

衆第一回国会 建設委員会 議録 第七号

昭和六年三月二十七日(水曜日)
午前十時五分開議

出席委員

委員長 保岡

興治君

理事 魚井 静香君

新君

理事 北口

中島

博君

梅崎

壽君

渡部

恒三君

左近

正男君

清水

勇君

浜田

幸一君

森田

兼造君

古賀

誠君

山花

貞夫君

鈴木

宗男君

中村

喜四郎君

北村

照喜君

清水

勇君

坂井

弘一君

同日

古賀

誠君

鈴木

宗男君

中村

喜四郎君

山花

貞夫君

坂井

弘一君

理事

井上

泉君

理事

新井

理事

北口

中島

衛君

彬之君

永井

隆男君

同月二十七日

辞任

浜田

幸一君

森田

兼造君

古賀

誠君

山花

貞夫君

鈴木

宗男君

中村

喜四郎君

北村

照喜君

清水

勇君

坂井

弘一君

同日

古賀

誠君

鈴木

宗男君

中村

喜四郎君

山花

貞夫君

坂井

弘一君

同日

古賀

誠君

鈴木

宗男君

中村

喜四郎君

山花

貞夫君

坂井

弘一君

同日

古賀

誠君

鈴木

宗男君

中村

喜四郎君

山花

貞夫君

坂井

弘一君

同日

古賀

誠君

鈴木

宗男君

中村

喜四郎君

山花

貞夫君

坂井

弘一君

同日

古賀

誠君

鈴木

宗男君

中村

喜四郎君

山花

貞夫君

坂井

弘一君

同日

古賀

誠君

鈴木

宗男君

中村

喜四郎君

山花

貞夫君

坂井

弘一君

同日

古賀

誠君

鈴木

宗男君

中村

喜四郎君

山花

貞夫君

坂井

弘一君

同日

古賀

誠君

鈴木

宗男君

中村

喜四郎君

山花

貞夫君

坂井

弘一君

同日

古賀

誠君

鈴木

宗男君

中村

喜四郎君

山花

貞夫君

坂井

弘一君

同日

古賀

誠君

鈴木

宗男君

中村

喜四郎君

山花

貞夫君

坂井

弘一君

同日

古賀

誠君

鈴木

宗男君

中村

喜四郎君

山花

貞夫君

坂井

弘一君

同日

古賀

誠君

鈴木

宗男君

中村

喜四郎君

山花

貞夫君

坂井

弘一君

同日

古賀

誠君

鈴木

宗男君

中村

喜四郎君

山花

貞夫君

坂井

弘一君

同日

古賀

誠君

鈴木

宗男君

中村

喜四郎君

山花

貞夫君

坂井

弘一君

同日

古賀

誠君

鈴木

宗男君

中村

喜四郎君

山花

貞夫君

坂井

弘一君

同日

古賀

誠君

鈴木

宗男君

中村

喜四郎君

山花

貞夫君

坂井

弘一君

同日

古賀

誠君

鈴木

宗男君

中村

喜四郎君

山花

貞夫君

坂井

弘一君

同日

古賀

誠君

鈴木

宗男君

中村

喜四郎君

山花

貞夫君

坂井

弘一君

同日

古賀

誠君

鈴木

宗男君

中村

喜四郎君

山花

貞夫君

坂井

弘一君

同日

古賀

誠君

鈴木

宗男君

中村

喜四郎君

山花

貞夫君

坂井

弘一君

同日

古賀

誠君

鈴木

宗男君

中村

喜四郎君

山花

貞夫君

坂井

弘一君

同日

古賀

誠君

鈴木

宗男君

中村

喜四郎君

山花

貞夫君

坂井

弘一君

同日

古賀

誠君

鈴木

宗男君

中村

喜四郎君

山花

貞夫君

坂井

ことですか。

○田中(淳)政府委員 摶発油税の大体十五分の一、それがたまたま六十年度は国費で一千百十億になつておりますが、来年度も再来年度も今のところ十五分の一というふうに考えております。

○井上(泉)委員 その交付金の額の算出の基礎についてはそういうふうに決定されておるから、それによつて金額においては多少の変動があるといふことが理解されるわけですが、ところで、この地方道の措置法によって例えば教育施設の移転とか新設に伴う安全な通学環境をつくる、冬季交通確保のための道づくり、消防活動を円滑にし、暮らしを守る道づくり、非常に立派な発想の中でやられておるわけですが、これについては自治体自体の負担というものもかなり多くなるわけです。

こういう自治体の持ち出し分については、今日の厳しい財政事情の中では当然考慮すべきことだと思ふわけですから、これは考慮されておるのであるが、日本全体を考えますと、新しい制度に基づく自主財源は十分確保されているものと考えております。

○井上(泉)委員 非常にマクロ的な表現で申し上げますと、地方自治体の自主財源分の方が非常に伸びておりますので、個々の市町村を対象にしますとあるいは不足するところがあるかもしれません、日本全体を考えますと、新しい制度に基づいて、地方自治体の自主財源分の方が非常に伸びておりますので、個々の市町村を対象にしますとあるいは不足するところがあるかもしれません、日本全体を考えますと、新しい制度に基づいて、地方自治体の自主財源分の方が非常に伸びます。

○井上(泉)委員 まあ、あなたはそう思われるかもしれません、ところが自治体の方では、これをやりたいけれども、自己の、自治体としてこれを裏づける財源がないから残念ながらできないといふことで要求をよう出さない、出せない、そういうところがあるわけですから、やはり政府は、自治省も含めて、この裏づけの財源措置については十分確保するようにするとかいうような、この工事施行について各地方から要求を出してくるに当たつては、そういう文書も入れるのですが、入らないのですか。

○田中(淳)政府委員 まず、具体的な数字で申し

上げますと、昭和六十年度におきます本事業に含みます一般道路事業の地方負担額は一兆二千百十七億円と見込まれております。一方、地方の道路特定財源収入、譲与税三税、地方二税等々合計で一兆三千三百三十一億円となつておりますので、その優先充當により一応、先ほど申し上げましたように一般的には十分対応が可能であると思われます。

しかしながら、なお個々の地方公共団体の財政事情によりましては、事業実施上支障を生ずるような場合には、適切な措置を講じられるよう関係各省に十分お願いに上がりたい、そういうようになります。

以上でございます。

○井上(泉)委員 こういうわば緊急措置としてでも道路財源を捻出し道路事業を推進せねばならないというほど、日本の一般道路事業というものが、道路に限りませんけれども、河川の関係にも

てもあるいは下水道の関係にしても、そうした意味における公共投資というものは非常な立ちおくれを示しているわけですから、その中で、私は、道路の整備ということがいかに大事であるかということを、これはこの間の笹平ダムの転落事故によってもこのことが本当に如実に証明をされ

ております。

この点について、これは国道十九号線の中であ

きた事故でありますし、そういう点で、この担当の木部建設大臣としてはこういう事故についてどういうお気持ちを抱いたのか、そのお気持ちを自分所管する建設行政の中でどういうふうに反映をしようかとお考えになつたか、その点を大臣にお伺いいたします。

○木部國務大臣 井上先生御指摘のとおり、今、第九次道路整備五カ年計画を実施中でございます。

○井上(泉)委員 まあ、あなたはそう思われるかもしれません、ところが自治体の方では、これをやりたいけれども、自己の、自治体としてこれを裏づける財源がないから残念ながらできないといふことで要求をよう出さない、出せない、そういうところがあるわけですから、やはり政府は、自治省も含めて、この裏づけの財源措置については十分確保するようにするとかいうような、この工事施行について各地方から要求を出してくるに当たつては、そういう文書も入れるのですが、入らないのですか。

○田中(淳)政府委員 まず、具体的な数字で申し

時代は終わりまして、むしろ私は、地方の自主的な、地域の特性、そういうものを的確に把握した

生活道路の整備ということが非常に大事でありますし、私から今さら申し上げる必要もありませんが、道路というものは、井上先生御存じのとおり

高速道路から一般国道、そして主要地方道、それからまた市町村道、そういうものに至るまでの体

系的な整備が推進されるということが一番大切なことでございます。そういう意味からいって、今いろいろ地域住民のニーズも大きく変化いたしております。そういう中にあつて、今申し上げますように、もつと地方の的確な状態というものを把握して、ある意味では地方のニーズに沿つた生活

道路を整備していただこう、そういうようなことで交付金制度を創設して今御審議をお願いしていきます。こういう次第でございます。

○井上(泉)委員 そういう交付金制度をつくって道路整備の促進を図るということは、法の提案をしてその意図は十分理解ができるわけであります

が、こうした法案が審議をされる中にあつて、私が前段申し上げましたような笹平ダムでの転落事故という、二十三人、運転者を含めて二十五人というとうとい人命、しかも若い者の命が一挙に失われるという大惨事が惹起をしたわけであります。これについて大臣としてはどういう感じを持たれたのか、あるいはこの点について、その地域の道路整備は十分であったかどうか、そういうこ

とにについて研究をなされたのかどうか、そういうこ

とについて研究をなされたのかどうか。その点ひどつ大臣。

○木部國務大臣 大変胸の詰まるような痛ましい

事故でございまして、ちょうどたまたま新しい橋を建設中である、そういうよくな中にあつて、今は橋が今日のこの激増した交通量の状態に対し申し上げますように大変胸の痛むような事故で、心から亡くなられた方々の御冥福をお祈り申し上げたいと思います。

それで、御承知のとおり政府部内におきましても関係省庁が、こうした事故を二度と起こすことないようにできる限りの対策を講じていこうと

いふことで、五省による事故防止の協議会がつく

られたわけでございます。私ども建設省としても、土木研究所とかそういうところでガードレールの問題なんかの点検を技術的にするとか、また、そうした問題のあるところについて点検をす

るとかいうような努力は、最善の努力を尽くしてまいりたい、そういうふうに考えております。

○井上(泉)委員 そこで、道路局長にお伺いいたしました。

あそこに新しい橋を今つくつておられるわけです。今日の厳しい道路予算の中で三十億以上の資金を投入して橋をかけられておるわけですが、この橋をかけるに至つた事情、背景というものはど

こにあるのですか。

○田中(淳)政府委員 具体的に橋の名前を申し上げますと大安寺橋でございますが、現在ございま

す橋梁が、昭和四年でできました老朽橋でございまます。現在もう既に約五十六年たつておるわけですが、いつまでたつた老朽橋でござい

ます。現在もまだ約五十六年たつておるわけですが、あわせて、先生御案内のように線形が必ずしもよくございませんので、その改良を行うこと

を目的としまして実施しているものでございま

す。

○井上(泉)委員 御案内のように、昭和五十六年度工事に着手

まして、昭和五十九年度には下部工の施工を終えます。現在もまだ約五六年たつておるわけですが、あわせて、先生御案内のように線形が必ずしもよくございませんので、その改良を行うこと

を目的としまして実施しているものでございま

す。

○木部國務大臣 井上先生御指摘のとおり、今、

第九次道路整備五カ年計画を実施中でございます。

○井上(泉)委員 まあ、あなたはそう思われるか

かもしれません、ところが自治体の方では、これをやりたいけれども、自己の、自治体としてこれを裏づける財源がないから残念ながらできないといふことで要求をよう出さない、出せない、そういうところがあるわけですから、やはり政府は、自治省も含めて、この裏づけの財源措置については十分確保するようにするとかいうような、この工事施行について各地方から要求を出してくるに当たつては、そういう文書も入れるのですが、入らないのですか。

○田中(淳)政府委員 まず、具体的な数字で申し

曲線半径が比較的小さいとかあるいは、直角とは申しませんが、橋が直角に近いような状態にかかっているとか、山岳部特有の厳しさがありますので、線形上非常に厳しいという一つの自然条件がございます。したがいまして、道路管理者としても、従来より交通安全施設の整備あるいは線形の改良などを鋭意行つてきたところでござります。

今回の事故の現場につきましては、付近の地形等を考えまして、ガードレール、いろいろな警戒標識、例えば、「カーブあり」とか「すべりやすい」とか、「幅員減少」というふうな警戒標識を設置しているほか、いわゆる路面凍結注意喚起のための標示板、カーブの誘導標示板等を設置して道路の交通安全の確保に万全を期しているところでござります。

以上でございます。

○井上(鬼)委員 そういうことをされねばならぬほど大安寺橋周辺の道路は、国道としては、そしてまた交通安全の面から見ても非常に危険な箇所である、こういう認識を当然持つておられることは間違いないでしょうか。

○田中(淳)政府委員 くどく申しませんが、道路整備の歴史は先生御案内のように昭和二十九年からでございまして、わずか三十年くらいの歴史しかございませんので、直轄国道といえども、御指摘の、特に国道十九号線のような山岳地帯あるいはそのほかいろいろござります。例えば先生の高知の補助国道あるいは愛媛県の補助国道等々御説明する必要もございませんが、非常に線形が悪くて満足な状態でない国道がござります。

そういうことで漸次、一遍にはできませんのと漸次一生懸命、しかも前後の道路と均衡をとりながら、鋭意第九次五カ年計画あるいは今後の第十五次五カ年計画等々で、ない知恵を絞りながら整備してまいりたいと考えております。一生懸命やつておりますが、欠陥道路とは申しませんが、そういう不満足な道路が国道の中でもあるというのは事実でございます。

今回の事故の現場につきましては、付近の地形等を考えまして、「ガードレール」いろいろな警戒標識、例えば、「カーブあり」とか「すべりやすい」とか、「幅員減少」というふうな警戒標識を設置しているほか、いわゆる路面凍結注意喚起のための標示板、カーブの誘導標示板等を設置して道路の交通安全の確保に万全を期しているところでござります。

質問を申し上げるわけでございます。
こここの道路が欠陥であるということ、交通安全上非常に危険な箇所である、そういうことを言ふと、何か責任があぶつかつてくるような気持ちを、道路局長されておるかもしませんけれども、何もそういうことで責任をあぶつかけるとかいうものではないわけでありますので、その点安心をして現実の姿というものを率直に説明していただきたい、私はこういうふうに思うわけであります。そこで警報子こら司+もあつたですが、警報子

○山崎説明員 長野県警におきまして本件事故が起きました一月二十八日以降銃意検査をいたしておるところでござりますが、まだ検査中でございまして、原因その他についてはこの場での御報告を控えさせていただきたいと思います。

○井上(泉)委員 この場における報告を控えさせていただきたいということは、それはあなた、今まで新聞にも公表されておる問題であるし、それに対して警察庁もどこに原因があるのかといううことは鋭意調査中でしようけれども、こうしたことが起こったその道路事情というものが、交通安全向上、そしてまた気候的に見てあの時期における道路交通に対する安全対策といいますか、施設といふものが万全であつたのかどうか、そういう点の説明ならできるでしょう。そういう点、ひとつ説明してください。

○井上(泉)委員 それは一般的にはそういうことがあります。が言えるし、またそういう箇所もたくさんあるわけですから、きょうはその一般的なところではなしに、二十五人の命をのんだこの事故に関連をして、そういう欠陥道路がたくさんある中の一例として、大安寺橋付近の国道の整備状況、そしてまた安全に関する標識、そういうものについて質問を申し上げるわけでございます。

この道路が欠陥であるということ、交通安全上非常に危険な箇所である、そういうことを言うと、何か責任があつかかってくるような気持ちを道路交通局長されておるかもしれませんけれども、何もそういうことで責任をあつかるとかいうものではないわけでありますので、その点安心をして現実の姿というものを率直に説明していただきたい、私はこういうふうに思うわけであります。

そこで警察庁にお伺いするのですが、警察庁の方としても交通安全については鋭意努力をされておると思うわけですが、この事故発生の原因あるいは事故発生の地点、こうしたものについて警察庁としてはどういうふうな考え方をしておるのか、警察庁の担当の方から説明を承りたいと思

○**越智説明員** 交通安全施設の整備の基準で標準化令といふものがあるわけですが、標識令がこの基準上必要なものは整備しておりました。ただ、この事故の原因が、詳細は現在検査中でござりますけれども、速度縮みの感じがございます。しながらも、速度縮みの感じがございます。しながらも、速度縮みの感じがござります。しかし、がいまして、我々現場の安全対策をとる者として、は、事故発生後現場における速度を下げるための看板等、こういうものによってさらにドライバーに対する情報の提供の密度を濃くしております。

○**井上(泉)委員** 例えは、今言われたような速度制限をすることも、今までの速度制限の標識というものが不十分であった、そういう認識の上に立つてこうやつたのでしよう。自分たちがやつてきましたことが万全であるという考え方の上に立つて事故の対策というものを考えられては困る。やはりそこには、あの場合にはこうしておつたらよかっただ、こうだつたらよかつた、こういうふうな反省というものがなければ、交通安全対策の前進はきり得ぬと思うわけであります。

