないですかというのを半公的に本部長の立場でも言ったのですけれども、それは就任以前にきかまっていたことが時期が来ただけなので、これからは考えようと言っておられました。そこで、できたことはしょうがありませんが、運輸手の労働、人権の立場からいって、そういう角度ももちろん必要ですけれども、やるなら全部を長期にわたって把握した後に結論を下すという、あなたのおっしゃるように労務管理にいてもそうでなければならぬし、ことに自動車

のものの事故発生件数の多いところについては、これは保険理論もやはり将来は考えていかなければならぬと思うのですが、メリット、デメリットを加味したものが保険にも採用されなければならぬのだらうし、そういう許認可等については十分信賞必罰的なことをやらなければならぬ。今回の場合は私はあまり感心したやり方ではなかったと思いますので、きょうは運輸大臣がおられませんか、課長から事務ルートを通じてきょうの報告をしてもらおうと同時に、私は閣僚同士、国務大臣同士として、あなたの考えというものは正しいと思えますから、そういう方向に行政が進むように協力したいと考えております。

○横路委員 時間がないので次に移りますが、投資効果の点についてちょっとお伺いしたいと思

七百八十二億の第一次三カ年計画で一応四千人、千三百人の死者、三万六千人の負傷者の防止ができたのだということを警察庁のほうで推定しているようでありすけれども、先般、信号機の公安委員会の関係は、先ほども話にありましたけれども、三千五百億円程度でもって一応の完成ができるのだということでありすから、これから五カ年計画の一つの基礎になるだろうと思えます。ところが、安全施設というのはいまだ建設省が中心になるわけなんです、建設省のほうにちよっとお伺いしたいのですが、大体どのくらいの予算があれば歩道橋の設置なり現在いわれている安全施設が完備するか、お答えいただきたい。

○多治見説明員 お答えいたします。先ほど総務長官から御答弁がございましたように、道路事業計画は、ただいま第六次五カ年計画というのを総額千兆三千五百億円というところで策定いたしております。その大ワタにつきましては一応閣議で御了解をいただきましたが、中身につきましてはまだ最終的に確定いたしておりませんので、われわれといたしましては、この中でできるだけ道路の新設、改築等に伴いまして、交通安全に配慮をしつつ交通安全施設の整備につとめたいというこ

とで、目下検討中でございます。

○横路委員 その整備につとめたいということはわかるのですけれども、現状がどうなっているか、あとの程度投資をすればどうなるのだというところがなければ、ともかくここが危険だから応急処置しなければならぬからというところで工事をしている以外にないと思うのです。私がお尋ねしたのはそうじゃなくて、少し大きなあれになりますけれども、現状の道路の状態の中で大体どの程度あと投資をすれば、安全設備は道路管理者の分については完成すると考えていいの。もしその辺のところ検討されていないならいいでけっこうですから、お答えいただきたい。

○多治見説明員 先ほどお答えいたしましたように、目下詳細につきまして検討中でございますが、ごく大ざっぱに現在われわれの考えております目標といえますが、まだ最終決定はいたしておりませんが、できれば今度の五カ年計画で国道につきましては完全一〇〇%の舗装率を達成したいというのを目標に作業を進めようということをやっている段階でございます。

○横路委員 そこでもう一つお尋ねしたいのですけれども、昭和四十三年の八月に飛騨川の事故があつて、そのときおたくのほうでは、道路の総点検及び危険箇所の実態を把握して必要な対策を出すというのをきめられて、実際に行なっておりますというのでありますけれども、ただ、行政管理局の行政勧告がその件について出ていて、六百十八カ所のAランクの非常に危険な箇所については昭和四十四年度に終わるようであるけれども、残り千三百二十六カ所のBランク、これはやるのに大体九十二億程度の金がかかるということでありすけれども、その点とそれから地方公共団体の管理する道路については、危険箇所を把握した上で、まだ対策がないじゃないかという指摘を行なう、政管理庁のほうから受けていられるわけなんです、まず最初に総務長官、この点についてどういうお考えを持っておられるのかお尋ねしたいのです。四十三年の事故が起きてそういうことになつてい

ながら、現状は六百十八カ所のAランクはできたけれども、あとはまだ完成されていないという点とでありますので、対策本部のほうでこの点についてどのようにお考えになつておられるのか、最初にそれをお尋ねしたい。

○山中国務大臣 はつきり申し上げて、対策本部ではそのようなこまかな調査の追跡、点検あるいは是正の注意勧告というようなことで、ほとんど入手もありませんし、ですからそこまですべてお尋ねするので、やはりこれは建設省のほうで、行管のそういう指摘を受けたら、それに対して国民にはつきりとお答えされる現状あるいはこれから先の方針というものを明示すべき責任があるものと私は思います。

○横路委員 それじゃ因るのであります、いま五カ年計画が道路のほうであるわけですね。だから、その道路の整備の中にいまの危険個所のまま残つておるBランクの点も含めるべきじゃないかという点を対策本部のほうでやりにならないかと、私は対策本部のある意味がないと思うのですが、いかがですか。

○山中国務大臣 まあ総合調整の立場ですから、全権を与えられるということが理想です。また総理府の長は総理大臣でございまして、その意味では国の問題に対する政治の姿勢がかわつてあらわなければならぬ責任があります。ですから、おっしゃることもごもっともですけれども、そのような点については、これはやはり建設省といふものがまず一義的にそれをやつていただいて、その間の中間報告なりあるいは処理する方針なりについて御連絡を受けて、それが国の姿勢、方針と反するものである、あるいは怠慢であるといふようなものについては、もちろん私のほうで総理にかわつてその方針を是正し、もしくは国民の希望する方向に前進するようにしていく義務があると思うのです。

○横路委員 そこで建設省のほうにお尋ねしますけれども、いまのBランクの危険個所の点ですね。これはやはり私は今度の道路五カ年計画の中

に含めてやるべきだと思う。そのお考えがあるかどうかという点が第一点。

それからもう一つは、地方公共団体が管理している道路については、おたくのほうで調査しているであつて、それに対してどうなっているのかといふ点と、その点について十分に行なわれているんじゃないか。そこで、行政勧告の中では、「建設省直轄道路に準じて緊急度等の検討を行なうなど安全施設整備事業等の推進と並行して道路における交通事故防止策を推進する必要がある。」の地方公共団体の管理している道路事業についてどういうお考えなのか、これをお伺いしたいのです。

○多治見説明員 第一点のお尋ねでございすが、新しい道路五カ年計画の中で、われわれはいたしましても十分この危険個所に対する対策は優先的にやつてまいりたいということで検討いたしております。

それから、第二点の御質問でございすが、地方公共団体の管理しております道路につきましても、もちろんわれわれといたしましては、国が管理いたしております道路と同様に、この危険防止につきましても総点検をやりましたあと、適切な対策を講ずるよう指導をいたしたい。いろいろ行政上の措置をして、国道と同様に危険防止につとめるようにということで、できる限りの指導をしておるつもりでございします。

○横路委員 これから十兆三千五百億円も投資して道路をつくるわけですから、その安全ということとを考へて道路をつくらなければならない。その経済効果といふこととのかね合ひにいつものなつてしまふのですけれども、ある程度その経済効果を犠牲にしても、これからつくる道路については、きちんとやはり安全対策、人命尊重といふ点から道路をつくつていただきたいと思うのです。そこで、たとえば中央高速道路の二車線の問題ですね。これなんか東名高速と比べると非常に事故が多い。しかもその事故の内容は、たとえば追ひ越しのとき正面衝突という二車線であるがための

事故が非常に多いわけです。

そこで、警察のほうにちよつとお伺いしたいのですけれども、たとえば二車線の道路をつくる場合に、おたくのほうでこれから十兆三千五百億円を投じて高速道路をつくつたりなんかすると、たとえばインターチェンジのところが問題とか、あるいは二車線の道路の場合なんかお話を聞きますと、バイパスの場合でも依然としてこれからできる道路は二車線の道路が多いわけですね。それからその点について警察のほうの立場から、これは道路をつくる前にあらかじめいろいろな注文をつけるべきではないか。また対策本部のほうでも注文をつけるべきではないか。道路は建設省のほうだから自由にやつてくれというのではなくて、その前にきちんとお互いに調整をして、特にこのインターチェンジの問題なんというのは、これから先いけばいくほど非常に大きな問題になっていくんじゃないだろうか。ですから、その辺のところのお考えがあるかどうか、警察のほうにお尋ねします。

○久保政府委員 当然考えはあるわけでありまして、この問題につきましても、閣議でも国家公安委員長が発言されたことがございしますが、すでに二車線になつてゐる分については、現に建設省のほうである程度の手をお打ちになつたわけでありまして、私どもの立場からすると、二車線の高速道路というものは好ましくありません。したがいましめて、そういったような趣旨で建設省のほうには御要望はしてありますけれども、建設省のほうでも、また道路といふものはある程度政治的にと申しますか、そういった意味合いをもつて計画をされる面もございします。なかなかむずかしいような点があるようでありまして、この点は政治の場と十分に御議論いただいたほうが、私たちとすると非常にありがたいと思うのでございします。

○横路委員 何か答弁を求めるのが逆になつてしまつて申しわけありませんけれども、対策本部長のほうではいかがですか。その点をおたくのほう

でやはり調整をしてやるべきだと思ひますけれども、その点についてのお考えをお伺いしたいと思います。

○山中国務大臣 これは先ほど申しましたように、路線をどういうふうな決定する、あるいは高速道路をどこからどこにつくる、バイパスは何車線にするとういふふうな点について、建設行政ローパーの問題ですから、それについて私のほうで先にもを言つていくといふことは非常にむずかしいうございします。しかし、それが明らかに中央高速道に見られたような結果、不幸な犠牲の累積の上においてわかり切つたことを自覚せざるを得なかつたといふことになるようなことは、これはだれが見ても、遺族の方なんか、ことにどこにも向けるような怒りの気持ちがあると思ひます。そういう行政にはならないように私どものほうでも当然そういう配慮をこれからもしていきたいと思ひます。

