

第六十五回国会 衆議院 交通安全対策特別委員会議録 第四号

昭和四十六年二月二十六日(金曜日)

午後三時十二分開議

出席委員

委員長 伊藤卯四郎君

理事 加藤 六月君

理事 小峯 柳多君

理事 丹羽 久章君

理事 坂井 弘一君

理事 浦野 幸男君

理事 唐沢俊二郎君

理事 佐藤 守良君

理事 野中 英二君

理事 柳田 秀一君

理事 宮井 泰良君

出席國務大臣

建設大臣 根本龍太郎君

國務大臣 荒木萬壽夫君

(国家公安委員長)

出席政府委員

内閣総理大臣官

房交通安全対策

室長 須藤 博忠君

警察庁交通局長

建設政務次官 片岡 誠君

建設省道路局長

高橋国一郎君

委員外の出席者

警察庁交通局長

通規制課長 竹岡 勝美君

大蔵省主計局主

計官 渡部 周治君

本日の会議に付した案件

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の
一部を改正する法律案(内閣提出第四六号)

伊藤委員長 これより会議を開きます。

内閣提出の交通安全施設等整備事業に関する緊

第二類第七号

交通安全対策特別委員会議録第四号

昭和四十六年二月二十六日

急措置法の一部を改正する法律案を議題とし、質
疑に入ります。

質疑の通告がありますので、これを順次許しま
す。丹羽久章君。

○丹羽(久)委員 交通安全施設等整備事業に関
する緊急措置法の一部を改正する法律案につきま
して、少しお尋ねしたいと思ひます。

まず最初に、建設大臣にお尋ねをいたしたいと
思ひます。建設大臣御都合が悪いようでありま
すので、政務次官、道路局長御出席であります
ので、お二人にまずお尋ねしたいと思ひいま
す。

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法
が、昭和四十一年に法律第四十五号として発足
したように私に思っております。この間、官民
一致の姿で、交通事故防止そのものに對して、非
常に熱心にそれぞれやっていたに對して、非常
に遺憾ながら減少した
してあります。

まず最初に申し上げたいと思ひますが、これは
私の調べた範囲でありますので、数字において問
違つておるかどうか、大體間違つていないとい
うものに申し上げたいと思ひますが、昨年は死亡者
が一万六千七百六十五人、そういうとうとい命が
失われております。さらに、負傷者はもう百万人
近いという数字になっております。このような現
状でありますので、特に児童の通学時における事
故も、また相変わらず新聞紙上でも報じられてお
ります。各所に全く減少したしていないような状
況であります。今度の一部改正等から見ますと
と、児童が小学校等に通行するために通行する道路を
積極的に整備をする、児童の安全をはかる必要が
あるという観点に立ちまして、この安全法におい
ても、市町村道のうち一定の要件に該当するもの
を通路路として整備することにされております
が、この通路路の基準には、この法律からいま

す。二つあるように思ひます。第一は、小学校等
の出入口から五百メートル以内の区域にあるも
の、第二は、児童が小学校に通うために、一日に
つきおおよそ四十人以上通行する道路、こういう
ことでありますが、このうちで、第一の道路に
接続するものになっております。この二つの要件
のいずれか一つに該当することが必要となるわけ
であります。これから先、通路路を一そう整備
していくために、この基準をもう少し再検討す
る考えはないかということ、私は一応建設省に
お尋ねしたいと思ひます。

日におおむね四十人以上通行する道路で一号の道路
に接続する区間、つまり一つの路線でなければだ
めだという規定がございました。その路線につな
がる途中から入ってくる道路はだめだというふう
な規定がございました。これは全部とりまして、
いかなる道路からでも四十人以上の通行がある場
合には、すべてこの対象にしたいというふうに考
えております。

○田村政府委員 お答えいたします。
お話しのとおりであります。これから新しく
この計画に基づきまして、その関連する道路とい
うか、五年計画を撤廃いたしました。もう少し
幅を広げます。

第一項目の一キロと申しますのは、たとえ通学
者一人でも二人でも、一キロ以内でしたらどんな
道路でもやれるようなかっこうになります。実
際には全部統合しておりますので、四十人以上とい
う範囲にほとんど入ってしまひます。

具体的に申し上げますと、新しい五年計画に
おきましては、通学児童が四十人をこえる道路
交通の危険な区間においては、距離の制限につ
いても少しこれを拡大して、安全な対策にしたい
というようなことをたまたま検討いたしております。

以上のような二つの点について改正したいとい
うふうに考えております。

○丹羽(久)委員 ただいま政務次官から、今後こ
れを施行していく上においては、基準を再検討す
るといふ具体的な話があったのであります。が、
専門的な知識として、道路局長どういふようにお
考えになっておるか、私どもにわかりやすくひと
つ話していただけないか。

○高橋(国)政府委員 ただいま御指摘の点でござ
いますけれども、第一の項目は、小学校等の出入
口から五百メートル以内の道路の区間という、五
百メートルという条件が加つております。これ
につきましては、ただいま大蔵省とも折衝中でござ
います。一キロにしたい、千メートルにしたい
というふうに考えておるわけでございます。

第二項目は、児童等が小学校等に通うため、一

日におおむね四十人以上通行する道路で一号の道路
に接続する区間、つまり一つの路線でなければだ
めだという規定がございました。その路線につな
がる途中から入ってくる道路はだめだというふう
な規定がございました。これは全部とりまして、
いかなる道路からでも四十人以上の通行がある場
合には、すべてこの対象にしたいというふうに考
えております。

行することになるわけですが、いまほどの条件の緩和によりまして、さらに増加するところが出てくるわけですが、それも同時に今度の五カ年で整備されるというふうな考えております。

○丹羽(久)委員 この通学の安全道路というものは、そういうものをでかしてもらうことによつて、子供はそこを通つておれば交通事故がないものと安全感を持つて通学するのであります。ところが、自動車のほうで見れば、これは、特に指定せられたそういう通学の道路であるというだけの、十分な注意をしておつてくれれば、いままでの事故というものは、通学児童に対しての事故というのではないはずですが、そういうふうな観念というものがなく、そこにガードレールでもある場合は、そういう事故が免れるということになります。ただ単なる、少しだけ上がつておる、少しそういう線を引いたというふうなあり方においての事故防止ということとは、相当困難であるうと思つておるのですが、いままでいいとお考へになつておるのでしょうか。少し私は、この機会に工事施行の上においても再検討する必要があるのじゃないかと思つておるが、この点建設省の技術的な点からどうお考へになつておられますか。

○高橋(国)政府委員 学童通学路を指定いたしました、できるだけ実地を排除いたしまして、車を入れないほうが望ましいわけですが、どうしても車が入るような箇所につきましては、おっしゃるとおり、もちろんガードレールで仕切つたり、あるいは一段高くした歩道を設けまして、安全を確保するわけですが、それが、それ以外に、先ほど申し述べたのを忘れましたが、新しく今度の施策といつたしましては、国道なり県道を、通学路になつておる場合は、非常に自動車の交通が激しゅうございますので、それと平行する市町村道なり農道等がございましたら、それを通学路に指定いたしました、もちろん車は通しません。それに舗装して、学童の通学の用に供するというふうな考へまして、そういう新しい方針も打

ち出してあります。

○丹羽(久)委員 それでは、少し警察庁のほうにお尋ねしたいと思つておる。これに関連がもちろんありますからお尋ねしたいと思つておるが、通学路は、もちろん先ほど言つておられますように、児童の安全を確保する必要がある、道路の管理が、その整備をはかることはもちろんであります。が、さて、そこでも申しましたように、車両の通行禁止措置と、一方の通行措置等を並行して進めていくことも必要であらうと思つておるが、そういうような通学路に対する措置として、車両制限というものを対して、警察庁はどういうお考へを持つていらつしやるでしょうか。

○片岡政府委員 現在、通学、通園路で、その通学時間帯に車両の通行を禁止をしております。それが、全国で二千六百余所くらいございます。今後とも、通学、通園路に安全施設を整備するのと並行しまして、通学時間帯の通行の禁止制限もあわせてやつてまいりたいと思つておる。それから、一方通行につきましても、迂回路のごさいますところなどにつきましても、あわせ一方通行の規制もやつてまいりたい、このように考へておる。

○丹羽(久)委員 そこで、いま道路局長さんにお尋ねすれば、そういう必要性を考へておるとおっしゃいます。警察庁のほうも、一方通行あるいは迂回路の処置も考へてみたいということであります。それから、これで私は完ぺきを期せられるように思ふのですから、どうかこういうことは、その場合答弁にならないように、実質的に現地に立つて、ひとつ十分の研究をしていただいて、そして子供たちの通学の安全を期せられるような措置をとつていただきたいと思つておるのです。

いろいろと御苦心していただいておりますけれども、なかなかこの交通事故、特に通学する子供たちが、喜々として学校へ通うその最中に車が飛び込んできて、とうとう人命を失つたということは、私どもの愛知県の猿投事件以来、今日までこの問題は絶えません。まことに悲しむべきことで

あります。しかし、あなた方の御苦労が足りないとは私は思つておりません。御苦労しておつていただくことは十分にわかつてまいりますが、さらに最近の車の状態はますますふえてまいります。そうしていろいろ御苦しめていただいて、その間の運転手のマナーと申しまして、精神的なものに對して、もういろいろ教養高いものにしてしようという御苦労をしておつていただいておりますが、社会現象は、その逆をいくような状態になつておるといふことは私は過言でないと思つておる。そういう意味におきまして、非常に難儀なことであらうと思つておる。が、一、その血の通う緻密な計算のもとに、ひとつこの新しい一部改正に従つて、お考へをいただきたいと思つておる。お考へをい

そこで、次に、道路において自動車から歩行者を保護するために、歩道をいままで積極的に設けていただきた。あるいは、歩行者天国なども実施していただいておりますが、さて、その表通りという面、大通りのほかに、いわゆる私どもが通俗のことばでいう足元道路というのであります。通俗のことばでいう足元道路というのであります。が、裏通りにおいても交通規制などをして、その付近の人たちの住民の安全性をはかつていただくなければなりません。そういうことで、さて、これは警察庁の取り締まりになつてくると思つておる。が、どういふお考へを持つていらつしやるか、その点をひとつ交通局長にお尋ねしたいと思つておる。

○片岡政府委員 裏通り対策であります。たとえば三・五メートル以下の道路といったような狭い生活道路と申します。細街路と申します。裏通りに對しましては、大体二つの方針を考へております。一つは、道路管理者と御相談をして、一方通行にして、片側だけでも歩道をつくつていただくという方をお考へしております。それからもう一つは、今回の法改正、これは近く提案したいと思つておりますが、道路交通法の一部を改正いたしまして、そういう裏通りから通過交通をシャットアウトしていきたい、追い出していき

たい、そういう仕組みを考えたと思つております。裏通りの通行を原則として禁止いたしまして、警察署長の許可する車だけ通す。その中に車庫を持つて車を持つておる方だとか、あるいは、郵便車、清掃車といったように、どうしても通る必要のある車にはステッカーを渡して、そうしてそのステッカーのついた車だけが通れる、しかも、その車は徐行して通らなければならぬというふうな法改正を現在準備いたしております。

○丹羽(久)委員 ある地区では、すでにスピードを落としまして、裏通りを二十キロ制限で走りなさいという指導をいたしております。しかし、私は、自動車の性能からいまして、はたして二十キロというスピードというのは何を意味するかということに、少し首をかしげなければなりません。しかし、地元の人たちは、その車の乗り入れを禁止せられるくらいなら、二十キロでもやむを得ませんから、どうぞひとつ通つてくだされということになるやうであります。が、そういうやうな二十キロ制限というものは、自動車の性能の上においても私はやはりいい結果になつていないし、そんな乗り物物で入ってくるということを考へてみますと、今後、この二十キロ制限というものは持続する、そういう指導をお考へになつておるのか、これに對しての検討をいらつしやるかどうかということ、専門的にひとつ局長にお尋ねしたいと思つておる。どうです。

○片岡政府委員 仰せのとおり、自分で車を運転しておりますと、二十キロの速度というのはなかなか守りにくい速度だと思つておる。ちよつとアクセルを踏んでも、おそらく三十キロとか四十キロのスピードはすぐ出ると思つておる。したがういまして、できれば三十キロにしたいところでも、いま先生御指摘がございましたように、地元の要望が強く、どうしても二十キロに押えてくれというやうなところもあらうかと思つておる。問題は、やはりまず歩道をつくつていくこと、そうしますと、車のほうも四十キロくらいのスピードを出しておつても安全だと思つておる。しかしながら歩道も

つくれない、一方通行にしても歩道もつくれないようなところは、むしろ車は原則として締め出していくというやり方、ほんとうの狭い道路は締め出す。それから二車線もあるような道路であれば、そういうところを二十キロにするというところは、速度規制としてはなかなか施行できない規制ではなからうか、そのように考えております。