そこで、三差路になつておるわけですが、例えは

○ 次回説明員 国道十九号線の現場付近の安全対策の問題でございますけれども、十九号線は長野県にとりましては幹線道路でございます。私ども警察としましては、国道路事務所と連絡をとりながら、この幹線道路の安全対策については現状のできる限りの措置をとつてまいつたつもりでございます。先ほど来道路局長さんの方から話がございましたように、カーブを示す警戒標識あるいは凍結を示す警戒標識、屈曲を示す警戒標識等々の警戒標識ないしはガードレール等につきましては、現場に即して十分な整備を図つていたものと考えております。

○ 井上(東)委員 万全を期してやつたものだとわれるといつても、結果的に事故が起こつたのであります。事故が起つたのだから、この地域においての交通安全の標識なり道路構造の指示なり、そうした点についてもつとやつておつたらよかつたという反省はないですか。十分やつておつたなたこれはもうよし、こういうお考えですか。

○井上(京)委員 これは説明を受けるまでもなく、交通標識に五十キロとこうやっておれば、五十キロ以上で走ってはならないけれども五十キロで行けば構わない。五十キロで行けば構ないと云ふことは、五十キロのスピードを出しておつてこの地域では十分安全だ、そういう安全度というものがまず前提にあつて速度制限をしておるでしょう。速度があつて安全があるのでなしに、安全度を確認をするための速度制限、こういう傾斜

ば三差路の標識にいたしましても、三差路に達するまで五十メートルもないぐらいのところにしか標識が立つてないし、標識の立て方が極めて不十分である。これを一々申し上げると大変な時間をとりますから申し上げませんけれども、そういうふうなものがたくさんあるわけです。だからやはり交通安全をやり、指導し、交通の規制をやっていくく警察庁の担当者としては、こうした場合の安全施設なり交通規制なりそういうふうなものが反省される面が多くあります。私はこういうふうに思うわけでありますので、もう一度反省面に立った事故の現状について、そして可能な限りこれの原因究明についての説明を承りたいと思います。

○ 次回説明員 現場の速度規制は五十キロメートルでござりますけれども、最高速度制限といいますのはそれ以上出しちゃいけないという速度でございまして、車を運転する場合には、最高速度五十キロのところであってもその場所場所に応じたようすに安全な速度で走るということを当然期待しているわけでございます。

反省面といいますと、先ほどちょっと触れましたけれども、その地点においての速度を落として走つてもらうことにより期待するために、事故発生後、看板とか旗とかいうようなものを立てまして、カーブ注意、速度落とせの看板四枚、それからバス転落事故現場の看板三枚、カーブ注意、スピード落とせの旗二枚を立てるほか、防護柵を二重にするなどの対策を講じたところでござります。

の地帯の中で、しかも冬季雪が降り凍結状態のところで五十キロとかいうような速度制限の標識といふものは、これ自身が当を得てない。運転手さんによりましては、これはバスの運転手に限らず、僕たちハンドルを握る者としては、五十キロの速度制限が出ておるからここは五十キロ以内で行けば大丈夫だ、こういう前提的な感覚で運転をするわけですから、そういう場合の、少なくともここでは五十キロとかいうような速度の標識といふものは誤りである。

だからこれを今度直したというが、今度は何キロになつたのですか。

○越智説明員 速度制限の値といふのはそれ以上出して走つたらいけませんという速度でございまして、常にその速度で走りなさいという速度ではございません。

それで、そういう最高速度制限五十キロの区間でありますも、例えばカーブの地点ですとかあるいは状況により路面が凍結しているという場合にはそれ以下の安全な速度で走るということは、道路交通法に書いてあるところでございまして、それはドライバーに我々期待しているところでございます。したがつて、五十キロの速度制限そのものは、事故発生後も変更はいたしておりません。

ただ、この場所につきましては、具体的にカープとか橋に入る場所でござりますので、速度を落としてほしいという願

○井上(泉)委員 速度を落としてほしいという願望の標識といふのはどんな標識でしょう。私、その辺のことは知識がないのですが、そういう願望の標識というものもあるのですか。

○越智説明員 これは正規の標識令に基づく標識ではありません。看板でございます。広報看板でございます。

○井上(泉)委員 それで、この事故原因については警察の方で究明をされておられるわけですか、そのことは今言えない、こういうことなれば

そのことはあえてここで追及してもむだなこととすから言いませんけれども、こういう雪国の地域の一様のところなんか雪が降ることはめったにないですから、むしろ真っ白い標識であればこれにははつきりしてわかるわけです。ガードレールでも真っ白いガードレールでいいわけですけれども、こういう雪国とのころのガードレールといふやうなものについてはもっと工夫をされるべきじゃないか、こういうふうに思うわけですかけれども、そういう点についての反省はないのですか。

○田中(淳)政府委員 実はちょっと細かい話になりますけれども、当該箇所のガードレールはA型ガードレールと申しまして、普通の一般国道のガードレールよりもより強い高速道路用のガードレールを使っておりまして、そういう点ではガードレール自身の強さは普通の国道よりもはるかに性能が強いと申しますが、ただ余りガードレールが強過ぎますと、先生御案内だと思いますが、ショックによりましてむち打ちはとかその他等々の逆の作用が起りますので、ガードレールといいますものはある程度フレキシブルで、そこら辺が非常に難しい問題でございますが、過去建設省では土木研究所を中心現物実験等々やっておりまして、相当配慮したつもりでございまして、結論的には通常区間よりも一級上の高速道路用のより強力と申しますかそういうガードレールを使用したところでございます。

○井上(泉)委員 せっかくそういう強いガードレールを装置しておつたといましても、これが功を奏しなかつた。こういうところを考えますと、そのガードレールの位置と同時にここに至るところでござります。

○井上(泉)委員 せっかくそういう強いガードレールを装置しておつたといましても、これが功を奏しなかつた。こういうところを考えますと、そのガードレールの位置と同時にここに至るところの道に問題があるのではないか、こういうふうに思うわけなので、私は警察の方としても実地検証もなされたと思うけれども、私たちも現地を調査して、それであの地点から五十メートルくらいのカーブのところからこれをフリーにして車をそのまま滑らしていったら、線形が十分でないのですから必ずダムへ突っ込む。こういうふうに思うわけですが、実地検証した結果は警察の

方はどういうようにこの道路の状態を見ておるのですか。

○山崎説明員 長野県警におきまして事故直後に捜査活動の一環としての実況見分等を行つております。それからまた同型のバスを使つた実験もいたしております。しかし、これら内容につきましては、先ほど申し上げましたように捜査の一環でございまして、まだ全体の捜査を今鋭意進めているところでございますので、個々のことについては答弁を差し控えさせていただきたいと思います。

○井上(泉)委員 警察の方はすぐ捜査の秘密とかいろいろなことで肝心なところはお答えにならないので非常に歯がゆく思うわけです。少なくともこうした事故が発生した場合にまず運転者に焦点を置いた考え方で対応される嫌いがあるわけですけれども、運転者よりもむしろ私は、この運転手が一時間前にチャーンを操作して、そして三台の車が連ねる中で、前の二台の車は無事に通つた、この三台目の車が事故を起こした、そのことは雪が降つておるところであるし、雪国の特質として雪圧が道路面で出て、そこで曲がれなければならないところで十分曲がることができずに、不可抗力の形の中でああいう事故が起つたのではないのか、こういう想像をするわけであります。

○井上(泉)委員 段差がない、こう言うて断言をされたわけでありますけれども、それは局長、あれども既存の橋梁及び擁壁等構造物等によります制約はございましたが、極力滑らかななりつけをやつております。したがいまして、御指摘の

○井上(泉)委員 しかし、当該箇所の線形等の厳しいことを十分考慮しまして、今後とも交通安全の確保を図るために当該箇所における橋梁のかけかえ工事の促進を一層早めたい、そういうふうに考えております。

○井上(泉)委員 段差がない、こう言うて断言をされたわけでありますけれども、それは局長、あれども、あそこで長野から来た長野の市道と国道十九号線の間で、きのうも私建設省の方といろいろ話をしたわけでありますけれども、あそこで両方の接点といふものが非常に不十分だ、まずいよう思うたわけです。段差があるわけですから、そういう段差といふものはああいうところにあってよいものかどうか、その点は長野の国道事務所に問い合わせをして調査をしてみなさい、私どもが調査したときにはあの道路の中に明らかに段差がある。こなた非常に困りますよ。

○井上(泉)委員 私たち道路屋というのですか、そういう言葉で段差といいますといわゆるど

ことは考えても、やはり道路上における欠陥がありますけれども、その点どうですか。

○田中(淳)政府委員 当該事故が起きました箇所は、国道十九号線の曲線半径が五十メートルのカーブでございます。また、橋の手前には御指摘の市道山平林一号线が交差しております。国道の車道部分につきましては、カーブであること等を考慮して拡幅及び所定の片勾配をつけておりまして、市道との交差部につきましては勾配のすりつりが必要となるわけでございますが、これにつきましても、既存の橋梁及び擁壁等構造物等によります制約はございましたが、極力滑らかななりつけをやつております。したがいまして、御指摘の

○井上(泉)委員 これが市道の方はそのまま来ておるから勢い段差ができるのは当然で、そのところを、道路の安全対策を考えたならばその段差のないような形で、市道と国道とが一緒にダムへ突っ込むことのないような道路構造になつておらなければならぬものだと思うのですけれども、それは局長、そういうふうに断言されると、いわば現場を一緒に見に行かなければいかぬようになつて、そうした場合にそういう段差があつたときには、これはあ

ることは考えても、やはり道路上における欠陥がありますけれども、その点どうですか。

○井上(泉)委員 私たちは局長、その点どうですか。

○井上(泉)委員 それは、向こうの国道事務所では、ないと言つたのですが。

んと落ちる、そういう状態ではなかつた。先生御

とにいたします。

ましても、一年生百十八人、教職員十一人が三台の
（二年生二百三十六人、一年生二百三十二人）

ように指導してまいりたいといふうに考えてお
ります。

案内だと思いますか。国道十九号線は大安きぬ川に向かいまして、一・四%ぐらいの下り勾配でございまして、先ほど申し上げました片一方の市道の方は同じようにこの十九号に対し下り勾配でござります。それが片方は、先ほど申し上げましたが、専門的になりますが、曲線半径が五十五メートルのカーブ区間でございますので、どうして

そこで、こうしたふるむる危険な箇所で、不規則な雪が降るようなこういう危険な状態についての交通規制というものは、雪国ではあれくらいいの雪はよくあることで、特別にこれに対して注意を喚起しあるいは交通を一時とめるとか、そういうことはやらないんでしょうか、あればだけの雪だったら、交通規制をするところが。

のバスは分乗して、一月二十七日から三十一日の日程で志賀高原におけるスキー実習に向かう途中の事故であつたわけでござります。

この計画自体については、まさに大学における体育のスキー実習の一環として、スキー実習に参加するための移動中の事故でございまして、このような大変痛ましい事故によりまして将来ある若い人命が失われたことは、私どもとしても極めて遺憾に思つてゐるわけでござります。

○井上(泉)委員 事故が起こつたらそういうよようと
するけれども、こういう場合に、日曜日の、しかも夜間、深夜にこういうスキーバスの現地への運行を計画するということ自体が非常に無理な危険というのも予測されるような中で運行されたのではないか、こう思うわけなので、やはり若い将来ある者が教育を受けるものとして、学校当局の自主性、学校当局がやつておることであるか

はそれにすりつけないといけない。すりつけは完全に行われておりますたという意味でございまして、いわゆる片一方が片勾配がございまして、片方の市道がこうなつて、ここに接点といいますか折れ線がある、そういう状態にあつたことは事実でござります。

そういうようなことは、事務所にも調査いたしました。そして、出張所にも調査いたしました結果、そういうものはなかつた。そういう意味の答弁でござります。

○井上(東)委員 それなら私はもう一遍現地を
てきますけれども、そのときに、こういう段差があるが、どうしたことであろうか。局長の言わわれるように、国道の方ではずっと左へ回りやすいように、右へ折れぬようカーブをつける。市道の方もそれと並行するような形でひとつかなければいかぬわけです。それがひとつついでなしに、そこには、見こし自身で確
てきませんけれども、そのときに、こういう段差があるが、どうしたことであろうか。局長の言わわれるように、国道の方ではずっと左へ回りやすいように、右へ折れぬようカーブをつける。市道の方もそれと並行するような形でひとつかなければいかぬわけです。それがひとつついでなしに、そこには、見こし自身で確

それで、これはその場所の舗装の状態から見て、そう古い舗装の状態ではなかった。ごく最近そこにオーバーレイをやったんじゃないかな、こう思ふわけですが、それをやるときに市道との接続がうまくできていない。そこにあるあいう段があつた。それが雪が降って、そこを二台のバスが通った。それで雪圧ができるで氷状になつてハンドルをとらわなくなりました。こういうふうな認識を私自身がしておるので、もう一回これはまた現地を調査するというふうにしてきたことですから。

先生御指摘のとおり、本年一月二十八日に長野県志賀高原へ向かつておりました日本福祉大学の学生らを乗せた三重交通のバス三台のうち一台が、長野市内の国道十九号線より、犀川笠平ダムに転落いたしまして、学生三十二人、教官一人、運転手二人の合計二十五人が死亡した事故でござります。日本福祉大学では、体育実技の野外授業といたしましてスキー実習を昭和五十二年度から実施しているわけでございますが、本年度につき

るでのハンドルというものはなかなか苦労が要るな、こう思つたわけです。
そこで私は、この運行を計画した。この行事を計画したスキーバスと/or、この日本福祉大学の計画というものは日曜日の夜出ていくというふうな、普通常識では考えられぬよ/うな運行計画で実施をされたというのですが、この点について文部省の方はどう理解をしておるでしょう。

いかぬとかいうような考えは起こらなかつたですか。
○井上説明員 お答えいたします。
大学におきますこういう体育実習等につきましては、大学に一応その判断を任せられてゐるところでございまして、今回の日本福祉大学のスキ
実習は、体育実技の集中的授業として計画されたものでありますから、その実施自体に問題があるとは考えていないわけでございます。
ただ、先生がおつしやるとおり、そういうスキ

一実習等の際には、授業日程の組み方や交通手段をどのように選択するかということは、社会通念上一般に安全かつ妥当とされるものの中で各大大学において自主的に決定する事柄でございますが、その計画に当たっては、事故等を起さないようになります。私どもとしても従来からも十分注意を喚起をいたしておりますし、今後とも大字側に、そのように事故の起こらないような万全な体制を講ずる

して指導してまいりたい、このように考えております。

○菊地説明員 労働省といたしましては、労働者との労働条件を守るという観点から労働基準法の履行確保を図つておりますことと、自動車の運転手につきましては、相対的に見て労働時間が長くならないという観点で、改善基準をつくりまして、適正な労働時間管理ができるように指導しておりますが、運転手が過労とかあるいは基準法に違反をしてた業務体系であつたとかいうことはなかつたという報告でございましたが、それは間違いないですか。

す。この二点から本件について調べたわけですが、

スキーパスの二人乗務の運転者、二人で運転していたわけですが、事故当時運転をされていたと思われた運転手につきましては、基準法違反の事実はございませんでした。改善基準に違反する点はございました。

なお、再発防止という観点も含めまして三重交通全体について調査したわけですが、その結果、労働基準法違反については十名の運転手、改善基準違反につきましては九名の運転手、そういう事実がわかりましたので、基準法違反につきましては、三月十二日検察庁に書類送検いたしました

し、改善基準について遵守を図るべく強い指導を行つたところでございます。

○井上(東)委員 それでは、これは十名とか九名というのは別といたしましても、これを運転をしておつた運転手については、基準法に違反をした動務の状態ではなかった、こういう、私どもが現地で聞いたのと同じ御意見があるので、その点については確認をするわけであります。

そななりますと、これは運転手が過労で運転を誤つたとかいうような状態がここで起つたとは思われない。つまり、この転落地点の一時間手前でチーンも操作をしておる、当然居眠り運転とかをするようなことも考えられない時間帯であるし、そしてその運転手自身は二十周年というものを無事故でやつてきておる。そしてまた、この三十人以上の若い生命を預かつた運転をしておる、その点についても、私は極めて慎重に対応したものだと思うわけであります。

その中でこれに関連をしてお伺いをしておきたのは、こういう場合においても、運輸省の方も、この会社、三重交通に対して、自動車の整備状況その他についての特別監査をした、こういうことであり、またそれについての報告も現地で受けたわけですが、その現地で受けた報告によつても、このやつたことと自体が事故に結びつくような三重交通の運行管理の状態ではなかつた、こういう報

告を受けたわけですが、これには間違いないのでしようか。

○松波説明員 お答えさせていただきます。

今回の事故発生後、今先生の御指摘がございましたが、去る一月三十一日と二月一日の両日にわたりまして、中部運輸局におきまして、三重交通株式会社に対し、運行管理、車両管理両面にわたりまして特別保安監査を行つたところでございましたが、その結果、運行管理面につきましては、当該運転者を初めてとして長期連続勤務者が数名見受けられたこと、次に、運行経路中の要注意箇所等について、点呼時に運転者に対する適切な指示が行われていなかつたこと、三番目でござりますが、異常気象等の気象状況の把握が十分になされていなかつたこと、四番目でございますが、運転者に対し計画的な教育訓練が行われていなかつたこと、まだほかにもございますが、等が確認されております。以上のような特別保安監査結果を見られますが、事業者の運行管理面等におきまして対応の不十分さが指摘されており、これらが今回の事故発生に至る背景にあつたとらえまして、これらの点について是正を求める、安全確保命令を行つたのであります。