○横路委員 まだいろいろお尋ねしたいのですが、最後に一つだけ消防防のほうにお尋ねしたいのですけれども、救急体制で、救急業務に対する政令を改正するといふのが新聞に報道されていたのですけれども、その内容を時間がありまから簡潔にひとつお答えいただきたい。

○中沖説明員 現在救急業務を義務として実施しなければならぬといふのは、消防法施行令の定めるところによつて人口三万以上の市ということになつております。現在五百三十三市が業務実施といふことになつております。しかし、今後さらに救急業務の体制を整備し推進してまいらなければならぬといふふうなことを考へておりますので、現在政令の改正の作業を進めております。その内容といたしましては、消防本部を置かなければならぬ市町村として政令で規定するもののうち一つは人口三万以上の市町でございします。もう一つは人口二万以上三万未満の市町村のうち交通事故件数がおおむね人口一万人当たり五十件発生してゐるもの、こういうものを予想しております。

ほうの勧告に空白地帯をどうするかという問題があるわけですね。たとえば北海道の国道五号線、札幌から函館の間を考えてみますと、札幌にあって、小樽にあって、倶知安という町に一台、長万部という町に一台、それから八雲、函館というところになっておるわけです。そうすると、三時間くらい国道で走る間に全然救急車がないというケースがありまして、私も昨年の七月に事故の現場に通りました。助けるのに苦労したことがあるのですけれども、そうした意味で空白地帯をどうするかという問題で、消防組織法、自治法や消防法によっていろいろ規定がありますけれども、それがあまり実施されていない。たとえば相互応援とか一部事務組合とかいうものがあっても、法律に規定はあっても実際上あまり処理されていない。一つは実施方法や費用の問題が大きい問題だろうと思うのです。この行政勧告があるわけですから、やはり交通事故の多い道路の区間について、実施の基準を設けて、きちっと方法とか費用についても具体的な実施方法というものを考えるべきではないか、それを検討すべきではないかというように考えるわけですが、その点はどうですか。

○中沖説明員 救急業務を実施していない区域につきましては、現在市町村が相互応援協定を結びましたり事務の委託をするなどいたしまして、広域的な共同処理方式を進めております。それから昭和四十二年に消防法の改正をいたしました。その三十五條の六に知事の要請方式という方式がございます。これは都道府県知事が救急業務を実施しております市町村に救急業務の実施していない区域の救急業務を実施するように要請するという方式でございます。こうした要請方式等をも積極的に活用するように現在地方団体の指導を行なっております。これらに關します具体的な実施基準あるいは財源措置でございますが、私どものほうでもいろいろ検討いたしまして、地方団体にも通達いたしておりますけれども、財源措置につきましては、特に要請方式それから一部事務組

合方式、事務の委託方式につきましては、地方交付税の特別交付税で財源措置をいたしております。

○横路委員 今度の改正についてまた総務長官のほうにお尋ねしたいのですけれども、救急業務をさらに拡大していく、義務づけをしていく、非常にけつこうなことだと思ふのですけれども、これをどの範囲にするのか、それからいまの空白地帯をどうするかということについて、この政令改正の前に対策本部のほうで何か検討されたり調整されたりということをおやりになりましたか。

○山中国務大臣 現時点においてはまだそこまでいっていませんが、この法律が通過制定された後に、たゞいま消防庁から現時点における措置されておる内容がございましたので、それらのものを踏まえて、行管のそういう指摘等も配慮しながら、どのようにあるべきか、指導については検討いたしたいと思ふます。

○横路委員 時間が過ぎましたから最後にしたいと思ふのですけれども、結局、いままで二、三について話を伺ひして、各行政機構がばらばらに行政をしていて、対策本部というものが調整するのだということをおっしゃって、実質的に調整機能というものは私は十分果たしていないのじゃないかという気がするわけです。従来政府は、この交通安全について、昭和三十年に内閣官房長官を本部長として交通事故防止対策本部を設けました。これを昭和三十五年十二月に解消して、現在の交通安全対策本部、閣僚レベルの問題として昭和三十六年臨時交通関係閣僚懇談会、それから昭和四十年には交通関係閣僚懇談会というものを設けてやってこられたわけです。やってこられたけれども実績が全然あがっていないわけです。今度のこの中央安全対策会議ですか、いままでから見ると、最初のものは結局、内閣の官房が中心になって各省の局長レベル、その次の現在の交通事故対策本部というものは、各省の事務次官を集めてそして総務長官が最高責任者、今度は内閣総理大臣を中心にしてみな各行政機関の長を集める。それは

だんだん偉い人に段階があがってきているけれども、これではたしてほんとうに強力に統合運営するような行政機構——私はそれが一番必要だろう、それがはたしてできるんだろうか。いままでいろいろやってこられた、機構をつくってやってこられたけれども、実質的にはやはり調整をする役割りというものを私は果たしていないと思ふのです。その点について総務長官の御答弁をいただいて、時間も過ぎましたので、質問を終わりたいと思ひます。

○山中国務大臣 言われる点はもつともな点もあります。ただし、ほんとうにやらなければならぬ行政、救急行政ではだめなんだという結論になるならば、それは道路交通対策省なり、そういうものの独立した行政機構ができて、その下で道路予算から何らか全部そこで処理するということになれば、あるいはもっと画期的な前進が期待できるかもしれません。今日の激増する事故数等から見ても、そういう形のあり方は別にしても、もっと強力なる前進がなされなければ、政治は何をしておるといふことにたえられないということになると思ひます。とらえ方は、いろいろあります。いまのままでほうっておきますと、各省ばらばらで、わずかに交對本部で事務次官に集まっても、私がいふいろいろなことを指示して協力願つておるといふことでありますから、今回法律でもって基本法を制定をして、国の姿勢を明らかにしながら前進しようという、先ほども加藤君に答弁しましたとおり、数歩前進でもって前進してみようという努力であることを御理解願ひたいと思ひます。

○愛田委員 田中昭二君。

○田中(昭)委員 いま提案になっております交通安全対策基本法については、國民すべての人の注目の的であります。その成立の一日も早からんことを待ち望んでいますが、このことを考えますと、長官をはじめ関係者の皆さんもこのことには御異存があるはずがないと思つておりますが、そ

うであるならば、現在までこの法案の進捗につきまして、その経過を通し、その重要な点並びにこの法案の中で長官みずから一番重要かつ大事であると思われる点について、詳細かつ具体的にお話を伺ひたいと思ひます。

○山中国務大臣 端的に言いますと、各省はばらばらでなかなかまとめるに、國民の取り返しのつかない財産である生命というものを守るためには、この基本法を制定し、そして総合的にこれを調整、企画、推進をしていく、これによって交通安全を抜本的に前進させようということでございます。

○田中(昭)委員 さらに、担当の長官とされまして、関係の各省庁ごとのこの問題に対する基本的な考え方を持っておらなければならぬと思ひますが、関係の各省庁が最も重要な点、関係各省にこれだけはやってもいいと思はれてゐる点がありまして、それを具体的にお話し願ひたいと思ひます。

○山中国務大臣 なかなかむずかしい質問でありますけれども、たとえば先ほどから言つておりますように、建設省ならば、ただ道路をつくる、舗装をし快適な道路にするだけでなく、道路がよりよくなつて、そして自動車がいよいよ走りやすくなれば、当然事故がふえる。そこで、その道路建設の概念の中に、これからは建設しつつ事故の増加を防止していく手段を考えてほしい、というように各省それぞれ違うわけです。だから各省の担当者、ほとんど各省ですが、事務次官の諸君に集まっていたら、私が主宰して会議を開きますと先般ききました。たびたび申し上げておりますとおり、緊急措置としての一方交通、右折禁止、裏通り細街路の徹底した取り締まり、こういうものをやるにいたしました。もう、各省によつてニュアンスが違ひまして、そういうことを考へて予算が組んでないとか、したがって財源が足りないからできませんとか、そういういろいろな意見がありましたけれども、しかし各省の事務次官というものは事務の立場における最高

の責任者です。から、いわば事務大臣ぐらゐの誇りは持たなければいけません。とすると、事務の最高責任者は、あくまでも事務であつても、国策に対しては大局的な立場からものを見る視野を備えてゐるはずである。やはり政治には、なしてはならない悪と、なすことを怠つておとところのなさざる悪がある。予算がなくとも少なくともこのことをきめて出発するといふことがいま大事なこと。私が説きまして、各省それぞれの財源上その他人、いろいろな御意見がありましたけれども、それは逐次補正していかうじやないか、とにかく前進を開始しようといふことに、事務次官、各省納得してくれまして、先般の緊急三項目の実施に踏み切りました。各地方ではそれぞれ順調に、地域の特色がございまして、おおむねその方向に進んでいくわけでありまして、それぞれの省に願ひたいことはいろいろありますけれども、一例をあげれば建設、警察等については、そういうことをいゝ重点にお願ひをしておるわけであり