○丹羽(久)委員　くだいことはあまり聞かないことにしますが、その二十キロという車です。このスピードというのは、やはり自動車性能というものを基本的に考えてみると、あまりいい処置ではないと思うのです。そこで、今後は二十キロ制限というのをやめて、この区間だけはもう車を禁止するということの方針を今後進めていくところと考えるのか、やはり要望があれば、のろのろと二十キロ性能でもやむを得ないから、それを許していくというお考えを持たれるのか、どちらに重きを置かれるかということ、いまの段階でひとつ局長考を率直にお聞かせいただきたいのです。

○片岡政府委員　問題は道路の幅員によって異なってくるのではなからうかと思えます。相当幅員がございまして、御承知のように、町の中であれば三メートルあるいは三・二五メートルあれば一車線とれると思えます。したがって、六メートルないし七メートルの車線がとれて、両側に、あるいは少なくとも片側に歩道がとれるようなところは歩道をつくって、車のスピードは四十キロぐらいにしておくほうが合理性がある。しかしながら、歩道もとれないというような狭い道路につきまちは、車の通過交通を締め出していく、そうして例外的な通行を認められた車は、むしろ二十キロといわないで、徐行でございすね、大体十キロ以下ぐらいのスピードで、歩行者に注意しながら走っていくというような規制がいいのではないかと現在考えております。

○丹羽(久)委員　交通局長さんに私が聞こうとしたのは、今後どういう方針を——二十キロという

のはまだまだこれから要望にこたえていくのか、こういうのはあまり適当でないからやめさせようという考えでいらっしゃるのか、お尋ねしたのですが、歩道のできるところは、道路の広いところはという話ですから、これは現地処置として、十分に間違いないような方法をひとつ指導して、うまくやっていただきたいと思います。それは事故をなくすることが目的でありますから、車の性能もそうですが、事故をなくするためにもひとつ十分にこの問題は研究して指導していただきたい。

それから、いままでで、数字が違っておるかも知れませんが、もし確かな数字だとするならば、信号機は全国で約二万二千基つくられたように思っております。今度の四十六年から始まり五カ年計画では、二万二千に対する六割増しの三万五千基を設けるということになるというのを聞いておりますが、この信号機をつくる基準とこのころは、ここに信号機をつくる、こういうところへかしてくれという要望にこたえていくのか、それとも通行そのものの、横断そのものの、いろいろの角度からこれを検討せられて、ここに信号機をつくるのが適当であるという判定基準というのです、これは出先の警察、あるいは建設省と密接に連絡をとられて、検討せられてきめられていく、その全国的な基準というものがもしあるなら、ひとつ示していただきたいと思えますが、どんなものでしょう。

○片岡政府委員　大体六・五メートル以上の道路の交わっている交差点、ことばをかえて申せば、往復二車線あるような道路の交差点、そこには原則としてつける。それからもう一つは、そういう場所でもございせんども、歩行者の横断の非常に多いところ、あるいは学校、病院その他で、特に弱い歩行者を守る必要のある場所、大体そういう考え方で指導しております。

○丹羽(久)委員　それで信号機を設置するというのは、すべて警察庁の出先で、という警察ですけれども、警察の意向によってきめられるもの

か、地元からの要望によって、いまのような規定に合えばきめられるものであるのか、あるいは建設省とも相談するとか、そういうような所管外の省と相談せられてきめられるか、どうでしょう、この点は。

○片岡政府委員　いろいろ地元からの御要望もたくさんございす。それで、その御要望も参考にしながら、先ほど申したようなその設置基準に従ってあるかどうかという点でも検討いたします。予算の関係もございすので、それに優先順位をつけて、それから設置する場合には、道路管理者にも御相談をしてつける、そういうやり方です。

○丹羽(久)委員　それならば、大体警察庁が中心になっていただいて、予算関係、地元の陳情で設置することを認めていくということになるわけですが、いま申し上げたように二万二千から三万五千になりますと大割増しになるのです。これが五カ年間の設置の考え方であるようであり、それがたいへん数になります。そうすると、次から次へ信号機、信号機ということ、たとえば信号機の間隔の少し狭いところは、前に寄って赤が出た、次が青が出てきたということ、連結して待つて非常に渋滞するということ、事実の問題としてあらあらこちらで見られるのです。そこで、そういう信号待ちによって、全部ではありませんが、不心得者は、それがために時間をとられたというところから、次の信号に非常なスピードを出して時間取り戻しをしようとするおそれがあります。そういうことから、信号というものは非常に大きな事故防止のための役割をして、安全運転のために大きな役割をしておることはわかるのですけれども、信号機の数をやすということ、交通の渋滞問題にも大きな影響を及ぼすと思えますが、三万五千の基数というのに対して、もちろんこれは都市が大体中心になるわけなのです。そういう意味から考えまして、今後の信号機に三万五千の配置基準、渋滞問題等をどのようにお考えになっておるか、その点少し方法を聞か

していただかせんか。

○片岡政府委員　お話のように、現在全国に二万二千ございす。今度の五カ年計画で三万五千追加いたしました五万七千基にしたい、そのように考えております。お話がございましたように、信号機は安全のためにぜひ必要だと思いたす。しかしながら、ただ定周期の信号機をたくさんつくりますとお話のように渋滞が起きます。したがって、私どもは信号機そのものを改良いたしまして、一つ一つの信号機を感応式あるいは半感応式としまして、車の交通量を感知しまして、それによって信号機そのものの周期であるとか、青の現示時間を変えていくというような仕組みの、信号機の近代化をはかっておりますと同時に、先生おっしゃいましたように、一つの道路をずっと進行する場合の信号機を結びつけて、一定の地域につきまして、地域にある信号機をすべてコンピュータで制御していくというような形のシステムを考えまして、信号機がたくさんできるけれども、車のほうはつうつうとまぐ渋滞しないで通って行けるというふうな、信号機の近代化もあわせはかってまいりたい。さらに、今度の五カ年計画では、交通管制センターというものをつくってまいりまして、広域にわたる信号の操作も一か所に集中してやる。それだけではなくして、その結果の渋滞状況などもカーラジオで放送していくとか、現場の警察官に指示をしていくというふうな、一貫した制度、組織として、交通の管理をやってまいりたい、このように考えております。

○丹羽(久)委員　私の与えられた時間がもうあとわずかにありますので、きょうはお忙しい中、特に御出席いただきまして国家公安委員長の荒木さんにお尋ねをいたしたいと思いたす。先ほど申しましたように、昨年は正確な数字として一六六千七百六十五人、これは二十四時間内になくなった人だと考えていいと思います。そういうしますと、交通事故で二十四時間以内で

なくなつた人でなくて、その後一週間なりあるいは一月なりで、交通事故が原因としてなくなつていく人はどのくらいあるかといつて、前回私は尋ねたことがある。そういたしますと、大体三割から四割くらいあるという。それを計算に入れますと、交通事故でなくなつていく人は、二万人以上の数字になつていくわけです。それから、百万人からの事故は年々ふえております。そして、残念ながら四十六年度も、もうすでに昨年をオーバーしたというふうな、二月の統計から見ましても悲しむべき状態にあるわけなんです。

そういうことで、今度の五カ年計画というのが一部改正されて、これからのこととしておるときであります。非常に優秀な警察官が、昼夜を問わずして指導しておつていただける。たいへん御苦労なことでありますけれども、このほかにも任務もありまして、交通だけにかかり切ることとはできないですね。そういたしますと、やはり交通専門の別な角度から、今度新しく駐車禁止のステッカーを張つていくというふうな制度が設けられましたね。ああいうように、交通の専門的指導員だけでも持つような方向で考えていかなければならぬ。警察官が今度ばかりでなくと警備隊員になる、そして交通警察官が犯罪捜査にも行かなければならぬ、こういう現在の警察官のあり方なんです。特定の警察の交通だけの専門的というものがひとつお考えになつてみたらどうかと私は思つておるのです。

それからもう一つは、いまのような、事故が年々ふえていくことに対しての心がまえと申しますか、国家公安委員長としてどのようにお考えになつておるか、ひとつお話ししていただきたいと思うのですが、どうでしょう。

○荒木国務大臣 なるほど、モータリゼーションの時代に、交通専門の警察官を特別に配置したかどうかというお説は、ごもっともであると思ひます。検討してみたいと思ひます。

一般の警察官あるいは警察の考えとしてのお尋ねでございますが、申すまでもなく、とにかく

トナム戦争以上の災害をもたらす交通事故、これを何とかして絶滅したいという考えに立つて、心がまえも、施設設備も、十全のかまえをもつて臨むべきだと思ひます。

○丹羽(久)委員 非常にけっこうな決意を伺ひましたし、いま私の申しました、特に専門的な交通要員というものを考えたいたつたらどうかというようにお話しして、前向きの姿勢で一べん考えてみようという御答弁をいただきました。私は、非常にうれしく思ふわけでありまして、私の考えを率直に申し上げると、前回の委員会でも総理府長官に申し上げたのでありますけれども、このような状態で車が年々三百万台、三百五十万台ふえていく。道路はそれについていけない。同時に事故はますますふえてくる。何とかここで車を制限しなければならぬし、運転手の免許というものに対する問題、ただ単なる試験が通ればよいというのとで与えること。それから問題は、自動車犯罪なんかにおいては免許証は何ら関係がない。自動車内で犯罪行為であらうと何であらうとも、交通違反でない限りは免許証の取り上げをせられない、あるいは停止処分を受けない。片方は陸運局でやる、片方は行政として国家公安委員会がやるというふうなあり方に対しては、将来、これも問題として考えていただかなければならぬ点が、私はたくさんあると思ふのです。

きょうの私の質問のうちに、そういうことは考えませんでしたが、これは思ひつきのことを申し上げるようで恐縮であります。最近、タクシーなんかでも乗車拒否が非常に多いのです。この乗車拒否というものをだれの責任にするかという、営業主の責任になつて運転手には何らの処罰はない。会社では相当そういうことをやっちやいかぬときびしく言つて出すのですが、運転手の不心得者があつて平気で乗車拒否をする。そういう意味から、乗車拒否というものを対しては、これが明らかにありますと、会社側に対しては車を動かしてはだめだといつて陸運局から処分を受けます。処分を受けるけれども、そういう態度

をとつた運転手には何ら処分がない。こういう点、あるいは破廉恥罪、自動車の中で強姦をやつた運転手は刑を受けて、三年の懲役を受けたり五年の懲役を受ける。自動車を持つて、自動車の中で犯罪を犯しながらも、これに対する免許の取り消しも何もない。こういう一つの矛盾を指摘していただく、やはり関連性を持ったものとして考えていただかなければならぬ。それは陸運局と警察との関連性ですね。これがばらばらの取り締まり状態になつておるから、そういうことになるのではないかと。こういうところの一元化もひとつしつとやつていただくことによつて、運転する者の心得もすつかり変わつてくるのではないかと。全部とはいへませんが、一面変わつてくると思ふのです。そういう点も公安委員長、頭に置いていただいて、今後の運営についての万全を期すためとができればあつたと思ふわけでありまして、もう時間がございませんで、私の質問は終わります。どうかこの五カ年計画の初年度でありますので、初年度にあつては、国民の期待しておる昨年も何割かを下回るように、死亡者をなくしていただく、事故者をなくしていただくように、御苦労でありますけれども国家公安委員長が先頭に立つていただく、そうして指導していただきますことを、そして、その成果のあがることを心から私は望んで質問を終わります。どうもありがとうございました。

○荒木国務大臣 御指摘の点は、私も矛盾というか、統一性のないことにあき足らぬで、疑問を投げかけたこともありまして。ところが、実際問題として、警察庁所管の法律、運輸省所管の法律、それぞれ受け持ちが違うから、まあまあということとで推移しているかと想像いたします。公害について、統一的な政府全体の考え方に立つて善処しつつあるのとならえまして、交通に關しましては、お示しのような案件については総合的に無理のない、また妥当な結論を出せるものなら出したという考えで臨みたいと思ひます。

○伊藤委員長 後藤俊男君。○後藤委員 先ほど丹羽議員のほうから、信号の話が出ておりました。実は昨年岡山県へ交通事情視察ということでおじゃまに行った際に、盲人用の信号機、連動標示機と申しましたか、正式な名前は私知りませんが、市内に三カ所設置されておる。私も見てまいりました。現在聞くところによりますと、盲人学校とか、いわゆるおめくらさんがお集まりになる付近の信号につきましては、盲人用の何か信号関係の設備があるというふうなことも仄聞したわけでございますけれども、実は、この間各大臣の所信表明に対する質問の中で、警察庁関係につきましては聞かしていただきました。その中でも、特にいま申し上げました盲人用の問題につきましては、お尋ねすることができなかったわけでございますが、今度の五カ年計画の中で、いま言いましたところの盲人用の信号機に対する連動装置標示機、これが広く一般的に普及するといふような計画が、あの五カ年計画の中に警察庁関係として入つておるのかどうか。まあどこかのプリントに書いてあるかもしれませんが、私がつかないわけでございますが、その点につきまして、わかつていふ限り簡潔でかつこうでございますが、御説明いただきたいと思ひます。