しかし、今申し上げました点が直ちに今回の事故の運転者操作の原因になつておるかどうかを判断することは大変難しいと考えております。

○井上(東)委員 私どもが現地で運輸局の方から説明を受けたことと今あなたが力説されたことは若干違ひがあるようですねけれども、そのことに付いては今ここで討論はいたしません。しかしこの事故に、今言わたよなことでこれが直接結びついたということは言えないというのではなく、それは若干違ひがあるようですねけれども、そのことに付いては今ここで討論はいたしません。しかしこの事故に、今言わたよなことでこれが直接結びついたということは言えないというのは当然だとは私は思うわけです。この運転手が基準法に違反をしておつたというようなことでもなしに、本当にまじめな運転手であつたわけです。そしてまたお客様が積んだバスの運転手といふものは、お客様の命もなくなるわけです。その点で安全運転と

いうものに集中してやつておるわけです。だからその点について、そういうことで運転者がとがめられるというようなことがないのは当然だと思うわけです。

そこで、これはついでありますけれども、自動車の損害保険等については自賠責、強制と任意とがあるわけですから、こういう三重交通にいたしましても、聞くところによると全部強制で、任意は掛けていらない、こういうことを聞くわけです。これは三重交通に限らず、大手の交通業者といふものほとんどがそういう状態である。ましてや大蔵省の車にしても建設省の車にしても役所関係は自賠責の強制はやるけれども任意はほとんどないというわけですが、任意の制度が生まれた背景を考えれば、これらの機関も、そしてまた公共交通を担当しておるバス会社等は、任意の保険にも当然加入しておるべきではないか、こういふふうに思うわけです。私の考え方が間違つておれば間違つておると指摘してもらつて結構ですが、どうでしよう。

○永井説明員 貸し切りバス事業などの自動車運送事業の免許申請の審査に当たりましては、当該事業者の損害賠償に係る補償能力をチェックし、その能力が十分でない者には免許しないというようなることにしておるわけでございますし、また既存の事業者に対しましても、個々の事業者の補償能力の程度に応じ、必要な任意保険への加入を指導しておりますところでございます。

○井上(東)委員 私が質問をしておるのは、任意保険というものは全般的にこれに加入する義務はない。任意だから義務はない。義務はないけれども、少なくともこういうバス企業だとあるいは役所は、任意の制度ができる過程から考えたら当然加入すべきではないか、こう思うわけですけれども、今言われたようなことで、加入することについての必要はない、こういう理解でいいですか。

○永井説明員 文字どおり任意保険でござりますので何が何でも入らなければいけないということ

はないのかもしませんが、こういう旅客運送事業、お客様を運ぶという事業におきましては、事故を起こさないことが何よりも肝要ではございませんが、人々が一事故を起こした場合の被害者へ

の賠償という問題がございます。その点に遗漏があつてはなりませんし、事業の遂行という観点から見ましても、事業の安定性、継続性という観点で確保することが必要だと考えておりまして、そういう観点から私どもできる限り任意保険にも入るよう指導しておるというところでございま

す。

○井上(東)委員 指導しておるけれども、それは余り行き渡つていないというのが現実の姿であることは間違いないですね。

○永井説明員 貸し切りバス事業者を例にとって申し上げますと、御指摘のようにすべての事業者が任意保険に加入しているという実態ではございません。ただ事業規模の大きな会社はそれだけ賠償能力もあるという場合が多いかと思いますが、

そのような事業者が付保率が低いというのは御指摘のとおりでございます。ただ逆に、事業規模が小さくて賠償能力の乏しいと思われる中小事業者については、かなりの事業者が任意保険に加入しているという実態でございます。

○井上(東)委員 中小業者には入れ入れということを言おけれども、大手の業者に対しては運輸省は余り言わぬのじゃないです。

○井上(東)委員 私が質問をしておるのは、任意保険の中でも強制と任意を掛けておるものとの比率はどの程度になつておるのか、参考のために聞かしていただきたい。

○鏡味説明員 ただいま御質問の強制保険は一〇〇%付保でございますので一〇〇%入つておりますけれども、任意保険の加入率というのは、定義が大変難しくあります。実際に動いてないものも含めました登録台数に占める任意保険の加入率で見ますと、損害保険会社の任意保険に入つておりますのが約六割強でございます。それから

農協共済の自動車保険がござりますので、これを加えますと七三%程度にならうかと思います。あと相互通扶助の制度としての共済制度がございますけれども、この数字については私ども余りつまびらかでございませんが、これを含めますと約八割程度でなからうかと考えております。

○井上(鬼)委員 私は保険の関係をあえて申し上げたのは、道路事情が非常に悪い中で車の数は激増しておるし、交通事故の被害者が非常に多いわけだから、そういうものを救済するためにも保険制度がどの程度活用されておるのか、強制は一〇〇%ですけれども、任意がどの程度普及しておるのか、そのことを承知したくて質問申し上げたわけあります。

今度の大安寺橋の事故の原因は、警察が事故究明をされておるからまだここでは説明できない、こういうように言われておるわけですから、それをあえて説明せよとは言わないけれども、一体この種の事故原因の究明はどれくらいかかるものですか。

○山崎説明員 お答え申し上げます。

交通事故の検査でございますが、まれに見る大規模な事故でございまして、私ども多角的に慎重に検査を進めております。現時点ではまだ終了の見通しについて申し上げられる段階ではございません。まだ相當に時日が必要ではなからうかといふぐらいに考えております。

○井上(鬼)委員 私は、この事故が発生をして、当該会社あるいは当該学校あるいはもちろん遭難の方、そういう方たちの心労というものは大変なものだ、こう思うわけであります。そういう点からも、事故原因の説明というのは必要でございますけれども、往々にしてこの事故原因というものが、ハンドルを握つておつた者に責任が帰せられが、

る嫌いがあるわけで、そういう点からも今幾つか問題点についてそれぞれ各省関係者に御意見を聞いたわけありますけれども、やはり事故といふものは運転者のなにによつて起つたのではないに、そういういろいろな客観的な条件の中では、そしてあの場所においては不可抗力の形で、この運転者は自分も含めてとうとい人命を失つてしまつたのではないか、私自身はそう考えるわけです。その点では、道路管理者としての責任というの是非常に重い、そしてまた、道路交通の管理者である警察庁としても非常に責任を痛感してもらわなきやいかぬわけですが、これは国民が安心をして道路交通ができるような状態につくるのが道路管理者の責任であり、無謀な運転あるいは危険箇所の標識、そういうものについて交通安全の指導をされるのが警察庁である。そしてまた、運輸省としては、旅客運送あるいは観光バス、そういうようなものの運送管理については遗漏のないよう十分な措置をとつていくのが平素からのなものであつて、こういうふうな事故が起つて、そして特別監査をして、そうして、たたけばほこりが出るということわざがあるようなもので、特別監査して、そうやつて幾つかのものが出てきた。そうすると、これはこの会社が悪いぞ、だからこんな事故が起つたぞという世論をつくり上げる中で運転者が非常に追い詰められてくるわけなので、そういう点について、今度の事故は、道路管理者の責任といふものはある程度免れることはできぬじやないか、学校側にしてもこういう無理な、日曜日の運行の計画を立て、そしてまた、雪の中を走つていく深夜のバス輸送をするとかいうことは、これは学校側もある程度の責任を感じておるのではないか、そういうふうに私は思つわけです。

伺つておつて非常な感銘をいたしておるわけであります。

先ほど私申し上げましたように、五省庁でその対策のあれを今努力もいたしておりますし、警察当局でも事件の解明ということに全力を挙げておるわけでありまして、私ども建設省いたしましても、先ほど来いろいろ大変貴重な御指摘いたしましたようなことをよき教訓としまして、できる限りの努力をさせていただきたい、こう考えております。

私は、これは全くの思いつきで申しわけありませんが、さつき井上先生から、ああいう雪国とのころなんかガードレールの色を変えたらどうか、景覑を悪くしないような程度のものでそういうガードレールの色彩のことなんかも考へることも一つの提案だろう、そう実は思つておるのです。

それで、これはそういうことに当りはまりませんけれども、アブダビとかサウジアラビアとかへ行きますと、ゴルフ場がありますが、もちろん砂ですから緑は何もないわけです。ゴルフのボールは真っ赤なボールを使ってやつてているというようなことも、これは一つの思いつきですけれども、そういう点なんかでも、先ほどの御提言、御指摘のような点ができる限りの努力をさしていただきたい。これをよく戒めと教訓にしたい、そういうふうに考えております。

○井上説明員 お答え申し上げます。

日本福祉大学では、事故後直ちに今回の事故の原因等について学内として状況分析をし、学生、教職員に対しまして、合宿等の実施に当たりましては安全に十分配慮するよう周知徹底を図るとともに、今後の体育実技の野外授業の実施方法について検討を行つてあるといふように聞いているところでございます。

大学におきます教育研究活動を行う場合には安全に十分配慮し、事故を起さないよう十分注意する必要があることは先生御指摘のとおりでござりますが、万が一事故を起こした場合の救済措置いたしましては、文部省では、大学、短期大学

に学ぶ学生の教育研究中の種々の災害に対する被害救済の措置といったしまして、財団法人学徒援護会の事業として学生教育研究災害傷害保険制度を設けているところでございまして、機会あるごとに各大学に対しこの保険制度への加入を呼びかけているところでございます。

日本福祉大学はこの保険に加入しており、今回事故に際しまして、体育担当教員の指導を受けつつ体育実技に出席するための移動中の事故でございましたので、正課中の事故として、死亡した学生三十二人に對し一人当たり千二百万円、総額二億六千四百万円の死亡保険金が支払われているところでございます。

○越智説明員 警察厅といたしましては、この種事故の再発を防止するために、事故当日付で都道府県警察に対し緊急通達を発しまして、危険箇所の再点検を行うとともに、冬季における安全運転確保に必要な広報、指導及び取り締まりを強化するよう指示しておりますところでございます。

○井上(泉)委員 大臣はいろいろと非常に配慮した気持ちの中で答弁をされておりますし、その他警察厅としても文部省としても、これより以上のこととは自分でよう踏み出さぬという気持ちが強くあるから、何かこう、この事故発生の原因についての、あるいは生徒指導のあり方というようなことでの反省の面が余り感じられないし、警察厅のことは自分では踏み出さぬという気持ちが強くあるから、何かこう、この事故発生の原因についての、あるいは生徒指導のあり方というようなことでの反省の面が余り感じられないし、警察厅もいつも言うわけで、何か事件が起ると、もう一度今後かかる事件のないようやりますというのは、これはもう警察の一般的な用語、警察に当たる用語ではないか、こういうようにも私思うわけであります。

こういう場合に警察厅としても、私は、全国でいう危險箇所等についてはやはり道路管理者の建設省なりあるいは地方の自治体なりと隨時そうした点についての話し合いを持つとか、あるいは危険箇所の改良促進をさせとか、そういうふうな話し合いが持たれてしまうべきだと思うわけですから、そういう点について、道路が悪いから落石事故があつた、これは警察は関係ない

ことだということではなく、私は、もつと警察として交通安全対策というものの意を用いていたい。それをただ運転者、ドライバーの責任だきたい。そこで問題を片づけるということではない。うものを強く反省をしてもらいたい、かように思ふわけです。

千二百万円のなにが出された。学習中の事故であるからということでこれが適用になつたといふことは、事故原因が判明した場合には、こういう場合の賠償というか補償というようなものは普通事故原因者が責任を負うのが当然であるわけなので、そういう点でも、学校が無理な運行計画のものとしにバスを走らせた、バスを走らせたところがこういう事故に遭つたということで、事故を学校側の責に帰する災害と認識をして千二百万という保険金が支払われたものだ、こういふうに理解していいですか。

本件の原因等については、先ほど警察庁から御説明がございましたとおり捜査中でございますから、その説明は今後につきましては御参考にならぬものと存じます。そこで、問題のこの法律ですけれども、道路整備緊急措置法によつて交付金が出されるわけであります。その交付金をもらつてもどうも自分のところへまいりたいと考えておるところでございまして、その点は、私はもうすぐ質問を終わりたいと思つておるわけです。

の負担ができない、できないものについてはどうするかということを言うと、それは何とかできるような措置が講ぜられると思います、こういうことを道路局長は言われたのですけれども、道路局にその予算があるわけでもないんだし、道路局がそういう措置をできるわけでもないから、地方自治体のそういう財源措置についてはあくまでも責任を持つて対応するのが自治省の任務なわけです。だから私は、この措置法に基づく事業を行なう場合の地元が出さねばならない分については、自治省としてはその財源について責任を持つて対応ができるのかどうか、そのことを自治省から答弁をお願いしたいと思います。

○横田説明員　今回の道路整備緊急措置法の改正に伴います交付金でございますが、実は地方財政計画上は完全な単独事業ということになつております。したがいまして、当然の裏負担を予想している仕組みにはなつてないわけでござります。それからまた、本改正法を、私どももいたしましては、当然に裏負担が出来るような仕組みにはなつてない、このように理解をしておるところでございます。仮に地方団体の判断に基づきまして交付金を超えた事業を実施する、こういう場合についてでございますが、財源といたしましては、道路目的財源もございますし、また交付税等でも基準財政需要額の中に算入している、そういうことから一般財源で対応すべきだらうと考えておるところでございます。

○井上(衆)委員　それはあなた、そういうふうになつていなければそれをするのが地方自治体としてこの法律を生かすための当然の業務になりはせぬですか。せつかくいい法律をつくって乏しい財政の中から交付金を支給する。ところが、交付金が支給されても、自主財源がなかつたら消防車が出動しやすいような道路改良をやるにも道路改良を裏づけるようなことを考えるのが自治省とし

○横田説明員 私どももこの制度は大変結構な制度じゃないかと思うわけでございます。お言葉を返すようで恐縮でございますが、先生御承知の通り、通常の国庫補助金の伴う事業につきましても、道路についてはかなりいろいろ形での道路目的財源というものがございます。それから交付税の措置、こういうものでもともと対応しておるわけでございます。今回の交付金につきましても、仕組みはともかくとして、現実に地方でそれを超えてさらに事業をしようという場合には同様な形で一般財源で行けばいいのではないか、このように私どもは考えておるわけでございます。

○井上(黒)委員 それを超えて道路事業をするというのじゃない、そういうことをしなければいかぬということについてこの法律ができたのだから、これはあなた——日本の官僚組織の中で自治省ほど官僚的な機構はない、こういうようになわれるわけですが、まさに官僚的典型的な答弁であります。そういうことではこの法律は十分な効果を上げることができないわけですが、これはひとつ上司と相談をするとかいうようなこともないですか。今ここであなたが言つたようなことで、それは知りません、建設省が勝手につくつた法律だから負担ができないけれども結構ですよ、そういう薄情な姿勢ですか。

○横田説明員 私どもは決して冷たい態度をとりたいと思っているわけではございませんで、大変いい制度でございますので、当初の目的が達成されるとかいうふうにやつていただけたらと思うわけのようないいバランスを考え、あるいは従来からの道

路事業を行う場合の仕組みというものを総合的に判断した場合には、このものにつきましては一般財源でやつていただのがいいのではないか、このように考えております。

○井上(衆)委員 一般財源でやつたらしいと思つても、一般財源がないからできないのでしょうか。それで通常の単独事業というようなことは、道路整備五ヵ年計画の中で落ち込んでおる地方道の整備、学校ができたことによる学校の通学路をつくるとか、あるいは消防の道路をつくるとかいうようなことについて支障を來すから、そういうところを促進しようとしてこゝいう法律をつくりた。あなたもお認めのような立派な法律ができたわけですから、その法律が本当に地域の住民に生かされるようになるためには、単独で考えてください、自主財源で考えてくださいといふのではなくて、一般単独事業と同じよう財政的な援助というか指導をするのが自治省の任務じゃないか、私はこう思うわけですが、これはあなた、上司と相談をしてやるとかいうような、そこまでの気持ちも起ころぬですか。ここでそう答弁したから、もう自治省は面倒見ぬでもよございますよ、そういうような報告を上司にして、それであなたの有能さを売り込むのですか。

○横田説明員 交付金だけの問題ではございませんで、地方財政あるいは行政が全体として円滑にいくということにつきましては、当然私どもは十分注意しなければいけない責務があると考えておるところでございます。

ただ、言葉を返して大変恐縮なのですが、今回のお交付金につきましては、法律に基づきますと当然裏負担が出てくるというような仕組みではもともとのではないかと私どもは考えておるところでございます。

それから、一般財源につきましては、繰り返しで大変恐縮なのですが、もともと道路目的財源といふものにつきましては、ほかの仕組みと違いますてかなりいろいろなものがございますし、さらにお交税措置もされている。したがいまして、そ