ます。

○田中(昭)委員 この基本法が提案されて、これを担当なさる長官として、私は長官を高く尊敬しております。ときばきとやられる長官でありますし、私は、この基本法ができて最高責任者になられる以上は、当然いとおつしたように、いろいろ各省に対してむづかしい問題もありましようけれども、たとえば建設省が建設をしなから事故をなくす、これは言うはやすく實際はむづかしい問題だ、こう思うわけですか。でありますから、そういう点を各省庁に対して長官がはつきり、各省庁はこういふふうによつてくれ、この問題だけは当然この基本法を成立させるためには基本的に守つていってくれ、こういうものがある、私はそれだけ力強い、こう思うわけでありまして、各省のほうもお見えになつておりますから、責任者ではございせんが、たとえば建設省、いまの長官のことばを受けて、建設しながら事故をなくしていく、少なくしていくといふことについて、建設省としてはどのようなお考えであ

りますか、二、三のことを具体的に話して願ひたい。

○多治見説明員 ただいま総務長官のほうからお答えがございましたように、この法案が通りました際には、この法案によりまして定められました基本計画に従つてわれわれのほうの事業も実施するといふことは、これは当然のことでございます。しかし、われわれといひましては、それだけではなくて、現在もすでに交通安全といふことにつきましては、そう言つてはなんですが、非常に大きな配慮をしてゐるつもりでございます。今後この法案ができて、本部の方針がきまり、具体的な事業内容等が本部から交通安全という観点から指示された場合には、当然建設省といひまして積極的にこれに協力して、交通安全の施設といふものの完備をはかりたいといふふうに考えております。

○田中(昭)委員 関係各省、ひとつそれぞれ自分の省のやりたいことを言つていただきたいと思ひます。あと警察庁、文部省、運輸省、それぞれやつてくだされ。

○久保政府委員 私どものほうとしては、やるべきことが無数にございまして、別にまた機会がありますれば具体的にそれぞれの項目について御答弁申し上げたいと思ひますが、しほつて申し上げれば、総務長官も御答弁になりましたように、私どもの仕事を計画的にかつ目標を立ててやつてまいりたい。その場合に、この基本法は、市町村その他の関係あるすべての人が交通安全対策の任務を持ち、かつ寄与しなければならぬといふ趣旨になつておりますので、その点は非常に効果的であらうと思ひますが、私どもの近々まとめたと思ひますのは、この基本法の中にも書いてあります長期計画の一環にならうかと思ひますけれども、昭和五十年を目標にいたしました長期計画、その中身といひましては、主として安全施設、さらにその他の関係のいろいろなものを含めておりますが、そういったもののおくれを何とか早く五十年までには取り返したい、そ

うして昭和五十年になれば、そのときの状態においては少なくとも公安委員会関係の安全施設は完備してゐる、そういうふうであるべきであらう、その上で歩行者なり運転者なりにさらに強く呼びかけるといふことであらうでなければいけません。少くとも先進諸国に比しまして、わが国の警察関係の安全施設、これはおそろく道路も同じであります。きわめておくれをとつてゐる、これを何とか早くおくれを取り戻したい、しかし一年、二年ではできませんので、これを昭和五十年までに完成したい、こういうことでござい

ます。

○西村説明員 文部省といひましては、教育面を通じて子供を交通事故から守る、そのために特に実地訓練を重視いたしまして交通道徳を身につける、そして交通安全に関する規則をよく理解し、これを守るような態度、習慣を養う、そういったようなことを目標として、交通安全教育をさらに推進してまいりたいといふふうに考えておるわけでございます。特に関係ある教科といたしましては社会科でございますが、そこでは交通事故の状況とか、町や村で交通安全の仕事としてどういふことをしているか、警察官の仕事はどういふものであるか、交通標識にはどういふものがあるのかといふようなことを理解させると同時に、体育の面におきまして、交通事故の原因となるようなことにつきまして理解させ、安全についての能力を養うといふようなことを徹底してまいりたい。しかし先ほど申しましたように、特に実地訓練が大事でございますので、特別の時間を設けて、特に模擬訓練等を通じて安全に関する理解を深める態度を養うといふことにしたい。大体年間十二時間ないし十三時間の学校が多いわけでございますが、これも通達によつていろいろ指導しております。それをさらに推進してまいりたい。そのための交通安全センターといふものを各県にモデル的なものをいまつくりまして、本年度で三年目になるわけでございますが、そこで実

地に訓練ができるというふうにしたい。

さらに幾つかございますが、交通安全の指導をする先生方の能力を高めるといふことで幾つかいまでも講習会をやつておるわけでございますが、特に来年からは小学校の先生を対象にいたしまして、中央において、どのようにしたら効果的な交通の指導ができるかといふ、指導方法を中心にした研修会をしたいといふふうに考えております。

さらに、今度「交通安全指導の手びき」といふようなものをつくりまして、現在これを中心に指導しておるわけですが、いろいろな交通事情も変わつてくるという事態に即しまして、さらにこれを改定いたしまして、この秋あたりからまたそれを使つて実態に即した指導をしていくといふようないろいろなことを考えておるわけでありま

す。

○原田説明員 自動車、鉄道、船舶、航空機等の、陸海空の各交通分野を担当いたしております運輸省といひましては、交通におきまして安全を確保することは運輸行政における基本的な使命と考えております。したがって、本基本法が成立いたしました際には、私どもは誠心誠意この基本法に盛られておる趣旨にのっとりまして、交通安全の計画的、総合的な実施をはかりたいと思ひております。

○田中(昭)委員 長官、一緒に私、考えてみたいと思ひますけれども、いまそれぞれの省庁からお聞きしましたが、こゝでそういうことを言つていのかどうかわかりませんが、この事故の問題を扱つておる警察庁あたりのお話で、一番なまなましい事件を取り扱つてゐる関係で、もう少し聞いてみなければわかりませんけれども、いままでのいろいろな報告等を見ても、この問題についてたいへん熱心に進めておる、こういうふう

たいと思います。

○山中国務大臣 それぞれ一生懸命やっておるわけですから、一番足りないものは国としての姿勢のもとにおける、いわゆる交通事故の暴増する現状に対して国はいかなる姿勢をとらなければならぬかというところを出発点とした企画の有機的な関連性、総合性、一貫性というものに欠けるからいがあるというふうな思ひです。たとえば学校で、学校の教育の場という話がいまあります。これも非常に大切なことです。大都市においては幼稚園、小学校の低学年、中学校より小学校というふうな非常に事故が多いということもよく統計に出ておるわけでありまして、これを学校教育だけにまかしておいてはなりません。そして、これはまだ警察庁にも文部省にもどこにも連絡をしておりませんが、私のほうの室長にいま命じておりますけれども、今週中あたりに、あるべき当然の姿というものを取り戻そう、たとえば日曜、祭日には子供は外に行つて遊びなさい。きょうは日曜でしょうということが都会ではないのです。外に出てはいけないうて、庭のないうアパートの子供などはかわいそうなものだと思ひます。そこで、できるかできないか知りませんが、一つの考え方として、中学校区もしくは小学校区に最低一本ないし二本の、日曜祭日には自動車の通行禁止の路線を相当長い距離にわたり設けてみよう。縄を入口に張つて、極端に言うところポールに、日曜につき通行禁止、何々警察署長というところを出しただけで、大体その縄を突き破つて入る自動車はいないと思ひたいと思ひますが、そうすると金をあまり使わないでできる。それぞれの学校ごとに先生たちが同じ道路をやりまうと、その周辺の住宅だけが騒がしいから、次々と道路の指定も変えたりなど、いろいろ相談をしていきますけれども、そういう道路を学校区ごとに一本ないし二本設けてやると、子供たちには、さあ自動車の通らない道路がきまつたんでしよう、その道路に行つて遊んでいらつしやいというところを親は言えると思ひます。これはい

ゆる大上段に基本法とか、あるいは道路なんかの予算とか、安全施設の予算とかいうまともなものじゃありませんが、政治の場でやろうと思つたらそういうことができないのではなからうかと私考えます。いま関係各省は初めて聞いて、何だ、またつまらないアイデアを出しやがつてと心では思つてゐるかもしれないが、これはやつても価値があるというふうな思ひです。

たとえば、いま大都市において幹線道路なんかで、普通の道路も最近そうなりまして、昼間、交通のふくそうしているときに片側通行遮断したような形でどんどん工事をしておるのを見られませんか。また住宅地で夜九時以降にくだり打ちその他工事をやつてゐる現場も見受けなくなりまして、しかし、これは当然のことですから、だれかがそれを破つてやろうとすれば、すぐ苦情が出るはずなんです。しかしこれは、昔からそういうことになつておつたかというところ、そうじゃなくて、五六年前までは住宅地で真夜中にのびを打つて眠れない、工事をやつて子供たちの病がひどくなつたとか、勉強ができなくなつたとかよく言われました。道路においても、よくまづ昼間に工事をやらせては渋滞したものです。ところが、政治の責任者というものが、そういうことは常識上おかしい、だから住宅街の工事は暗くなつたらやめろ、あるいは大通りの工事はしなければならぬならば、それは普通の朝早くから夕方帰つていく常識の車以外の車が通る時間にやれということ、時の建設大臣がそういうことをきかんとやつたために、いまは常識でそういうことはあたりまえだと思ひながら思つてゐる。私は、あたりまえだと思ひながら行なわれてゐない社会というものが政治においてゐる批判の起るものかと思ひます。そこで、交通安全も、子供たちは子供たちなりに、親は親なりに、あるいは運転する人は運転する人なりに、あたりまえのことがあつたにえに行なわれていく状態というものを絶えずつづいていくことを念頭に置いていけば、セクシヨナリズムその他というものにこだわつて、検討し