○竹岡説明員 いま先生御指摘の、岡山のバイパスレーダーを入れた盲人用の信号機でございます。あれは岡山市が寄附してくれまして、県公安委員会がつくつたものであります。大体一カ所で二十万円くらいのものであります。あれは岡山独自のものであります。岡山のあつた会社が開発したものであります。従来、われわれは、盲人用の学校の前の横断歩道、こういうところに押しボタン式信号機と音響式の信号機を組み合わせてやつておりました。これはもう少し単価は安かつたと思ひますが、今後も、すべての横断歩道なりすべての交差点に、そういう盲人用のあれをつけるということ、予算的に無理かもしれませんが、盲人の通行の多いところ、あるいは盲人学校の前

の横断歩道の押しボタン式の信号機、こういうものは、今回の五カ年計画の予算の規模の中で、それくらいのもは改良費その他でつけ加えて、ほんとうに必要なところには、そういう盲人用の音響式くらいのもはできる、さらにこの岡山のパイプレーターのやつをもう少し開発をして、よければわれわれも採用していきたい、このように考えております。

○後藤委員 ついでですからもう少し質問をいたしますが、そうすると大体五カ年計画の中でやりたい、でも予算でございませうからはっきりしたいしておらぬと思ひますが、全国的にどれくらいな数を予想しておられるのか。——わからなければけっこうでございます。わかつておれば、盲人用のパイプレーターでございませうが、あれを大体全国的にこれくらいの数を五カ年計画の中で設置をしたい、こういう計画があればお知らせいただきたいと思ひます。

○竹岡説明員 今回の五カ年計画の詳細な内容につきましても、ことしの七月三十一日に、各都道府県からの総合計画で積み上げてまいりまして、その結果わかつて思ひます。この五カ年計画の三万六千基の新設及び改良費その他を加えて、先ほど申しました、盲人用の学校の前の押しボタン信号機に音響式を加えるという程度なら、その程度のことではございませんか、このように考えておりますが、数字的には私ちょっとまだ自信ございません。

○後藤委員 次は、建設省関係にお尋ねしたいと思ひます。

今後のこの緊急措置法の一部を改正する法律案、これによりまして、四十四年、四十五年、四十六年の三カ年計画を、四十六年から始めて五十年までの五カ年計画に変更すると申しましたようか、拡大延長していく、そのために法律として差をつけたいところを修正し改正する、これが骨子であろうと思ひます。そこで、三カ年計画につきましては、四十六年度には、一年間に道路管理者分としてどれだけの予算が考えられる

ておったか、さらに四十六年度から五十年度にこれを伸ばしますので、今度の改正によって、四十六年度には道路管理者分としてどういうふうな予算になっていくか、ふえるのか減るのか、さらにその内容において、四十六年度を考えたときにはどういうふうな違つておられるのか、その点を簡潔でけっこうでございますので、お知らせいただきたいと思ひます。

○高橋(国)政府委員 道路管理者分といたしまして、五カ年計画では、事業規模が二千二百五十億円になっております。事業の内容は、歩道が一萬一千キロ、横断歩道橋等が千九百カ所、それから二種事業になりますけれども道路照明が一萬八千基、防護さくが七百キロメートルということになります。四十六年度の事業の規模は、三百二十五億円になっておられます、そのうち歩道が二千五百キロメートル、横断歩道橋が四百カ所、それから道路照明が二千七百基、それから防護さくを百三十キロメートルつくる予定になっております。それから四十六年度の予算は、前年度の四十五年度に對しまして三割増しの一・三倍でございます。五カ年計画で申しますと、前の三カ年計画に比較いたしまして新しい五カ年計画は、これは三年と五年でありますので、算術的には出てまいりませんが、一年当たりを計算してみますと、一・八倍になるわけでございます。

以上でございます。

○後藤委員 いま説明がされましたように、今度の五カ年計画につきましては、第一番としては、歩道の問題が取り上げられておられると思ひます。それから、横断歩道橋なりあるいは中央分離帯、さらに防護さくなり照明灯、その中でも一番重点的に取り上げられておられるのが歩道の問題だと思ひます。わけでございます。しかも、この五カ年計画の予算というものが一応組まれておりますから、すべて基準に基づいてこの予算というものは組まれておると私は考えておるわけでございます。

そこで、第一番にお尋ねしたいのは、いま日本の国内に国道なり県道、市町村道というのは

一体どのくらいあるのか、国道がどれだけ、県道がどれだけ、市町村道がどれだけ、これは簡単明瞭でけっこうでございますから、お答えいただきたいと思ひます。

○高橋(国)政府委員 一般国道が二万七千四百二十キロでございます。それから都道府県道が十二万四千九百八十キロ、市町村道が八十五万二千四百三十三キロ、全体で百万四千八百五十五キロになっております。そのほかに高速自動車国道がございしますが、これは現在六百五十キロ供用開始しております。

○後藤委員 いま言われました国道、県道、市町村道を含めて百万キロ余りあるわけですね。この五カ年計画に基づきますと、歩道は第一番に取り上げられて、狭いところは、歩道のない限りは自動車を入れてはいかぬというくらいな原則でやられるわけでございますが、歩道をつくる場合に、道路の幅員というのですか、これもやはり基準があると思ひます。一方につくる場合と両側に歩道をつくる場合と、これらの基準があると思ひますが、その基準は大体どのようなようになっておるか、お尋ねしたいと思ひます。

○高橋(国)政府委員 道路を新しくつくります、いわゆる改築事業とわれわれは言つていますが、その場合には、道路構造令という政令に従ひましてつくるわけでございます、この場合には、市街地におきましては三メートル以上の歩道を両側につくる。三メートル以上でございまして、歩行者の数によって幅は広げることになります、最小限三メートル以上ということになっております。それから、市街地以外の地方部といつております。個所につきましては、歩行者の多い個所は一メートル五十以上ということに基準がございまして、それが新しく道路をつくる場合の基準になっておるわけでございます。なお自転車歩行者道とか、あるいは自転車の場合もございしますが、これは大体二メートル以上というふうなきめてでございます。

その次に、すでにもうでき上がつておる道路に

歩道をつくる場合がございませうけれども、その場合は、交通安全対策としてわれわれがやります場合には、幅員についてはきびしい規定はしてありません。したがしまして、われわれのやり方は二車線を確保する、車が二台すれ違いができるような幅員五・五メートルでございませうけれども、確保いたしまして、その両サイドに、たとえば一メートルでも一メートル五十でも幅がとれるならば、歩道を設置するというふうな方針で進んでおるわけでございます。その場合に、いわゆる車の通る車道の路面よりも高くする歩道の設置が可能なのは、原則的にそういうことをさしておられますが、非常に困難な場合には、ガードレール等によつて仕切りまして、歩道として取り扱つておるような次第でございます。

○後藤委員 そうしますと、いま言われた基準に基づいて、先ほどお尋ねした百万キロ余りの道路に全部歩道をつくる、こういう計画になっておるかどうか、そうじゃないということならどういうふうなんだ、その点をお答えいただきたいと思ひます。

○高橋(国)政府委員 先ほど申し上げました百万キロの道路でございませうが、そのうちの八五%が市町村道になっております。市町村道と申しますのは、簡単に申し上げますと、市町村の議会の議決さえ経ればどのような道路でも市町村道に認定できます。したがしまして、市町村道の内容を見てみますと、たんぼのあぜ道というふうなものもたくさんございませう。それから大都市におきまされる地のようなものもたくさんございませう。したがしまして千差万別でございませう。そういうふうな事情で、その百万キロ全体を歩道をつくるというふうな計画はしておりません。まず歩道をつくる場合は、車の交通量によりまして一応基準をつくつておられて、歩道の設置基準としてわれわれが考えておりますのは、十二時間で二千台以上の車が通るところにはまずつくりたいというふうなことを考えております。ただし、通学路の場合には五百台に落としております。それから、歩行者がゼ

口の場合には歩道をつくる必要はございませんので、われわれの基準では、歩行者が一日百五十人以上の場合には歩道を設置するのだというふうにきめております。ただし、通学路の場合には、先ほど御質問がありましたように、四十人というふうな下げておるわけでございます。それと、幅につきましては先ほど触れましたが、歩道をつくるにあつては、車道の幅が五・五メートル、つまり二車線の幅員がとれるようなときにつくっております。ただし、公安委員会等によりまして、一方通行が指定された場合には、三・五メートルの幅がとれば、歩道をつくりたいというふうな考えでやっております。

○後藤委員 そうしますと、いま局長が説明された考え方では、百万キロ余りの中には、いろいろな道路があると思うのです。いまの考え方では、五カ年計画の中で、大体どれくらいキロの歩道をつけるように考えておられるか、やはり一応の考え方はあると思うのです。その点はいかがでしょうか。

○高橋(国)政府委員 五カ年計画におきましては、数字的に申し上げますと、最終的には金額を見ないといけないわけですが、いま本省でマクロ的に計算しております数字を申し上げますと、国道のうち、市街部におきましては二千九百キロメートル、国道のうちの地方部におきましては千三百キロメートル、それから都道府県道並びに市町村道、一緒にいたしまして地方道とわれわれは言っておりますが、地方道の市街部におきましては八千六百キロメートル、地方道のうちの地方部におきましては一千キロメートル、合計いたしまして一万三千八百キロメートルの歩道をつくる予定にしております。ただし、この中には、この交通安全五カ年計画でやるもののほかに、新しく道路をつくる、改築事業とわれわれ言っておりますが、それによつてつくる歩道も含まれております。○後藤委員 いま説明された一万キロ余り、これは大体五カ年計画の歩道の中心になる、そのことと、この法案の第六条との関係は一体どういふよ

うなことになるのか御説明いただきたいと思ひます。

○高橋(国)政府委員 この緊急措置法に基づきまして、事故の発生状況や交通量の他の事情を考慮いたしまして、総理府令、建設省令で定める基準がございまして、その基準に従ひまして指定するわけでございます。その指定した道路につきまして、ただいまの歩道の設置一万三千八百キロをやることとなります。したがひまして、指定する道路はもつと数が多いでございますが、そのうちの実施する延長が一萬三千八百キロ、この緊急措置法に基づくものは、そのうちの一万一千キロでございますけれども、改築事業を入れて一万三千八百キロ、これは先ほど御説明したとおりであります。

○後藤委員 そうすると、第六条に基づく指定地域というのですか、指定道路ですか、これは、私の聞くところによりますと、七万キロくらいあると聞いておるわけですが、これに対して五カ年計画で歩道をつくる、こういうことではないかと私は思つておつたわけですが、そうではないかと、この指定の七万キロの中から一万二千キロですか、これだけに對して五カ年計画で歩道をつくる、こういうふうな考えで間違ひございませんか。

○高橋(国)政府委員 指定する延長は全国で七万キロでございますが、そのうち、今回五カ年計画で実施いたしますのが一万三千八百キロになるわけでございます。

○後藤委員 そうしますと、残りの五万七千キロほどは残るといふことなんですね。もつとはつきり申し上げますと、歩道をつくらなければいけない道路が七万キロあるにもかかわらず、今度の五カ年計画では一万三千キロしか歩道ができない。あとの五万七千というのは今度の五カ年計画では歩道ができない。つくらなければいけない危険な状況にあるにもかかわらず五万七千はできない、こういうふうな考えで間違ひございませんか。

○高橋(国)政府委員 ちょっと説明が足りなかつたようでございますけれども、七万キロの中に

は、すでに歩道のできているものがございます。指定された中には、歩道のできているものが一万一千キロばかりございます。それから、今回の五カ年で実施いたしますのが、先ほど申し上げました一万三千八百キロでございますから、差し引き約四万五千キロ程度が残ることになるかと思ひます。

○後藤委員 そうしますと、くだいようなことを私言ひますけれども、五カ年計画で一番力を入れておいでになるのが歩道だ。しかも全国的に見ますと、七万キロという、いわば歩道をつくらなければいけない道路があるにもかかわらず、既成の分と五カ年計画の分とを合計いたしました、四万五千キロ。まだまだこれからだ。五年後でないと思つて、こういふことである、こういふこともこれは間違ひないと思つたのです。そうですね。

○高橋(国)政府委員 七万キロ全部この五年にはとても完成できませんので、やはり重点的に事故率の高いところ、交通量の多いところ、そういうところから着手する計画にしたわけでございます。したがひまして、市街部を重点的にやることにいたしました。市街部で歩道の設置が必要であると思はれる箇所、二万一千七百キロでございますけれども、これは全部、一〇〇％完了することにしておりまして、地方部が三〇％程度しかできないというのが実情でございます。

○後藤委員 次に、中央分離帯の話を少し聞きたいと思つたわけなんです。

これも、今度の五カ年計画では、かなり重点的に取り上げておられるわけなんです。これもやはり、正式には指定地域ですか何ですか、この七万キロの中で中央分離帯の計画等五カ年の中で考えられておると思つたのです。中央分離帯をつくるうと思ひますと、上下二車線では、これは非常に無理だと思つたのです。少なくとも四車線が必要だと思つたのです。そうなつてまいりますと、建設省として、この指定の七万キロの中で考えられる問題だと思つたのです。その七万キロの中に四車

線で走つておるところ、中央分離帯のないところは一体どれくらいあるのか、お尋ねいたします。○高橋(国)政府委員 ただいまその数字を手に持つておりませんので、後ほど調べまして御報告したいと思ひます。

