

第四百回 参議院建設委員会會議録第五号

昭和六十一年三月二十七日(木曜日)
午前十時二分開会

委員の異動

三月二十六日

辞任

浜本 万三君

補欠選任

松本 英一君

三月二十七日

辞任

福田 宏一君

補欠選任

小林 国司君

出席者は左のとおり。

委員長

小山 一平君

理事

工藤万砂美君

堀内 俊夫君

増田 盛君

青木 新次君

委員

安孫子藤吉君

井上 吉夫君

小林 国司君

志村 哲良君

服部 安司君

松本 英一君

大川 清幸君

馬場 富君

上田耕一郎君

山田 勇君

国務大臣

建設大臣

江藤 隆美君

政府委員

警察庁交通局長

八島 幸彦君

総務庁長官官房
交通安全対策室
長 矢部 昭治君

建設大臣官房長
高橋 進君

建設大臣官房総
務審議官 佐藤 和男君

建設省都市局長
牧野 徹君

建設省道路局長
萩原 浩君

建設省住宅局長
渡辺 尚君

事務局側

常任委員会専門
員 荒木 正治君

説明員

総務庁長官官房
参事官 戸田 正之君

運輸省地域交通
局鉄道業務課長 山本 昌彦君

運輸省地域交通
局自動車業務課 植村 武雄君

長 日本国有鉄道旅
客局サービス課 城内 秀定君

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、衆議院送付)

○委員長(小山一平君) ただいまから建設委員会
を開会いたします。

まず、委員の異動について御報告いたします。
昨日、浜本万三君が委員を辞任され、その補欠
として松本英一君が選任されました。

○委員長(小山一平君) 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を議
題といたします。

前回、本案に対する趣旨説明は聴取しておりま
すので、これより直ちに質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言を願います。

○青木新次君 建設大臣、参議院は、交通安全対
策特別委員会がなくて、所管の委員会としては建
設常任委員会であるを得ないわけですから、
本来なら当然総務庁長官である江崎大臣は出席す
べきであると思うのでありますけれども、御見
解はいかがですか。

○国務大臣(江藤隆美君) 私が申し上げるのはい
かがかと思いますが、委員長さんのものでひとつ
理事会で御検討いただくのとありがたいと思いま
す。

○青木新次君 参議院は国民生活と外交安保の方
に委員会が移行しましたので、そういう事情で
衆議院とは違いますので、それらの関係について
またこれから御意見も申し上げますので、その旨
ひとつ江崎大臣に申し上げていただきたい。これ
からそういうようにしてもらおうということで、き
ようはやむを得ない。

そこで、我が国の交通安全対策の基本となる交
通安全対策基本法に基づく交通安全の対策基本計
画も六十年度で第三次が終わることになりました
ので、六十一年度から第四次に移行することになっ
たのであります。そして、本法案が決定されまし
て、あした二十八日、中央の交通安全対策会議で
決定されるというように報ぜられていたわけでござ
います。したがって、その計画の内容について、
概略でいいから総務庁から答弁をしていただきた
いと思います。

○政府委員(矢部昭治君) ただいま先生から御質
問がございました。第四次の交通安全基本計画につ
きましては、中央交通安全対策会議において決定
されることになっておりますが、これまで検討
されております主な点について申し上げますと、

基本的な考え方といたしましては、人命尊重の理
念のもとに車社会に対応した人と車の共存にふさ
わしい安全で円滑かつ快適な交通社会の実現を図
るということを目標にいたしまして、具体的に
は、まず交通弱者に対しましては歩道、自転車道
の整備、あるいは歩行者、自転車利用者、幼児、
高齢者、身体障害者等が安心して通行できる、そ
ういう道路交通環境の確立という問題。さらに、
自動車交通につきましては、都市部における道路
混雑及び運転者のいら立ち防止の軽減等を通じま
して、安全で円滑な道路交通環境を確立するとい
うこと、こういうことを考えております。

さらにまた、交通道徳に基づいた自発的な交通
安全意識の高揚という問題が大変重要でございま
すので、これを図るための生涯を通じた交通安全
教育の確立の問題及び広報活動の充実の問題でござ
います。

第三点には、運転者の問題でございしますが、特
に最近事故増加の傾向が顕著でございします。青少
年層あるいは高齢者層等々を中心といたしました
安全運転確保の問題。さらには、被害者を迅速かつ
効果的に救済するための救急体制の充実等被害
者救済対策の問題、こういったことを中心といた
しまして各般の施策を推進するというところで検討
を進めておるということでございます。

また、鉄軌道、海上及び航空交通につきましても、
一たび事故が発生をいたしました場合には事
故の大型化は避けられないわけでございします。で、
多数の死傷者を生ずるおそれがございますので、
こういったことを踏まえた諸般の施策を強力に推
進する、こういうことで策定作業をいたしておる
というところでございます。

○青木新次君 そこで、この改正案に関連いたし
まして質問をいたしたいと思うのであります。
交通安全施設等の計画的な整備は昭和四十一年

度からスタートをいたしておるのであります。これまで二次にわたる三カ年計画とそれから三次にわたる五カ年計画というものが実施されてきたわけであります。当時、交通戦争と言われまして年間一万余千人の交通事故による死者を出して、四十五年には一万余七千六百五十五人という最悪の数を出したわけでございます。そういう中で、この法律に基づいて交通安全施設の整備が次第に効果をあらわしてまいりまして、死者、負傷者数も徐々に低下傾向を示したのでありますけれども、最近数年は九千人以上の死者を数えることになった。また逆戻りしつつある。非常に心配の種であります。

このような最近の交通事故の推移の現状というものについては、一体どういうように考えていったらいいだろうか。交通安全施設整備の効果が近年薄れてきているのじゃないかということを中心とするわけであります。この点についてどう考えていますか。

○政府委員(矢部昭治君) お答えいたします。

ただいま先生御質問ございましたように、我が国の道路交通事故による死者数は、三次にわたります交通安全基本計画にのっとりまして各般の安全対策を鋭意推進してまいったわけでございますが、御指摘のとおり近年増加傾向にあり、まことに憂慮すべき事態にあります。

この交通事故が増加をしております要因につきましては、一概に特定して申し上げることは大変困難でございますけれども、近年の道路交通状況を見ますと、非常に自動車の保有台数がふえておる、あるいは運転免許保有者数が増加をしております、こういったことに伴いまして道路交通が量的に拡大をいたしております。あるいはまた、車両も二輪車から四輪車、小さいものから大きいものまで、いろいろ車両も多種多様化してまいっております。また、それを運転します運転者層も、若者から老人に至るまで、あるいはまた高齢者に至るまで、あるいは女性というように、あるいはいろいろな目的、ニーズを持つて動くというように、

多様化をしております。

こういった道路交通の量的な拡大あるいは質的な変化によりまして交通が過密、混合化をしております。このように、これが一層進行しております。このように、道路交通を取り巻く非常な状況悪化ということにつながっております。ではなかろうか、かように考えられるわけでございます。