たようにやはり国民のニーズにこたえなければならぬ。ですから、財源を確保するためには第一番に特定財源ということが何よりも優先されなければならない、そういうふうに私どもも同じ考え方の上に立つておるわけでございます。

そんなようなことで、市町村道や何かが非常にくれておるというようなことでございますから、私はさきにもお答え申し上げましたとおり、これは地方でも非常に期待していると思うのです。むしろ、これから道路行政または道路を整備する面でも、建設省の方からこうしらああしろということで上からあれると、縦割り行政の時代は終わつたわけです。むしろ、住民の皆さん方の的確なニーズといいますか、そういうものを持ちえていただきて、そして眞の生活道路としての効果が満たされるようなそういう新しい発想で、今回の交付金の制度を御提案してお願い申し上げておるわけでございます。

基本的な問題につきましては、今新井先生の御指摘の点とそろ大きな差がないと思っておりまします。ですから、今私が御答弁申し上げましたことが基本的な考え方でございます。

○新井委員 私は、とにかく今回、こういう手法をもちまして揮発油税の収入の十五分の一を一般会計を通さないで道路整備特別会計に持つてきていますが、五十九年度分は私の知つておるところでは流用分は速やかに道路財源に返済するという約束になつておると思うのですが、それでも、それはどのようになつておるのか、現状をお伺いいたします。

○田中(淳)政府委員 まだ返していただけておりません。ついでございますが、五十九年度分もまだ返していただけておりません。

○新井委員 今までいろいろきづがあつたと思つてございますが、大蔵省としてはとにかく一般財源が非常に不足をしておる、あるいは財政再建途上で非常に大変である、そういうことで話し合いが再三にわたつてあつたと思うのですけれども、五十九年度、五十八年度の流用分は速やかに道路財源に返済する、こういうことが竹下大蔵大臣と水野建設大臣との間で、五十七年度、五十八年度の流用分は速やかに道路財源に返

済する。それからもう一つが、五十九年度流用分は財政経済事情に応じ同年度中に返済する。もう一つは、六十年度からは道路整備に充当するような方策について検討するということで、この六十年度から道路整備に充当するような方策について検討されたと思います。五十七年度、五十八年度の流用分は速やかに道路財源に返済することになりますが、この分はどうなつておりますか。

○田中(淳)政府委員 簡単に申し上げますと、先生御指摘の自動車重量税のオーバーフローでござりますが、その額は昭和五十七年度分は一千四百十二億円、昭和五十八年度分が一千六百億円、昭和五十九年度分が一千九十六億円でございまして、五十七年から五十九年までの間で総トータル四千八八億円でございます。

○新井委員 それで金額はよくわかつたわけですが、五十七年度分と五十八年度分は私の

知つておるところでは流用分は速やかに道路財源に返済するという約束になつておると思うのですが、それでも、それはどのようになつておるのか、現状をお伺いいたします。

○田中(淳)政府委員 まだ返していただけておりません。ついでございますが、五十九年度分もまだ返していただけておりません。

○新井委員 今までいろいろきづがあつたと思つてございますが、大蔵省としてはとにかく

旨、経緯から、今後とも、道路特定財源としての原則にしたがつて運用を行ふものとする。

二、昭和五十九年度当初予算において、自動車重量税の国費分の八割に相当する額のうち、道路整備費以外に充てるものについては、経済・財政状況に応じ年度内に道路整備費に充當するものとする。

昭和五十七年度及び昭和五十八年度における同趣旨のものについても、可及的すみやかに道路整備費に充當するものとする。

三、昭和六十年度の予算編成においては、自動車重量税に係る道路特定財源は、全額道路整備費に充当するものとし、その方策について検討するものとする。

昭和五十七年度及び昭和五十八年度における同趣旨のものについても、可及的すみやかに道路整備費に充當するものとする。

以上でございます。

○新井委員 そういうことであるならば、約束に従いまして、速やかということも入つております。いろいろあるわけでございますが、今後どのような交渉をされていくつもりなのか、それだけお伺いしておきます。

○田中(淳)政府委員 先生先ほどから御指摘のように、揮発油税、自動車重量税等のいわゆる道路特定財源は、受益者負担あるいは損傷者負担の考え方のとに道路整備費に充てることとして道路利用者に特別の負担を求めるものでございます。したがいまして、建設省といしましては、過去にお貸ししました分を経済その他の許す範囲内の適当な時期に返していただきたい、かようになっております。

○新井委員 一生懸命に我々も全力を擧げたいと

思いますが、とにかく早く返していただけるよう

に、交渉をよろしくお願いしたいと思います。

法案について二つだけ聞いておきますが、一つ

は、今回の千百十億は国費でございますが、事業費としては二千七百億です。そうしますと地方の負担がわりかた多くなるようございますが、昨日もお伺いしましたらその六〇%の負担について

ます。ですが、地方には財源がなくて困るというようなことがないのかどうか、その一点をお伺いします。

○田中(淳)政府委員 昭和六十年度におきます交付金事業を含めます一般道路事業の地方負担額は約一兆二千二百億円でございまして、一方、地方の道路特定財源収入額は、譲与税三税、地方税一二の合計で約一兆三千三百億円でございます。それらの優先充當により全体としては財源としては可能であると考えております。

○新井委員 このような財源事情を踏まえまして、各地方公共団体は自主的に交付金の交付の申請を行うものと見られるために本事業の円滑な実施が図られると考えておりますけれども、個々の地方公共団体の財政事情によりましては、事業実施上障壁が生ずるような場合には、適切な措置を講ずるよう関係方面に働きかけてまいりたいと考えております。

○新井委員 財政が非常に許す地域は幾らでも申請が出てこようかと思いますが、財政が許さないけれどもなお今回の措置によって緊急性があると

いうような、財政的にかみ合わないような地域も出でてこようかと思いますけれども、そういうところにはそういうところにも漏れな

るが出てきた場合には、そういうところにも漏れな

く、日本全国を見た上で一番緊急性があるなどい

うことをやつていただけるかどうか、その辺だけ

もう一度お伺いしておきます。

○田中(淳)政府委員 先生御案内のように、本事業は複数の道路管理者の場合もございますし市町村長さんが道路管理者の場合もございますが、もともとこの事業自体が地方の自活性を考え、例の補助金と連いまして、県あるいは県の御指導のもとに各市町村がおつきりになるものでございます。そ

ういうことを十分考えて、必要であればいろいろな財政的なことも考えさせていただきたいと考えておりますけれども、現在のところは計画そのも

うことについて、これはいかにも大変だ。それで周辺住民との協議ということになつておりますけれども、周辺の同意がなかなか得られないという問題があろうと思うのです。やはりこの問題点をもう一度見直していただきたい。

と申しますのは、大臣の地元の伊豆大島近海で地震があつたと思うのです。あのとき火災の件数はゼロであつたと思うのです。私は日本海中部地震も行きました。あるいは宮城沖地震も行きました。でも、いずれも地震に対し火災という問題は今国民の間に非常に定着しておつて、火を出しちゃいけないよという感じで、火をぱっととめるくせがついております。その中に今度の大規模地震に際しては、これは警戒宣言が出て避難するまで相当な時間がかかるわけです。プロパンだつたらボンベの口を締められるのです。ガス会社もそれなりの対応をするわけです。ですから、直下型のいきなりばーんと起きる群発地震と大規模地震、これは大規模地震の中の事業ではございませんが、大規模な地震に対してもう一件事情になりますと火災という問題と多少ニュアンスが変わつてくるのではないか。確かに起きないという前提はございませんので、これは必要ですけれども、三十分メーターというと家にして大体二軒分ぐらいで、道路に面した表側ならばやむを得ないとと思うかもしかねませんけれども裏側の人からなかなか賛同を得られないということを私は聞いております。

こういう点で、五年を経過して大規模地震の強化地域内においてなかなか進まないということにかんがみて、これは今後問題点を精査なさつて再検討をしていただく時期に来ているのではないかと思いますけれども、いかがでございますか。

○櫻原政府委員 今御指摘の中で、不燃化促進事業の要件といたしまして避難路の道路境界より三十メートルという区域の基準を見直すべきではないかというお尋ねでございます。

これは技術的な問題でございますが、市街地の大火灾による炎は、過去の災害事例等から見まして、水平距離で三十メーターの長さになるという

ことがわかつております。避難路の中を住民が安全に避難できるためにはどうしても水平距離で三十メーターは確保しなければならないということをございます。

ただ、先生がおっしゃいました裏側の宅地の改造成の場合の負担の問題もございます。そういつた点につきまして六十年度から新たに、融資の面でございますが、中小企業金融公庫とか国民金融公庫で特別の枠を設定していただくとか、そういう配慮もいたしましたので、そういった点で側面的に促進するように図つてしまいたいというふうに思つております。

○鶴仲委員 これはまた何年間か私もその経過を眺めて、重ねてまたお伺いしたいと思いますけれども、やはりいろいろな助成ないしはその規模等について十分検討していただきたい。特に大規模地震の場合は、警戒宣言をやつてから少なくとも三十分、四十分、一時間という時間の中での事柄ですから、十分その辺の具体的なケースを勘案なさいて、事業が進むか進まないかよく見きわめていただきたい、これはお願いしておきます。

次回も当委員会で要望したことでございますけれども、これからINS、高度情報化社会ということになるわけでございます。電気民営化が一日から始まるわけでございますが、そうすると、好むと好まざるにかかわらずそういう情報社会が出てくるわけです。大臣も車で東名高速を走行なさる、まあ一部に路側放送がございますけれども、あるいは国道一号線を走られる。大臣が沼津のインターからおりられて御自分の伊東へ帰られようと思つて、下田街道から龜石峠を通られると思うのですが、あの土日の下田街道の、いわゆる踊り子街道の渋滞たるや大変なものだと思うのです。特にこれから観光シーズンになれば、どうなつてんかいといふお尋ねでございます。

○櫻原政府委員 今御指摘の中で、不燃化促進事業の要件といたしまして避難路の道路境界より三十メートルという区域の基準を見直すべきではないかといふお尋ねでございます。

これは技術的な問題でございますが、市街地の大火灾による炎は、過去の災害事例等から見まして、水平距離で三十メーターの長さになるという

ことがわかつております。避難路の中を住民が安全に避難できるためにはどうしても水平距離で三十メーターは確保しなければならないということをございます。

ただ、先生がおっしゃいました裏側の宅地の改造成の場合の負担の問題もございます。そういつた点につきまして六十年度から新たに、融資の面でございますが、中小企業金融公庫とか国民金融公庫で特別の枠を設定していただくとか、そういう配慮もいたしましたので、そういった点で側面的に促進するように図つてしまいたいというふうに思つております。

○木部国務大臣 今、非常に大事な御指摘をいただきまして、恐縮に存じております。今御意見をいただきましたようなことは、道路管理の面やまた安全運行の面で非常に大事なことだと思っております。したがつて、高速道路だけでなく一般国道と申しますかそういうものにも、将来の課題としてこれは真剣に検討し、研究し、取り組んでまいりたいと思つております。

○鶴仲委員 大変積極的な御答弁で、私も期待をいたしておりますので、どうかこれらの情報化社会に建設省が道路管理者として十分その機能を果たせるように御努力を重ねてお願いいたしております。

○木部国務大臣 今、非常に大事な御指摘をいただきまして、恐縮に存じております。今御意見をいただきましたようなことは、道路管理の面やまた安全運行の面で非常に大事なことだと思っております。したがつて、高速道路だけでなく一般国道と申しますかそういうものにも、将来の課題としてこれは真剣に検討し、研究し、取り組んでまいりたいと思つております。

○鶴仲委員 大変積極的な御答弁で、私も期待をいたしておりますので、どうかこれらの情報化社会に建設省が道路管理者として十分その機能を果たせるように御努力を重ねてお願いいたしております。

それから、やはりさしあたつて必要なのは高速道路の路側放送です。今試験的に建設省、日本道路公団が進捗をさせていらっしゃるようございまますけれども、東名、名神等の適切な運行管理のためには、あそこのパーキングエリアとかインターチェンジの間の掲示板、それからインターチェンジ前の五百メーターの掲示板がありますけれども、あれだけの情報ではなくて、全線にわたつて適切な情報がキャッチできるといふことを積極的に進めたいと思いますが、道路公団が来ていらっしゃれば、計画等を簡単にお話しいただきたいと思います。

○北村参考人 北村でございます。

先生御指摘のハイウェーラジオの現況及び今後の計画いかんといふことでござりますが、簡単に御説明を申し上げます。

まず第一点といたしまして、現況はどうかといふことでございますけれども、現在高速道路でございますと多摩川の橋がございますけれども、あらかじめ主要幹線、それからいわゆる難所、渋滞地域、そういうところに適切な情報を流す方向を検討なされることが、これから道路管理上安全運転を確保する上から非常に大事な事柄ではないかと思うのですが、将来にわたつて、建設省が一つの周波帯を確保して道路情報をドライバーに提供しながら道路管理を円滑にするというお考えはございませんか。

○木部国務大臣 今、非常に大事な御指摘をいただきまして、恐縮に存じております。今御意見をいただきましたようなことは、道路管理の面やまた安全運行の面で非常に大事なことだと思っております。したがつて、高速道路だけでなく一般国道と申しますかそういうものにも、将来の課題としてこれは真剣に検討し、研究し、取り組んでまいりたいと思つております。

○鶴仲委員 今後、計画等でございますけれども、ハイウェーラジオは新しい道路交通情報提供の手段として非常に有効だと考えておる次第でございまして、道路公団におきましても、今後とも積極的にその整備を推進してまいりたいと考えております。

先ほど渋滞地区その他必要な箇所という先生の御指摘もございましたけれども、整備の推進箇所につきまして二、三御説明申し上げますと、第一点といたしまして、交通量が多くて渋滞頻度の高い区間がまず一つ、それから積雪寒冷の程度が非常に著しく、気象が急変するような区間、それから第三点といたしまして、ジャンクションと称しておりますが高速道路の分岐点、及び主要なインターチェンジ周辺を中心に整備を推進することにいたしております。

さらに、先ほど五十九年度は申し上げましたが、六十年度におきましては厚木から御殿場間に約五十キロござりますけれども、三地区設置する。さらに、名神高速道路におきまして京都南へ吹田間、それから、ことしの秋に新潟まで全通いたします関越自動車道におきましても、東京練馬

馬の起点付近、並びに関越トンネルといふのは十キロ以上ござりますので、その周辺に整備を計画してございます。

○鶴伸委員

道路公団、建設省と協議の上でいろいろと具体化していらっしゃるようでござりますが、どうか大臣、主要の幹線は全部建設大臣の所管でございますし、渋滞箇所、難所、非常に数多くございますので、試験的でも結構でございますから、幹線道路に必要な情報、そして交通渋滞箇所、危険箇所等にドライバーが適切な情報を得られるようなことで御検討いただきたいと思います。

漏えい同軸ケーブルにしましても、今道路公団がやつてあるアンテナにしましても、メーター当たり数千円という単価でございます、そう高い金額でないんじやないかと思われます。この辺は十分御検討いただいて、よろしく解決を図つていただきたい、重ねてお願いを申し上げます。

次に、これも大臣が一番詳しいところをきょうは選んで質問をしていただきますけれども、やはり国道一号といふのは東京から名古屋、大阪を結ぶ日本の大動脈でございまして、これは建設省としても一番大事な幹線中の幹線だと思うのですね、骨格だと思うのです。これがやはり円滑な通行が確保できるといふことが、大臣としては一番心を痛めているつもりでござりますけれども、最近車両台数があえており、車社会を迎えておりますので当然でございますけれども、非常に混雑度が激しくなってきておる。これは前々から私も何回か意見を述べてきたところでございますけれども、特に最近、これはひどいなというよりも、このままだと大変だなと思うことがございます。

具体的に箇所を挙げてお伺いいたしますが、特に大臣が静岡にも関係ございますので、中部三県、静岡、愛知、三重、この三県に限つて言えば、混雑度、車の容量に対しても実際走っているのがどうなのかという混雑度で言いますと、静岡県の中ではどういうところがワーストテンに入るか、資

料をお持ちでしたらお答えいただきたいと思うのです。

○田中(連)政府委員 静清バイパス、一生懸命やつておるつもりでございますが、先生御案内のように、金が続きませんで、大変御迷惑をおかけしております」というのが実情でございます。

それで、御指摘の点でございますが、四車線の静岡、愛知、三重の一号线でございますが、静岡市の国吉田、これが混雑度一・三九でございましてワーストフォー、四番目でございます。それから清水市の江尻大和町、これが混雑度一・二三でございまして七番目でございます。混雑度という点で、それから、静岡市の栄町、これが一・二三でございまして、大体先ほどの大和町と同じでございますが、八番目でございます。