○後藤委員 それではついでですから、道路照明について、これまたお尋ねしたいと思つたのです。

これもやはり、法律の第六条に基づく指定の地域が問題になると思つたのです。それ以外にもあるかも知れませんが、そうなりますと、この七万キロの中で五カ年計画で道路照明をつけ、これもやはり重要課題の一つに取り上げられておるわけでございますけれども、現在この道路照明は指定といわれる七万キロの中にどれくらいあるか、さらに、これを今度の五カ年計画ではどれくらいにふやそうと計画されておられるのか。この点をお尋ねしたいと思ひます。

○高橋(国)政府委員 道路照明につきましては、昭和四十五年三月現在で三十九万基あるようでございます。それで今回の五カ年計画に予定しておりますのは一万八千基でございます。

道路照明の設置基準といたしましては、交通量が二千五百台以上の市街部の道路ということになつておりまして、そのために必要な箇所はどれくらいになるかというの、ただいま手持ちの数字がございませんので、後ほど調べまして御報告いたします。

○後藤委員 そこで私、建設大臣にお尋ねしたいと思つたのですが、いまも質問ではつきりいたしましたように、今度の五カ年計画そのものが、第一番には歩道を取り上げておられる。歩道を充実したい、そういうことでございますけれども、先ほどの局長の話のように、歩道がなければ非常に危険であるという道路が七万キロからあるわけなんです。その中で既成の分が一萬一千キロ、今度の計画によりまして一万三千何百、残る分が四万五千あるわけなんです。一番重点に取り上げておる歩道でさえも七万キロのうち四万五千という

のが五カ年計画の中に入らない、そういうことになるかと思うのです。

そこで、現在の高速度道路の関係でございますけれども、名神なり東名なり中央なり、高速度道路は合計六百キロでございますが、これが五カ年計画によりましてこの四倍の二千四百キロに持っていこう。予算といたしましては十兆三千五百億でございますが、そういうような高速度道路も必要がないとは私、言いません。必要がないとは言いませんけれども、それよりは、先ほど局長から話がありましたように、ようやく市街地だけは一〇〇%近くできるが、市街地でないところは三〇%です、残り七〇%は五カ年たちましては歩道はできません。こういうような状態を考えると、高速度道路に力を入れるよりかは、かえって歩道に力を入れるべきではないのか。十兆三千五百億というこれは膨大なお金でございますけれども、そこは最終的には予算の問題になってくるだろうと思いますが、やはり歩道のほうにも力を入れるべきである、たとえば高速度道路を中止ということではなくして、延期してでも歩道に力を入れることが交通事故を防ぐ上で当面重要な課題ではないか、そのほうがウェットが重いのではないかと、うふうに私としては考えるわけでございまして、けれども、その点、大臣の見解はいかがでしようか。

○根本国務大臣 後藤さんの発想は私もよく理解できます。

それからもう一つ、先ほど道路局長が御説明申し上げましたように、確かに七万キロというものを、これは国道、地方道も重要なものをやらなければならぬわけでありまして、これは、大部分がかなり人家の少ないところとか、あるいは交通量の少ないところというものがその中に入っているわけですから、そこで、いまの緊急五カ年計画のこれでは、現実には交通量が非常に大きくて、しかもまた人の歩くのも多いというところは、とにかくこの五カ年間で大体片づけるということでございまして。しかしこの計画は、こうは策定するものの、現実には実施の過程において、いま後藤さんが御指摘されたように、どうもいまの計画では、道路はできるけれども、交通事故の発生状況はますますエスカレートしてある。これはいかぬというならこれは改正する必要があると思っておりますけれども、現在われわれのほうでこういう道路計画をつくりましたのは、これは建設省だけでやっていくのではございせん。警察関係もいろいろのデータ、それから交通整理等の関係から見えてきているのでございまして、そうしたところの総合的な判断によつて、これは修正もあり得ると思ひますけれども、現在のところは、これで大体五カ年間に相当程度の緩和ができると思ひておる次第でございます。

○後藤委員 私、別に高速度道路は絶対必要ないということとは言つてもいいわけですが、去年も交通安全情勢で諸外国を回った際にも、ある交通安全の非常な有名な博士でございまして、高速度道路を五キロつくることによつて、交通事故の一名の死者が減つてまいります、そういうような過去のデータに基づいて説明されたと思うのですが、必要がないとは私言つてもいいわけですが、当然これは必要だと思つて、さりとて五カ年計画の面から考えると、高速度道路も必要でありますけれども、特に歩道の問題に重点を置いておられる基本方針等を考えた場合には、一考を要するのではないだろうか。さらに最近の交通事故を考えてみますと、その傾向として、市内地

よりか市外地に交通事故が多い。この傾向はどうかしておるのじやないかと思つて。そうだとするのなら、いわゆる市内地の一〇〇%、これもけっこうですけれども、市外地の歩道三〇%を六〇にする、七〇にする、あるいは一〇〇%にする、そのことが交通事故防止の緊急課題のような気がするわけでございますので、ぜひいま申し上げましたような点も、これは五カ年計画でございまして、今後、それぞれ慎重検討されてから、御検討くださることは間違いないと思ひますから、御検討、またさらに、いま提案されております五カ年計画につきましても、五カ年間で十分だということのじやないと思ひます。あるいは一年たち、あるいは二年たち、あるいは三年たちまして、さらにその年を初年度にして、もっと多く予算をとつて拡大して、この交通安全の施策を推進していく、こういうふうな方向に進められるのが、この交通安全対策上から考えまして、これは将来の見通しでございまして、そういう方向で建設大臣なりさらに警察庁といたしまして、今後の交通安全にぜひ全力を尽くす方向でやつていただきますようにお願いを申し上げまして終わります。

○根本国務大臣 後藤さんから御指摘になりました点は、われわれも十分に配慮いたしまして、実施の過程で、弾力的に常に改善するように努力してまいりたいと思ひます。

○伊藤委員長 坂井弘一君。

○坂井委員 私は、特に車と道路という点から取り上げてみたいと思つて、一口にいまして車がどんどん大量に生産され、販売され、道路にあふれてきておる。この車と道路の戦いというのは、表現がいいかどうかはわかりませんが、道路は決して車の量に追いつかないのじやないか。そこに一つの大きな問題があります。したがってそういうところから、どうしても車の通行規制をやらざるを得ない、こういうことに相なつてきたのではないか、そういうところから考

えてまいりますと、この規制そのものが、経済的あるいは法制的な制限になると思つて、すけれども、その前に、何が一番優先せなければならぬかということが、一つの大きな前提になる議論ではなかるか。当然そこから出てきますことは、いわゆる公共大量輸送機関、これは優先させるべきである、これはだれしも異論のないところだと思ひます。そう考へてまいりますときに、今日の、特に都市交通体系といひますか、あるいは政策といひますか、そういう政策ビジョンなり執行なりがなかつたために、今日の都市交通においては特に混乱を来し、その帰結として事故が多発してある、これは私にない事実であると思ひます。そういう観点に立ちまして、今回の緊急措置法によりまして、特に道路のほうからは、道路環境そのものをよくしていく、あるいはまた、道路に対する安全面に対してうんと力を入れていく、こういうことなんでしょうけれども、いま申しましたように、やはり車の通行規制はせざるを得ない。そうなつてまいりますと、ある部分においてはいわゆる歩道をつくる。混合道路で歩道をつくる。そういうしますと車は片側通行、こういうようなこともあるでしょう、あるいは全面的に車の通行をもう規制してしまふ、こういう地帯もあります。

ところで、先ほどから大臣もおっしゃつておりましたが、歩道を分離する、指定道路は一〇〇%歩道をつくるというようなことで始まつてはいるわけですが、この場合に、そこで一体どれくらいの歩行者の通行量があるか、この歩行者を安全に歩行させるためには、どれだけの道路容量が必要なのか、このことがまず一番基本に考えられなければならない。そういう点については、やはり基準を明確にしなければ、単に規制だあるいは一方通行だといつても、明確なものが出てこないんじゃないか、こう思ふわけです。したがって、人間が安全に通行できるように、どれだけの道路量が必要なのかということをまず基本としてお考へになつて、しかる上立つて通行規制ということをや

考える、こういうお考えで進まれるのかどうなのか、その辺のところから最初伺っておきます。

○根本国務大臣 御指摘のとおりだと思います。ところが、従来は、実はそうしたところの綿密な統計その他の研究の結果でなく、とにかくこんでいるから歩道をつくれとか、ガードレールをつくれというふうなことをやっておりましたのですけれども、ようやく総理府で交通対策協議会をつくり、警察、それから建設省ということで、まだはっきりとした基準といえるかどうかかわらぬけれども、一応の目安を持って歩道の整備、それから先ほど後藤さんの御質問に対してお答えしたように、緊急にやるべきところの場所、その次にやるべき場所というふうなところを考えたわけでございますが、これは、非常に実務に關するところでございまして、道路局長から説明いたさせていただきます。

○高橋(国)府委員 市街部におきまして歩道の幅につまましては、道路構造令では三メートル以上というふうに示されております。ただ先生の御質問の、じゃ何人通ったら、百人通ったら六メートルがいいかというふうな、そういう基準は現在設けてございせん。三メートルが最小限というのは、二人の人がかさをさしてすれ違えるような幅でございますけれども、それを一応基準にいたしまして、都市街路を整備するときに、歩行者数を推定して大体きめていようございまして、常識的には三メートルから六メートルぐらいまでが普通じゃないかと、いかに考へております。

○坂井委員 私いま申し上げたことは、一律にいま三メートルという話が出ておりますけれども、そういうことで規制をやつてしまいますと、たいへんいろんなところがかえつてそのことによつて迷惑を受けると思いますか、いわゆるデメリットの分が相当出てくるのではないかと。したがって、やはり別に考へまして、この道路については通行量がこれくらいあるから、したがって、これは当然歩道もつけなければならぬ。たとえば四メートル、通行量に見合う、そのもとになる基礎的なものがここで必要だと思ひますけれども、たとえ

ば、毎日ここは五百人の通行量がある、これについては三メートル必要だ、そういたしますと、残り一メートル、これは車は片側通行もできない。したがって、全面的にこれは通行を禁止しよう、ストップだ。場合によっては二メートルだ、半分ある、これは片側通行できる、そういうその道路に見合ったところの通行規制というものが行なわれなければ、ただ一律に三メートルだから、ここはもうこれでとめてしまふのだとか、あるいは歩道をつくつて片側通行にするのだ、こういうようなことでは、その地域、地域によつては、やはりいろんな障害がそこから起こつてくるのではないかと、そういうことを實際上の問題として心配いたしますがゆゑに、この歩行者の通行に見合うところの明確な基準というものをここで出して、その基準を根拠にした通行、禁止はその部分において是非か、そういう考え方を明確にやはり出していかなければいけないんじゃないかということをお聞きしているわけでありまして、いかがでしょうか。

○根本国務大臣 現在そこまですていでないようでありまして、いま御提案の点は非常に私は現実的な問題として検討すべきだと思ひます。たとえば、都会地、商店街にだつと人がそれこそ一時間に数万人が通るといふような場合は、やはりこれは全部遮断したほうがいい。幅は六メートルあるけれども、人はそうそれほどたくさん通らないとするならば、そこは一方交通にしてもいいというふうな、いろいろ現実的な問題があると思ひます。こういう点、実はあまり警察、わがほうと、それだけのデータをとつてやるところまでいってないようございまして、せつかくの提言でございまして、これは非常にむづかしいと思ひますけれども、私のほうから警察、あるいは道路管理者としての知事さんにもよく連絡をいたしまして、検討するようにいたさせたいと思ひます。

○坂井委員 けつこうでございしますが、その際、私一つ気になりますことは、車を通すために混合道路に歩道をつける、かりにそういうような発想

でありましたならば、これはいささかおかしいんじゃないか。本来的に生活道路、混合道路といひますが、そういう道路は、いわゆる歩行者優先、本来は人間が歩いておつた道であります。したがって、そういう点も十分考へて、やはり歩行者優先という立場から、いま私申しましたように、そうした基準を明確にいたしまして、まず歩行者をそこから規制をすべきである、こういうことを申し上げたわけでありまして、

なおまた、一つ気になりますことは、たとえば歩道が分離されました。そういたしますと、車の通行がいよいよ激しくなるのでありまして、そういったしますと、そういう生活道路に並んでおります一般民家あるいは商店等は、いわゆる振動あるいはまた公害、それがいよいよ激しくなるのではないかと。そういう点についても、やはり十分な配慮を加えながら、この片側通行であるとか、そういう振動あるいは公害が心配される場合には、全面的に通行の禁止をする、そういうようなこともその間に加味していかなければならぬ。ただ一律に、先ほど言ひましたように、規制をするんだ、あるいは一方通行にするんだ、そのために歩道を分離するんだ、こういう考え方であつては相ならぬのではないかと、いふような意味で、実は申し上げたわけでございます。