○青木新次君 警察はこの問題について、交通安全施設整備とそれから事故件数の増加という因果関係について、どう考えていますか。

○政府委員(八島幸彦君) お答えいたします。

先生御指摘のように、交通事故につきましては、昭和四十五年まで増加いたしました。その後交通安全施設の整備を主とした各般の安全対策の効果によりまして、四十六年以降減少をしております。したがって、再び五十四年を底にいたしまして増加傾向になってきております。五十四年まで減少してまいった理由の中で、やはり何といたしまして、交通安全施設の整備が計画的になされたということが一番大きな効果を上げていたことは間違いないと考えております。ただ、交通安全施設の効果につきましては、その設置する場所ごとに差異がございます。あるいは安全施設の種類の異なり、あるいはまた、御指摘のように、過去に設けられたものと最近設けられたものとは、若干その効果が薄くなっているというところもあるかと思っております。

試みに信号機につきまして、昭和五十八年、五十九年度中に整備されたものの一基当たりの年間事故防止効果を調査してみますと、個々の信号機の設置前と設置後の事故の比較から求めたものでございますが、年間平均約三件の事故防止効果があるというデータがございます。ただ、これまでは信号機はどちらかといいますと幹線道路を中心に整備されてまいったのに対して、今後は新設道路や幹線道路以外の道路に対する整備が主になってまいるといふふうに考えられますので、その効果もまた変わってくるものと考えております。

す。いずれにしましても、安全施設は交通事故防止に、引き続き大きな効果を発揮するものというふうに考えております。

○青木新次君 交通事故はなくなるに似たことではないのでありますけれども、現実的には年間九千人以上が亡くなりまして、六十万人を超える人が負傷をされているというような実態にあるわけでありまして、これらを諸外国と比較した場合にどういう状況にあるだろうかという点について、八島局長ひとつ見解を表明してください。

○政府委員(八島幸彦君) 諸外国との比較についてのお尋ねでございますが、国連ヨーロッパ経済委員会発行の統計資料によりまして、一九八四年の交通事故死者数を、事故発生後三十日以内の死者数について、人口十万人当たりの死者数を比較してみますと、フランスが二十二・九人、アメリカが十八・七人、西ドイツが十六・七人、イタリアが十四・五人、イギリスが十・二人で、我が国は十・〇人でありまして、これらの国の中では最も低い率となっております。

同じく人口十万人当たりの負傷者数を比較してみますと、アメリカが一千五百七・一人、西ドイツが七百六十一・七人、イギリスが五百七十九・三人、日本が五百三十五・九人、フランスが五百十四・一人、イタリアが三百八十一・八人となっております。負傷者数につきましては、これらの国のほぼ中ごろの位置にあるというふうに考えております。

○青木新次君 今の資料を私のところへ後で届けてください。今の現状について、ほぼ日本はやや少ないという程度だと思っておりますが、この場合我が国に特徴のある点があれば、ひとつまた説明をしていただきたいと思います。我が国では老人や子供が非常に交通弱者という立場にあるわけでありまして、諸外国に比べて多いと思うのであります。この点の理由についてはどう考えていますか。

か。○政府委員(八島幸彦君) 昨年の交通事故ではお年寄りの横断中の死亡事故が非常にふえております。それから若者の事故も、御指摘のようにふえております。

この理由でございますが、お年寄りの横断中の事故につきましては、高齢化社会を迎えましてお年寄りの数がふえたというように、背景にあると思っております。何にしましても、お年寄りのや横断の場合の注意力と申しますか、自分ではもつと速く横断しているようなつもりでも、現実的にはそれほど歩調が速くないという意識と実際の行動とのずれとか、あるいは車の直前直後横断の危険性についての具体的な認識が十分でないというように、もろもろの歩行者事故に特有の事故の特徴についての安全教育を、やはりもつと充実させる必要があるのじゃないかというふうに考えております。

そこで、この問題につきましては、例えば更新講習等におきましてお年寄りの学級を設けて、お年寄りに特有の事故の実態等を説明するとか、あるいは、最近とするとお年寄りについての安全教育は、お年寄りのクラブとかあるいはあるいはボールのクラブとか、そういう組織を通じた安全教育が主体に行われておりますけれども、問題はそういうところに出てきていただけない方が往々にして事故に遭うということもございます。結局お年寄りのいる家庭を個別的に訪問いたしましてそういう安全教育をやるというようにすることも今後鋭意進めてまいりたい、かように考えております。

それから、若者の事故につきましては、若者イコール二輪車の事故がふえているというのが実態でございます。今回、指定自動車教習所におきます自動二輪車の教習のカリキュラムを改正いたしまして、安全マインドを高めるような内容の教育を充実することといたしております。来る四月一日から施行になりますが、そういう措置ももつてまいっているところでございます。いずれに

したがいまして、総務庁といたしましては、関係省庁あるいは地方公共団体等と連携をいたしまして、春、秋の交通安全運動であるとか、あるいはシートベルト着用推進運動等を実施しておりますが、安全運動等につきましても形骸化しないように地方の実態に対応した実施ができるような、そういった従来のやり方の改善等も五十九年にいたしておりまして、活性化した形でこれを進める

ましてまだまだ安全教育で取り組まなければなら
ない多くの問題がございますので、こういった問
題の検討等を含めまして今後強力に推進をしてま
いりたい、かように思っております。

○青木新次君 近ごろ自動車の数が飛躍的に増加
いたしまして、資料によれば、保有台数は昭和四
十五年に千八百五十八万六千五百三台、これが昭
和六十年には何と四千八百二十六万八千二百三十

そこで、従来はとしますと、例えば運転者教育面におきまして、更新時講習でもあらゆる立場の人、あらゆる職業の方、あらゆる年代層の方に一つの会場でいろいろ話をするということでございますから、どうしても抽象的、一般的な話しかできない、こういうことでございましたが、これではよろしくないということで最近、二輪車学

それから、先ほども申し上げましたように、高齢化社会に向けてお年寄りの事故というものは最近ふえてきておりますが、今後ともふえてまいらるであらうというふうに考えております。

それから若者につきましては、どうしても自己中心的な考え方の若者が非常にふえてきておりまして、特に交通の場ではほかの車あるいは人に対

する配慮というものが必要不可欠なのでありますけれども、そういう意識が薄れてきている運転者がふえてきているということは事実でございます。まして、そういうことで、そういう若者の事故を防止するためにどういう教育方法なり内容があるかというところを現在模索している段階でございます。

○青木新次君 いろいろ事故の關係を見てみますと、女性ドライバーは、交差点で自分をしつかり守らなさいといかない、急迫緊急な事故の発生の原因が生ずるといふことになればそこでエンジンをとめてしまふとか停車するとかいふようなことが、逆に事故を起こすような傾向というものが非常に多いわけですね。それから近年、高校生から主婦に至るまで二輪車が非常に普及いたしまして二輪車事故が先ほどの答弁のようにふえているのであります。この面からやっぱり、もう主婦が買い物へ行くにも二輪車に乗っていくというような時代ですから、そういうことについて特別な安全教育について考えていますか。

○政府委員(八島幸彦君) 新しい交通安全基本計画におきましても生涯教育ということが取り上げられるようでありまして、やはりこれからの車社会にありましては、先生御指摘のように、幼稚園から幼稚園で歩行者としての安全な道路の横断の仕方から始まりまして、自転車、安全な乗り方、バイクの安全な乗り方、二輪車の安全な乗り方、あるいは四輪の安全な乗り方、それぞれの年代に応じた必要な安全教育というものをぜひやってまいらなければいけないというふうに考えます。そういう意味で、御指摘のように中学生時代からでもそういう交通安全教育というものは今後徹底していく必要があるというふうに考えております。