以上でございます。

○鶴伸委員 大臣、今ちょっと局長から御答弁いたしましたように、中部三県、一号线が通つているわけでござりますけれども、その中でワーストテンを挙げますと、今局長の御答弁ですと、静岡の国吉田、清水市の江尻、それから静岡市の栄町、これは局長が冒頭で静清バイパスをおつしやいましたけれども、静清バイパスにかかるつているところが三カ所ワーストテンの中に入つてゐるわけでございます。この渋滞状況が非常に問題じゃないか私は思うのですね。

具体的な数値をちょっと参考にお伺いしたいのですが、今四車線とおっしゃいました、上下二車線計四車線、これは時間当たりの交通計画量といふのは大体何台で計画なさるものですか。

○田中(連)政府委員 先生御案内のように、道路の計画を行ないます場合の基本となる容量を基本交

車線で大体一時間当たり二千二百台と考えております。ただし、実際の道路は信号、交差点等々の有無あるいは車線の幅員、それから沿道の家の建物等々によって異なりますので、今申し上げました一車線一時間当たり二千二百台よりは多少小さ目の値にならうかと思ひます。

○鶴伸委員 御答弁のように二千台でございますけれども、私のところに交通センサスがあるわけですが、それはやめまして、五十八年度の交通センサスで、今ちょっと出てまいりました国道一号線の静岡の国吉田、これは時間帯で出ているわけでござります。私の手元の資料をちょっと読みますけれども、間違つているかどうかだけ確認いただきたいのです。

ほとんどこれは三千台、三千七百八十台あるいは三千五百台、三千六百台というのがずらつとありますて、最低でも二千三百四十九台というものが十二時から一時の間だけでございます。昼間においてはほとんど三千台ぐらい走つてているということは、容量以上に走つてているという認識で間違いございませんか。

○田中(連)政府委員 今おっしゃいました国吉田に関しては、細かい点は多少先生のデータと違いますけれども、大体同じでございまして、容量以上走つてているというのが事実でございます。

○鶴伸委員 これは大臣に御認識いたくために、きょうは警察庁にちょっとおいでいただきて、交通渋滞の状況を警察の目から見るとどうな

るのかなということで参考の御意見を伺いたいのです。大臣にすれば余りうれしくない深い話で申しあげないと思うのですが、やはり実態を認識する上で、警察にちょっとお伺いしたいのです。

私のところには多少あるのでございますが、五十六年、五十七年、五十八、五十九と、もしもわかれれば静岡一清水間の渋滞の発生回数といいますか、それと延べ時間、数字だけで結構でございますが、お知らせいただけますか。

○越智説明員 静岡一清水間の国道一号線の渋滞

状況、私たちの交通管制センターでとった数字でございますけれども、五十七年、発生回数でいきまして千二十九回、五十八年千百五十一回、五十九年千二百一十回、渋滞延べ時間で、五十七年二千三百十五時間、五十八年二千四百五時間、五十九年三千百八十七時間ということになつております。

○鶴伸委員 今大臣お聞きになつたとおり、渋滞一百時間だったものが三千百時間というよう伸びて走つたものが三千百時間というよう伸びて走つたものが三千百時間といつてございます。これはいろんな事情もあるうかと思いますけれども、静清バイパスの区間では年々渋滞状況が頻発し、渋滞の延べ時間が長くなつていて、これは警察庁にちょっとお伺いしたいのです。

が、やはり安全運行のために現状は非常に好ましいことじやないと思うのですが、こういうことはある意味では慢性渋滞に近いのか、それからまた、安全運行上問題点についてははどうお考えか、

○越智説明員 国道一号線の静岡一清水間にましては、ピーカー時間帯には一ないし二キロの渋滞が発生しております。交通量的には飽和状態になつております。

○鶴伸委員 これは大臣に御意見を伺いたいのです。大臣にすれば余りうれしくない深い話で申しあげないと思うのですが、やはり実態を認識する上で、警察にちょっとお伺いしたいのです。

○鶴伸委員 この問題、大臣よく聞いておいてもらいたいのです。

これはもう少し具体的に申し上げますと、それでは今、一号線がほとんど飽和状態だ、これを緩和するのに、じゃ静清バイパスあるいは北街道、この二つがつくらうという道路です。北街道はあと何年間で全線開通するのか。この北街道の完成時期と、それから静清バイパスが現行の、例えば五十九年度の予算、これは七十二億、こういうこ

えるだろうという考えはありますけれども、北街道の開通する時間、あと何年間ぐらい、それから静清バイパス、本年の予算はまだ通つておりませんけれども、残事業量が金額にして幾ら、大体あと何年ぐらいかかるか、ちょっと御答弁いただきたいたいのですが。

○櫻原政府委員 北街道線でございますが、五十九年度事業費二億四千万投入いたしております。

残事業は六十年度以降二十一億九千二百円である。

○藤仲委員 これは具体的な数値でお答えいただきたいたいのですけれども、確認の意味で伺います。
昨年度の清算の事業費、それで五十九年度ベースの残事業額は幾らですか、金額で。
○田中(連)政府委員 五十九年度は、先生御指摘

ぐらいふたていくのです、時間容量に対して交通量が。こうなりますと大変深刻な事態になつてしまひますので、これは大臣として、地元とかなんとかじやなくて、国道全体の重要な拠点としてこの対策を、今御説明がございましたけれども、継続してこれは解決に努力をしていただきたいと思ひますが、いかがでござりますか。

○木部国務大臣 先ほど申し上げましたような、そういう認識の上に立つて最善の努力を尽くさせ

とおしてこれが一更電話をかけた結果として、ではございませんけれども、全国の有料道路の中でも、関連したところが車が非常に乗りにくくなつてゐるという点も御承知おきいただきたいと思うのです。

と同時に、大臣も藤枝とか浜名バイパスについては心を碎かれて、夜間割引を継続していらっしゃるようですが、少なくとも私は、それによつて夜間の台数は非常にふえているということは認識しております。ですから、これは本年の三月に認めて、今後もこのまま継続していきたいと

さしまして事業費へ一歩でいきますと進捗率が三四・二%にとどまつておりますが、今御指摘のとおり、静清地区の東西交通を担う大変重要な道路でござります。したがいまして、六十年度以降予算も重点的に配分いたしまして、かつちりいつまでということは現段階では申し上げられませんが、とにかく加速してやつてまいりたいというふうに思つております。

○木部國務大臣 私も、昨年の十一月に大臣に就任させていただきて一番最初に視察に伺つたのが静清バイパスでござります。それは、今藪仲さんおつしやるとおり、地元にも過去いろいろ問題がありましたし、率直に言つて私は一部民活でも導入して、橋なんかですね、そういうふうなことでやつたらもつと早く促進ができるのじやないかな、そういう気持ちが実はしております。しかし、いろいろ見ておりますと、住民の皆さん方が反対だとかそんないろいろな経緯が実はあつたわけであります。

そういう意味で、最近は地元の方が何としても早期に静清バイパスを完成するためにというようなことで皆さん立ち上がりたいだいておりまますから、地元の皆さん方のせつかくみんなで早期の完成を期待し、また促進していこうという立場を尊重して、我々といたしましてもできる限りの努力をさせていただこう、私は去年も視察に伺つて、そういう印象を強く受けておるわけです。したがつて、今予算が審議中でござりますから、どのぐらいの予算云々ということは申し上げ

○蔽仲委員 これは具体的な数値でお答えいただきたいたいのですけれども、確認の意味で伺います。ようというその意気に対し、我々も大いにこたえて早期の完成のために努力をしなければならぬ、そういう考え方であります。

○蔽仲委員 これは具体的な数値でお答えいたただいたいのですけれども、確認の意味で伺います。昨年度の静清の事業費、それで五十九年度ベースの残事業額は幾らですか、金額で。

○田中(淳)政府委員 五十九年度は、先生御指摘のように七十二億でございまして、弁解するわけじゃございませんが、建設省の直轄のバイパスの中では最高の箇所当たりの金でございます。これは、東京外郭環状とかそういう環状道路は別でございます。六十年度以降残事業は千三百九十分億でございまして、とりあえず暫定施行を考えておりますので、暫定施行で申し上げますと八百五十八億ということに相なります。

○蔽仲委員 大臣、これはよく御承知だと思うのですけれども、今残事業でいくと大体八百億、これで、単純計算はできませんけれども約十年、北街道も事業費からいって約十年。これから十年間このまま静清バイパスが渋滞が続くということは決して好ましいことじゃない。これは大臣が静岡だからそういうことを言つておるということではなくして、幹線道路にそのような慢性渋滞、今建設省は穏やかに言つておりますけれども、私の手元の資料を見ると、これは大変な状態だなど、私も静岡一清水を走つてみて、朝と夕方の時間には道路上に車が満タンになつてゐるわけです。ほかに逃げ道がないのです。

これは、金がある、ないということは当然のこととでござりますけれども、やはり主要幹線が車でいっぱいになるということは重大問題であつて、私は前に建設委員のときからもすつと、これは重要な課題ですよ、地元の賛成、反対ということも乗り越えてつくらないと麻痺状態になりますよと、いうことを何回か指摘しました。年々この交通戦争でいきますと、三年に一度見ておりますけれども

ぐらいふえていくのです、時間容量に対して交通量が。こうなりますと大変深刻な事態になつてしまひますので、これは大臣として、地元とかじやなくて、国道全体の重要な拠点としてこの対策を、今御説明がございましたけれども、継続してこれは解決に努力をしていただきたいと思いますが、いかがでございますか。

○木部国務大臣 先ほど申し上げましたような、そういう認識の上に立つて最善の努力を尽くさせていただきます。

○藤井委員 これも大臣にちょっと、もう時間も余りございませんからすばり言いますけれども、いわゆる静清バイパスができないことによつてどういう支障が起きているか、これは具体的なあれで御指摘したいと思うのですが、この静清バイパスに関連して、静岡県内には藤枝バイパス、掛川バイパス、磐田バイパス、浜名バイパス、こうあるわけです。全国の有料道路の資料を私は持つておりますが、この中で、特に計画に対しても走行しているかという資料があるわけでございます。この中で、例えば一万台少ない、あるいは二分の一しか走っていない箇所がございますが、バイパスをつくつても三分の一しか乗つていません。この中で、例えば一万台少ないので、箇所が何カ所かあるわけです。ちょっと申し上げますと、西富士道路二万七千四百五十二台に対しで九千五百二十九台、藤枝バイパス一万六千三百六十九台の計画に対して五千八百七十二台、同じく掛川バイパスが一万一千八百三十五台に対して三千五百二十五台、磐田バイパスは二万三百八十三台に対して七千二百三十台。ほんとこれは三分の一といふぐらゐしか乗らないわけです。これはせつかくバイパスをつくつたからといつても、三十年で、バイパスをつくつたら償還しなさいといふ現行の道路公団方式でつくつても、実際利用したくても余りメリットがない、通行料金が高いということで使えない状態です。ですからこれは静清バイパスが通らないというこ

うのです。

と同時に、大臣も藤枝とか浜名バイパスについては心を砕かれて、夜間割引を継続していらっしゃるようですが、少なくとも私は、それにやつて夜間の台数は非常にふえているということは認識しております。ですから、これは本年の三月で切れるわけですが、いま、間もなく切れますが、今後ともこの割引については、非常に困難な問題かもしれませんけれども、継続していただきたいと思うのですが、いかがでござりますか。

○田中(淳)政府委員 先ほどいろいろ御指摘されました一号線に伴います有料区間で計画交通量よりも非常に悪いところがありますのは事実でございますが、これは先生御案内だと思いますが、現在工事中のところもございますので、それが全区間完了いたしますと、必ずしも今の状態が続くとは考えておりません。

それから料金の問題でございますが、とりあえずこの一年間は現在の料金を延ばしていただきたい、さように考えております。

○鶴伸委員 繼続をするということでおろしいのをござりますか。

○田中(淳)政府委員 さようでございます。

○鶴伸委員 それじゃ時間が参ったので、いろいろ問題があるのですが、最後に大臣にこれだけは指摘しておきたいのです。

いわゆる道路上と同じに、道路並びに道路に連する駐車場に関して大臣のお考えを伺つておきたいのですが、ちょっと委員長、大臣に写真を見せたいのですけれども、よろしくうござりますか。——これはもう大臣、先刻御承知の場所ですか。——これはもう大臣、先刻御承知の場所ですけれども、一応参考にごらんください。これは静岡のど真ん中のふしみやというビルの屋上にある駐車場から車がおつこつたわけです。三十メータ

「おつこつて、ドライバーの方は大変痛ましいことでござりますがお亡くなりになつた。この問題は、大臣ももう御承知だと思いますが、ここで私が問題を指摘したいのは、現在建築基準法上でいきますと——ちょっと大臣聞いておいてください、答弁できなかつたら局長で結構だから。現在の建築基準法上は、これは問題ないので、その建物が違法建築かというと建築基準法上は決して問題ない。これはエレベーターの箇所が異常な衝撃に対してまでの強度を要求しておりません。ですからそれが建築基準法上問題があつたかといふと、建築基準法上は何ら問題がございません。

それから、建設省と運輸省の共管しております駐車場法がございます。これはいわゆる市街化区域においてビルを建てるときに、交通緩和のため

にビルには駐車場を付設しなさいと法律に書いてあるのです。そのように高いビルを建てれば駐車場を付設する義務が課せられておる。ですから、付設して駐車場をつくります。しかし、付設の義務が課せられておりませんけれども、安全についての事柄は何にもうたつております。五百平米以上とのところは知事に届け出なさいということが駐車場法でうたつているだけです。ですから、建築基準法上も問題ございませんし、駐車場法も問題ございません。

また管理上の問題ですね。例えば労働安全衛生法上何かあるとか、そういうことになれば、現在、法制の中ではこの責任は一切ないというが現状でござります。

私が言いたいのは、不法でないということを非常に心配しているわけです。もしもこれが不法建築であつたり、何かの法制の中で間違があると

これはやむを得ないとわかりますけれども、現在の法制では何ら違法性がないのです。なのにこの静岡では命を落とされた。また大阪でも起きております。それから高知でも起きています。高知は二台おつこつたのです。

みんなトルコン車でおつこつておつこつているわけですか

れども、この問題は大臣として非常に重要な課題だと認識なさつていたので、さしあつて都市局長名で各都道府県に駐車場並びにそれに関する

ことについては安全を確保しなさいという通達は出しました。でもそれだけでは具体的には解決は

されておりませんので、これを技術的にクリアして建築基準法の中で安全を確保するか、駐車場法の中でも安全を担保するか等々の万全の措置を講じていただきませんと、こういうことが今度起きたら私は建設省並びに建設大臣の責任はゆるがせにできないと思うのです。

その点、検討委員会をつくつて早急に安全について担保していただくような努力をいただきたいと思うのですが、これを伺つて質問を終わります。

○木部国務大臣 実は、私、各地方都市、特に静岡なんかもその最たるものであると思っておりま

すが、地方都市を見てまいりますと、地方の中堅都市を例え新幹線のホームからずっと見てみま

すと、駐車場が、ずっと立体的なものが散在して

いるわけですね。あれを見ると都市の景観といふ

ものを非常に悪くしていますね。それからまた防災上とか安全の面であるとか、そういうことで非

常に問題がある。だから、私、都市局長に命じま

して全国総点検しろということを実は指示したわ

けです。それで三月の通達になつておると私は理

対応をするとかといふような問題について特に地

方の中堅都市、中核都市を総点検するように、こ

う言つて、今恐らく事務当局ではそういう問題を検討していると私は思つております。

今お話をありました安全対策等につきまして

も、早い時期に管理面とか技術面とか、また今申し上げるように都市の再開発とか都市計画事業と

か、そういうようなものを総合的に対策を講ずる

よう努めしてまいりたいと思います。

○藤井委員 終わります。

れども、この問題は大臣として非常に重要な課題だと認識なさつていたので、さしあつて都市局長名で各都道府県に駐車場並びにそれに関する

ことについては安全を確保しなさいという通達は出されました。でもそれだけでは具体的には解決は

されておりませんので、これを技術的にクリアして建築基準法の中で安全を確保するか、駐車場法の中でも安全を担保するか等々の万全の措置を講じていただきませんと、こういうことが今度起きたら私は建設省並びに建設大臣の責任はゆるがせにできないと思うのです。