ますとか、あたりまえのことがとてもむずかしいことには見えないう思ひです。そこで、あたりまえのことなんだから、各省セクトを越えて協力してはほしいという意味の呼びかけと、これからは基本法の趣旨に基づいた強力な推進を進めていくつもりであります。ちよつととりとめのない話をしましたけれども、要するに、あたりまえのことをやつていくのだということであるならば、私は相当政治としてりつぱなことができ得るはずだ、こう思つておるということでございます。

○田中(昭)委員 いま期待どおりのお話をさせていただきまして、ありがとうございます。確かに政治の力でそういうことがなされていくならば私はたいへん好ましいことだと思ひます。それは長官をアイデア大臣とか、いろいろ言う人もおられますけれども、私は官僚、役所のそういうセクト主義を乗り越えて、ひとつどしどしやつていきたきたい。ほんとうに心の通ずるものを感じました。

次に条文の中に入りますが、この交通安全対策基本法の第三条、第四条には、それぞれ国、地方公共団体はこの法律を「実施する責務を有する」ということが書いてあります。まず、この「責務を有する」というのは、どの程度責務を有するののか、この法案をつくるにどういうことを考えておつくりになつたか、その点の御説明をお願いしたいと思ひます。

○平川政府委員 基本法三条、四条におきまして国と地方公共団体の責務が書いてございまして、これは以下五、六、七、八条をお読みいただくとおわかりになりますように、それぞれの立場における責務を書いたわけでございます。すなわち、国は国として、地方公共団体は地方公共団体といひまして、それから道路の管理者はその管理者といひまして、というぐあいに責務を書いたわけでございますが、ただ第三条におきまして「国は、国民の生命、身体及び財産を保護する使命を有することにかんがみ、陸上交通、海上交通及び航空交通の安全に関する総合的な施策を策定し、

及びこれを実施する責務を有する。」ということにございまして、その責務とはいわゆるこの法律に書いてございまして責務でございます。したがひまして、むしろ内容的には、まず第一に、国におきましては中央交通安全対策会議をつくる。その中央交通安全対策会議におきまして基本計画をつくる。地方公共団体におきましてはそれぞれ交通安全計画をつくるわけでございますが、その交通安全計画の基準となるべき事項を国がつくつていく。すなわち、地方公共団体のうち、県におきましては県の交通安全対策会議で県の基本計画をつくる。市町村の交通安全計画は県の安全計画に基づいてつくるものである。こういうぐあいにいたしまして、国、地方公共団体を通じて一貫した体制と計画をつくるということの規定した、このように私は考えます。その計画の中に二十九条以下にずっと書いてございまして国の施策を盛りまして、それを強力に推進するといふふうに理解するものでございまして。

○田中(昭)委員 いまのちよつとわかつたかわからぬようなことですが、問題は、その実施の責務をただ条文に書いたからそれができるといふものではないと思ひます。まあ、それをここで言ひまして結論は出ないと思ひますから……

次に、十二条ではその財政的措置を講じなければならぬとありますが、この財政的措置につきましてどの程度計画しておるのか。それと、安全対策費がことしは七百八十九億ですか、これではこの条文に書かれたいまの責務の遂行だけでも十分でないと思ひますが、いかがでしよう。

○平川政府委員 まず財政的な措置につきまして、財政上、金融上の措置について具体的に御説明申し上げます。

国が現在地方公共団体なり私鉄等につきまして、交通安全について実施している政策は四つございまして。まず第一は、国が各地方公共団体に支出しております普通地方交付税及び交通反則金に基づきます交通安全特別交付金でございま

す。これが交付税として交付されておる。それから第二は、地方公共団体が行ないます事業に対しては、たゞ地方補助金を出してあります。第三点は、たとえ地方鉄道が実施いたします踏切道改良に対しての財政、金融上の融資でございます。たとえは開発銀行から融資しております。それと最後に、これは順序が逆になりましたが、国が直接実施しております直轄事業のいろいろの経費でございます。

大体以上が構成でございます、その金額を申し上げますと……。

〔田中(昭)委員「金額はもういいですよ」と呼ぶ〕

○山中国務大臣 いまは現在措置されておる予算の内容でございます、いいですよとおっしゃるのとは当然でございますが、この基本法がございまして総合行政が展開されるということになりましたならば、これらの予算の組み方なりあるいは交付税その他の措置のしかたなりの基本的なあり方についてメスを入れてみたいと思ひます。たとえ反則金制度が出発したのが二年前でありまして、四十三年度予算ではたしか百十億の予算、四十四年度では百十七億の予算、これは実は全額執行しておるわけですが、その反則金の交付規定によりまして実績が出ますと、その実績をもとにして予算を組むということに実はなっておりますわけです。実際は当然なんですけれども、予算よりか反則金が増えることが喜ぶべきことか悲しむべきことか、これもまたわかりませんが、一億総前科者にならないようにするという配慮で反則金制度をつくったことから考えると、反則金で済まされる人のほう、軽い違反のほうかふえてくれて重い違反が減ることを望むわけですが、予算の面から見ますと、実績は初年度の四十三年度の百十億に対して三十億実質の収入が減っております。その実績をもとにして機械的に大蔵省はことしの予算を、これはそういう基準がありますからいたし方ありませんけれども、このように交通問題で地方自治体の自主財源の充実が叫ばれて反則

金制度が設けられた背景があるにもかかわらず、これは機械的にせざるを得ないのでしょうけれども、ことしの見通しの、百十八億あるであろうという見通しから実績の三十億減を引きまして、八十七億余りというものに予算を最終的にきめたのです。そうすると、国の交通行政に対する姿勢というものがから見ると、反則金の交付額は昭和四十三年、四十四年と一応順調に伸びてきたのに、ことしはがつんと随分減つた、逆に減つたということになるのです。ここら私も大蔵省と話ししてみたいのですが、これはたゞまが実績による精算だということになっておりますので、結果そうならざるを得なかったのかも知れませんが、見通しに実績が達しなかった。これは見通しよりかふえておれば、それだけよい乗せたわけですから、遺憾ながら現実にはそういうことになりました。政治の姿勢としては、予算面において逆に交付金では減つたという皮肉な現象が出てきて、これは何とかならぬかという相談もして見たのですけれども、たゞまが上こういうことにせざるを得ませんという法令の根拠等ありますので、私もことしはやむを得ないものとして、前年度実績を下回る反則金交付額に甘んぜざるを得なかったという等もございまして、私は現在の予算等についても満足いたしております。先ほど来質問者に対して答弁いたしておりますように、来年からは交通安全プロパーの年次計画等も考えながら、もっと総合的に具体的に政府の姿勢が国民に対して、あるいは都道府県、市町村に対して、はつきり反映されて、その上に立つてそれぞれの都道府県、市町村の責務が果たされるような仕事をまず国がしなければならぬだろう、こう思っております。

○田中(昭)委員 先立つものは金ということもございしますが、いわゆる財政的処置をどうしていくかという問題であります、さきの三月六日でございますが、閣議で荒木国家公安委員長から、道路建設の計画と並行して交通安全計画を立てるべきであるという御発言があったようにござ

います。これに対して総理も、長官に、交通安全施設費の見直しをまとめて関係省庁との調整をはかるようにと指示しておられますが、現在このお見直しはどうなっておりますでしょうか。

○山中国務大臣 これが先ほど来申し上げております一応の概算としての三千五百億、これは人件費その他が入っておりますので、警察行政全体として見ますと、とてもこういうものでは達成できないだろうと思つておりますが、施設費そのものでは三千五百億くらいになるであろうという概算のものが一応届いております。これらをもとにいたしまして、これも答弁をさせていただきましたが、三千五百億でいいの、あるいはまた人件費等もきちんと考えて、セツトで五千億なら五千億というものにいくべきなのか、そこらの議論もこれから展開をしていまして、来年の予算要求の締め切りである八月末には、こういう交通安全基本法の趣旨を踏まえた、各省有機的に統合のとれた姿勢における予算要求がセツトできるような、道路財源等も含めて、これから作業を進めていきたいと思ひます。

○田中(昭)委員 道路をつくるということにいままでずっと一生懸命になってきたわけでありまして、そうすることがかえって——広い道路ができればよい道路というふうにもいわれておりますが、道が広がって舗装すればかえって事故が多発しておる。たとえば静岡県の事故は九〇%から九五%は舗装道路で起きておる。そうしてこの舗装道路は全体の一〇%にすぎない。また東京の環七を見ましても、事故がたいへん多くなっております。この原因は道路に安全施設や交通監視体制が伴わない結果と思われたいわけですが、バランスのとれた総合的な交通安全対策を講ずるべきであり、これがこの基本法の国や地方公共団体の責務と私は思ひますが、いかがでしょうか。

○山中国務大臣 おおむねそのとおりでございます。

○田中(昭)委員 昨年交通事故による死者が一万六千人ですか、それに達しておりますが、道路の建設を主体にした行政よりも、現在まず人命を救うことが急務である、このためにも安全施設及び教育面を重点に行政を行なうべきと思ひますが、いかがでしょうか。

○山中国務大臣 どうもきちんとセツトされて御質問されますので、私も全く異議はありません。そのとおりの趣旨で進めてまいりたいと思ひます。

○田中(昭)委員 交通安全の施策の三本の柱といわれまして一つは交通工学、一つは交通監視体制及び交通安全施設、これについていままで新旧三カ年計画の実施によりまして着々整備されてきたわけですが、まだ十分ではないと思ひます。一応は充足されたと思ひます。しかし最後に残ります三つ目の交通安全教育であります、これは予算を見ましてもほとんど計上されておられません、最後の交通安全教育の面が取り残されてアンバランスになつておる。これははなはだ不安を感じるわけでありまして、これでは基本法という責務を負うということにならないと思ひますが、いかがでしょうか。