それから、先ほどからも出ておりますけれども、いわゆる歩道をつけるということでもございまして、取得難等もございまして、一般幹線道路等におきましても、ここはもう当然歩道をつけなければならぬ、その必要性は十分痛感されておられるが、今日なおつけられない、そういう個所が非常に多いとございまして、したがって、これも、さて歩車道の分離だといつても、なかなかそうおひそれといひかないのではないかと、非常に困難な問題があるうかと思ひます。したがって、そういうことも、おおよそ実現不可能なから手形に終わつてしまふんではないかという心配をするわけでありまして、特に、市街地のそういう通行量の激しいところにお

ける混合道路等につきましては、なおさらそういう歩車道の分離ということの必要に迫られるが、いま言つたような用地の問題等において困難を来しておる。ですから、その辺のところを相当うまくできるのかどうなのか、見通しといひますか、いかがなものでしょうか。

○根本国務大臣 これは御指摘のとおり、非常にむづかしい問題もありますが、そういうような場合には、私は単なる歩道をつくるということではなくて、そういう地点については、都市再開発をしなければ解決できないと思ひます。そういう意味で、国会の皆さんの御支持を得て、都市再開発法をやりまして、スピードはそう急激にいきませんけれども、これを漸次やつていく。それからまた、そういう意味からいたしまして、今度新しく都市再開発等に対して、開銀資金を使つてやらせるというふうな道も開いて、これはただ単に道路局だけでやるのかということではとてもむづかしいと思ひます。したがって、都市局と、それからいまの再開発、こういうものをあわせて漸次これは改善していく。その間、できるまではやむを得ないから警察のほうにお願いして、一方通行とかあるいは車の乗り入れを禁止するというような措置をしつづいかなるを得ないと思ひます。残念ながら、いまのところはつばなことを言つてもできない、から手形を出してもいけないから、それで現実的な政策をそれぞれくふうしてやらしている次第でございまして。

○坂井委員 確かに都市再開発というふうな大きな立場からとらえまさんと、そうおひそれといひ問題ではないと思ひます。特にそういう中で、マイカーを都市交通の中でどう秩序化していくかというところが非常に大きな問題ではないか。マイカー自体が無原則に伸びてきた。そこに今日の都市交通の混乱が生じておるのではないかと。したがって、前段申しましたように、おのずから制規ということが行なわれますれば、そこには何が優先されるべきかという議論になるわけでありま

すが、大量公共輸送機関、いわゆるバスでありま

すが、大量公共輸送機関、いわゆるバスでありま

すが、大量公共輸送機関、いわゆるバスでありま

すが、大量公共輸送機関、いわゆるバスでありま

すが、大量公共輸送機関、いわゆるバスでありま

すが、大量公共輸送機関、いわゆるバスでありま

すが、大量公共輸送機関、いわゆるバスでありま

すとかあるいは地下鉄、モノレール等々、そういうものをやはり先行整備をいたしまして、都市交通の中において、まずそういう公共輸送機関をしっかりと基盤を固めていく、これが一番大事じゃないかと思うわけです。

そういう中で、いまのマイカーでございますけれども、このマイカーの位置づけを一体どうやっていくか、重大な問題だと思いが、現実的にすでに規制が行なわれる。そういう中で、今日マイカーを持っている人は、いまだ通勤のために使っておった。それはなぜ通勤にマイカーを使うかといひますと、地下鉄で通っていったが、どうも地下鉄が満員で時間がおそくなるからマイカーを使い出した。最近では地下鉄に参りますと、お急ぎの方は地下鉄でどうぞ、とこうあるわけです。確かにマイカーを持っている人は、一般の通勤の人よりも朝早く出ていく、しかも帰りがおそくなる、そのくらい交通が渋滞を来たしてかえって不便を生じておる。この間もある人に聞いたのですが、せっかく自家用車を買ったけれども、車庫の中で眠ったまま、こういう話もございました。こうなるとまいりまして、必要に迫られてマイカーを持ったのだけれども、どうもマイカーは本来最初の目的どおりの役を果たさない。そこに、やはり交通政策の大きな一つの欠陥がそのような形であらわれてきている、こう言わざるを得ないと思うのです。したがって、このマイカーに対する今後の位置づけ、こうあるべきだというようなところを、これは運輸省のほうでございましょうけれども、何かお考えがございましたらひとつお聞かせいただきたいと思います。

○根本国務大臣 これは、私から申し上げて適当かどうか存じませんが、御指摘のとおりだと思います。欧米では、一定の区域内にはマイカーを入れない。ある一定のところで駐車場をつくって、それから大量輸送機関でみな通うということをやっているのですが、日本においてもそれを考えたいんじゃないかということで、実は昨年、運輸大臣に私は申し入れたのです。そ

れは、適当な場所に大きなプール、自動車の駐場所をつくって、そこに入れる。それには土地がないというけれども、東京の国電はみな一階より使っていないから、あれの上に構造物をつければできるはずだ。私鉄や国鉄の敷設するターミナル、これにはかなりの空地があります。しかも、これはほとんど一階しか使っていない。これをむしろ民間と協力してわりあい安くそこを使う、無料というわけにはいかないけれども、それをやれば相当程度これが改善できるんじゃないか、こういう提案をして、とにかくそれは検討しようということを実は運輸大臣が言っております。

それからもう一つは、公害がこういうふうになどになった今日においては、市電なり都電なりをもう一回考え直していいんじゃないか。いままでは、あれは自動車のために非常に障害になるといふので撤去しておたけれども、あれをもう少しスピード化して、場合によっては、あの場所をモノレールにして回転を早くする。三、四両ずつこ

うやる。その場合にもし民間でこれをやるとすれば、わりあい構造物の面積は少なくていいのですから、国の道路、土地を提供していいのじゃないか、これで考えたらどうかということ、実は日本モノレール協会とかがあるようですから、そこで検討もさせてみました。それから現在、これはまだ具体的にどの程度までいったか知りませんが、御承知のように、昨年私のほうで法案を通していただいた地方道路公社というものがございいます。これでもまき古屋をやって、本年は北九州、福岡に地方道路公社を設立しまして高速自動車道をつくりますが、その一つとして、仙台ではモノレールで一つのネットワークをつくったどうか。そうしますと、これは公害、騒音があまりないし、排気ガスがない。それから相当の利用ができる。それから、ある場合においては緩急自在にこれがやれるということ、そういう研究もいま委託しております。私は、東京ではある程度までモノレールを検討していいのじゃないか、東京あたりはそれに取り組んでほしいという

実は私個人の見解を持っております。そうでもない、いま御指摘のようにマイカーを持ったことが何にもならない。お互いに迷惑し、他人に迷惑であって、そして一つの迷信でなければならない。何かマイカーを持ったほうが便利であろうと思つてやっておるだけであって、効果はない。こういうものはやはり変えなければいかぬと思つて、そういうことも含めて実は輸送体系を再検討しよう。また都心に、このごろは九州とかそれから東北の車がだあつとみんな入ってきちゃっている。これは非常に非効率なんです。だから大量の重いものはフェリーで運べ、そうしてトラック輸送は中距離輸送にしたらどうか、こういうふうな問題を提起しております。今度国会が終わりますれば、できるだけすみやかに交通の総合的な対策を考えようということで、経済企画庁長官を幹事役として、関係閣僚の協議会をもつてやっています。一つ一つ取り上げたつたで、全体の総合的な交通体系を再検討しなければいけない、こう思っております次第でございます。

○坂井委員 私申し上げたとおり、大臣も同じ方向でまさに同感であります。私、実はマイカーはけしからぬ、けしからぬと、こう言いたくはないのです。ただ、いまも大臣おっしゃったように、また私も申しましたように、せっかくマイカーを持っても使えないものにならぬ、そこに問題がある。しかも事故を一つ起こしたならばたいへんであります。中にはレジャーのためにマイカーを持つのだ、こういうような話もありますけれども、レジャーのマイカーが往々にして殺しのレジャーになつておるのです。これはたいへん悲劇であります。また不要不急のマイカーもかなりあるように思ふ。スポーツカーなどははじめとして、スポーツカー必ずしも悪いとは言いませんけれども、中には二台、三台持っておる。あの相当スペースの大きなものに一人乗っかって、そうして公共空間でありますところの道路を一人占めにする。こんなのは、私は経済的に考えても、これほど大きなデメリットはない。聞くところにより

ますと、自動車一台あたり道路に何か二百万くらい建設費がかかるかという話も聞くわけでありまして、いずれにいたしましても相当なものでしょう。ことに、マイカーはマイカーとしましても、たとえば、小型の貨物トラックを持って店をやっておられるある商店主にこの間会ったのですけれども、前は一台でけっこう済んでおったそうです。ところがだんだんと交通渋滞で車が自由に走れない、二台でようやくと一の台分の仕事ができる。かと思つたら、最近では三台持たないと最初の一台分の量をこなすことができなくなつた、こういうことなんです。よくよくそういうところも考えてまいりますと、大きなマイナス面を来しておるのではないかと、いふように実は私、考えます。ゆえに申し上げたわけでありまして、確かにモノレールあるいはまた地下鉄、あるいはバス等、そういう公共大量輸送機関を、この辺で交通総合体系の中ではきりきりした位置づけをして、政策的にそれを先行していくということは、きわめて緊急の課題ではなからうか。これがないうために今日のこの混乱を来した、そこに事故の発生を見ておるといふことは、私は大きな政治的責任としてとらえて、早い機会において、この総合体系政策を確立いたしました、具体化していかなければならぬ、こう考えるわけでありまして。

そこで、ちょっと最初の話に戻りますけれども、確かに日本の国土自体が狭い。居住面積あたりの道路容量というものが、どれくらい一番適量なのか、まずそれを引き出して、そこからそれに見合う自動車の適正量、こういう考え方をしなければいけない。従来、自動車が増え続けている道路がどんどん延びてくる。道路が延びていけば、しまいに日本じゅうが全部道路になつていいか、極端なことをいいますと、こういうことになるわけ。したがって、明確に、住居地面積あたり日本の道路というものはこれだけが一番適量なんだ、これだけの道路であるとするならば、車はこれだけが一番適正量なんだ、こういう考え方に転換していかなければならぬ時点にきているの

ではないか、こう考えるわけであり。したがつて、今日の自動車台数は千七百万台あるいは千八百万台、こういわれますけれども、現在のこの道路容量に対してははたは多く多い。ある人は四倍ともいい、ある人は六倍ともいっております。じゃ、いま自動車が増えただけあるのだから、それだけ道路を延ばすんだという考え方で、十兆三千五百億というところで、道路がどんどん延びていって、国土をいたずらに道路のためにどんどんどんどん削っていくというのであつては、これはやはり国土総合開発の上から見ても決して上策とはいえない。何らかの辺で国土に見合う道路、これは一体どの辺までが適量なのか、こういう考え方を基本的に考え出していかねければ、確立していかなければならぬのではないかと、こう思うのですけれども、大臣いかがでしょう。

○根本国務大臣 基本的には、私は、そういう点を交通総合対策で位置づけなければいかぬ。現在ややもすれば、鉄道屋は全国を新幹線網でみんなネットワークをつくりたい。それから航空屋は、地方にも全部空港を設けてやりたい。道路屋は、全部高速自動車網でネットワークをつくる、こういうことになってくると、非常に過剰投資が出てくる。そうして、それぞれのデメリットばかりが累積してくるじゃないか。そういう意味において、先ほど申しましたように、これは私のほうから提言をいたしまして、正式に総理の指示によりまして、総合交通政策をやる。それは経済企画庁長官がその取りまとめの關係になる、こういうふうにした次第でございます。

そこで、その際に、いま御指摘になりましたように、道路というものは非常に遠距離の——ネットワークに接続するのはいいけれども、道路が九州の果てから北海道の端まで物を運ぶということ、は愚かなことなんだ。北海道に相当の重要物資を運ぶというときは、これはフェリーで行けばいいんだ、それから人間が行く場合には飛行機で行ったほうがいい。それから中距離はトラックで運ぶ、こういうふうな一つの輸送機関ごとの社会的

な一つの分担ということが、みんなの国民の中に定着するところまで指導すべきだというふうには提案しているのです。特に、私は日本において今後一番開くべきことは、フェリーによるところの交通の打開だということです。これはフェリーポートとそれから気象の通報さえなければ、海上ですから、維持費と構築費が要らないのです。しかも、日本は世界で一番造船能力があるし、単価が安い。しかも日本は四面全部海に囲まれておる。ところがこれが非常に活用されていない。むしろみんな国鉄とか何かあまりにも運賃が物価に及ぼす影響を抑えるために——以前は相当程度のフェリーと申しますか機帆船といったものがあつたが、全部これがつぶれてしまつて内航がふるわない。これはおかしいじゃないか。むしろフェリーの開発は、日本の輸送系を非常に大きく改善し、交通事故をなくするというところで、これは大いに運輸省の奮起を促して大いにやるといふことで、いま橋本大臣ががんばつておるようです。そうしたふうないろいろな方法で考えて、そうしていま御指摘のように、道路はそうすると日本においてはどの程度の使命を果たし、それにはどの程度の投資をするか、それによつて自動車、マイカー、これはどの程度まで持たせることが、快適なる都市機能を持ちつつ、しかも人間の生活が保護されるかというふうなことが出てくると思ひます。これは非常にむずかしいけれども、やらなければいかぬ、こう思つておる次第でございます。