が、この許認可の關係等々についても、たださへ狭い路地裏のようなところに大型のビルを建てて、そうしてそこを今また例えば悠々自動車がついておつたのが、極端に規制されてきて、ちつとも目的地へ行けない、歩いた方がよっぽど早い、そこでいろいろが起ることというようにもなっている。大型ビルの建設等については、車を取容するが、あるいはまた非常に通過しやすいような形にするか、それはやっぱり道路の空間がなきやならぬと思うんだけれども、その点道路局長どう考えますか。

○政府委員(萩原浩君) いわゆる附置義務という形で駐車を設置するような義務を課しているわけでございますけれども、今先生御指摘のようない、一時的に車の乗りおろすとか、そういうような必要のあるビルなどでは、そのような混雑が起ることという例が非常に多く見られると存じます。したがっていましてそういうようなところでは、当然のことながら、それだけの空間といふことが、道路の幅を持った余地を設けておけばそのことができるわけでございますけれども、遺憾ながらそれがなかなか守られてないというわけでございます。本来ならばそういう大きなビルは、当然のことながら、都市計画決定された、ある幅を持った道路に面して建築をされるべきでございます。また、現に都市計画決定がされておればそのように余地を設けて建設をされているわけでございます。また、都市計画がまだ決定されておらないようなところで、都市計画が起ることがあるかと存じます。こちら辺につきましては、個々の事例に基づきまして道路管理者あるいは公安委員会と御協議の上いろいろな対策を立てていく以外に現在ではちよつと方策がないのではないだろうか、こういうふうに考えている次第でございます。

可の關係は建設省と警察庁と、それからどこがあるんですか。大臣、これは非常に深刻な問題です、これが交通事故を惹起しているという大きな要因にもなっていますから、この点についてどういふふうに考えますか。

○政府委員(萩原浩君) 建築の許認可の事務は、たしか十萬以上の都市であつたと記憶しておりますが、ちよつとこの数字は確かではございませんが、それ以上の都市におきましては建築主事という者を置くことになっておりまして、建築基準法に基づきます許可ということになるわけでございます。当然のことながら前面の道路とかそういうものを勘案して許可を与えているわけでございます。また、先生御指摘のようない、ホテルであるとかそこら辺が時間的に非常に集中をして車の乗りおろしが生じてしまふ、そういうようなところで、そういう事例が出てくると存じますが、大変あれでございますが現在の建築基準法ではそこまで考慮した規制というものは入ってないと思存じます。通常の形でのビル経営という場合は想定いたしました前面道路の幅というものは考慮いたしておられますけれども、そこら辺のちよつと時間的集中の起るようなものについての配慮については今後の検討課題ではないだろうか、こういうふううに考えている次第でございます。

○青木新次君 それは政府で少し考えてもらわぬと、やはり道路空間を奪つちやうていっているんですよ。そしていつまでもたつても行けない。そこで例えば歩道を小型の車が走つたりするというようなこともありますし、それからまたバイクが車の間をぐるぐる回りながら走っているというのをよく見ます。私は非常に関心があるものだから、大きく言えば、陸海空の交通安全という問題はこれは、交通戦争と言われる中で道路交通を今我々がやっていますけれども、日航は一二三便じやないけれども、やはり車両の整備、交通安全施設、みんなの意識、それから道路のいわゆる空間、こういうようなものが両々相まって交通事故の絶滅というところになるわけですね。

その意味で、今道路局長のお話によれば、道路交通の建築基準法によるところの關係については、容積率とかあるいはまた高さとかいふものについて、道路をどういふようにしよっているか、地上の空間をどういふようにビルが背負っているのかというところから調べているけれども、交通の面においてどうもまだまだ考えていないということについては、これから問題になりますから、それはひとつ建設省において検討してもらひ、警察の方としても、そういう法的にまだまだ問題点があるという点については、やはり意見を言ってもらふということですね。ぜひと思ひますので、そのようにお願いいたします。

それから、交通安全を守る上ではやはり施設整備の促進が大きな要素だと思ふのでありますけれども、本年度で終了する第三次五カ年計画の実績について私は余り芳しくないと思ふのであります。この計画で実績が上がついていないということは、本年度で終わる第三次の計画の道路管理者分が八九％、それから公安委員会、地方の警察の対応になっているものについては六九％といふゆる実績が極めて低く、甚だしいということになっているわけでありまして、私が申し上げましたのは施設整備に關すること以外の問題を私は取り上げてまいりましたけれども、今はこの施設整備という關係で、先ほど八島局長の答弁にもありましたように、やはり事故件数がなくなつたといふことは施設整備と関連があるのだという言葉をそのままだいたくならば、この面でおくれているということについては大変残念なことだといふように考えているわけでありまして、この点、建設省はどう考えますか。

○政府委員(萩原浩君) 先生御指摘のように、第三次五カ年計画は昭和六十年度で終了するわけでございますけれども、その達成率は八九・四％でございます。したがって約一〇％の積み残しがあるということでございます。この点につきましては私も大変残念に存じ上げています次第で

でございます。

折あしく、ちょうどこの計画で、五十六年度から六十年度のうち、五十九年度までゼロシーリング、マイナスシーリングの問題がございまして、その中でかなり積み増しをしたつもりでございまして、遺憾ながら計画達成までには至らなかったというところでございます。大変残念でございますけれども、私も、この第四次はぜひ頑張つて、満額達成に努力いたしたい、こういうふうに考えている次第でございます。

○青木新次君 交通安全というのは、言うならば交通弱者をどうしように守るかという点に尽きるとも言えると思うのですが、災害とか安全という問題は、今萩原局長の言われたようにゼロシーリングということで、財政の関係でこの問題をないがしろにするべき問題ではない、こういうように私は確信を持っております。

そこで、それだけで今日施設整備がおくれているのかどうか。この点は私は、この五十年計画に対しては、設定される段階から財政の硬直化ということも考えておつたと思うのでありますけれども、予期せざる形で財政の硬直化がもたらされたのかどうか。その点について、私はそうではないと思うのであります。これは大臣どう考えますか。五十年計画を設定する以前に、財政状態は悪くなるぞと、第一次オイルショック、第二次オイルショックというを経て、財政は相当状態が悪くなるということが前提となつて第三次五十年計画は設定された、こういうように思うのであります。その点いかがですか。

○国務大臣(江藤隆義君) なかなか難しいお答えでありまして、今までの達成率が、五十年計画が軒並みに悪い。下水道でも七一で、道路整備五十年計画でも、こしが終りましてまだ七三ぐらいにしかならぬであらう、公園も悪い。こういう中で新しく五十年計画をつくっていくわけですが、どうしてもやっぱり国民的な要望、求めというのはいくら高いところにもございます。しかし現実の財政事情がそれを許さないといういわゆ