○山中国務大臣 先ほど文部省からも答弁がありましたように、学校において交通安全の、学童にふさわしいことを、必要なことを先生が教えていただくということが、大体全国に普及いたしたつたであります。これを特別に、交通安全に關して学校の敷地の中で何か施設をつくつて、たとえば運転免許の施設があるように安全のための施設を実地でやるというふうな施設をつくつてということになりまして、なかなか金もかかると思ひますが、これは家庭のしつけあるいは社会教育というふうなものも含めまして全体の中で、金の面とは別に基礎的な教育、子供に対する自覚を植えつけていくということになりますから、金額ばかりで議論できないと思ひますが、文部省あたりでこういうことを試みにやってみたい、しかし予算がなかなかつかないというところがありまして、これは交付本部の基本法に基づく新しい考え

方として、積極的にバックアップをこれからしていくつもりでございます。

○田中(昭)委員 ことしの予算審議でも問題提起になりましたが、現在の交通安全対策の予算の中で交通安全の教育がたいへん不足しております。安全施設等は、まだまだ十分ではないにしても、改正の熱意が見られますが、しかし交通安全教育については、いまだ幼稚園から大学に至るまでの一貫した学校における交通安全教育体制は未確立である。地域住民、運転者教育についても、昨年の約七十二万件の交通事故で騒がれている現状においても確立されてない。交通事故の内容を見ても、高齢者や子供の占める割合がとりわけ高いだけに、早急に関係省庁、特に文部省、警察庁との協議はどのようにしておられるのか、特に文部省としてはどのように考えて実施するのか、まず文部省のほうからお答えをお願いしたいと思います。

○西村説明員 交通安全の教育をもっと徹底するようにというお話でございますが、いろいろ施策がございまして、教育面については、先ほどいろいろ施策を申し上げましたけれども、さらにいろいろな対策をいたしまして、違う角度からひとつ申し上げてみますと、時間帯による事故発生状況等を見ますと、学校の登下校という時間帯よりも、むしろ家庭に帰ってからの事故が非常に多いという状況になっていくわけでございます。そのような状況にかんがみまして、このことは家庭に帰ると子供の気持ちのゆるむとか、遊び場が少ないとか、そういったことが多いような状況でございますので、もっと学校開放等を徹底いたしまして、そういった場所を十分提供してやるということが必要である。現在、これも千校ほど対象に選びまして、そしてそこに指導者を置いてやる、子供の遊具も設備してやる、そういったようなことをいたしまして、学校が子供の遊び場、運動場として十分確保されていくという措置を進めているところでございます。

なお小中高を通する一貫教育というようなお話

がございましたけれども、それぞれ総合的に教育の指導のしかたを進めていかなければならないというように思っております。そのために教科の中で昔からやっていたわけでございますけれども、先ほど言いました実地の訓練、それを教育課程の中で位置づけるといふことが非常に大切なのであります。全校生徒が特に学年ごとに集団的に登下校なり、いろいろな訓練をするということをやっているわけでございます。たとえば歩行のしかたでございまして、道路の横断のしかた、それから路切の渡り方、乗りものの利用のしかた、それから集団で登校する場合、自転車の乗り方というように実地訓練をやるといふようなことで、これは現在大部分の学校が実施をするというふうな段階に至っております。足りない点、足りない点が多々あるかと思っております。足らない点がたくさんあるかと思っております。現在やっておりますこういった施策を進めまして、徹底するようにしたいと思います。

○田中(昭)委員 もう時間がありませんから、いろいろ内容に入りたいのですが、言っておきますけれども、やるなら本気でやらなければいけないですね。たとえば先ほどおっしゃった教材として使っている手引きにしても、こし変えなければならぬというならばきちんと断行する、そういうふうにしてもらいたいと思っております。いろいろございまして、大体今後そういう点を考えての整備をしていただきたいと思います。

次に、警察庁に一言申し上げておきますが、道路標識とか信号機でございますが、東京、大阪の大都市の表通りはいへん整備されておる。ところが一歩裏通りに入りますと、また郊外に出ますと、たいへん不備が目立つ。特に交通ルールを確立する上で最も基本をなすのは信号機について、表通りとの格差がたいへん目立っております。もっと真剣にこの格差解消に努力すべきだと思いますが、その対策を考えておられますか、できまじら具体的に伺いたいと思っております。

○久保政府委員 いまのお話は、御指摘のとおりであります。そこで私は、いろいろなことを交通

対策として考えてまいりましたし、実施してまいりましたが、せむじ話めるところ、一番足りないものは金であるという結論に達しました。これは、私どもの知恵でも、第一線の知恵でも、いろいろなことを考えております。しかし考えているだけでは交通安全対策というものは実施できませんので、それが実行できるためにはやはり金である。その他のものはすべてそろっておるという気持ちでおります。そこで、先ほど総務長官が最初に御答弁になりましたようなことを、長期計画の中ではいまのものはすべて完備するつもりでおります。

○田中(昭)委員 次に、警察庁のほうに道路標識について一言言っておきますが、現在反射式でなく、普通のペイントでしてありますが、これは夜間はたいへん見えにくい。特に裏通りのようなところは道路照明の不備のために見えにくい。それが事故の原因となっており、原則として全反射式に、また大型化してもらいたい、こういうふうにお願ひしておきます。

時間がありませんから、最後に私の意見をまじえながら、長官のほうと建設省のほうにお答え願ひたいのですが、政府のほうに対しては、強い言い方になるかもしれませんが、安全施設というものは、形だけつくればよいというものではない、こういうふうには私たちが思っております。たとえば横断歩道橋を例にとってみても、そういうような面から見ればたいへん不備が目につきます。実際あの急な階段を見ますと、それが一番悪い例に思われるわけです。私たちでもあの階段をのぼりますと息が切れる。まして老人や、子供を連れたおあさんや、うば車でも押していく人たちはあればたいへん苦痛に感ずる。本来横断歩道橋等はどういうものでなければならぬのか、体力の衰えた老人やおあさん方を、危険な車の流れから救うはすのものと私たちは考えておるわけです。これが若い者でもほんとうに辟易するよう急な階段、そういうものを利用しようという

ことのほうが無理である。それが証拠に年寄りの事故がたいへん多くなっています。横断歩道橋付近での事故も多くなっています。運転者のほうとしてもやはり安心していくのが人情だと思っております。そういう前方不注意とか、スピードの出過ぎとかについて、運転者を責める前に、このような十分な安全施設をつくったことで事足りたとして、道路管理者当局が謙虚に反省していくべきではないか。外国の例を見ましても、横断歩道橋といえ、うば車を押して渡れることが一つの基準になつていくと聞いておるが、もちろんこのような歩道橋をつくるには、ばく大な資金を必要とする。これは間違いないわけでございますが、しかし、安全施設をつくる以上、完全に安全施設の役割りを果たすものをつくらなければならぬ、こう思います。車という立場でなく、われわれ人間をまず考えた上での血の通った安全施設をつくるべきであると思っておりますが、このことについてどのようにお考えになっておられますか。最後にお尋ねして、終わりたいと思っております。

○山中国務大臣 交通安全対策は、まず弱いものから保護していく、守っていくという方面から、自動車対人間は、まず人間のほうが弱いのですから、まず人間を守っていく、その人間の中でも、おっしゃるように、老人や子供というものがさらに弱い立場にあるのですから、それを十分見なければならぬことは当然です。ところが、事故においては、その子供や年寄りの事故が多いということも反面敵然たる事実であります。そこで、横断歩道等の機構上の問題等もございまして、確かに周辺の商店街等で設置についての賛否、あるいは設置をするならば、どういふ形ならば反対である、どういふ形ならば賛成であるというふうなこと等もやはり行政上配慮せざるわけにないものであります。けれども、しかし、それでもだんだん知恵が出てくると見えまして、相当勾配のきつい階段から、らせん階段的に、なだらかな坂を上っていくような感じの階段にしてあるよ

うなのも最近が目立つようになってきました。うば車でも上がっていきけるようなもの、住宅街あるいは商店街に買物に行く主婦たちが通るようなところについては特別に配慮する必要もありましょう。それらは技術的な問題等もございまいしょうから、逐次改良、改善していかねければなりませんし、諸外国におくれをとっていることとございいますから、十分それらの先進諸国の事例等も見ながら、日本も経済のみがいたずらに繁栄し、そして国民の生命、財産は顧みられない状態というそしりを受けないような国になりたいという願望を持っております。

○田中(昭)委員 以上で終わります。

○受田委員 河村勝君。

○河村委員 ただいま審議されております交通安全基本法は数日のうちに成立するであろうと思ひます。それはたいへんけっこうでありまして、この種の性格の法律というものは、法律が制定されること自体けっこうなことではあるけれども、それ以上に大切なことは、こういうものを契機にして政府がどれだけの意欲をもって取り組むかということにおいて大半が決定されるということもよろしいわけですね。そこで、先ほど横路君の質問に対して総務長官は、第六次の道路整備五カ年計画に対応するところの交通安全施設整備計画を新しく明年度からやりたいという発言をされました。私はそういう意欲に対して敬意を表します。いまの段階では少なくともその意欲に対して期待をするわけでありまして、今後の問題もさることながら、長官、あなたは四十四年度からスタートした新しい交通安全施設整備事業の計画、そのうちで国が資金を投下して国がやること、その整備事業、それが四十三年度で終わった第一次の計画よりも逆に資金量において減っているという事実を御存じであるかどうか。