○坂井委員 まさしくやらなければいけない問題だと思ふのです。今日の事故の状態を見ますと、これはもう一刻もゆるがせにできないたいへんな事態でございます。したがつて、そのようなあらゆる方法をもちまして、事故を最小限度に防いでいくということは、当然緊急のこととして私はやらなければならぬ問題ではないか、こう思ふわけでありませう。

実は、公共投資の投資配分比率の表をもちつたのですけれども、道路が三〇・一％、こうあります。住宅が七・九、環境衛生五・四、厚生福祉が

二・六、いろいろあります。ずつとありますが、三〇・一というのが道路に対する公共投資、非常に大きなものですね。決してこのこと自体を私は云々するわけじゃございません。これだけの大きな投資がなされるならば、これは道路交通環境そのものをよくしていくこと、安全投資を道路をつくる以上はうんと見ていこうという、積極的な考えがやはりなければならぬのではないかと、ともすると、従来の道路というものは、ともかく道路というものはつくればいい、車が通ればいい、あとは警察にまかせればいい、そういうことなんです。どうもそういうふうなことに流されてきたのではないかと、この御趣意に對しましては、これはもう全面的に賛成でございます。ただ、しかしながら、ほんとうに効果のあるようなやり方をしなければいけないということかと思ふわけでございます。

そこで大臣、一つだけ申し上げておきたいのですが、自転車道をもっとたくさんつくつたらいかでしようか。最近の自転車の伸びというものは非常にふえてきております。これは通勤、通学を問わず、もう事故の状態がたいへんだ。どうかかするとおねがひされる。あるいはね、それならば自転車道を通つたほうがよほど早く、そして安全に行ける。自転車の伸びを、ちょっと私資料をこしらへ持つてきておられませんけれども、年々たいへんな勢いで伸びておる。そういうことを考えてみますと、庶民のおもむくところは、当初は自転車から單車になり、單車から自動車に、だんだん大きくなつてきた。ところが今度は逆戻りしている。この現実、私は直視しなければいかぬじゃないか、こう思ふわけでありませう。歩道をつくるということ、確かに歩行者を保護する、けつこ

うであります。同時にまた、そのような通勤通学のための自転車道を、これはうんとつくるような方向に考えていったらどうか。あるいはまた單車、これも小さい、百二十五CC以下ぐらいの單車が、いまの大きな車と一緒に道を走つておる。これも事故が非常に多いようでありませう。したがつて、相対できれば、單車の道もつくつたならばさらにいいのではないかと。同時にまた、通学路天国と最近よくないではありませんか、これなんかも徹底的に、やはりつくるところはほとんどつくろ。あるいはまた、いま車も一緒に通つておる。しかし、これは通学路として指定してしまつて、車は一切締め出そう、そのかわり車用の道はまた別につけようとか何とか、そのような積極的な対策を講じて、ほんとうの意味において、道路にこれだけの大きな投資がなされる、そういうその反面、そういうものがあるいは歩行者道であるとか、そういうものが積極的に投資されていく、そこに私は大きな意味があるうかと思ふのです。いかがなものでしょう。

○根本国務大臣 御指摘の自転車道のめは、議員立法でございまして、これをできるだけ個所づつて、予算の配分のときに考慮していくつもりでございます。それから、いま御指摘になりました、従来の、とすれば建設省のめは延長だけを考へておる——まさしく痛いところでございます。その点を今度ぜひ改正したつもりです。

それで、実は昨年、私は、いまの交通問題のほかに、例の農業政策の転換に関連しまして、国道一号线は何年計画で何年延ばすというだけでなく、社会構造の変化、あるいは交通事情の変化に応じて、弾力的に予算をつけるということを考へなければいかぬと思ひまして、実は私のところで相当、相当というほどではありませぬが、全体からすればわずかでありますけれども、予算を確保しておいて、そうしてさらにそれを運営することを考へてみました。これで、通産省あるいは農林省も、何か新しいプロジェクトができたならば言つてください、それについてつけるということもやつておるのです。今後私は、これは建設省の運営上そうしていききたい。これはもちろん大蔵

○河村委員 いま建設大臣が、五カ年計画などにはこだわらないで弾力的にやるから、あなた方も、計画対実績が狂っているなんということはあまり言わないという、たいへんりっぱな御発言がある。

し上げたのでありまして、決して後藤さんの言ったことと坂井さんの言ったことと、同じ場所です。同じ方がおるところで、それほど器用にうそを言うほどの心臓を私は持っていないから、その点

時間で二千台、人の交通量が百五十人、道路の幅員が五・五メートル、これが基準というのですね。それで指定した。そうすると、いまその内ワクにつくった狭いワクのほうで、そっちの基準のほうでやっているわけです。

きました基準の中には、人と車だけではなくて車と車の事故なども入っております。今回は、歩道を設置することが目的でありますので、新たに条件をそろえまして、歩行者百五十人以上というものが条件であります。そういうことでもって基準を

変えておるわけでございます。

○河村委員 どうもはなはだ明確でありませんが、おそろく、一応指定はしたけれども、今度の計画の予算からかんがみて、どうもそれだけではできそうもない、だから内ワクに基準をきめた、こういうことじゃないのですか。

○根本国務大臣 あなたも交通関係の専門家ですから、どうも局長の説明のしかたが不十分だと思ふのです。いまの七万キロというのは、全体の死亡率、事故率、これから見て七万キロは必要だということになります。ところが、そのうちで歩道をつくるというのは、車と車とぶつかってくる事故率と、車と人との衝突によって起こる事故率のところが違ひがあるわけですね。それで、今度は人と車とぶつかることによって起こる率の高いところを優先的にやつたのだ、それがいわゆる市街地のところであつて、そつちのほうは先にやる、そして車と車のところのほうは、これは歩道はいずれはつくりますけれども、こつちよりは少しおそくなる、こういう内容なんです。その説明のしかたがちょっととまづかつたと思いますが、そういうことで、予算がどうだということにしようとしたというのではなくして、いまの人と車との関係によつて、事故の起こることを優先的にやつた、こういうことでございませう。

○河村委員 地方部のほう、いなかのほう、そういうところは確かに車と車がぶつかつて事故は起こるけれども、歩行者はあんまりいないというのはあると思ふのです。ところが市街地の場合にはそれは考えられないのです。車対車のあるところは、人と車もあるのです。ですから、市街地のほうが指定をされていながら、指定された道路延長の中でやらぬで済む、そういう、いまおつちやつたような理由でやらぬで済むということがあるというのは、ちょっと考えられないのです。いなかのほうはわかります。大臣の故郷などはそういうところはあるだろうと思ひますが、どうもふしぎなんです。いいです。これ以上聞いでもどうせ満足な返事はなかるうと思ひますか。

ら。

ところで、交通量が二千台、それから人が百五十人というのは、この七万キロでそれは全部ですか。街路、市街地の分だけでもいいのですけれども、この基準に当たるものは全部指定したわけですか。それともまだほかにあるわけですか。

○高橋(国)政府委員 七万キロのうち、市街部に存しますものが二万八千七百キロということになっております。それで、今回の歩行者百五十人以上、交通量五百台以上、それから幅員五メートル五十以上の歩道設置のための基準、これに該当しますものが、市街部で二万一千七百キロというふうに現在推定されております。これも正確に調べますとあるいは若干変わると思ひますが、そういうふうに見ております。

○河村委員 私が伺つてゐるのは、七万キロ以外に、同じところの基準の基準該当道路がほかにまだあるのではないか、あるならどのぐらいあるのだらうということを知つてゐるのです。指定したものが一〇〇%済めばそれでオーライみたいな感じがしますから、そのほかにあるのではないかと、いうことを聞いてゐるわけですね。

○高橋(国)政府委員 七万キロ以外に若干あるかもしれませんが、先ほど申し上げましたように交通量によつて変わりますので、一年たてば一年だけふえるわけでございます。事故率も変化いたしますので、調査いたしますとあるいは若干変わるかと思ひますが、そう大差ないように思ひます。

○河村委員 さつき私が大に、高速道路との関係で申し上げたのは、たとえば東海道で平塚から小田原の間、これは私の選挙区でございますけれども、あの間で、国道一号線ではほとんど歩道がないのです。交通量も二千台どころの騒ぎじゃない。一万台以上。人の交通量はこれまためちゃめちゃに多いですね。そうしておいて、片方で西湘バイパスという有料道路をつくつていますね。これもさつとできればまだ効果があるのですけれども、ときれとぎれにできてゐるからさつぱり交通緩和にはならない。片方は国道一号線で歩

道がないから事故が多発する。結局、西湘バイパスは予算がないからというので有料に切りかえましてね。いま公園で有料でやつてゐます。国費でやつたものが途中で有料に変わるの、ほんとに天下にも珍しいと思ひますが、こういうような投資のしかたというのは大臣どう思われますか。

○根本国務大臣 高速自動車道路とそれからいまの交通安全との問題ですが、御承知のように高速自動車道路は財投でやつてゐるのです。片方のほうの交通安全は一般会計でやるということのために、これは融通ができない。もしやろうとすれば、いま御指摘になりました一般国道と安全施設、あるいは地方補助道路と安全施設という関係になると思ひます。それで、いまの国道一号の安全施設がないということ、私、実はあまりそういう実務的なことはわかりませんが、一体なぜそういうふうになったのか、それから、いまのもう一つのバイパスの問題、これはひとつ事務當局から答弁いたさせまして、もし是正すべき点があれば是正するように努力いたします。

○高橋(国)政府委員 ちょっと資料を持ち合わせておられますので正確にはお答え申し上げられませんが、原則的には国道、たとえば藤沢から小田原まであります。これにつきましましては、やはり歩道を設置する計画ができたわけでございます。なかなか用地買収等がむずかしい場合には、ブロックを置きましたりあるいはガードレールで仕切つたりいたしました、できるだけつくろうとくふうしてやつてゐるんじゃないかと思ひます。なお西湘バイパスをつくりましたのは、大部分が通過交通でありますので、大部分の交通はそちらを通して、現道の交通を緩和いたしまして、それによつて今度は歩道を設置できる余地があれば完全につくりまして、歩行者をそちらに入れるというふうを考えてゐるわけでありませう。

○河村委員 ところが、それがばらばらにできてゐるものですから、結局交通量は、一般国道と新しいバイパスとは依然同じなんです。歩道は依然としてできない。それも、ただ路肩に白線が引いてあるだけのところが一ぱいあります。これは計画があるという話もあり聞かない。それから大臣、いまの高速道路、いま高速道路として建設されておりますけれども、これは財投じゃないのです。もともと国費で始まつてやつております。いま存在してゐるのは、大部分国費でやつてゐるんですね。いま金が足りなくなつて財投でやつておられますけれども……。ですから、最初の部分は国費で、片方こまかいものをとぎれとぎれやつてゐる、片方は歩道のないままいつまでも放置されてゐる、交通量は依然同じである、こういう状態なんです。こういうところがあるわけですから、ぜひよく御検討いただきたいと思ふのです。

それから、私伺ひたいのは、いまの指定の基準が、道路幅員が車道五・五メートル以上のものを指定対象にしてゐるということでありませう。ところが五・五メートル以下でも、三メートル、三・五メートル以上の道路というもの、たとえば東京の場合、街路は非常に市街地には多いわけですね。これはまあ一方通行をやるところは指定をしてゐるということでありませうが、この市街地の二万一千七百キロメートルのうちで、こういう一方通行で五・五メートル未満の道路というのはどのくらいあります。

○高橋(国)政府委員 市街地の二万一千七百キロにつきましては五・五メートル未満のものは入つておりません。ただ、いま先生御指摘のように、公安委員会のほうで一方通行にすることがきまりまして、かつ、そのために歩道をつくる箇所ができれば、あらためて指定をしていただまして、歩道を設置したいというふうを考えております。

然としてできない。それも、ただ路肩に白線が引いてあるだけのところが一ぱいあります。これは計画があるという話もあり聞かない。

○河村委員 そうしますとこの二万一千七百キロが対象になつてゐる。そうすると新しく警察庁のほうで道路規制を始めた。それで新しい事情が生じてくるわけですね。その場合、この五カ年計画からはみ出すわけですね。それはどうされるのですか。

○河村委員 どうもはなはだ明確でありませんが、おそろく、一応指定はしたけれども、今度の計画の予算からかんがみて、どうもそれだけではできそうもない、だから内ワクに基準をきめた、こういうことじゃないのですか。

○根本国務大臣 あなたも交通関係の専門家ですから、どうも局長の説明のしかたが不十分だと思ふのです。いまの七万キロというのは、全体の死亡率、事故率、これから見て七万キロは必要だということになります。ところが、そのうちで歩道をつくるというのは、車と車とぶつかってくる事故率と、車と人との衝突によって起こる事故率のところが違ひがあるわけですね。それで、今度は人と車とぶつかることによって起こる率の高いところを優先的にやつたのだ、それがいわゆる市街地のところであつて、そつちのほうは先にやる、そして車と車のところのほうは、これは歩道はいずれはつくりますけれども、こつちよりは少しおそくなる、こういう内容なんです。その説明のしかたがちょっととまづかつたと思いますが、そういうことで、予算がどうだということにしようとしたというのではなくして、いまの人と車との関係によつて、事故の起こることを優先的にやつた、こういうことでございませう。