るジレンマがあるわけでありまして、そこに一つの調整弁として、多大の御批判を仰ぐのですけれども、やはり調整費というものが絡んでくる。私も、この調整費というものは、何が何でも回はひとつ事業費の中に三年先は繰り込んでいつて、そしてこの達成率を高めていくという必死の努力をしなければならぬであらう、こう思つておるところでございます。

ですから、五十年計画ですから五十年の間に諸般の財政上の変化もあるでしょうし、いつまでもゼロシーリング、マイナスシーリングだけではもう国は成り立つていかぬわけでありまして、今度はプラスになりあるいは躍進のときが来ることを私もひとつ五十年の中で楽しみにして、これから頑張っていくということではないかと思ひます。なかなか苦しいところではあります。

○青木新次君 大臣の今の答弁は確かに苦しいと思ひます。

しかし大臣、一種事業で五五・二%ですよ、第三次計画の一種、歩道の関係ですね。歩道の関係が五五・二%、それから自転車道が八七・八%で、小計して平均すると七六%。それから立体横断施設の箇所については六六・六%。二種事業でも、道路照明が七二・三、防護さくが七一・二というやうなものでありまして、事業費の関係等からいくと、一種事業の歩道が六一・二%。これからひとつやるからいいわということでしょうけれども、私はやっぱりこの問題については行政の立場に立つた強力なインシアチブが必要である、リーダーシップが必要であるというように考えております。そういう立場に立つて第四次計画に対するきよは法律をつくるわけでありまして、ある意味でこれは日切れの法案ですから、そういう意味で私もこれはもう早く上げなきゃいけないという立場に立っているわけでありするけれども、やっぱり事故がだんだんと漸増しているときこの現状はもう一刻も猶予できないと思ひますので、新しい交通安全施設整備計画については完全達成の見込みが当然であると考えるけれども、改め

て計画達成に対する大臣の決意表明をお願いします。

○国務大臣(江藤隆義君) 先生の先ほどの御意見のように、車が激増してきた、そうなる道路行政というものが、弱者をどうして保護するかということに重点が回らないという、九千人以上の死者が依然として続いていくという不名誉な統計が残る、こういうことでございます。

したがって、私はいつも省内で言つておるんですが、今までの五十年計画というものは、できなかつても、あしうがなかつたな、また次の五十年計画でやろうということ、今まではとく安易に次の五十年計画に移つていた。しかし、今日ほどこうしたいわゆる公共事業に対する国民的要望の強い時代はないわけでありまして、私ももう第一年目から、必ずこれが達成される第一歩を踏み出すように、そして無責任にも、できなかつたからしょうがないということと終わることのないように、これから今後の五十年計画を国会の審議に付する以上は並み並みならぬ決意を持つて臨もうではないかということを実はいつも私は話しておるわけでありまして、今後そうした御意見を肝に銘じて五十年計画が達成できますように、今回もほかの軒並みだめだったんですけれどもこの交通安全だけは約九割ほどはいつたわけですから、もう一踏ん張りでありまして、この五十年計画が首尾よく達成できるように努力をしまいたいと思ひます。

○青木新次君 今回の法改正では、新たな五十年計画を作成すること、一定の道路の附属物の設置に要する費用についての新たな補助などが入っているんですね。補助対象となる道路の附属物とは一体何だろうか、これについて説明をしてみたいこと、それから今回補助対象に加えることになった背景というのについてひとつ説明していただきたいと思ひます。

○政府委員(萩原浩君) 今回の法改正によりまして、指定区間外の一般国道、都道府県道及び市町村道におきまして新たに国が費用を負担したは補助することとなります事業の具体的範囲は政令で定めることとなっておりますけれども、現在私どもが考えておりますのは、一番といたしまして道路標識、二番といたしまして道路情報提供装置、それから三番といたしまして道路に接する自転車駐車場、これらを予定いたしました。道路標識の必要性につきましては、特に案内標識の不備がこれはもう国の内外から指摘をされております。案内標識の不備というものは運転者に非常に大きな心理的負担をかけるのでございまして、本来はこういう附属物は道路管理者が自分の責任で設置するということで国の補助対象になつておりませんけれども、今回、大型の道路標識につきまして国の補助の対象といたしまして系統的な案内標識の整備を図りたいというふうに考えます。

また、道路情報提供装置も、安全、特に防災の面からこの設置が必要とところが全国で多々ございますので、これも道路附属物でございますが、今回補助対象といたしたわけでございます。それからもう一つ、道路に接する自転車駐車場でございますけれども、この自転車駐車場につきましては別途いろいろな施策が講じられてこれの整備に努められておりますけれども、この対象から外れるような二百台以下のようなもの、このやうなものについての穴がございまして、この際補助対象といたしましてその整備を図りたい、そうすることによって歩道の通行区間の確保ができるであらうというふうに考えている次第でございます。

○青木新次君 大体計画の概要というものはわかりました。外国を旅してみますと外国の場合には道路の案内標識というものは非常に親切に出てくるんですね、字を書いてあつてルートを書いてあつて、日本の場合には、このごろだんだんよくなつてきましたけれども、非常に冷たいんですね。地理に不案内の人は目的地につくのに大変困難をする。遅くなつたり速くなつたりうろちうろちと事故の

原因にもなるということでありまして、今の道路局長の言われた点は大変結構なことでありまして、そういう方向でひとつ推進をしてもらいたいと思います。

一月末の閣議了解によりまして、新たな五カ年計画の規模は、公安委員会の分が千三百五十億円、道路管理者分が一兆三千五百億円、合計で一兆四千八百五十億円とされているわけでありまして、これらの額はどんな考え方でなされたのかどうなのか。

また、第三次計画に比較いたしますと、道路管理者分は四千四百億円増で規模が一・四八倍に実にはなっているわけでありまして、公安委員会の方は五百五十億円減で倍率〇・七一になっております。規模が小さくなっているわけですが、公安委員会の事業はそんなに必要性が薄れたのかどうなのか、この点について、どちらが答弁していただけますか、答弁してください。

○政府委員(八島幸彦) 先生御指摘のとおりでございます。公安委員会分の特定事業、補助事業につきましては、第三次が一千九百億円でございます。また、第一には国の極めて厳しい財政事情、特に公安委員会分の安全施設につきましては一般財源になっている関係もございまして、直に国の財政事情が反映してきておりまして、結果、先ほど御指摘がございましたように、進捗率が六九%ということ、一千三百十一億円にとどまったことを考慮いたしまして、実績の一千三百十一億円を若干ではございますけれども上回る程度の現実的な規模とせざるを得なかったというところが一つございます。

それから第二に、今度公安委員会分の特定事業から減額になりました分は、そのまま事業として実施しないわけではございませんで、地方単独事業として実施をしていただく、こういうふうに行っているわけでございますが、その内容は、信号機の新設と大型標識あるいは可変標識の事業につきまして地方単独事業で実施していただくように

したものでございます。

信号機の新設について申し上げます、最近特に大都市におきましてはもう信号機は十分過ぎるぐらいついているのじゃないか、むしろ信号機が多過ぎるのかえって交通の渋滞を招いているのじゃないかという御意見が、一部ではございまして、私も始めております。また一方、北海道その他の地方の県に参りますと、まだまだ信号機が欲しいという御要望もございまして、そういうことで、信号機の新設につきましては都道府県間にその必要性について随分格差が出てきておりますので、この際、都道府県の実情に合わせて整備をしていくのが適当ではないかというふうに考えたものでございます。