○木部国務大臣 実は、私、各地方都市、特に静岡なんかもその最たるものであると思っておりま

すが、地方都市を見てまいりますと、地方の中堅都市を例え新幹線のホームからずっと見てみま

すと、駐車場が、ずっと立体的なものが散在して

いるわけですね。あれを見ると都市の景観といふ

ものを非常に悪くしていますね。それからまた防

災上とか安全の面であるとか、そういうことで非

常に問題がある。だから、私、都市局長に命じま

して全国総点検しろということを実は指示したわ

けです。それで三月の通達になつておると私は理

対応をするとかといふような問題について特に地

方の中堅都市、中核都市を総点検するように、こ

う言つて、今恐らく事務当局ではそういう問題を

検討していると私は思つております。

今お話をありました安全対策等につきまして

も、早い時期に管理面とか技術面とか、また今申

し上げるによく都市の再開発とか都市計画事業と

か、そういうようなものを総合的に対策を講ずる

よう努めしてまいりたいと思います。

○涌井説明員 今回新たに交付金制度を導入した

理由につきましては、先ほど建設省の方から答弁

したことおりでござります。

補助金と交付金との違いは何かということでお

ざいますけれども、端的に言えば、補助金の場合には一本一本につきまして建設省が審査してそれ

に対しても補助金を交付するということであるわけ

でござりますけれども、今回の交付金は従来の補

ニーズにこたえなければならぬということで、この法案を一応三年の限界立法ということでお願ひを申し上げておるわけでござります。

したがつて、もちろん建設省とすれば、先ほど申し上げましたように、高速道路から一般国道か

ら主要地方道、市町村道、生活道路というようなものは体系的に効果的に整備されなければいけま

せんけれども、今申し上げましたように市町村道

に二ニーズにこたえられるようにというようなこと

で、この法律案をお願いいたしておるわけでござ

ります。

○小沢委員 小沢貞孝君。

○小沢(貞)委員 私は、ただいま議題となつてお

る道路整備緊急措置法及び道路整備特別会計

法の一部を改正する法律案について若干の質問を

いたしたいと存じます。

質問の第一は、本法の提案理由説明によれば、

道路整備五ヵ年計画の整合のとれた推進を図るた

め、一定の地方道路の整備に要する費用について

交付金を交付する、こういうことになつております。

地方道路の整備を推進しようとすることについ

ては異存はないわけではありませんが、従来から行わ

れてる補助金とは別に、新たにこれを立法して

交付金を設けた理由は何でありますか、まず

第一にそれを建設省にお尋ねをいたします。

○田中淳政府委員 第九次道路整備五ヵ年計画

の整合のとれた推進を図るために特におくれて

おります地方道の整備の促進が必要であり、この

ため昭和六十年度より新たに地方道路整備臨時交

付金を交付することとしたところでござります。

この交付金は、地方公共団体が作成する計画に

基づき一括して実施される複数の事業に對して一

括して交付するものでございまして、補助金のよ

うに一件ごとの個別申請、個別審査による採択を

決定する事業とは異なるものでござります。

本制度により、地方の自主性を生かしつつ、地

方の生活に密着した道路の整備が促進されるもの

と期待しているものでござります。

○木部国務大臣 今局長が御答弁申し上げました

ことで大体尽きておると思いますが、第九次の道

路整備五ヵ年計画の進捗状況を見てまいります

と、地方道が非常に多くれているわけですね。そ

ういう意味で、私は先ほども申し上げましたが、

これは何といつても生活に一番関連のある密着し

ている問題でござりますから、今までのよに縦

割りの行政ではないかね、むしろこれは縦割りだけ

じゃなくて住民のニーズにこたえる、そういう意

味で第九次の道路整備五ヵ年計画の地方道の進捗

をよくするということと、また要望に、そういう

ことをお尋ねをいたしました。

補助金と交付金との違いは何かということでお

ざいますけれども、端的に言えば、補助金の場合には

一本一本につきまして建設省が審査してそれ

に対しても補助金を交付するということであるわけ

でござりますけれども、今回の交付金は従来の補

助金とは異なりまして、地方の自主性を尊重する、地方の計画に基づいて交付金を交付するといふことでございます。その点において補助金と交付金とは違うわけでございます。

○小沢(眞)委員 二番目には、本交付金は昭和六十二年度までの三ヵ年間の措置となつてあるが、この趣旨は道路整備五ヵ年計画が昭和六十二年度までの計画であることにかんがみてこれと整合性を保つためであり、五ヵ年計画を昭和六十三年度以降も引き続き存続させていく場合は本交付金も当然存続させていくものと考えられるか。

○田中(淳)政府委員 本臨時交付金制度を次期五年計画においても継続するかどうかという御質問であろうかと思ひますけれども、今後三ヵ年間の実施状況を踏まえ、地方公共団体等関係機関の意見も十分聞きまして、次期五ヵ年計画を検討する中でいろいろ考えてまいりたいと思いますが、現在のところあくまで三ヵ年の形をとつております。

○小沢(眞)委員 答弁はそれだけであろうと思っておりましたが、果たしてそうでありました。

そこで具体的にお尋ねしますが、交付金は単年度完工のものに限られるか、まずこれを……。

○田中(淳)政府委員 先生御案内のように、本交付金の対象事業といたしましては、比較的小規模で、先ほど浦井主計官からも御説明ございましたように、一体的に行われるものであって、かつ短期間に整備効果が発揮されるものを考えておりま

す。したがいまして、主として单年度で完了できることであります。

○小沢(眞)委員 答弁はそれだけであろうと思つております。

○小沢(眞)委員 答弁はそれだけであろうと思つておりますが、交付金は単年度完工のものに限られるか、まずこれを……。

○小沢(眞)委員 今答弁でわかりました。二

年、三年の継続工事でも交付の対象になる、こういうようになりますが、確認をさせていただきます。

しかば、六十一年度を初年度とする三ヵ年計画で、対象事業の計画をやって申請してくることになりますから六十三年分の一年分だけは交付対象にならないで落としますぞということになるのですか。そこで冒頭の質問をしたわけです。どうなるでしょう。

○田中(淳)政府委員 同じような答弁でまことに恐縮でございますが、次期五ヵ年計画にまでまたがるような事業、すなわち昭和六十二年度に終わらない交付金事業、六十三年度にまでたがる、あるいは六十四年度にまでたがるようなものは、今のところ三ヵ年のあくまで臨時措置でございますので、先生にそう言われますと、立場上現時点では望ましくないと言わざるを得ません。

しかしながら、本事業は地方の自主性を尊重しつつ運用することとしておりますので、具体的なケースごとに各地方公共団体の要望をよく踏まえまして適切に運用してまいりたいと考えております。

○小沢(眞)委員 これ以上追及するとやぶ蛇になので、その辺でうまく処理していただくようにお願いだけして進ませていただきます。

三番目には、交付金は地方道路の整備を促進するため創設されるものであるが、他方、六十年度道路予算を見ると、地方道路関係予算は前年度に比べて、これは私の計算じゃないが、約四百億と言われているのだが減らされております。せつかく交付金をつくつても片つ方で補助金を減らして、二ないし三年の継続工事につきましても、その内容が今回の事業の趣旨に沿うものであれば対象としてよいと考えておりますし、具体的なケースに即して地方公共団体の要望、意見をよく聞いてから運用してまいりたい、かように考えておられます。

○小沢(眞)委員 今答弁でわかりました。二

まだ決まったわけじゃございませんが、国費で一千百十億ということが決まっておりますけれども、大体二千七百億円程度であると仮定いたしまして、都道府県道、市町村道、街路事業の合計の昭和六十年度の対前年度の伸び率は、事業費で約一・二二、国費で一・〇八となつております。

これらによりおくれております地方生活道路の整備が促進され、第九次道路整備五ヵ年計画のバランスのとれた推進が図れるものと考えております。

○小沢(眞)委員 事業費では伸びて国費で減つておることは、今言うようにことしの予算が減額されておるということになるわけですが、これは高率補助金の一括カットのためにそれをカバーして地方が負担をする、こういうことでこの事業費は減っていないのだと述べているというふうに理解をするのですが、そのとおりですか。一言だけ。

○田中(淳)政府委員 簡単に答えますと、高率補助金の一括カットとこの新しく設けられる予定のものは全く関係がございません。あくまで五ヵ年計画のバランスのとれた推進のため新たに導入される地方道路整備臨時交付金事業等を念頭に置いて策定したものでござります。

○小沢(眞)委員 ちょっと質問の趣旨と違うわけですが、今度大蔵省にお尋ねします。

とにかく予算は前年度より減つていて、これは高率補助が一律カットされてその穴埋めといいますから、地方負担がふえて事業費が減らないのだ、これはえらい難しく質問しませんが、大体そういうことで、大蔵省。

○涌井説明員 六十年度の道路事業費でございまるわけござりますけれども、事業費がふえる要因といたしましては、一つは補助率のカットでござります。そのほかに、道路の場合はこの交付金が一般会計を通らずに直接千百十億入るというこ

とでござります。もう一つは、道路予算全体として運用部資金を導入したことで、その三つの要因で道路事業費がふえておるわけでござります。その中で地方道の関係は補助率のカット、もう一つは交付金千百十億を新たに導入したことによつて大幅な増になつておるわけでござります。

○小沢(眞)委員 四番目には、財政事情のよくない地方公共団体は事業費のうち自己負担分の経費を捻出するのに大変苦労しているのが実態であります。こういうことを考へると、補助採択された事業に本交付金を上乗せする、こういうことも考へてやらなければ親切ではないのではないか、こういうようになりますが、このように考へると本法の五条五項はどういうものかな、こういうように考へるのですが、これはどうでしょうか。

○田中(淳)政府委員 本交付金制度は、補助事業としては採択がおくれがちな比較的小規模な地方道路整備事業でございまして、あくまで一体的にまとまりを持つて行うものでござります。そういうものがその趣旨でござります。このようないうものを交付金で交付して事業を遂行する、そのうのを創設する以上、補助事業に交付金を上乗せするなど補助金と交付金と重複させるようなことは適当でない、かように考へております。

○小沢(眞)委員 端的にお尋ねをするのですが、これは大臣からでも局長からでもいいのですが、対象事業は要するに我々がよく言つて居る県単事業あるいは市町村単事業、こういうようなことでやつて居るのに対して交付金を出して援助をして

やる、細かい法律的なことはわかりませんが、我々はそういう感覚で受けとめていいのか、こういうお尋ねをします。

○田中(淳)政府委員 先ほどから何回も申し上げておりますけれども、本交付金事業は、第九次道路整備五ヵ年計画のバランスのとれた進捗を図る

道路事業のうち、特に地方道にかかる事業を一

体的に実施するものに対する交付金を交付することとしたものでございます。したがいまして、本交付金事業は五ヵ年計画の区分上の地方単独事業ではございませんが、本制度がなければ県単、いわゆる県の単独事業または市町村単独事業で実施せざるを得なかつたような事業が推進されることになるものと考えております。

○小沢(貞)委員 前座が難しい理屈がくつづくものだからわからないんだけども、大体私が質問しているような趣旨でこの交付金は交付される、こういうように理解をさせてもらつて、次の質問に入ります。

一つの道路で工事箇所が違う。こっちの方は特

一改良だ、これは急いでやらなければいかねから、こっちの方の工事箇所は舗装でやらなければ

いかねが、従来はそういうものを県単とか市町村

單でやつたものです。そうすると、これは補助はいかぬ、こう言うが、そういう場合もだめですか。

○田中(淳)政府委員 補助事業によりまして採択されました箇所を持つ一つの道路でありましても

工事の場所が異なつてゐる場合、例えば字何々か

らどこまでが舗装でやつておる、それから全く異

なつたところ——連續していると困るのでござい

ます。それと離れたところであれば、計画目的さ

えこの交付事業に合うようなものであれば、総合

的なものであれば結構でございます。

○小沢(貞)委員 わかりました。

補助事業の対象のところには交付金を出さぬ、

こう言つたけれども、箇所が違えば同じ市道であ

つても、こちらの箇所は補助で改良なり何なりや

つております、向こうの方は從来単独事業で早く

やらなければいかぬからやつた、こういう場所は

それじゃ交付対象になる、こういうようにもう一

回、オーケーと一言だけ言つていただければ。

○田中(淳)政府委員 先生のおつしやりたいこと

はよくわかるのでございますけれども、あくまで

この交付金事業は複数の事業を一体的に実施する

ものでございまますので、例えば県道あるいは市町

村道で、ある箇所で舗装だけやつておる。その何

あるいは県が自分のお考えのもとにこの交付金の事業に適合する計画をつくつていただいて、たまたまその中の一つが補助事業でやつておる県道の路線上であつて、かつ離れておれば、交付金の対象になる。だから、あくまでまとまつた計画がないとまずいという意味でございます。おわかりにならぬと思いますが……。

○小沢(貞)委員 さつきのはよきそな答弁だが、またけなさそうに変わつてしまつたのです。が、この法律を読むと、なかなか難しいのです。『道路の舗装その他の改築又は修繕のうちその規模について建設大臣が定める基準を超えないものであつて、公共公益施設の整備等に関連して、又は地域の自然的若しくは社会的特性に即して地域住民の日常生活の安全性若しくは利便性の向上又は快適な生活環境の確保を図るために一定の地域において一体として行われるべきものに関する事業のうち、緊急なもの、こういうのだから、このことを考えてみたらよさそうで、また言い方によつてはいけなそうで、わからぬ。

市町村長困るのは、補助事業として計画はここからこの間は道路改良で、特一改良なら改良であります、ところが向こうの方はまだそういう計画はないのだけれども、この道路は早くやらなければいかぬから、従来は県単なり市町村単でやつたわけです。それで、そこをまた新たな計画を立てやれば、同じ道路の上で、片方には補助、片方には交付金でやろう、こういうことができますか。これは一言でばんと言つてもらわないと、難しくなつちやつてわからなくなつちやう。

○田中(淳)政府委員 先ほども申し上げましたよ

うに、補助金制度というのは箇所ごとに補助をつけておるわけです。例えは県道何々線の何々町。この交付金制度といいますのは、相互一体性を持ったもので、計画がないといけないわけでござります。先生お考えのように、そんな難しいものではございませんので、県の道路建設課長なり土木部長はちゃんと心得ておりますので、案をうまくつくつてもらえば幾らでも採用するといふことであります。

○小沢(貞)委員 そうすると、私の質問に對してもまた否定もしなければ肯定もしない。県の課長だから部長がよく心得ておるぞ、こういう御答弁と承つて、そこは臨機応変に事業計画というか、補助対象事業の計画がよければ採択をしてもらえる、こういうふうに理解をさせてもらいたいが……。

○小沢(貞)委員 まあそのくらいで、先に進ませていただきます。

○田中(淳)政府委員 何處も申し上げますが、交付金制度に合う一定の計画、面的な計画があれば結構でござります。

○小沢(貞)委員 まあそのくらいで、先に進ませていただきます。

○田中(淳)政府委員 本交付金の交付額は、交付金総額に配分割合を乗じた額を基礎としてこれに各地方公共団体ごとの道路の整備状況その他の事情を勘案し、「建設省令で定める基準に従い補正した額」とされてゐる。この建設省令というのは大変難しいものになりますが、どうなうな気がするわけですが、どのよな基準を定めようとしているか。実際の交付割合といいますか、補助金で言うならば、補助率はどのくらいになるでしようか。

○小沢(貞)委員 正確に答弁いたしますとまた難しくなるわけでございますけれども、一応正確な答弁をさせていただきますと、交付金の交付金額は、本法律がもし採用されました場合に、第五条第四項で規定しているように、基本的には第六項の規定による交付金の限度額、具体的には六十年度で言いますと国費で一千百十億に配分割合、これは全国の総事業費分のその公共団体の事業費ですが、これを乗じて決まるものでございま

す。

なお、建設省令では、若干の補正が必要な場合の補正方法について規定することになつております。が、いずれにしましても、基本的には法律の規定する方法でござります。

また、交付金の実際の交付割合は、法律上は定めていませんが、同種の事業に係る従来の補助率、具体的には特改種二分の一を若干下回る十分の四程度が妥当となると考えております。

○小沢(貞)委員 そうすると、私の質問に對してもまた否定もしなければ肯定もしない。県の課長だから部長がよく心得ておるぞ、こういう御答弁と承つて、そこは臨機応変に事業計画というか、補助対象事業の計画がよければ採択をしてもらえる、こういうふうに理解をさせてもらいたいが……。

○小沢(貞)委員 事業量につきましては、地方公共団体の実施計画の提出を待つて定まる」とされておりまして、現時点では確定しておりませんが、第九次道路整備五ヵ年計画における本事業の残事業量等を勘案いたしますと、事業費で約二千七百億円程度になるものと見込んでおるわけでござります。

以上でございます。

○小沢(貞)委員 局長が難しく答弁をされてしまふので、我々はよくのみ込めないんだけれども、ことには千百十億の財源でしよう。それで、事業量としてはどのくらいを予想されるわけですか。

○田中(淳)政府委員 おおよその額で言いますと、二千七百億円程度を考えております。

○小沢(貞)委員 そうすると事業量の、私の計算では四割ぐらいのものが交付金で行くんだ。まだおおよそですし、計画にもよるでしょうが、そう理解させていただいていいですか。

○田中(淳)政府委員 おおよそそのように理解していただいて結構でござります。

○小沢(貞)委員 しかば、法律の五条の四、これはいいことだということで地方から対象事業の計画がどんどん建設大臣に申請されます。そうすると配分割合といふことが書いてあって、ある地方公共団体に幾ら交付されるかは、全国の地方公共団体の対象事業で割つたものが配分割合、こうなるわけです。全国で希望者がたくさんあって、どんどん出てきた。そうすると我が村、我が市には、その配分割合は今言つたような大体四割の交付がされない、半分になつてしまふかもしけない、こういう