○山中国務大臣 承知しております。

○河村委員 承知しておられるならば、あなたもすでに総務長官として就任されて以後に四十五年度予算の編成にタッチをされておるはずでありま

す。その際これを修正される努力をされたのかどうか、それを伺いたい。

○山中国務大臣 これは緊急整備三カ年計画で立てた目標というものの対する充足のテンポに合せて予算が組んでありますから、第二次の三カ年計画の目標達成のためのテンポにおいては、特別にそれがスローダウンしたわけではないと思っております。しかし、先ほど反則金の交付額につきましても触れましたように、少なくとも政府の姿勢というものが予算に對比して減になるようなことでは、中身の質の問題は別であります。やはり姿勢としてはいかかと思われまうから、これからは、この基本法の趣旨のとりまらば、最終的に私どもの手元に何も届かない、連絡もなしにセットされてしまうというやうなことをなるべく避けて、その中間で予算編成等の間に交通基本法を所管する総理府といたしまして取りまとめて、こういう形のものでまとめてほしい、そういうような仲介的な折衝もするようにしてみたいものと考えております。

○河村委員 どうもいまの答弁は山中さんらしくない答弁だと私は思うのです。それだけの時期の目標に合った予算だから、今度の新しい三カ年計画の予算は少ないものではないというの、私は議論であると思うのです。少なくとも現在どんな交通事故がふえている段階の計画でありますから、前の予算よりも減るなんということは許されてはいけませんが、この際長官としても、少なくとも予備費を流用するなり何なりして、前回の計画よりも今年度は減っているんだというやうなことのないよう措置せられるお気持ちがありかどうか。

○多治見説明員 ただいまの御質問に関連いたしました、道路管理者としていたします新しい三カ年計画の事業、交通安全施設の事業でございまして、これは旧三カ年計画に比較いたしましたら、七百二十二億が七百五十億にふえておりますが、内容的に申し上げますと、いままでの計画では計上されておりました地方単独事業等が相当大幅にふえておりますので、実体的な交通安全施設整備の事業内容としては、相当ふえておるといふふうにわれわれは考えておる次第でございます。

○河村委員 多分そういう返事をされるだろうと思つたのですけれども、地方単独事業というものの対して、国は一体それに必要なだけの財源を支出してありますか。

○多治見説明員 地方単独事業は、その名前のとおり地方の税収でまかなわれる事業でございまして、国としては直接これに対して補助金等を出しておるわけではございませんが、事業内容といたしましては、国の計画いたします交通安全施設と対応して、都道府県で独自に出すということをやっておる次第でございます。

○河村委員 そういふことであるならば、国でやる事業、これは三カ年計画というのにふさわしい。だけれども、地方単独事業というものは、単なる予備か、せいぜいおまけしても期待ぐらいのものにすぎないですね。だからそういうものを込めて、それで前年度よりもふえておるといふのはほんとうに役所の言いわけにすぎない。現実には、前回の三カ年計画が七百八十二億に対して、今回のそれは道路管理者の分だけでいって七百四十九億とずいぶん減っておるわけですね。その事実は認めますね。

○多治見説明員 お話しの数字がわれわれの持つておるとちよと違いますが、道路管理者分だけで申し上げますと、旧計画で七百二十二億というものが、新規計画では七百五十億ということが増加いたしております。

○河村委員 七百二十二億というのを単位にとれば、それは七百三億で、やはり減っておるんですね。ですから、そう無理に数字をいじらぬでもいい。減つたなら減つたと返事してもらわなければいかぬ。いかがですか。

○多治見説明員 数字といたしましては、ただいま内容的に申し上げました、いままでの計画では計上されておりました地方単独事業等が相当大幅にふえておりますので、実体的な交通安全施設整備の事業内容としては、相当ふえておるといふふうにわれわれは考えておる次第でございます。

まお答えしました数字で間違っているところはな

○河村委員 それは私の言い方が悪かったかも知れない。道路管理者だけの分では七百二十二億が七百三億に減つておる、総額においては、公安委員会担当の分がやはり六十億から四十六億に減つておるから、合計するとやはり七百八十二億から七百四十九億に減少しておる。この数字は間違いないでしょう。これはあなたのところからもつた数字だ。

○多治見説明員 私どものほうから差し上げた資料だということでございますが、計画の途中でそういう数字があつたことはございまして、最終的には、私が先ほど申し上げましたように七百五十億ということとふやしております。

○河村委員 一億はどうでもよろしい。いまの誤差は一億だけですね。

○多治見説明員 七百三億というお話し数字が、われわれの手元では七百五十億ということと最終的にきめております。

○河村委員 そうすると、去年の予算審議の際には、あなた方は間違つた資料をわれわれに提出した、そういうことになりましたか。これは印刷物だ。

○多治見説明員 もしそういう数字の資料がお手元に参つておるといたしますならば、われわれの間違ひか、あるいは途中の経過的な数字がお手元にいつているのではないかとさういふふうに考えられます。

○久保政府委員 財源の問題は、国費及び地方費の場合には、地方が単独でやるにしまして、その財源を国が見るかどうかということ、そこで、第一次の三カ年計画は総額七百七十七億、そのうちで国費支弁が、おっしゃいますように六十億で、七十七億、そのうちの国費の關係が四十六億、この数字はおっしゃるとおりです。

そこで、なぜそうなつたかといふと、計画自身は七百七十七億から二百七十七億に百億ふえて

おりますが、国費が減つたのは反則金その他の財源を、自治省のほうで地方財政計画として見ております。したがって、百七十七億にしましても、二百七十七億にしましても、閣議で決定されたものでありまして、それに基づいて財政計画の上で自治省は計算をいたしております。したがって、国費で直接見たかあるいは地方財政計画の上で見たかの相違はありますけれども、財源の手当てはしてある、したがって、国費自身は六十億から四十六億に減つておるけれども、計画自体としては非常に大きくふえている、こういうふう

に御理解いただきたいと思ひます。

○山中國務大臣　先ほど減っているのを承知して
いるのかと言われたのを、私は承知していましたが
と言いましたでしょう。それは建設省の予算のうち
ち、安全施設にかかる部門について八億五千九百
万前年度に比べて減っているということを言った
ので、これは三カ年計画全体としてのあれではあ
りません。年次として今年度は減っております。
これは私の見るところ、三カ年を三等分して予算
をつけないで、初年度の出発の時点で相当たくさ
んつけて、そして残りを機械的に半分に分けたた
めに減ったんじゃないかと思いますが、——私のこ
ろ答弁したとおりのようです。たぶんそうだろうと
思いましたが、そのことを私が承知しておると申
し上げたのです。

○河村委員 どうもその数字は私はおかしいと思う。私が持つておる数字はあなたのところ——平川さんの前任者のときだけれども、総理府から出したプリントです。これはこの委員会で配付されたものだ。これが違っているとなれば、これは非常に重大なことですよ。だけれども、これは時間がなにかから、あとで調べて正確なところを出してください。

そこで、いま一つの問題ですが、大臣、あなな
はわが国の場合、市街地の自動車道路の中で、歩
道のついている道路は、国と府県と大まかに言っ
て、その二つについて、大体整備率はどのくらい
ですか御存じでしょうか。

○山中国務大臣　歩道につきましては、全道階に全部歩道をつけなければならぬ問題があります。が、歩道をつけなければならぬところについて、の進捗率はおおむね八〇ぐらいであらう。都道府県等につきましては、これは県によっても違います。でしようけれども、平均四二といないんじゃないかと思いますが、これはメンタルテストでしようから、建設省のほうから正確に答えていただきます。落第するかも知れません。

○養輪政府委員　四十三年度末といいますが、四十四年三月でございます。この中で、市街地の中の国道——市街地というとり方ですが、これは私のはうだけのとり方ですけれども、人家連檐が五〇％以上のところを一応市街地と見ておるわけでございます。そういうものの中でどのくらい歩道ができておるかということでございますが、一般国道につきましてが約四八％、主要地方道が二八％、一般地方道が二八％、市町村道が二〇％、トータルいたしますと二九％という状況になっております。

○山中国務大臣　まいりました。

○河村委員 別段大臣をやり込めるつもりも何もないのですが、こんな程度であります。大臣も何回かヨーロッパに行つて御存じでしょうが、少なくともフランスやドイツ、イギリスあたりの車の通る道路で、歩道のないのはまずありませんね。

日本の場合、自動車対人間あるいは自動車対自動車、これは人間ですね。車対人間の事故率というのはいま一番高くて、半分くらいなんです。やはり最大の原因というのは、ほかのいろいろな安全施設もありますけれども、歩道が整備されていないというのが最大だろうと思うのです。これは、建設省の悪口を言うわけじゃありませんけれども、道路をつくる人というのは、新しい道路はつくりたがりますけれども、既存の道路に歩道をつくるというようなじみな仕事はなかなかやりたくない。これは人間として通有かもしれないけれども、やはりそれが一番影響しているのではないかと思います。そこで、先ほど国道について

は今度の新道路第六次整備計画で、五年間で大体全部つけられる、国道については全部整備できるという話でありましたが、それはそのとおりであるか。それと、府県道について、その中で街路でけっこうです。全体とは言いません。街路について一体どこまで整備ができるか、それを教えてください。

○養護府委員　いまの交通安全施設の三カ年計画の終わりは四十六年度末でございます。実は、新しい五カ年計画では、四十七年―九年、もう三年あるわけでございます。この辺まではっきり詰めておりませんが、いまの私たちの計画では、四十六年度末には、先ほど言いました市街地の主要地方道については五四％ぐらゐで達成できるだろうというふうに考えております。ただ、この中で非常に問題になりますのは、実際にいまの幅員ではどうしても歩道ができないような道路がございます。そういうものはやはり一方交通にするか撤幅するか、何かの方法を立てましないと、とにかく主要地方道だからすべて歩道をつくるということはないかなかなか困難なところに私たちが悩みがあるわけでございます。あとの四十七年、八年、九年でこの歩道の設置はできるだけ交通安全施設の中でやっていきたいというふうに考えております。