大型標識と可変標識につきましては、その他の標識が従来から単独事業で実施されておりました関係で、この際統合的に、また最近標識が多過ぎる、標識ジャングルだという御意見等もございまして、統一的に整理をして整備してまいりたい、こういう観点からこれにつきまして単独事業でお願いすることにしたものでございます。

○青木新次君 時間がありませんから最後に、交通事故における死者数を状態別に見てまいりますと、歩行者の死者が自動車乗車中に次いで多くなつてきているんですね。去年も二千六百五十六人歩行者が死んでいるんですね。車通行の激しい中で歩行者という交通弱者を守るためにはやはり歩道の整備が必要だということになるわけでありまして、歩道の整備となると六一%でしたかね、さつき数字を申し上げましたけれども、現在、道路は約百二十万キロに達しているわけでありまして、この面から歩行者を守るということについては歩道の徹底的な整備以外にないのじゃないかというように考えているわけでありまして、この点について道路局長どうお考えですか。

○政府委員(萩原浩吉) 先生御指摘のとおりでございます。この第四次交通安全施設等整備五カ年計画、一兆三千五百億を算定いたしましたその

主なるものは、歩道あるいは自転車道の整備でございます。

歩行者の保護というものを大前提にいたしまして、現在私どもの調査によりますと歩道を緊急に整備すべきものが十一万四千キロございます。この十一万四千キロをこの五カ年計画の中に何とか概成をいたしたい。一部ではちよつといるる用地その他の問題があつてできないところもあるうかと存じますが、この十一万四千キロを何とか概成をいたしたいということを主体といたしまして積み上げましたものでございます。したがって、第四次計画の中でこの概成を図るべく懸命の努力をいたしたい。もちろん特定交通安全施設整備事業だけでなく、一般の改築事業もつぎ込みまして、これらを一緒にいたしまして十一万四千キロの歩道を概成いたしたい、こういうふうに考えておる次第でございます。

○青木新次君 答弁は要らないわけでありまして、最後に、路地裏なんというところが実は通過交通になつてきているんですね。これもやっぱり事故の原因ですよ。それから、例えば歩道橋をつくる、道路のいゝゆる空間を狭めることもそうでありまして、道路のいゝゆる空間を狭めることもそうでありまして、例えばお年寄りとか子供とかそういう人たちがわざわざ高いところへ上つていくということについて大変な困難を生じているというようなこととか、いろいろな問題を散見するわけでありまして。

本建設委員会は、従来の参議院における交通安全対策特別委員会の方もほとんどこの建設委員会であるということになりますので、そういうことも含めてひとつ警察の方もそれから交通安全対策室の方も、従来の交通安全対策特別委員会のごころへはしよつちゅう通つたんですけれどもこのごろ一回も来たことがないんですね、私は大分長くやつておつたけれども、そういうようなことももう少しこの点、交通安全という問題については、特別委員会がなくても、主管の委員会は参議院は建設委員会であるという立場を確認していただいて、そして連携をとりながら事故の絶滅を図

つていきたい、こういうふうに考えますので、その点を要望いたしまして、私の発言を終わります。

○馬場富君 交通安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱等を定めるものとして、交通安全対策基本法に基づきまして交通安全基本計画が昭和四十六年以来三次にわたつて策定されてきました。この三次計画も本年で終了して、六十一年度からは第四次の計画が策定されることになっておりますが、政府は二十八日の中央交通安全対策会議において第四次交通安全基本計画を正式決定して、同日の閣議で報告することとございまして、本計画の概要について説明されたいと思ひます。

○説明員(戸田正之君) 第四次の交通安全基本計画につきましては、ただいま先生御案内のとおり中央交通安全対策会議において御決定いただくことになってございますが、これまでに検討されております主な点について申し上げます。

基本的な考え方としては、道路交通におきましては、やはり人命尊重の理念、このもとに、車社会に対応いたしました人と車の共存にふさわしい安全で円滑かつ快適な交通社会の実現を図ることを目標にいたしております。

具体的に申し上げますと、先ほどから出ておりますいゝゆる交通弱者関係に対しましては、まず歩道、自転車道の整備等、歩行者それから自転車利用者、幼児、高齢者、さらには身体障害者の方々、安心して通行できる安全で円滑な道路交通環境を確保することとでございます。

さらに、交通道徳に基づきまして自発的な交通安全意識の高揚が極めて重要でございますので、生涯を通じて交通安全教育の確立でございますとか、さらには広報活動の充実、こういうものを図つてまいることといたしております。

三番目といたしまして、運転者、特に最近事故が非常にふえてございます青少年の方々、さらには高齢者層の、安全運転の確保を図ることといたしております。

四番目に、交通事故の被害を最小限に抑えるために被害者救済対策の推進を図る、こういう各般の施策を推進することとしたしております。

また、鉄軌道、海上、さらには航空交通につきましては、一たび事故が発生いたしますと事故の大型化は避けられませんが、多数の死傷者を生ずるおそれがございますので、諸般の対策を強力に推進することとしたしております。

こういうことで現在作成作業を進めているところでございます。

○馬場富君　そこで、交通安全基本計画と交通安全施設等整備事業五カ年計画との関係性はどうか。両者は制度上どのようにリンクしており、また整合性についてはどのように保たれておるか。総務庁とあわせて建設省の方からも御意見を賜りたい。あわせて警察庁の方からは、第四次五カ年計画に対する基本理念とは何か、この点について御説明願いたいと思ひます。

○説明員(戸田正之君)　交通安全施設等整備事業五カ年計画は、交通事故が多発しております道路、その他緊急に交通安全を確保する必要がある道路につきまして、交通環境の改善を行い、交通安全の防止と交通の円滑化を図るために、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法に基づきまして作成されているものでございますが、交通安全基本計画は、陸上、海上、航空にわたって講ずべき交通安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱等を定めたものでございまして、当然に交通安全施設整備のあり方につきましてもその内容に含んでございまして、交通安全施設等整備事業五カ年計画はこの基本計画のこの部分につきましてさらにその具体化を図る、こういう性格を持つものでございます。

両計画の整合性につきましては、関係省庁間におきまして十分協議を重ねておりまして、またその意思疎通を図っているところでございまして、私どもといたしましては両計画の整合性は保たれているというふうに理解しているところでござい

ます。

○政府委員(萩原浩君)　道路の交通安全施設等整備事業につきましてでございますけれども、従来から交通安全基本計画との整合性を保って策定をいたしております。交通事故が多発しております道路その他緊急に交通安全を確保する必要がある道路につきまして交通安全施設等整備事業五カ年計画を策定いたしまして、それが交通安全基本計画の一つの大きな要素を占めているというふう

に私どもは認識をいたしております。したがって、交通安全基本計画と交通安全施設等整備事業五カ年計画の計画期間もこれは合わせてござい

ます。今後、交通安全施設等整備事業五カ年計画の遂行に当たりましては、交通安全基本計画の趣旨に沿ひまして、それと整合性を持って事業の執行を図るよう考へておる次第でございます。