○河村委員 地方部のほう、いなかのほう、そういうところは確かに車と車がぶつかつて事故は起こるけれども、歩行者はあんまりいないというのはあると思ふのです。ところが市街地の場合にはそれは考えられないのです。車対車のあるところは、人と車もあるのです。ですから、市街地のほうが指定をされていながら、指定された道路延長の中でやらぬで済む、そういう、いまおつちやつたような理由でやらぬで済むということがあるというのは、ちょっと考えられないのです。いなかのほうはわかります。大臣の故郷などはそういうところはあるだろうと思ひますが、どうもふしぎなんです。いいです。これ以上聞いでもどうせ満足な返事はなかるうと思ひますか。

ら。

○高橋(国)政府委員 五カ年計画と申しまして、個所をきちとときめて、必ずしもそのとおり実行できない場合も多うございまして、そういう場合には優先順位に従いまして、一部入れかえたりする場合も、これは単に安全施設だけではなく、普通のわれわれの道路整備五カ年計画も同様でございますけれども、そういうことをいたします。したがってその場合、それが優先的に整備する必要があると判断されれば、そちらのほうを優先させていただきたいと考えているわけでございます。

○河村委員 そこで、警察庁のほうに伺いたいのですが、かなり今度は意欲的に、そうした一方通行あるいは車禁というものをやられるようでありますが、その際、さっきの話にも出たように、二十キロ規制なんかをやらずに、三・三メートル以上ぐらいのものであるならば、とにかくどんな歩道、あるいは歩車分離程度でもいいでしょうけれども、そういうものをつくる。そういうむだなことはやらない。それ以下のものは徐行でいくという話でしたね。そうするとあなたのほうの規制の計画と、道路のこういう歩道をつくるほうの計画、これとの調整はどんなぐあいに行っているのですか。

○片岡政府委員 いずれ安全施設の整備五カ年計画が、御承知のようにまず市町村、府県から積み上げてまいり、そういう仕組みになっております。したがって、実施する前に建設省と十分打ち合わせをいたしまして、道路の幅員によってその処理の方法を具体的にきめて、おのおのの第一線のほうに指示をしていく。そういう方針に基づいて、五カ年計画の事業量をきめていくという形で処理していきたい、このように考えております。

○河村委員 この指定道路が全部五・五メートル幅以上のものを指定しているというところに、私は非常に不安を感じます。歩道ですから、新しい道路をつくるか新線を引くかというように、なにかと地元の強い要望もないから、あるいは

いいのかもしれないけれども、そこにゆとりがありまないと、新しく交通規制等をからめて、歩道なしのガードレールによる歩車分離をやろうと思っても、もうワケにはまらないというような危険性があるわけですね。ですから大臣、さっき二億、三億は自分のところで持っているのだからというお話もありましたけれども、そうなりますとこの指定道路だけやっても、もう東京だけでも私はそういうところがずいぶんあるんじゃないかと思ひます。ですからそれを十分お考えになってやっていただきたい。それだけお願いをしておきます。

それから建設省からお出しになった交通安全施策の中を見ておりましたら、高速道路について「高度の交通管制施設を設け」、「運転者に適正な情報を提供する」装置をつくるというようなことが書いてあるのですが、一体これは具体的に何ですか。

○高橋(国)政府委員 通常の情報板のほかに、ただいま考えておりますのは、中央分離帯もしくは路側のほうに電波を通しまして、そこから電波によって絶えず発信させまして、それから交通の情報を提供したり、ないしは事故が前面に起きてくる場合には、それをあらかじめ知らせたり、それから霧や雨とか雪の状況とか、そういう天候の情報を提供するようなことを現在大臣の御指示によりまして実験中でございます。それがもしできますと、これは世界にも実は例がないのでございまして、そういうふうなことを現在実験中でございます。成功すればここにしたいというふうな考えておるわけでございます。

○河村委員 「高度の交通管制施設を設け」、「なんというから、すばらしいものができるのか」と思っております。実はこの一月の五日に東京でかなり大きな雪が降りまして、あのときに私、東名の瀬田の入り口まで来ました。ところがあそこで道路管理者、警察を含めて大ぜい出ていまして、横浜——厚木間はもう雪で凍結をしておいて、普通

では通れないから、みんなチェーンをつけるというので大騒ぎ、ごった返して、みんな急だものだから、なかなかチェーンもつかないで騒いでいるわけですね。私も急用でありましたから、横浜まで行けるのとにかく横浜まで行って、横浜からだめならお戻りしましょうと思って横浜まで来てみたら、日はかんかんとして、道路はもう乾燥して、チェーンなんか巻いたら道路がこわれて困るような状況なんです。それがわずか厚木——東京間。しかしあの程度の情報がとれないというのは、逆の場合もあるわけですね。雪が凍りついていのに、全然情報をとれないという場合も同時にある。はなはだ不満を感じたのですが、一体あいう高度の管制施設以前に、こういうのはどういう連絡でやっておられるのか、それを伺いたい。

○高橋(国)政府委員 ただいまの御指摘の件につきましては、詳しい事情を私存じませんが、通常のやり方ですと、道路のパトロールカーがございまして、それが、たとえば事故なりあるいは雪に よってスリッパするといふふうなことを感じました場合には、そのパトロールカーから、それぞれのインターチェンジの出入口にそれぞれ連絡いたしました。駐在する警察官と相談して、そういう規制をやるのじゃなからうかと思ひます。したがって、非常にすぐに情報が入るということとはなかなかむずかしいございまして、しばしば混乱しているような実情じゃなからうかというふうな考へます。

○河村委員 それにしてもちょっとひど過ぎるのですね。昼間の十時で、もう朝から晴れていて、日はかんかん照っているでしよう。それで、もうじきに解除するのと言ったら、当分見込みはありまじやないのです。しやうがないから行ってみたら、とにかくかんかん照りでほこりが立っている。これは何としてもあんまりひど過ぎる。どうも委員会の席でそういう自分の困ったような話を申し上げるのもおかしいけれども、きょうは念のために御注意を申し上げておきます。

あと一つ、駐車場のことを伺います。今度の駐車場の整備の中身を見ますと、やはり大都市において駐車場不足が深刻なものになっているところからスタートして、駐車場の補助というのが考えられているように見受けられるのです。ところが、いま実際大都市の中は、駐車場をよけいにつくればよい車が入ってくるのです。それでまた渋滞が起こるという状態。むしろさき大臣が言われたように、郊外のほうの駅の屋根を使ったり何かするの、どの程度収容力があるかわかりませんけれども、とにかく郊外で押えて、つくるなら郊外で駐車場をつくらなければいかぬわけでしょう。整備の融資その他地方債の起債の応援とか、開銀その他の融資をやるというようなことが書いてございしますが、もしそうであるならば、方法として方向が違いやしないかと思ひますが、いかがでございましょうか。

○根本国務大臣 御指摘の状況になってきたと思ひます。従前は、とにかく都心にマイカーで入ることが一つの非常にメリットがあったから、そのためにあいう施設をやりました。今日の状況になると、いま御指摘のとおりだと思ひます。したがって、交通事情の変化、それから、いま駐車場の利用の態様が変わったことに応じまして、検討し直すように、関係方面とも連絡の上、措置いたしたいと思ひます。

○河村委員 最後に一つだけ警察庁に伺います。が、これも自分で見た話ですけれども、田村町から芝に行く通りがあります。あれは片道三車線ありますが、きょうあたり屋ごら一車線完全に車が駐車をしておるのです。これは駐車は許されておるのかと思つてみたら、やはり駐車禁止の表示があるのです。もう完全に一車線駐車場みたいに並んでいるわけ。ああいうのは一本どうして放置されているのかふしぎなんです。その点どういふものであるか伺います。

○片岡政府委員 確かに違法駐車の車の取り締まりがまだ不足しておる、違法駐車車の車が相当数あるということは私も認識しております。特に問題

の多い、警視總監なり大阪の本部長には、私からも相当強く取り締まりの徹底を期するように申し出てありますが、ただ現実の問題としてあまりにも数が多いということ、それから短時間の駐車需要、三十分とか一時間の駐車需要をどう処理していくか、先ほど来話が出ておりました、朝持ってきて夕方まで置いておくという車は、徹底的に私、取り締まっておきたいと思いますが、業務用短時間の駐車をどう処理するかという問題をかかえて、それが一つの悩みになっているように感じますので、今回道交法の一部改正の御提案を申し上げますが、その中で、一時間の駐車制限というようなことをもっと徹底的にやるように、パーキングメーターを設置して、それによって担保するということをやりたいと思っています。

○河村委員 終わります。

○伊藤委員長 東中光雄君。

○東中委員 交通事故が依然ふえてきておるわけですが、交通事故を減少していく上で一番大切なことは、歩道と車道を分離すること、できれば歩行者専用道路を整備すること、こういう問題と、もう一つは信号機等の整備、結局交通安全施設の整備、これが、いろいろあると思いますけれども基本だと思ふのです。そういう点で、建設大臣あるいは国家公安委員長、どうお考えになりますか。

○根本国務大臣 基本的にはあなたの御指摘のとおりだと思ふのです。ただ、いままさに全面的にそれをやるには非常な経費と、それからいろいろの急務が出てきますので、それを漸次この五カ年計画で解決していきたいと考えておる次第でございます。

○東中委員 歩道の設置ですけれども、旧三カ年計画で見ますと、三カ年で四千二百八十八キロメートル、そういう計画で大体それとおりやられたようです。新三カ年計画といいますが、変更された計画、これは大体五千キロメートル、今度の五カ年計画で一万一千キロメートル、新三カ年計画を変えて、二年で切って拡充されたということ

なんですかけれども、確かにふえてはいますけれども、あまりかわりばえがないのではないかと。横断歩道橋の場合も五カ年計画で大体千九百カ所、この場合はむしろ減っているわけですね。旧三カ年計画では三千九十一、それから新三カ年計画では二千二百、今度は五カ年で千九百ですから減ってきている。これは緊急の処置ですから思い切ったこういう点をやらねばならないと思うのですが、どうでしょうか。

○高橋(国)政府委員 歩道の設置につきましては、新三カ年計画ないし今度の新しい五カ年計画でも、われわれ精力的にやることにしておるわけですが、横断歩道橋は御案内のように、最初旧三カ年計画のときに初めてスタートいたしましたので、道路を横断のときに児童等の事故が多発したもので、それから、これに特に全力をあげて取り組んでいるわけでございます。したがって、旧三カ年計画におきます事業の中心は、横断歩道橋にございました。全国で必要な箇所、特に緊急を要する箇所には、かなり多数設置いたしましたので、次の新三カ年計画ではむしろダウンいたしましたので、今回の新五カ年でも横断歩道橋についてはむしろ減少しているというふうな傾向になっておるわけでありまして。

○東中委員 子供やお年寄り、それにうば車を押している母親、こういう人たちが安心して歩けるような専用歩道といえますか、そういう建設計画、これはなかなかむずかしい問題がたくさんあると思ひます。思ひますけれども、こういうのが非常に大切なんじゃないかと思うわけですが、そういう面での計画というのか、つくっておられるかどうか。

○高橋(国)政府委員 旧三カ年、それから新三カ年計画におきましては、御存じのように、主として壮年者なり若い人たちが横断できるような構造に近づいてございまして、いまほどの老人なり子供なり、あるいは自転車横断するの非常に不便でございましたが、新しい三カ年計画におきましては、そういう要望のあるところではできるだけそう

いう要望を入れて、老人、子供ないしは自転車の横断もできるような、ゆるい勾配にするような指示はしております。ただ、なかなかそれが実行しにくい理由は、ゆるくいたしますと、わりに階段の延長が長くなるために、土地と申しますか、たとえば人家がございまして、人家の前を二、三軒で済むのが五、六軒かかったりします関係から、かなり商店街においては反対が強うございまして、そういうような点で、なかなか実現がむずかしいようにございまして、御要望のあるところは、できるだけそういう措置をとるようになりたいと考えております。

○東中委員 最初に建設大臣言われましたように、お金の問題予算の問題というのがつきまとうてくると思うので、事故撲滅という点とを要望いたしておきたいと思ひます。

警察庁にお聞きしたいのですが、信号機等の交通安全施設の整備について、当初、警察庁が五カ年計画案を作成されたのがあると思うのです。この当初の五カ年計画案を作成した段階での事故防止については、どの程度の事故防止ができるか、あるいはどの程度の事故防止をするという想定で、そういう計画案をつくられたのか、この点をまずお聞きしたい。

○片岡政府委員 昭和四十六年度を初年度として五カ年計画を考えまして、その五カ年計画実現の暁には、事故を半減さすという目標を持っております。

○東中委員 ところが、この当初計画案は、結局三分の一に減らされてしまったというのか、減ったわけですが、この当初の五カ年計画と現在予定されておる五カ年計画の対比を明らかにしていただきたいと思ひます。