○河村委員　そこで総務長官、あなたの出番はここだと思ふのです。確かに街路の中で幅員の狭いところ、これは都市再開発の過程で改造するのがほとんど、この筋道でありますけれども、実際問題としてなかなかできないところもあると思ふのです。ですから、これは建設省だけの仕事でなしに、主として警察庁だろうと思ひますけれども、交通規制、一方通行あるいは車禁、そういうものを組み合わせていけば、少なくとも一方通行にすればガードレールぐらいはできるですね。それ以外のものだと思ふのですが、そういうことを総合すれば、全道路について歩道とまではいかなくても、少なくともガードレールぐらいはできるはずだと思ひますが、大臣、どうお考えになりますか。

か。

○山中国務大臣　これはおっしゃるとおりでありまして、先般緊急三項目というものを安全対策としてきめました中で、人口二十万以上の都市並びに通行車両の多いと思われる県庁所在地については、裏通り、細街路等について重点的に交通規制をやる。通学児童の時間帯による通行禁止、あるいはほとんど通行車両と思われるダンブカーその他特殊大型車等の通行禁止、それから遊園地や、主婦たちの買いもののにぎわうような商店街等におきましては、常時原則的におおむね十キロ以内のスピードで走ること。これについては、自動車の性能からいって、十キロというのは人間なら地面をはっていくようなものだと、の反論もありました。これも正しいけれども、しかしいやなら通らなければいい。すなわち何が目的かと言えば、人間を守ることが目的ですから、いやなら通ってもらわぬでいい、通るなら十キロ程度で走りなさいということを先般きまして、どこまで実効があるかという点について、末端まで主として警察庁ルートでいまその方針を進めておるわけでございますが、御意見は私と同じでございます。

○河村委員　必ずしも同じではないのであります。警察庁のやるべき仕事をやらせる、それはそれでけっこうです。建設省がやるべきことをやらせる。これを総合しまして、交通規制をやるのと同時に、交通規制だけじゃほんとうは不十分なんんです。十キロで規制したって走るときには走りまですし、全部車禁ができるわけじゃない。一方通行しかできないところもあるでしょう。そういうものを組み合わせて、規制をやると同時にガードレールぐらいつくらせる。そうした組み合わせをやって交通安全対策をほんとうにやるというのが、総合調整をやる総務長官の仕事だろうと思います。そういうことをやって——主要地方道という範疇がどういう性格のものか私はよくわかりません。府県道というものじゃないに、それ以下のものを含むのか、あるいはそれ以上のものにしかすぎないのか、それはわかりませんが、先ほ

どあなたもおっしゃったような、少なくとも通行車両の多いところにつきましては、この道路整備五カ年計画の間に、整備計画をおつくりになるというのですから、それをもってガードレールもないような自動車道は全部なくするということをお考えになつてはどうかと思ひますが、いかがですか。

○山中国務大臣 私の考えと同じではないとおっしゃったのですが、考え方は同じでありまして、いまおっしゃったような方向で当然いかなければなりませんが、主要地方道は建設省で言うべきでしょうが、国道に至らないまでも、都道府県道中の非常に重要な路線ということになつて指定を受けておるわけでありまして、それらのところに至るまでの問題については、やはり車の通行量が多いと見なければなりません。これは優先してやらなければなりません。今後の道路五カ年計画並びに安全施設の予想される五カ年計画において、取り締まり面だけではなくて当然そういうことを考へていきますし、都道府県、市町村が独自で行ないます財源の反則金による交付金、こういうもののバランスを見ながら、有効適切に生かされていくようにしたいと考へます。

○河村委員 ここでもつて五カ年間でやるというようにお答えはなかなかできぬと思ひますけれども、警察庁関係の交通規制と建設省関係の安全施設を組み合わせていけば、街路の全部となりますと、なかなかとはうまいようですが、これらの組み合わせでいけば、そうべらぼうな計画でなくてできるはずだと思ひます。ですから十分御検討いただいて、ぜひともあなたにこれを実行していただきたいと思ひます。

時間もありませんから、一般的な考え方の質問はこれで終わります。具体的な条文について。実は昨年この法案についての質問はいたしました。それで、実を申せば基本法にふさわしからぬ表現のところがあるのです。あるのですけれども、なかなか修正には応じてくれないし、まあまあしょうがないから一応通したわけですが、

今度社会党からの提案もあるし、政府のほうでも相当積極的に直せるものは直そうという気がおありのようですから、あなたが私の伺うことについて納得がいけるものならばぜひとも直してほしいというものについて、時間もありませんから二カ所だけ御質問いたします。

第八条の「車両を運搬する者は、法令の定めるところにより仕業点検等を行なう」とも、「と」というところの条文であります。ここでは車両と船と航空機とそれぞれ分けて規定をしております。主として行動前の検査義務を規定したもので、主として「船舶の検査」、「航空機乗組員について」、「出発前の確認」というような区々たることを使っております。どうせ基本法というものは一種の憲法ですから、もっと包括的な一般に通用することばを使つて、今後の運用に差しつかえないようにすべきだと私は思ひますが、長官はいかがお考えになりますか。

○山中国務大臣 法令の具体的な内容の議論でございますが、私は、この法律が国会に提案されて、衆議院の当該付託委員会を一応通過した段階で立ち消えになつて廃案という形になつたものであることを前提として考へまして、私が就任いたしましたして今国会に提案をいたします際には、まだ本会議で通過決定をしておりませんから一院の意思が確定したものとは受け取れませんけれども、委員会において二番せんじといつては悪いですが、二度目の付託であつてもこのように真剣な議論がいろいろされるのですから、私の就任前のことでありますけれども、よほど真剣な議論がなされたに違ひない。その結果委員会を通つたのであるという事実を踏まえて、なるべくその事実は尊重していただきたいと考へたのです。

そこで、本来私が最初から提案するものであれば、また構想なら展開のしかた等についていろいろと違つたものがあつたとも思ひますが、その意味ではやや安易ではありますけれども、委員会の通過した事実を私としては尊重をいたしまし

て、そのことを前提として一応申し上げておきたいと思ひます。

そこで、ただいまの陸、海、空の出発前の点検の表現でございますが、これは単に用語の使い方がばかりでなくて、内容にも違いがありますから、車あるいは船、飛行機それぞれこのように書き分けておいてあげたほうが親切ではなからうか。ことに、いままで総理府で扱つておりました行政が大体陸上交通安全というふうな感じでございます。この中で、これからは、国の姿勢として海も空もこのことになりなれば、一そうそのことを鮮明にするためには、これは私としては賛否分かれてもしかたのないところですけれども、考へようですが、第八条はこのように親切に書き分けておいたほうがよろしいような気も私としてはしております。しかしこれは、私の考へを押しつけられるべきものではございません。

○河村委員 院議を尊重されるのはけっこうなんですけれども、とにかく一回廃案になつたものであるし、かつ審議はいたしました。心ならずも通したものでございまして、その尊重していただくまでもなくございまして、そこで、個別法の書いたものを基本法がうのみにしてゐるというのか。これは、ほんとはきつめてよろしくないのです。例をあげれば、たとえば車の場合の仕業点検なんというものはまことに技術的な用語ですね。ですからこれはいつ変わるかもしれないですね。これが仕業点検と変わるかもしれないし、あるいはだんだん技術も進歩し、整備のしかたも変わつてきて、車を運搬する人間がそのまま検査して済ませる時期もくるでしょう。そうして、もしこれが個別法において仕業点検と変わつたら、そのとき基本法をまた変えなければいけないでしょう。そうでしょう。いかがですか。

○山中国務大臣 最初の、委員会を通つたものであるからといって、その尊重せぬでもないというところで、逆に、よくが新しく就任したから、委員会を通過した実績は全然認めないで、これを組みかえて出したら、今度は委員会の審議の実績を

何と思ふかと必ず言われるはずですが。そこらのところは適当にひとつ、お互いに議員ですから、しておきまして、そのように既存の法令から引つぱつてきて、そのまま安易に置いたというふうな受け取られても、これは反論できないかもしませんが、しかし、やはり事柄が自動車を運搬する車両運搬者は仕業点検ということばが法律のことばとしてはなじんでおりますし、かといつて今度船舶と航空機——航空機はわりと似ておりますけれども、船舶も仕業点検と言へるかどうか、内容が少し違ふと思ひますので、しつこくこだわりますが、私としては、安易に引つぱつてきたんだから、じゃ既存法が変わればこつちも変わるんだから、そういうふうな気持ちでおるわけではないので、むしろ基本法が定まりまして、それぞれの別途の法律がこの基本法を受けて動くようにならなければ私は基本法の意味はないと思つております。

○河村委員 基本法を受けて個別法が動かなければならぬというのはそのとおりであります。私は別段船舶に仕業点検とかいうことばを使ふと言つたんじゃないのです。逆なんです。要するに、こゝで言いたいのは、出発前に検査しろということなんです。それならそう書けばいいんです。それを個別法でもつて仕業点検ということばが使つてあるから——これはおそらく運輸省かどこかががんばつたんだらうと思ひますが、そういうものをうのみにしてこう書くでしょう。基本法というのは幅広いものであつていいんですね。検査といへば常識のことばですよ。それが仕業点検であつてもいいし、確認であつてもよろしいのです。ところがこんなふうにしてしまふと、これから世の中が——世の中がどう変わるといふのも大げさでありますけれども、技術的な用語といふのは、技術が変わるに従つてどんどん変わっていくのです。だからこういうものはやはり包括用語で書くものであるといふのは、これは法律論よりも、総務長官、常識としてあなたがお考へになりますか。いかがですか。