○政府委員(八島幸彦君)　公安委員会所管分の第四次交通安全施設等整備事業五カ年計画の基本理念についてのお尋ねでございますが、まず幹線道路の円滑化、第二に都市交通機能の確保、第三に交通弱者の保護、以上三つを重点に事業を推進いたしまして交通事故の増加傾向に歯止めをかけた

い、かように考へておるところでございます。

○馬場富君　次に、現在の厳しい財政事情のもとで第四次五カ年計画を達成できる見込みがあるかどうか、この点についての見解をひとつ御説明願いたいと思ひます。建設省と警察庁、両方お願いいたします。

○政府委員(萩原浩君)　第四次五カ年計画の総事業費は、調整費を含めまして一兆三千五百億円を私どもは予定をいたしております。これの執行に

当たりましては、第三次の五カ年計画の執行が計画どおりいかなかったという実態を踏まえまして、この満額執行に最善の努力を尽くしてまいりたい、こういうふう

に考へておる次第でございます。

第三次の計画が一千九百億円に對しまして実績が一千三百一十億円にとどまるということでございますので、第四次は、引き続き厳しい財政事情等を考慮いたしまして、一千三百一十億円を若干上

回る程度の現実的な規模といたしております。したがひまして、私どもといたしましては、第四次につきましては第三次のように六九%のような低い率にとどまることの絶対にならないように、完全達成を目指して努力してまいりたい、かように考へております。

○馬場富君　建設省にお尋ねしますが、六十一年度から交通安全を初め、公園、下水道、住宅、海岸等、建設省関係だけでも五本の五カ年計画が新たにスタートするわけでございしますが、今回、い

ずれの計画も調整費のウェイトが非常に高まってきたております。交通安全などは、今回初めて調整費がついたわけでありますが、各種五カ年計画とも年末の予算編成の段階で軒並み減額査定されて

いる中であつて、交通安全だけは要求どおり認められたことが示すように、いずれも重要な五カ年計画のうちでもとりわけ緊急度、要求度が高いとい

うことだと私は思ふわけでございしますが、この新五カ年計画についてはいづれも、今後の社会、経済、財政状況等を勘案しつつ三年後には見直しを検討することとしておりますが、最初からやはり多額の調整費がついておるというようでは、スタートに当たつて出ばなをくじかれた感もするわけ

でございますが、なぜ多額の調整費をつけなければならなかったのか、御説明願ひたいと思ひま

す。

○政府委員(高橋進君)　建設省関係の五カ年計画、今先生おっしゃいましたように、五本の五カ年計画がこの六十年度で切れて、新規に六十一年度を初年度とする計画が作成されて、その中で調整費の割合が非常に多いという御指摘がござ

いました。

一つには、基本的な枠組みとしまして、現行計画、今までの計画を下回ることのない計画をセツトするということが一つございします。それぞれの計画につきましては目標数値、例えば下水道につき

ましては現在普及率が三六%のものを調整費を除きで四四%にするとか、そういうことももちろん長期目標もございしますが、規模の問題といたしましては

今までの計画は下回らないようにしようということと一つ枠組みとしてございまして、その中で一方現下の財政状況、今までの実績、進捗等を勘案

いたしました場合にびたつとはつきりした計画をそれぞれのどういふ部門に割り振るかということができかねるという問題もありまして、調整費が出た、枠が多くなったという面がございします。

しかしながら、私どもといたしましては、このそれぞれの計画の中で三年後には見直すということにもなつておりまして、全体の計画達成のためにその見直しの段階でも調整費というものの活用とい

うことも十分考へる。その結果として現在の全体の計画の達成というものの実現に最大限の努力を払う、こういう考へております。

等の機能を加えて円滑化を図ってまいりたい。また、このような安全施設の改良、高性能化、機能化にあわせまして、広域にわたり交通情報を収集し適切な交通情報の提供を行うなど、交通の円滑化についてもその他の施策を鋭意推進してまいりたい、かように考えております。

○馬場富君 次に警察の方にお尋ねをいたします。

最近の交通事故の発生状況及びその特徴はどんな点にありますか、御説明願いたいと思います。

○政府委員(八島幸彦君) 交通事故による死者でございますが、御承知のように昭和五十五年からふえてきております。負傷者につきましては、若干早まりまして、昭和五十五年から増加に転じております。特に死者数につきましては、昭和五十七年以降四年連続して九千人を超えておりまして、まことに厳しい情勢でございます。昭和六十年中の交通事故の発生状況でございますが、発生件数が五十五万二千七百八十八件、これは前年に比較をいたしますと六・六%の増加でございます。死者数は九千二百六十一人、これは前年と比較いたしますと、わずかに一人でございますが〇・〇一%の減少でございます。負傷者数は六十八万一千三百四十六人でございます、これも前年に比較いたしますと五・七%ほど増加となっております。

次に、交通事故の特徴でございますが、死亡事故について申しますと、曜日別には土曜日と日曜日の発生が多発いたしております、いわゆる週末型の多発化傾向を示しております。

状態別に死者数を見ますと、自動二輪車乗車中の死者が昭和五十九年に比べますと九十九人、七・八%と大幅に増加いたしております。

年齢層別に死者数を見ますと、六十歳以上の高齢者が、歩行中、自動車乗車中、自転車乗車中、いずれも増加いたしております、百九十三人、八・五%の増加となっております。それから若年者、十六歳から二十四歳までの者でございますが、これが百五人、四・三%の増加となっております。

事故類型別に発生状況を見ますと、車両単独による死亡事故、工作物衝突とか転倒とかいう事故でございますが、これを中心に九十九件、四・三%増加いたしております。

○馬場富君 警察としては、このような発生状況に対して、基本的にはどのような対策を今進めようとしておりますか。その点をお尋ねいたします。

○政府委員(八島幸彦君) 警察といたしましては、若年者の二輪車乗車中の事故と高齢者の歩行中の事故がふえてきておりますので、こういう事故対策を重点といたしまして、当面、まず二輪車対策としましては、交通安全マイン드의高揚を図ることを目的といたしまして指定自動車教習所におけるカリキュラムの改正、第二に更新講習等における二輪車運転者特別学級の開設、第三に交差点における二段停止線、二輪車レーンの設置、第四に二輪車に重点を志向した街頭交通監視活動の強化、第五に乗車用ヘルメット着用についての指導の徹底等を図ることといたしております。

次に高齢者対策でございますが、第一に老人クラブ等を通じての教育の徹底、第二に老人宅への戸別訪問の実施、第三に反射式ワッペン等の普及等を考えております。

次に週末事故対策でございますが、過労、酒飲み、スピード等、レジャー型事故の特徴に対応しました安全教育、指導取り締まり体制等の強化を図ることといたしております。

以上でございます。

○馬場富君 次に、シートベルトの着用が実施されまして、その状況は今のよう状況かということ、また着用率を向上させるためにはどのような施策を講じてみえるか、この二点をお願いします。

○政府委員(八島幸彦君) シートベルトの着用率についてでございますが、昨年の道交法改正前におきましては高速道路の運転者が四〇%から五〇%台でございました。一般道路の運転者につきましては二〇%から三〇%台となっております。改正法の施行に伴いまして、シートベルトの着用について強力なキャンペーンあるいは街頭における指導活動を徹底いたしまして着実にその後着用率が向上してきておりますが、昨年の全国交通安全運動期間中の調査によりますと、高速道路の運転者が九五・三%、一般道路の運転者が五八・八%となっております。また、昨年十一月末の特別調査によりますと、高速道路の運転者が九五・四%、一般道路の運転者が若干着用率が低下いたしまして五〇・三%ということになっております。