ことに理論的にはなるわけです。それは認めますか。

○田中(淳)政府委員 この交付金制度の導入に当たりまして第九次五ヵ年計画の対象事業に当たるものの中の残事業を調べまして、その結果財源の総額が決められまして、ほぼ実施計画書は予期していなかった数そのものが提出されるものとは考えております。もし仮にその数が予想した数よりも多い場合、先生が御指摘のようなそういう場合もあり得ると思いますが、その場合には緊急性の高いものから採択されるということになろうかと思います。

○小沢(貞)委員 大体わかりました。緊急性の高いものから採択をして、うまく調整して四割ぐらいの交付金が行く。アバウトにはわかつたわけです。ところが、希望はたくさん出てきた、これを一々、小規模のものをだれがどこで審査をして、大体事業量が二千七百億、補助の割合が四割になるようになると、このういうわけですから、これまた一件一件建設省で審査するということになると、冒頭御答弁のあったように地方の自主性というものはなくなってしまう。補助は、涌井主計官が言われたように一本一本審査して補助をするとか、あるいは局長だから大臣が言われたように住民の二、三にこたえるとか、こういうように前提はあるわけですが、希望がたくさん出てきた場合には、おまえこそこはだめだぞ、計画が悪い、ここはいい、これを一件一件審査するという事務量はこれまで大変なことだし、そういうことをやられてはせつからく住民の二、三にこたえるという大前提が崩れてしまう、こういうことになりはしないかと思うのです。そこらはどうですか。

○田中(淳)政府委員 今回の交付事業は一件ごとに交付する補助事業と異なりまして、あくまで地方の自主性を尊重し、各道路管理者が作成する実施計画に基づきまして、その費用の一部に対して交付金を一括して交付することとしておりまして、あくまでも事務の合理化、簡素化に寄与する

ものと考えております。

なお、道路管理者が臨時交付金の交付を受けるために提出する事業の実施に関する計画といいましては、当該年度に実施する事業の目的と概要を明らかにするものでございますので、そんなに膨大な労力とかあるいは調査を必要とするものとは考えておりませんし、あくまで道路整備五ヵ年計画で考へている事業の中で総合的に交付するというものでございますので、先生御心配のようなそんな複雑怪奇で難しくてというようなことは全然考えておりません。

○小沢(貞)委員 最初の答弁と終わりの答弁とどちらも矛盾するようになつてきておるようですが、頗るくは極力簡単な交付採択基準をやつてもいいらしい。そうでなければ、一件一件審査して、建設省へお百度参りをして、そして交付金をもらうという従来の形に明らかになつてしまいまます。

○田中(淳)政府委員 道路局は地方道課及び市町村道室にならうかと思ひます。それから街路の場合には街路課が中心にならうかと思います。

それから、何遍も申し上げますが、臨時交付金の採択基準あるいは交付手続につきましては、今回臨時交付金事業が地域単位での複数のための細かい地方道路の整備を対象としているものでございまして、あくまでも我々のねらいは、地方の自主性を尊重して、各道路管理者が作成する実施計画に基づいて交付金を一括して交付することを考えております。したがいまして、一件ごとに申請交付いたします補助事業よりも事務の合理化、簡素化なるものと考へておりますし、また、そのようにしたいと考えております。

○小沢(貞)委員 余りそこばかりあれましてはおれませんが、これは大臣にお尋ねしますが、千百十億ばかりの交付金で、対象事業が非常に小規模で、対象事業の計画を大臣にまで提出さして、それをまた市町村にまで話して、そして計画

れを審査というか調整をして、配分割合は大体交付が事業量の四割にいくよにして、それで省令で細かいことをいろいろやる、こういうことになります。この事務は非常に膨大なものになつていくのではないかと私は思います。

これは局長にもお尋ねしますが、一般の補助事業は、長野県なら長野県の枠はことしはこの程度だぞ、大してふえちゃいない、こういうようにやつているらしいです。だからこの交付金だけで、第九次なんという大義名分はどうでもいいのだけれども、地方の事業のおくれているようないところに対しても、県なら県へ、ことしの交付額はこのくらいだぞ、あるいは事業量はこのくらいだぞ、何々県はこのくらいだぞといぐいに枠を渡しておいてやる。そうでなければ、建設省はこの忙いのにこれを一件一件審査するなんといえば、地方道課、市町村道室あるいは街路課は人を山のごとくふやさなければ、これはことしで言えば二千七百億の事業量の枠の中におさまらない。

こういう問題が出てくればこれは行政改革と逆行するようなことになりはしないか、あるいは地方の自主性を尊重するということと逆行するようなことになりはしないか、どうでしょうかね。

○田中(淳)政府委員 補助事業の実施の経験は建設省非常に長うございますので、それを踏まえて御趣旨に沿うよう簡素化いたします。個人的なことを申し上げて恐縮でございますが、私も五年間地方道課において、やりようによつては幾らでも簡素化できますので、その点は御安心いただきたいと思います。

○小沢(貞)委員 本交付金の交付申請は、道路管理者が事業実施計画を直接建設大臣に提出することとされていますが、交付対象事業を年度内のしかも降雪期以前の施行が可能な間に完成させるためには交付手続を極力早く終わらせる必要があると思います。それで、さしあつて本年度は、法律の施行がこれからきて、政令だから省令をつくつて、さあやうと県の担当者を集めヒアリングをやつて、それをまた市町村にまで話して、そして計画

をつくつて申請させて、大体いつごろになるんでですか。

○田中(淳)政府委員 本年度の交付決定の時期、それから交付金の交付時期につきましては、本法案成立後なるべく早く手続等に関する制度を整備した上で、各地方公共団体の要望を把握しまして交付を行いたいと考えております。

ただ今年度は、新制度発足の年でございますので、第一・四半期を目標としたいと考えております。それから平年度、六十一年以降は補助事業と同様に予算成立後速やかに所定の手続を進めようによります。

それから御心配の市町村長云々というお話をございますが、各県は大体補助のときも市町村をうまく指導しておりますので、そういう点は余り御心配いただかない方が結構だと思います。

○小沢(貞)委員 時間が参りましたのでこれで終わりたいと思いますが、私の質問で冒頭から申し上げているように、ぜひひとつ地方の自主性、手続その他は簡素化し、県等にある程度の権限をお任せをいただいて、せつからくの交付金が住民にとって生きたものになるように、そういうふうに述べておられる御心配いたくよくお願いを申し上げて、質問を終ります。

○岡岡委員長 瀬崎博義君。

○瀬崎委員 建設省は、今度の交付金制度をつくった理由として、一言で言つて地方道整備が大きくなつて生きたものになるように、そういうふうに述べておられる御心配いたくよくお願いを申し上げて、質問を切つたのが道路だった。しかも第一次から第九

億ということで、現在建設投資額が凍結されているわけです。この鉄道分の二百五十六億円の償還については一体どうするんだ。去年の三月五日質問したときには、将来鉄道事業者への貸付料で償還するんだという答弁を繰り返した、つまり建前を繰り返したわけです。だけれども、今や大鳴門橋は開通を迎えるわけですよ。やはりどうしてもこの問題には結論を出さなければならないのじやないでしようか。大臣いかがです。

〔委員長退席 中島(衛)委員長代理着席〕

○梅崎説明員 お答え申し上げます。

大鳴門橋の鉄道の問題でございますけれども、御承知のとおり、大鳴門橋につきましては道鉄併用橋ということで計画されておりますけれども、鉄道に関しましては国鐵財政に与える影響にかんがみまして昭和五十三年度に計画の一部見直しを行いまして、当面必要最小限のものに限り工事を行うというようなことで進めてきております。これをどうするかにつきましては、長期的には四国新幹線の計画もございますので、新幹線計画全体をどうするかということの中で位置づけていくべき問題であると私どもは理解いたしております。

○瀬崎委員 結局同じことを繰り返したわけだ

ね。

そこで、これは本四公団の方に聞きたいのだけれども、あくまで四国新幹線が通る前提で今物を言つてゐるのだけれども、もしそうならなかつたら、もしと言ふよりもむしろその方が可能性はあるかに高いわけだけれども、この共用部の鉄道用建設投資額を道路利用料金にわざせられる、こういう事態を絶対予想していないのかどうか、それをお伺つておきたい。

○高橋参考人 今の御質問でございますが、大鳴門橋はおかげさまで六月上旬に開通いたします。御指摘のとおり、鉄道部分はまだ未完成、工事中といふことになつておるわけでございます。したがつて、これも前回も御指摘のように、累積債務がござります。これは凍結して利子補給はなされ

ております。これは公団の経営を圧迫しないよう

にという國の措置であらうかと思いますし、今後もそういう措置がしていただけるものと私は考え

ておる次第でございます。

鉄道につきましては、これは國の御方針でござりますけれども、せつかくつくつた鉄道部分でございます。どういうふうに活用されるかは國の御方針、またどういうふうにするかということをお決めになるのですけれども、私としてはもちろんこれを使つていただいた方がいいと考えておる次第でございます。

○瀬崎委員 そこで本四連絡道路の料金なんですが、これは既に道路審議会の答申が出ておつて、一ルート四橋均一対距離料金制をとれということを前提にしながらも、部分供用をした場合には、一つは対距離料金制への移行、二つには代替フエリーの運賃、三つには当該供用区間の維持管理費及びインター・エンジンの償還といった固有費用、四つには事業の採算性、五つには地域の交通事情の考慮、こういうことで決めるということになつてゐるわけですね。

そこで、大鳴門橋の場合の代替フエリーの運賃は普通車で一台現在千九百円、これまた一つの目安になるわけですね。一方、因島大橋九・四キロが現在開通していますね。この道路利用料金ですが、普通車一台千二百円取つていますね。ですからこれはキロ当たり百二十八円になるわけでしょう。一ルート四橋の均一料金制への移行ということがあるのは対距離料金制ということを考慮するならば、やはりこの因島大橋に合わせとすることも一つの条件になると思うのですね、道路審議会の答申から言えれば。

そこで、これは本四公団の方に聞きたいのだけれども、あくまで四国新幹線が通る前提で今物を言つてゐるのだけれども、もしそうならなかつたら、もしと言ふよりもむしろその方が可能性はあるかに高いわけだけれども、この共用部の鉄道用建設投資額を道路利用料金にわざせられる、この現状を絶対予想していないのかどうか、それをお伺つておきたい。

○高橋参考人 今の御質問でございますが、大鳴門橋はおかげさまで六月上旬に開通いたします。御指摘のとおり、鉄道部分はまだ未完成、工事中といふことになつておるわけでございます。したがつて、これも前回も御指摘のように、累積債務がござります。これは凍結して利子補給はなされ

かと思いますが、いかがですか。

○高橋参考人 料金の決め方につきましては先生十分御承知で、今御説明いただいたとおりでござります。そういう方針でござりますけれども、これまで先生も御発言がございましたように、当面

一ルート四橋が全部開通するまでは、その開通部

分について、その便益だとか、代替フエリーの運賃の問題とか、そしてまた事業の採算性の問題とか、交通状況、その他いろいろ勘案いたしましたが、交通状況で決めるということになつているわけでございま

す。

ただし、その際におきましても、対距離均一料金制というものに近づくというようなことは考慮しながら決めていくという方向でござりますので、十分そういうものを勘案しながら料金の案をつくりまして、建設大臣の認可を得たいというふうに考えております。

○瀬崎委員 そこで、大鳴門橋の共用部の建設費、五十三年価格で当初千五百二十七億円だったわけですね。この道路分と鉄道分の負担比率は五九対四一、こうされておりましたですね。それでいきますと、金額で言えば道路部分が九百一億円、鉄道部分は六百二十六億円、こういう受け持ちになるわけですね。

ところが五十三年十一月の建設、運輸両事務次官覚書によつて、まず工事全体を最小限にとどめることとなるのは対距離料金制ということを考慮するならば、やはりこの因島大橋に合わせと

いうことも一つの条件になると思うのですね、道路審議会の答申から言えれば。

そこで、これは本四公団の方に聞きたいのだけれども、あくまで四国新幹線が通る前提で今物を言つてゐるのだけれども、もしそうならなかつたら、もしと言ふよりもむしろその方が可能性はあるかに高いわけだけれども、この共用部の鉄道用建設投資額を道路利用料金にわざせられる、この現状を絶対予想していないのかどうか、それをお伺つておきたい。

○高橋参考人 今の御質問でございますが、大鳴

しくふえてきた二百七十四億円という道路の建設費負担部分にかかる金利相当額と、それから元金償還に充てるべき減価償却費は、もちろん

大鳴門橋一橋そのものにかかるものではないが、将来全部ができるペール制の対距離均一料金になった場合には、その料金の中に入つてくるんでは

ないです。

○高橋参考人 今の御質問の御趣旨は、道路、鉄道のアロケーションの変更がありまして、それに基づきまして道路部分の負担が多くなつた、それも

ペール制にしたときに現在工事中の一ルート四橋にみんな料金がかかるてくるかということと存

じまして、お答え申し上げます。

今先生御指摘のようには事情変更がございまして、必要最小限度のものを鉄道部分はつくる、そして道路は、道路の優先支出主義というような考

え方に基づきまして道路の負担をいたしたわけ

でございます。したがいまして、その部分につきま

して通行料金で返すというのをもちろん原則でございます。したがつて、真ん中のルートが開通しまして、一ルート四橋全部ペール制ということになりますと、もちろんそれも含まれて計算され

るということになると思います。

○瀬崎委員 ですから、四国新幹線が極めてあやふやになつてきて、しかも明石の方も現実にどうなるかわからなくなつてきて、この大鳴戸橋の鉄道部分については利用されない危険も生まれてきました。それが道路の利用料金にかぶつてくるのじやないかという心配を申し上げたのだけれども、将来の話ではなくて現在もう既に、今總裁がお認めになつたように、アロケーションを変えたことに

よつて道路部分が当初予定されたよりも余計負担分け持つべき建設費が全部道路で持つちやつて、それの金利と減価償却は道路利用料金にかぶつて、二百七十四億円相当部分の、本来なら鉄道と他の橋との均一料金、しかも対距離料金を原則とするとなると、やはりこの千二百七十円といふことが現に起つているということをまず確認しておかなければならぬと思うのですよ。

さらに、事務次官覚書によつて新

道路部分の供用後における本橋共用部の維持費の負担については、別途協議のうえ定めるものとする。」

さて、この公用部の維持費の負担割合が決まらないと、そもそも六月開通の大鳴戸橋の料金そのものが決められないのじやないですか。つまり、審議会の答申でも維持費は大鳴戸橋の料金に入れると言つてはいるのですから。さて、この協議はできてはいるのですが、できていないのですか。

○高橋参考人 維持費につきましては別途協議になつておりますて、その点につきましては運輸省と建設省でいろいろ御相談いただいておりまして、橋体共用部分につきまして道路が幾ら、鉄道は幾らというのを大体決めているわけございまして、その比率によりまして、道路側が負担するという価格につきましては、これはもちろん料金の中に織り込まれるということになるわけございます。

○瀬崎委員 それでは、これは建設省と運輸省で決めているといふ話ですから、建設省、幾らと決まつてるのであれば、負担割合は。

○田中(連)政府委員 メンテナンスの橋体共用部分は、道路が九・五・五%、鉄道が四・五%でござります。

○瀬崎委員 これで、これは建設省と運輸省で決めているといふ話ですから、建設省、幾らと決まつてるのであれば、負担割合は。

○田中(連)政府委員 メンテナンスの橋体共用部分は、道路が九・五・五%、鉄道が四・五%でござります。

○瀬崎委員 これで、これは建設省と運輸省で決めているといふ話ですから、建設省、幾らと決まつてのであれば、負担割合は。

○田中(連)政府委員 メンテナンスの橋体共用部分は、道路が九・五・五%、鉄道が四・五%でござります。

○瀬崎委員 これで、これは建設省と運輸省で決めているといふ話ですから、建設省、幾らと決まつてのであれば、負担割合は。

そこで運輸者は、これまで、五十三年度末における鉄道部分建設有償資金残高二百五十六億円、実質建設費です、これを凍結状態にするために利

子相当分を工事補助金として補助しておりますね。五十四年から五十九年までの六年間で百十九億円、年間約二十億円ずつ出している。四国新幹線だけまだ路線も決まってない、他の整備五線さえめどがついてない、こんな感じで、万々が一としてもそれこそ遠い先の、中曾根首相が好きな二十一世紀の話だと思いますよ。

さて、こういう補助は一体どこまで続けるのですか。

○梅崎説明員 大鳴門橋の鉄道施設に関連いたしましては、御指摘のとおり本四公団の経営に障害を生じないようということで、五十四年度以降私どもの方で工事補助金ということで債務凍結のための利子補給を行っております。

今後ともこのような経緯並びに公団の運営状況を見ながら適切に処置してまいりたいと考えております。

○瀬崎委員 適切じゃわからない。私が聞いてるのは、いつまで続けるのか、つまり、こういう状況がある限りは永遠にこの二十億円は払っていいのか、こういうことを聞いているわけです。