○片岡政府委員 当初、五カ年計画の事業として考えました総額が三千七百二十六億でございまして、それが私どものビジョンでございまして、それから現在固まりました五カ年計画では千六百億でございまして。

事業内容につきましては、交通管理センターを当初計画案では八十四カ所、現計画案では二十八カ所とございまして、三四%でございまして、信号機につきましては、新設が当初計画では約六万と申しておりますが五万九千二百、それが現計画では三万五千、これは五九%でございまして、それから信号機の改良につきましては、五万七千五百三十九が一万一千五百、系統化には二〇%でございまして、系統化のほうは三六%、それから道路標識なり道路表示につきましては、当初千七百七十一億ぐらいが九百二十億で七八%、そのくらいでございまして。

○東中委員 当初計画案で事故を半減ということだったので、これだけ大幅に、原形の三分の一になつておるのですけれども、こういう状態で、事故防止計画に最初を考えておられたやつがどうなるのか、その点承りたいと思ひます。

○片岡政府委員 当初考えましたのは、歩行者事故も、自動車事故も、それから自動車同士の事故、自動車単独で転倒するといったような場合の事故、いわゆる走る棺おけ型と走る凶器型の事故を全部含めまして、その半減を目標にいたしておりました。しかしいま申しましたように、私どものビジョンは、私どもの努力不足の面があったと思ひますけれども、ビジョンどおりの事業量をつくることのできなかったということで、当初の予想した目標どおりにはできないことになったと思ひます。しかしながら、全額は三分の一とおっしゃいましたが、私ども大体半分と思つております。半分になりましたが、中身につきましては、歩行者事故を何とかして半減したいという立場から、いま御説明をいたしましたように、主として事故防止上一番有効であります信号機につきましては約六割、それから裏通りその他の交通規制をやりたいんだというところの物的手段でございまして道路標識とか道路表示につきましては、七八%というように、その与えられたワケの中で歩

行者事故なり自転車事故を防ぐという面に一番ア
クセントをつけて、そこに集中的に経費を使うと
いう方向で、少なくとも歩行者につきましては、
昭和五十一年度でございますね、五十年度の事業
が終わったあとには、現在約六千人でございますし
て、おそらく八千人以上になると予測されますが、
それを少なくとも四千以下、大体三千五百ぐ
らいの死者数に抑制したい。ただ残念ながら、走
る棺おけ型の事故につきましては、年々自動車
が二〇％伸びていくような状態でございますので、
このほうは、少なくとも現状より多くならないよ
うに抑制していきたいというぐらいの目標を、現
在掲げて努力してまいりたいと思っております。
○東中委員 交通安全は、事は人命にかかわるこ
とでありますし、私、非常に重要なことだと思
うのです。これがこういうふうな非常に大きく削
られた大蔵省来ていただいていると思うのですが、
削減の理由を明らかにしていただきたい。
○渡部説明員 お答え申し上げます。

交通安全の大切だということは、われわれも十
分認識しております。四十四年度
から始まります前の三カ年計画が、実は四十六年
度まであるわけでございますが、現下の交通事故
防止対策の必要性にかんがみまして、最終年度を
新たに初年度とする新五カ年計画を策定させるこ
とにしたわけでございます。この新五カ年を策定
するにあたりましては、先ほど大蔵省が削減した
とおっしゃいましたけれども、これは、われわれ
警察庁と話し合った末に、両者が合意した数字で
ございまして、決して私のほうで一方的に削減し
たものではございません。

参考までに数字を申し上げますと、第二次五カ
年計画におきまして、公安委員会分といたしまし
ては、国費対象事業である直轄及び補助事業費と
いたしましては、四十六億円を計画しておいた
わけでございますが、新五カ年計画におきまして
は、それを一挙に九倍に伸ばし、六百八十億円と
いう規模にいたしておるわけでございます。公安
委員会分の交通安全対策事業費が、先ほどお話し

のございました千六百億でございますが、これに
道路管理費を加えますと、全部で五千三百五十
億円という計画になっておりまして、これは前の
第二次計画の千六百五十億円を大幅に拡充したわ
けでございます。そのほか、交通安全に資する小規
模パイパスであるとかあるいは現道拡幅等の経費
額といたしまして、約六千五百億円を予定してお
るわけでございますので、これから始まる新五カ
年計画におきましては、従来に比しまして画期的
なる交通安全対策が講ぜられるのではないかとわれ
われは思っております。

○東中委員 確かに年平均対比で見ると、公安委
員会分が九倍になっていくわけですが、しかし、
交通戦争といわれているような状態ですの
で、これはもっと積極的にやられていいのではな
いか、こう思うわけです。

この五カ年計画で、たとえば信号機の場合三万
五千基設置することになっておりますけれども、
したがって年平均すれば七千基ということになる
わけですが、四十六年度の予算では三千四百八十
基分しかない。むしろこれは早くやるべきもので
、五カ年計画一年度のほうが多くやるべきもの
なんです。ところがこれが半分になっている。五カ
年計画も危ぶまれるのではないかと心配があ
るわけなんです。そういう点、どうなんでしょ
う。これは間違いないにやっていくということに
なるのかどうか。

○片岡政府委員 五カ年計画につきましては、閣
議で事業量についても御了解を得ておりますし、
私も、できるだけ急傾斜で事業量を投入して
いって目的を達したい、そのように思っておりま
す。

○東中委員 公安委員長、その点はだいいじょうぶ
なんでしょうか。計画からいくと本年度分はえら
い低いわけなんですがね。

○荒木国務大臣 だいいじょうぶであるように努力
をいたします。

することが必要だと考えているようであります。
したがって、毎年千六百基ずつの設置計画であり
ます。ところが予算に制約があるために、四十六
年度は七百基にとまっています。この原因は、結局
国が金を出さないからだということ、これは警視
庁のほうでもそう言っているようであります。東
京都の四十六年度の信号機関係の予算は二十億だ
と聞いておりますが、これに対する国の補助とい
うのは一体どれくらいになるのか、いかがござ
いましょうか。

○片岡政府委員 補助事業三億六千万で、補助金
一億八千万を予定しておりますのでございませ
う。

○東中委員 そうしますと、補助金は一割にも満
たないということになってしまいます。結局、都
が七百基つくるのに二百八十基分の補助しか出
していないことになる。これでは交通安全対策を進
めるといっても、実際進まなくなってしまうので
はないか。こういうものに対する実際の要請が
あるわけですから、それに対する対策というもの
を——公安委員長いかがでございますでしょうか、あ
まりにも差がひどくなっているのですか……。

○片岡政府委員 諸般の事情から、全体の五カ年
計画の中で、初年度の事業量が比較的少なかった
点は確かに問題があるかと思っております。しかし、四
十七年度以降は相当のカーブで伸びて、国の補助
事業も伸びてまいります。したがって、四十
六年度につきましては、私は確かに第一線の事業
に十分な補助費の配分ができないということは一
念に思っておりますが、四十七年度以降でそれを
十分カバーしてまいりたいと思っております。

○東中委員 信号機一機当たりの単価は幾らで
ございましょうか。

○片岡政府委員 定周期信号機が六十八万円とい
うことで積算いたしておるわけでありませ
う。

○東中委員 警視庁が都議会へ要求したのでは八
十五万円ですね、都の予算では七十三万六千円
とところが警察庁は六十八万円を積算している。こ
れでは結局いぶん減ってくるわけですが、なぜ
実施単価を予算単価にしないのか、そういった点
について……。

○片岡政府委員 六十八万円というのは、全国の
信号機の設置費の平均値の単価でございます。東
京のような大都市の場合には、信号機そのものも
りっぱな信号機をつけておるといふことかと思
います。したがって六十八万円に達しない場合
もある。これは平均値が六十八万、そういうこと
が予算単価になっておるといいます。

○東中委員 地方自治体で予定している信号機の
設置については、やはりすべて実績で補助ができ
るように、そういう点で予算単価を実施単価にす
る。いま東京都の場合は大都市だからなんとお
っしゃいましたけれども、しかし東京都の場合にも
やはり六十八万としてやられるわけになると思
うのですが、これは、ひとつ予算単価を実施単価に
するということで、しかもすべての自治体で予定
している信号機の設置ができるような、そういう
補助体制をとるといふふうに努力をしていただ
きたいと思うのですが、公安委員長どうござい
ましょうか、できるでしょうか。

○片岡政府委員 私、今後計画改定の際には予
算単価をさらに上げて、そしてできるだけ完全
な、りっぱな近代化された信号機をつくるように
努力してまいりたいと思っております。

○東中委員 これは形だけ整ってあって、実際上
は自治体を圧迫してしまっている進まないというこ
とになるので、強く私は要求しておきたいと思
います。

通学、通園道路における交通安全施設の整備状
況ですが、現在どういふふうになっておりま
しょうか。

○片岡政府委員 私から、公安委員会所管のこと
につきましてお答え申し上げます。

通学、通園路につきましては、通行の規制もあ
わせ行ないまして、それから横断箇所、学校の近
くの横断歩道には信号機を整備していくという方
針をとっております。したがって、五カ年計
画でも、そういう方針に従って計画が上がって
くるものと私も期待いたしております。

○東中委員 警察庁のほうで私、お聞きしたときには、この関係は、一応学校から五百メートル範囲内の方は終わっておるのだ、だから特別の計画はないというふうなことを言われておったのですけれども、実際上はなかなかそう終わっていないと思うのです。全国の学校数をちょっと調べてみますと、中学校が一万一千三十、小学校が二万四千七百九十、保育所が一万三千九百五十二、幼稚園が一万七千九百六十六、合計六万五千六百八十八、ずいぶんたくさんあるものだと思ったのですが、そういう点で、特に通学、通園道路の交通安全、子供を交通事故から守るという点で、非常に大切なことだと思えますので、そういう地域の要請があれば優先的にそれを行っていくというふうにしていただきたいと思うのですが、その点よろしゅうございますか。

○片岡政府委員 押しボタン式の信号機も含めまして、そういう方向で指導してまいりたいと思っております。

○東中委員 時間がございませんのでこれで終わりたいと思いますが、ただ一つ、これは交通安全対策室の方に、救急医療の問題について一言だけお聞きしておきたいのですが、最近、私の知人で、五歳の子供が車にはねられて、救急指定病院に行ったのですが、脳波の検査をしなければいけぬということになったのですけれども、一週間に一回しか専門の医者が来ない。木曜日に事故を起こして、最初の土曜日に来ることになっておったのですが、まだこのときやっただけでしやうがないということで、もう一回延ばされた。結局十日間おくれたわけですが、両親にしてみればたいへんなんですね。この救急医療施設に脳神経外科の専門医を置いておくということは、非常に大切なことだと思ふのですけれども、現在の程度救急病院あるいは救急診療所の中に専門医がおるのか、その点どうなっているのでしょうか。

○須藤政府委員 昭和四十五年十月一日現在の救急医療告示施設の数でございますが、病院が二千七百三十三、診療所が千七百八十一、合計四千五

百十四の施設がございます。調査の時点は異なりますが、四十四年十二月末現在における医療施設調査の結果によりますと、脳神経外科を標榜または担当しておる施設の延べ数は八百三十カ所というところになっております。内訳は、病院が五百四十八カ所、診療所が二百八十二カ所というようになつておるわけでございます。

それから、医師の中に占める脳神経外科医の割合、これは四十四年十二月末現在でございますが、医師の数が十萬九千五百九十五人、そのうちの脳神経外科の医者の数が千二百三十五人ということになっております。

○東中委員 ほんの二割、三割しかないわけですね。交通事故が起こった場合、特に脳神経外科というのは非常に大切だし、死者を減らすという点でも非常に重要だと思ふのですが、この点で、今度の四十六年度の交通安全対策予算を見ますと、脳神経外科の充実ということで、文部省所管で一千万、こうなつておるのですが、これは全く何をやらせるかよくわからぬような状態なんです、この内容は一体何かということをや……。

○須藤政府委員 御質問の事項は、新潟大学の脳研究所の増設という内容でございます。

○東中委員 私の聞いておりますのでは、脳疾患標本をつくるというので一千万という予算だけなんです。ひとつ、これは交通事故を絶滅していくということとあわせて、交通事故の被害をなくする、少なくするという点で、救急病院あるいは救急診療所には、専門の脳神経外科医が置けるような、これは早急に、総合的に対処されなければいかぬ問題だと思ふのです。この点をあわせて要請をいたしまして質問を終わりたいと思ひます。

○須藤政府委員 ただいまの御質問の問題は、被害者の救済という面から見ましてまことに重要でございます。私どももいたしまして、関係官庁と十分緊密な連絡をとりまして、被害者救済という面に、さらに一その努力を続けてまいりたいというふうに考えております。

○伊藤委員長 他に質疑はございませんか。——他に質疑がなければ、本案に対する質疑はこれをもって終局いたしました。次回は公報をもってお知らせすることとし、本日はこれにて散会いたします。

午後六時五分散会