御承知のように、高速道路の着用率が高いのは、法施行後、昨年の九月から不着用者に対して行政処分の点数を付加することといたしたためかと思っております。一般道路につきましては平均着用率が五〇%を超えることが定着した段階で点数付加を考慮いたしたい、かように考えておりますが、いずれにしましても五〇%ぎりぎりの段階でございますので、今後また一段と広報活動等に努めまして着用率の向上を図ってまいりたい、かように考えております。

○馬場富君 シートベルトの着用というのは高速道路での義務化によりましてかなり効果が上がっておりますというふうに私たちも見ておりますが、そういう効果の上がつたものはやはり一般道路についても着用を考えていくべきじゃないか、こういうふうに思いますが、これに対する考え方はどうですか。

○政府委員(八島幸彦君) 御指摘のとおりでございます。

先ほどお答え申し上げましたように五〇%ぎりぎりの段階でございますが、これから四月に行われます春の交通安全運動期間中等を通じて、より強力な広報活動あるいは指導活動を徹底いたしまして着用率の向上を図り、その結果を見ながら点数を付与する時期を判断してまいりたい、かように考えておるところでございます。

○馬場富君 次に、今度原動機付自転車のヘルメット着用の義務づけが七月五日から施行されることになっておりますが、この準備状況はどうでしょうか。

○政府委員(八島幸彦君) 原動機付自転車のヘルメット着用の義務化及び不着用者に対する点数の付与は、先般御指摘のように、ことしの七月五日から施行することといたしております。

昭和六十年中の国内における乗車用ヘルメットの生産個数は前年比百三十六万個増となっております。また、ヘルメット着用義務化による需要増加に十分対応できるものと考えております。

また、原動機付自転車のヘルメットの着用につきましては、従来から広報・指導活動を展開してきていたところでございますが、現在大体六〇%程度の着用率となっております。四月からの春の全国交通安全運動の期間におきましてはこの原動機付自転車のヘルメットの着用につきまして強力な広報・指導活動を展開いたしまして、施行前においてもかなりの着用率に達しているように努力してまいりたい、かように考えております。

○馬場富君 現在の都市部における交通渋滞の一つの原因は、やはり違法駐車が非常に多いというように私たちも思うわけですが、警察としてはこの問題についてはどのように取り組んでみえますか、お尋ねいたします。

○政府委員(八島幸彦君) 御指摘のとおりでございます。特に大都市におきまして違法駐車の実態はこのまま放置できないような状況に至っております。ちなみに、東京都内におきましては瞬間の違法駐車が一十六万台ございますが、そういうような違法駐車が交通の円滑化の大きな障害になっております。最近ではバス路線にはびこっております。バスの定時性を著しく害しているところか、あるいはバスの停留所に駐車しているものですか、あるいは道路の中央寄りで乗降しているというふうなところか、あるいは駐車車両に衝突する死亡事故がこの五年間に八割もふえているといったように、円滑化だけではなくて安全上も非常に

に問題を生じてきております。

そういうこともございまして、駐車問題を解決することを主とした内容の道交法の改正案を今国会に御審議をお願いしているところでございます。

○馬場富君 次に建設省の方ですが、自転車の駐車の問題が、非常に自転車の利用が多くなると同時に、これが問題化されてきております。特に放置自転車等も問題となつて、駅周辺等については大変に困つた状況もございまして、

こういうことの重要性から考えまして、今回の法案にもこの問題がうたわれておりますけれども、この自転車の駐車場等の問題についてはどのように取り組まれるお気持ちか、お示しいただきたいと思ひます。

○政府委員萩原浩君 自転車利用の増大に伴ひまして駅周辺あるいはバス停付近など各種交通施設等の近傍では路上に自転車が増え、安全な通行が脅かされるという事態が起きていることは、先生御指摘のとおりでございます。

現在、建設省といたしましては、三大都市圏を中心に都市計画自転車駐車場に対して補助を行うなどの整備を図つておられますけれども、今回の交通安全施設等整備事業五カ年計画の中で、道路管理者に対して補助の制度を新設いたしまして、道路の附属物としてその整備を進めるようにいたしたいというふうに考えておる次第でございます。

従来の施策は、二百台以上の自転車の駐車があるといひます。需要があるような、そういうかなり大きなところに補助対象を限つておりましたけれども、今回は五十台以上二百台以下というような小規模なものについての補助を新設いたしましてその穴を埋め、自転車駐車場の対策といたしたい、こういうふうに考えているものでございまして、

○馬場富君 ここで、今回の法案ともあわせまして交通安全施設等整備事業計画に関する措置が改

正される。あわせて、先ほどもお尋ねいたしました交通安全対策基本法等の問題から推して、やはり人命の尊重が一つは焦点になつてきております。どんどんと深刻化する自動車交通事故多発の中にあって、いかにしてとうとう人命を守るかというところに私は焦点があると思ひます。

そういう点では、昭和四十五年の交通事故死一万六千七百六十五人のピーク時をええまして、私も当時愛知県に住んでおりました、交通事故死がナンバーワンだったのが我が愛知県だったものであります。もうこれは私の胸に焼きつくほど本當に痛切に感じておりますし、この問題の解決には取り組まなければならぬ、こう思つておるわけですが、やはり、そういういろいろな施策やいろいろな施設やまた警察官等の努力があつても、当時から私は調査を続けていたが、やはりどうして車社会に対する受け入れ態勢としては道路の整備こそ最大の要素である、いかに標識やいろいろなものをしつかりやつてもらつても、また警察官が取り締まりを厳しくされたとしても、完全な道路がなればこれは補うことができないんじゃないかと思ひます。

かつて私たちが中国を訪問したときに、中国はほとんど歩行者や自転車だけでした、最近では自動車も多くなつてきておりますが、そのときに、私たちが中国に行つて第一番にした質問は、日本のような交通状況が中国に起こつたならばこの広い道路でも困るでしようと言つたときに、中国側の答弁は、いや、現在はそんなに自動車はたくさん持つておりません、自転車や歩行者ですからこれで十分でしよう、また自動車を多く持つときには持つような道路を考へて持ちます、こういう言葉が返つてきたが、実に明確な答弁だったと思ひます。ところが、日本は道路の整備よりも自動車の需要の方が多くなつてきておる。こういう点で、一つそこに大きい交通対策の問題点が私はあると思ひます。建設省も、今のこの法案等によつてのいろいろな対策も必要ですけれども、やは

り道路の整備にうんと力を入れてやつていく必要があるのではないかと思ひます。

実は、この交通事故のピークの四十五年のころに、私も中京圏で、陸上輸送調査会というのを各建設省やあるいは警察や運輸省等にも集まつてもらつて開いて、事故死の実態調査をやつたところがあるわけですよ。どうしても車台数が多いのと、やはり道路を整備していく以外にはないという結論でした。関東圏では軌道が七に対して道路輸送が三なんです。関西圏も七対三なんです。私たちが住む中部圏というのは軌道と自動車が多いと逆になつて、軌道が三で道路輸送が七なんです。そうしてくと、結局は交通事故が多いというの、もつとも軌道を拡大することが必要だ。ところが、便利な車に乗つた人たちをもう一度軌道に乗せるということはなかなか難しいんです。