○梅崎説明員 お答え申し上げます。

(中島(衛)委員長代理退席 委員長着席)

いつまでといふのは現段階で申し上げるのはなかなか難しゅうござりますけれども、先ほど申し上げましたように、公団の経営状況それからそういう措置をとるに至った経緯等を踏まえまして、適切に対処していかたいと思っております。

○瀬崎委員 本来これは大臣が答えるべき問題なんですね。

○梅崎説明員 お答え申し上げます。

でございまして、この政令につきましては、大鳴門橋は近く道路部分が供用されますけれども、鐵道部分が未完成ということを考えておらず、この段階で政令を定めることは考えておりません。現段階では、六十二年度完成予定のD

ルートの本四備讃線の供用開始に合わせまして定めることになると考えております。

○瀬崎委員 結局、道路部分は開通するというのに鐵道部分については法律の決めた政令さえ全く決まっていない。どういう形の利用をしてもらうか決まってないのであります。しかも今言われたように、本四公団法では鐵道施設は國鐵に有償で貸し付けるということに規定されているわけですね。

一方、再建監理委員会の方は何をやっているかとくこと、国鐵を分割して民営化させようとしているわけでしょう。

さて、そうなつたとき——私どもは反対ですよ。反対だけれども、政府はそういう方向を目指しているだけではなくて事実上未利用の状況である

この大鳴門橋の鉄道投資部分はどこへ持たすことになるのですか。大臣、どうお考えなんですか。大臣、逃げてばかりじゃいかぬですよ、これは政

策判断の問題ですから。

○高橋参考人 この御質問は大変難しい問題で、実は私が答える立場ではありませんけれども、これは私のところでつくつておりますし、鉄道部分を管理しておりますので、私の要望みたいなものを申し上げますと、先ほども申し上げましたよう

に、鐵道部分は今未完成でございますが、政府の計画に基づいて将来のいつの時期かにはこれは完成されると思います。そういうときには利用できるわけです。そういうような、将来どうなるか、どこがどう持つかというのは今未知数ですが、政府の

方針がどういう分割をされるのかそれもわからぬ、政府側も答弁できないとは思います。

できるようなところが管理してほしい、私ども鐵道部分をお貸しする立場としてそういうことを政府に要望申し上げたいと思う次第でございます。

○瀬崎委員 結局答えるべき政府が答えないほど、政府の提案した法律の定めからいつても現実には矛盾してきているのですよ。本当に無責任のきわみです。

その上、明石海峡大橋についても現在道路鐵道併用橋ということで調査が継続されているわけですね。その四・%分は将来鐵道事業者が負担することという建前にのつとつているわけであります。

○瀬崎委員 公団総裁がかわって希望を述べざるを得ないほど、政府の提案した法律の定めからいつても現実には矛盾してきているのですよ。本当に無責任のきわみです。

運輸省は五十九年度に一億一千万円の利子補給をやっているわけですね。その結果、大鳴門橋の方は二百五十六億円で凍結したけれども、明石海峡の方は依然として調査費と称する公団の借入金がふえ続け、これに運輸省が利子補給をしながら、

そしてAルート全体の鐵道有償部分の借入残高は二百九十二億円とふえてきておるわけです。こういう状況を処理しないで、統ければ統けるほどこのままでは、公団はしつかりやるんだと言うけれども、使つてもらえるかも知れぬかわからぬよ

うなものに金をどんどん借りてきて一生懸命やることが果たして國民に対する責任を果たしたことになるのかどうか。

ここまで来ると、公団として果たしてこのまま何億という金をかけて明石海峡大橋について併用橋として調査を進めていくのか。あるいは基本計画等の変更も考えなくてはいけないのじやないかということがあつてもいいと思うのですが、いかがですか。

○田中(連)政府委員 明石海峡大橋につきましては、近年の社会経済状況等を踏まえまして、道路

橋として調査を進めていくのかそれもわからぬかし、そういうような方向を十分に踏まえます。この調査結果が得られれば、これを十分検討

しまして、道路単独橋の取り扱いについて関係省庁と協議し、対処してまいりたいと考えております。現在、道路の基本計画につきましては変更する考えは持っておりません。

○瀬崎委員 問題は、「一体単独橋でいくかいかぬかの結論をいつ出すか。その結論がおくれればおくれるほど、併用橋調査の方の金も額がふえるのですよ。今どんな調査をしているのか知りませんけれども、とにかく億単位の金を借りてきて、そして融資残高がふえると同時に運輸省の利子補給も年間一億以上の金が毎年出ていくわけですね。」といつ結論を出します。

○田中(溥)政府委員 なるべく早く道路公団から調査結果をいただきまして、四省で調査することにいたします。

○瀬崎委員 全くむだの屋上屋を重ねるものだ。片つ方で改革だとなんとか言つて極端に地方自治体の補助金なんかを削つておきながら、ひどいと思いませんね。

しかも、そもそも神戸一鳴門ルートの道路、鉄道の基本計画は四十八年九月二十一日に決定されているのです。大鳴門橋部分の工事実施計画は四十八年十月二十六日なんですね。肝心の本体の四国新幹線の基本計画というのは、その後の四十八年十一月十五日の決定なんです。本来なら、四国新幹線の基本計画があるからこそつなぐ橋が要るということになるはずなのに、橋の方の基本計画と工事実施計画が先にできてしまつて、四国新幹線の計画は後から来るのである。全くこれは本来転倒もいいところなんですよ。

結局、そういう全く無責任な態度でこういうものをやつたために、今極めて重大な、本当にむだ遣いが進行して屋上屋を重ねているということになりますので、こういう点をやはりきつと改めるよう、これは大臣としても改めて一遍事を直視して、このようなむだを一日も早く食いとめる策を講すべきだと思います。大臣、御答弁をいただきたいと思います。

○木部国務大臣 意見として承りました。

○保岡委員長 これにて本案に対する質疑は終了いたしました。

○保岡委員長 これより討論に入りますが、別に討論の申し出もありませんので、直ちに採決に入ります。

一部を改正する法律案について採決いたします。本案に賛成の諸君の起立を求めます。

○保岡委員長 起立総員。よつて、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

二 道路整備事業に当たつては、地方公共団体の自主財源の確保を図るとともに、生活道路の整備や危険箇所の改修等にも、より一層の配慮を行うこと。
三 捜索税の收入の一部の道路整備特別会計への直接繰入れによる本交付金事業の取扱いについては、本法が三箇年間の臨時措置であることに鑑み、昭和六十三年度以降においては、慎重に検討すること。

右決議する。

以上であります。

委員各位の御賛同をよろしくお願い申し上げます。

○保岡委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

採決いたします。

本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○保岡委員長 起立総員。よつて、北口博君外四名提出の動議のとおり附帯決議を付することに決しました。

○保岡委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

採決いたします。

○保岡委員長 次に、内閣提出、住宅金融公庫法及び北海道防寒住宅建設等促進法の一部を改正する法律案を議題といたします。

○保岡委員長 「〔異議なし」と呼ぶ者あり」とございました。

〔報告書は附録に掲載〕

表し、ごあいさつといたします。ありがとうございます。

いたしました。

○保岡委員長 お詫びいたします。

ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

○保岡委員長 御異議なしと認めます。よつて、さよう決しました。

右決議する。

以上であります。

委員各位の御賛同をよろしくお願い申し上げます。

○保岡委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

採決いたします。

本動議に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○保岡委員長 起立総員。よつて、北口博君外四名提出の動議のとおり附帯決議を付することに決しました。

○保岡委員長 以上で趣旨の説明は終わりました。

採決いたします。

○木部国務大臣 道路整備緊急措置法及び道路整備特別会計法の一部を改正する法律案につきましては、本委員会におかれまして熱心な御討議をいたしました。

○木部国務大臣 ただいま全会一致をもつて議決されましたことを深く感謝申し上げます。

○木部国務大臣 ただいま議題となりました住宅金融公庫法及び北海道防寒住宅建設等促進法の一部を改正する法律案について、その提案理由及び要旨を御説明申し上げます。

○木部国務大臣 〔本号末尾に掲載〕

○木部国務大臣 ただいま議題となりました住宅金融公庫法及び北海道防寒住宅建設等促進法の一部を改正する法律案について、その提案理由及び要旨を御説明申し上げます。

○木部国務大臣 ただいま決議になりました附帯決議につきましても、その趣旨を十分に体して努力してまいる所存でございます。

○木部国務大臣 今後その趣旨を生かすように努めてまいります。

○木部国務大臣 本法の施行に当たり、次の事項について、適切な措置を図り、その運用に遺憾なき

初め委員各位の御指導、御協力に深く感謝の意を

ことが必要であると考えられます。

この法律案は、以上のような観点から、今国会に提案された昭和六十年度予算案に盛り込まれている住宅金融公庫の業務に係る貸付制度の改善等に関する、住宅金融公庫法及び北海道防寒住宅建設等促進法について所要の改正を行おうとするものであります。

次に、その要旨を申し上げます。

第一に、宅地造成資金貸し付けの対象者に、土地画整理組合の組合員で当該地区画整理組合から委託を受けて土地の造成を行うものを追加することとしたとしております。

第二に、災害復興住宅の購入を対象とする貸し付けを新設し、その貸付条件を定めることとしたとしております。

第三に、住宅改良資金貸し付けの償還期間を十年以内から二十年以内に延長することとしたとしております。

第四に、公庫は、貸し付けを受ける者から、その貸し付けに際して必要な事務に要する費用の額を超えない範囲内において、貸付手数料を徴収することができるとしたとしております。

第五に、昭和六十年度から昭和六十五年度までの各年度の特別損失について、後年度に国が交付金を交付して補てんすることとしたとしております。

第六に、役員の任期その他について所要の改正を行うこととしたとしております。

以上が、この法律案の提案理由及びその要旨であります。何とぞ慎重御審議の上、速やかに御可決いただきまようお願い申し上げます。

○保岡委員長 以上で趣旨の説明聽取は終わります。

本案に対する質疑は後日譲ります。

次回は、来る二十九日金曜日午前九時五十分理事会、午前十時委員会を開会することとし、本日は、これにて散会いたします。

午後三時二十九分散会

害復興住宅の建設若しくは購入に付隨する」を

加え、同項目中「及びこれ」を「又は購入（新築の災害復興住宅の購入に限る。）及び当該災害復興住宅の建設」に改め、「又は」の下に「当該災害復興住宅の建設若しくは購入に付隨する」を加え、同項目中「並びにこれ」を「若しくは購入又は新築の災害復興住宅以外の災害復興住宅で耐火構造の災害復興住宅あるものの購入並びに当該災害復興住宅の建設」に改め、「又は」の下に「これらの災害復興住宅の建設若しくは購入に付隨する」を加える。

第二十二条の三の次に次の二条を加える。
(貸付手数料)
第二十二条の四 公庫は、政令で定めるところにより、貸付を受けの者から、その貸付けに関する申込みの審査、工事の審査その他の貸付けに際して必要な事務に要する費用の額を超えない範囲内において政令で定める額の貸付手数料を徴収することができる。

第二十三条第一項を次のように改める。

公庫は、主務大臣の認可を受けて、次の各号に掲げる者に対し、それぞれ当該各号に定める業務を委託することができる。ただし、貸付けの決定については、この限りでない。

一 公庫の業務を委託するのに必要で、かつ適切な組織と能力とを有する銀行（日本銀行を除く。）その他の金融機関（以下「金融機関」という。）次に掲げる業務イ 貸付けに関する申込みの受理及び審査ロ 資金の貸付け、元利金の回収その他の貸付け及び回収に関する業務ハ 貸付手数料の徴収

ニ 貸付金の回収に関連して取得した動産、不動産又は所有権以外の財産の管理及び処分の業務

ト チ へに規定する貸付けに関する貸付手数料の徴収

リ 保険法による保険の業務のうち保険法

第十三条に規定する保険約款で定めた場合における金融機関の貸付けについての調査

便施設、災害復興住宅、地すべり等関連

住宅又は中高層耐火建築物等の工事の審査、土地の造成工事の審査、関連公共施設の整備工事の審査、災害復興住宅の建設又は補修に付隨する整地工事の審査及び宅地防災工事の審査

ロ 住宅、災害復興住宅又は中高層耐火建築物等の購入に必要な資金の貸付けに係るこれらの規模、規格等の審査

ハ 住宅、幼稚園等、関連利便施設、関連公共施設、災害復興住宅、地すべり等関連住宅又は中高層耐火建築物等の維持補修に関する指導

二 貸付金の回収に関連して取得した建設中若しくは改良中の住宅、幼稚園等、関連利便施設、災害復興住宅、地すべり等関連住宅若しくは中高層耐火建築物等に係る建設工事若しくは改良工事又は造成中の土地に係る造成工事、整備中の関連公共施設に係る整備工事若しくは宅地防災工事中の土地に係る宅地防災工事

本 第十七条第五項から第八項まで、第十項及び十一項の規定による貸付けに関する申込みの受理及び審査

ハ 第十七条第五項から第八項までの規定による貸付けに関する資金の貸付け、元利金の回収その他の貸付け及び回収に関する業務

チ へに規定する貸付けに関する貸付手数料へに規定する貸付けに関する貸付手数料の徴収

リ 保険法による保険の業務のうち保険法

第十三条に規定する保険約款で定めた場合における金融機関の貸付けについての調査

第二十三条第六項中「又は第一項」を「又は

改める。

第二十四条第二項中「貸付けの方法」の下に
「貸付手数料の徴収の方法」を加え、「行なう」
を行なうに改める。

附則第八項を次のように改める。

8 公庫は、次の表の各項の上欄に掲げる各年
度において支払うべき借入金の利息に相当す

	一		二	
	昭和五十六年度末までに政府から借り入れた借入金の利息(当該借入金の利率が年六・五パーセントを超える場合における当該超える部分の利率)に係る利息に限る。以下この表において同じ)で昭和五十九年度までの各年度において支払うべきもの	昭和六十年度以降の各年度	昭和六十年度までの各年度	昭和五十七年度以降の各年度
	昭和五十九年度末までに政府から借り入れた借入金の利息で昭和六十年度から昭和六十五年度において支払うべきもの	昭和六十年度以降の各年度	昭和六十年度までの各年度	昭和五十七年度以降の各年度

附則第十項中「公庫に対して」の下に「、同項の表一の項に係る特別損失があつては」を、「間において」の下に「、同表二の項に係る特別損失があつては昭和六十六年度から昭和七十五年度までの間ににおいて」を加える。

第一条 北海道防寒住宅建設等促進法(昭和二十八年法律第六十四号)の一部を次のように改正する。

第八条の二第一項中「区域内において災害復興住宅」の下に「の建設若しくは購入」を加え、「貸付」を「貸付け」に改め、同条第二項中「区域内において災害復興住宅」の下に「を建設し若しくは購入し」を加え、「当該災害復興住宅若しくは」を「当該災害復興住宅の建設若しくは購入若しくは当該」に改め、同項の表一の項中「貸付金」の下に「(災害復興住宅の購入に係る貸付金)にあつては、新たに建設された災害復興住宅でまだ人の居住の用その他のその本来の用途に供したことのないもの(以下「新築の災害復興住宅」という。)の購入に係る貸付金に限る。」を加え、同表二の項中「貸付金」の下に「(災害復興住宅の購入に係る貸付金)にあつては。

る金額の範囲内で、当該各年度につき、それ当該各項の中欄に掲げる各年度に損失として繰り越すことが適當と認められる政令で定める金額を、それぞれ当該各項の下欄に掲げる各年度の特別損失として整理するものとする。

それ当該各項の中欄に掲げる各年度に損失として繰り越すことが適當と認められる政令で定める金額を、それぞれ当該各項の下欄に掲げる各年度の特別損失として整理するものとする。

5 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。
6 産業労働者住宅資金金融通法(昭和二十八年法律第六十三号)の一部を次のように改正する。
7 第十条第一項中「貸付に」を「貸付けに」に、「申込」を「申込み」に、「且つ」を「かつ」に、「貸付及び」を「貸付け、貸付手数料の徴収及び」に、「但し」を「ただし」に、「貸付の」を「貸付けの」に改める。

(公庫の予算及び決算に関する法律の一部改正)
7 公庫の予算及び決算に関する法律(昭和二十六年法律第九十九号)の一部を次のように改正する。

第五条第三項中「(中小企業信用保険公庫の場合に限る。)」の下に「、貸付手数料(住宅金融公庫の場合に限る。)」を加える。

理由

宅地造成資金貸付けの対象者の拡大、災害復興住宅購入資金貸付けの新設及び住宅改良資金貸付けの償還期間の延長を行うとともに、貸付手数料の徴収に関する規定の新設、特別損失に関する規定の整備等を行う必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

2 改正後の住宅金融公庫法第二十一項の表五の項の規定は、住宅金融公庫がこの法律の施行の日以後に資金の貸付けの申込みを受理したものから適用するものとし、住宅金融公庫が同日前に資金の貸付けの申込みを受理したものについては、なお従前の例による。
3 改正後の住宅金融公庫法第二十二条の四の規