○山中国務大臣 私は、この法律をずっと説明を受け、文字どおり点検を私もいたしました。そのときにはこの表現は意とするに足らないと思いましたが、それが、したがってこの法律の表現はそれぞれの各省ががんばって、いや私のところはこの表現でなければならぬだといきさつがあつたかどうか、という確認を率直な話としておりません。その点だめだとおっしゃればいいし方ありませんが、このような表現を置いたら絶対いけないのかということになりますと、私としては、親切に陸海空に書き分けて、それぞれの態度にふさわしい表現のしかたというものが法律でなじんでおりましようから、それをそのままここに移したことは決してただの安易ではないので、それでよろしいのではないかと考えております。

○河村委員 これはきめ手のない議論ですから、結論は出ませんけれども、私も別段役所ががんばったかどうかそれは知らないのです。知らないのですけれども、見た感じはそうですね。やはり基本法というのは、憲法をさらに上ったって特殊なことは使っていません。それをかみ砕いて、その用向きに従って必要な用語が使えるようになってしまふべきなのですね。それだけで済めばいいのですけれども、実際さつき言ったように、個別法をいじったら基本法まで直さなければならぬという時期が必ず来ると言うのです。そんなばかげたことはない、検査という目的に対して同じであるならば、そこに役所のセクショナリズムみたいなものが出てきちゃって、今後の交通安全対策にもそういう精神がにじみ出てくるようだとはいかぬと思うので、私は特に申し上げるわけですから、直せるものなら私は直したほうが至当だと思ひ、おそろく長官も内心はそうだなと思つておられるだろうと思ひ。(山中国務大臣) そんなことはないと思ひ、いずれ最後の締めくくるときに御相談をすることにしておきたいと思ひます。

そこで、いま一三三七条、「国は、前八条に

規定する措置を講ずるに当たっては、国民の生活を不当に侵害することとならないように配慮するものとする。」という条件を入れたのはいかなるわけでありませうか。

○山中国務大臣 これは最初の質問にもお答えしたと思うのですが、交通問題につきましては、それがいつ加害者になり、被害者になりということのあらかじめ想定できないケースでありますし、全般的に危険なものから生命、財産、身体を守るということから出発するわけですので、それらの場合に、やはりそのことに強く出まして、たとえば絶対にこの道路は車を通らせないとかりにやりますと、その通りに住んでいる人は車を自分を持つていてもそこを通れない、うちに帰れないということにもなるわけですから、そこらのところはやはり公共の福祉といひますか、それぞれの常識という程度で、非常識なことはいらないんだというところのような意味として私は受け取つております。

○河村委員 それならばあたりまえのことなんです。でありますから憲法があれば足りるわけですね。私有財産権を規定した二十九条とあと権利の乱用を慎む十二条、そんなものがあればそれでよろしいので、こうした人命を守ろうという意図のもとにつくった法律にこういうことをわざわざ書くことは、要らないものを書くことによつて意欲をそぎ、何かがんばる口実を与えるというやうなことになつてマイナスになるのではないかと思ひますが、いかがでございますか。

○山中国務大臣 いろいろな人が国民にはおりますから、この法律を読んで「国民の生活を不当に侵害する」云々と書いてあると、じゃ、おれは自分の生活を不当に侵害されるから、その規制には反対だといふ人もあるいは出るかもしれぬ。しかしやがて法律のいいいとして、事柄が事柄の法律でありますだけに、これは念のため書き置くといいだけで、このようにきちんと今後の基本法によつて規制の姿勢をとっていくけれども、しかし「国民の生活を不当に侵害する」ようなことにつ

いては配慮していくのだということを書いておるということでお受け取り願へばありがたいと思ひます。

○河村委員 しかればこの三十七条には「前八条に規定する措置を講ずるに当たっては」ということが書いてあります。「前八条」というと二十九条からですね。二十九条は一応おきましよう。三十条「国は、交通安全に関する知識の普及及び交通安全思想の高揚を図るため、交通安全に関する教育の振興、交通安全に関する広報活動の充実等必要な措置を講ずるものとする。」これを行なうにあつて、「国民の生活を不当に侵害する」おそれはないかと思ひますか。

○山中国務大臣 まあそういう質問もあつてもいいでしょう。教育の振興、広報活動で「国民の生活を不当に侵害すること」はないでしょう。しかし、この第二項の「民間の健全かつ自主的な組織活動」といふものをかりに強制的にやらせるといふやうなことになる、これはやはりそれぞれの人の職業その他の形態の違いからいって、一律にやるといふのは自主的な名における強制ということになりますと、これはやはり国民の生活に關係が出てきますから、まあそれはそういうやりとりをする気は私はないのですよ。そして弁解する意思もありません。ありませんが、そういうことを全体的に施策をとる場合に、国民の生活を不当に侵害しないやうなことを念のため書いておくというふうには私はすなおに解釈しておるわけですよ。

○河村委員 しかし、法律に「自主的な組織活動が促進されるやう」と書いておいて、それにまた国民の生活を侵害されないやうに規制をつけるというの、これはもうほんとうにどういう法律ですかね。そう幾つも聞くのもおかしいけれども、例をあげるために——あとをお読みになつたらわかるでしょう。

では三十四条、これは一番代表的なものですな。「交通事故による負傷者に対する応急手当及び医療の充実を図るため」、「救急医療施設の充実

等必要な措置を講ずる」「海難救助の充実を図るため、海難発生情報の収集体制及び海難救助体制の整備等必要な措置を講ずる」これは何か国民生活を不当に侵害する可能性がありますか。

○山中国務大臣 そういふふうの一つ一つ言われますと、あるいはこの三十四条では国民生活を不当に侵害するおそれは全くないといふことも言えるかと思ひます。しかし、かといつて、国が全体的に実施する前八条といふものに相対的に関連をして、考え方として、国民の生活を不当に侵害することのないやうにといふことでソフトにかぶせてあるといふことでございませうから、一つ一つの条項でどうしてもとちめなければいけないんだというお気持ちなら、あなたのような御主張はそれも成り立ち得るといふことは認めます。

○河村委員 成り立ち得るところじゃないに、こゝういふ法律をつくるのは私は間違いだと思ひます。法制局の第二部長ですか、あなた、こゝういふ法律をつくるていいのですか。

○田中政府委員 ただいま具体的に例をおあげになりましたが、三十四条におきまして、たとえば緊急時における救助体制の整備をはかりましたに、全然關係のない第三者に対する不当な措置といふものが考えられないことではないと私は思ひます。

それからいまの三十条の問題でございませうが、三十条で見ましても、たとえば交通の安全に關する広報活動をやるといふ場合に、あまりにもよる夜中やるとか、不当な国民生活の圧迫ということとは、もちろんそんなことをすることはないので、考えられないことではないのでございませうが、そういうようなことは三十一條ですな。最初の二十九条あるいは三十一條ですが、そういうようなものは明らかにあるのです。配慮しないでいともて書く必要はないのではないかと。全部を一体として考えて、やはり三十七条みたいなものをここに書いておくという意味はあつたのではないかと意味でここに入れたわけ

ございます。

○河村委員　そういう法律的な答弁といいますが、配慮しないといけないと書く必要はありません。何も書いてないならよろしいです。それなら第三十六條、これで何か国民生活を不当に侵害する可能性が小指の先でもありませんか。

○田中政府委員　私も、三十六條に關しましてはおそらくないものと考えております。

○河村委員　そういう法律を一体法制局の立場でつくっていいと思うんですか。こういう市民の生活を不当に侵害することとならないように配慮することということは、やはりある程度交通安全対策を規制する要因ですよ。そういうものを、まるきり可能性のないもので全部おつかぶせて、「前八條に規定する措置を講ずるに当たっては、」こういう威嚇的な書き方をするのは他意あるものとか考えられないです。こういうものを一体法制局で審査して、たいへんけつこうな法律ですと言つて、あなた、通したのですか。

○田中政府委員　全く政策の表明でございますから、その政策にして誤りがなければよろしい。法律の表現におきましてもよろしくなる。で、ただいまの三十六條にいたしましても、全然もういまみたいな可能性がないかと言われますと、私たちも何もそれを立証すべきものはございません。そうなりますと、やはりこの節――要するにここで言いたいことは、「前八條」とありますけれども、この節に規定するような国の施策の実施、そういうものについては、やはり国民生活を侵害するようなことで、そういうことについてはあつてはいけないということを特に念のために規定する必要がある。その場合に、第何條をどうするということがあるいは前何條に規定するということを書くことは、別に適當でないとは言えないと思ひます。

○河村委員　もう時間が来たようですからやめますが、一体あなたは食事をする最中に、他人の生活を侵害しないようにお食ふなさいという規定を

書いてあつたとしたら、あなた、そういう法律どういたしますか。とにかく、何のためにこういうばかげた包括的な規定を設けたのか、私はその真意を知らないのです。知らないけれども、こういうばかげた規定を法制局がおかつただけ弁護しなければならぬのか、私にはわからぬ。そういう法制局なら、もうないほうがいいですな。

これもまた最後に御相談することにして、時間が来ましたから質問は一応終わります。

○受田委員長　次回は明九日木曜日、理事会午後一時、委員会午後一時十分より開會することとし、本日は、これにて散會いたします。

午後四時四十五分散會

昭和四十五年四月十六日印刷

昭和四十五年四月十七日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局