結論として今究極的に感ずることは、自動車に乗つた人たちが道路で輸送できるような道路の完備こそ安全対策の最高のかねめであるというふうに私は結論を下しておるんですが、この点、建設省はどのようにお考えでございますか。

○政府委員萩原浩君 先生おっしゃいますように、交通安全を保つためにはそもそも道路の整備が基本的な問題でございます。特に、自動車とそれから歩行者あるいは自転車、これが完全に分離をされまして非常に事故は少なくなるというところは幾多の資料からも説明されているところでございます。したがって、私どもは道路整備を九次にわたります五カ年計画で鋭意進めてまいりました。

しかし、何さ、道路の需要というものは、自動車の保有台数の伸び、あるいは歩行台キロの伸びというものが、この道路整備を追い抜いて伸びていつていくという現状にございまして、そのために、道路の整備を進めると同時に、応急的な対策といたしましてこの交通安全施設等整備事業を行つていくものでございまして、あくまでもその基本は道路整備にあるというふうに認識をいた

たしてございまして、今後とも何とかこの道路整備を進めて、できるだけ早く供給が必要を追い抜くような、そういう事態に到達したいというところで努力をいたしておるところでございます。

○馬場富君 先日にも非常に大臣に理解ある答弁をいただきましたが、この中部圏の道路状況の円滑化のためには、かつて交通事故死が一番多かったというその原因の調査の中で、やはり名古屋市内に国道とかそういう大道路の通過道路が多いということが一つは調査の結果として出てきたわけですが、この通過をなくするために、市内を通過させない形で、市内には地下鉄等を発達させそして市外から来る車が通過する道路についてはわきを通過していくというように、建設省の御協力を得ていわゆる名古屋環状二号線というのが今推進されております。これは東名、名神、東名阪、そして今度つくられようとする北陸自動車道、これらの道路を通過せずに円滑に周辺を回らせる。これが事故対策の大きい要素になつてくる。こういうことで、一つはこの環状二号線が取り上げられ、もう一つはその一部として伊勢湾岸道路というのが計画されている。

大臣からも非常に前向きな答弁をいただきました。建設省の道路局も、一つはこの四月中にも打ち合わせの機会をつくりたい、こういうふうにおつしやつておりますが、先ほど申しました軌道といふゆる道路需要とが三対七というような逆比にある中部圏の中で、こういう道路こそ交通安全のかねめである。これができなかったらならば、幾ら警察官の方が厳重に監視したとしても私は無理だと思ひます。

そういう点で、このことについて民生活をあわせて大臣も非常に積極的に取り組んでみえますが、どうかこの推進に本腰を入れてお願いしたいことと、先般もおつしやつておりましたが、そういう民生化という問題等もありまして、地元との調整等も必要であります。そのためにひとつ大臣に、予算委員会の終了後早期に現地を調査していただきながら、民生の問題等についても御懇談をいた

だけることがまずかなめであると思いますが、その点はいかがでしょうか。

○国務大臣(江藤隆美君) かねがねそうした御要請がございまして、もう三月も残り少なくなりましたから、国会の都合等で少しくおくれましてけれども、明日地建の局長を呼びまして、そして打ち合わせをいたしまして、今月うちには県、市に對して私ども建設省の考え方を示しする、そして当初の予定どおり来月じゅうにはひとつ基本的な計画、いわゆる事業費をどの程度にするか、工期はどれくらいか、事業主体はどうか、それから財源は一体どうするかというものを、それから、四月じゅうには大体めどが立つようになりたしたい、こういうふうな思つておるところでございます。

それから、一回見に来るようということでございますが、今お説のございました環状二号ありますし、いつか申し上げました堀川の再開発のこともございまして、この伊勢湾岸道路と一緒に、国会で予算が成立でもいたしまして機会を得ましたら、ぜひ一回現地を訪れさせていたいただきたい、こう思つております。そのときにはまたお世話さまになります、よろしくお願ひを申し上げます。

○馬場富君 ぜひひとつ早い機会に、民活等の問題もありましてお願いいたします。

次に、もう一点、財源問題でございますが、やはり道路を整備していくにつきましても財源が問題となつてきますが、過去私は水野建設大臣、本建設大臣のときもこの問題について質問いたしました、いわゆる自動車重量税の道路事業以外への流用、いわゆるオーバーフローの問題でございます。五十七年から五十九年度まで四千八百億に上つておりますが、六十年年度予算では揮発油税収入の一部の道路特会への直入、それから資金運用部資金の短期借入れによつてオーバーフローを解消したわけでございますが、六十一年度予算においてはどのような措置を講ぜられるか、ま

ずお尋ねいたします。

○政府委員(萩原浩君) 先生御指摘のとおり、五十七年度から五十九年度まで三カ年にわたつて総計四千八百億円の自動車重量税が道路整備財源に未充当の状況でございます。これに對しまして昭和六十年年度には、一般会計からの繰入金、それから揮発油税の一部特別会計への直入、それから資金運用部からの借入れによりまして、道路特定財源の収収額を二百億に上回る措置をとらせていただきましたけれども、昭和六十一年度につきましては、大体同様の措置をお願いいたしたい、こういうことを盛り込みました政府予算案を現在御審議いただいておりますのでございます。したがうして、この原案どおりもし御承認いただきますと、いわゆる自動車重量税の未充当額は約三千七百億に達する予定でございます。この三千七百億の未充当額につきましましては、できるだけ早く道路整備財源として充当していただくように懸命の努力を払つていくつもりでございます。

○馬場富君 それで、先ほど御質問しました、オーバーフローの四千八百億の問題でございますが、歴代大臣は必ず返していただいて道路財源にするとおっしゃつていましたが、少々は返還されたようでございますが、この点については今後どのように処置されますか。

○政府委員(萩原浩君) ただいま申し上げましたように約三千七百億の未充当額がございまして、この未充当につきましては、遅くとも第九次五カ年計画中には何とか充当いたしたい。しかし、それより早く、できるだけ早くこのものが充当されるように努力をいたしたい、こういうふうな考えでおる次第でございます。

○馬場富君 最後に、大臣に。最近、円高による非常に厳しい経済状況になつてきました。そのために内需拡大からも景気対策からもやはりどうしても大きくこれを向上させるために、公共事業への投資の必要性が各方面から叫ばれてきました。こういうことで、今の公共事業に上乗せすること一兆円以上の修正が必要では

ないかという議論すらなされておりますが、そのためにはやはり建設国債を発行してもやむを得ないのではないかと、この声も高まつてきております。この点、大臣の個人的な見解でも結構でございますが、これに對する大臣の考え方をひとつ御説明願ひしたいと思います。

○国務大臣(江藤隆美君) 予算委員会では建設国債の議論が出ますという、いつも大蔵省の答弁は、一兆円の建設国債を出しますと六十年間にわたつて三兆七千億のいわゆる借金を孫の代までかかつて払わなきゃなりません、これが大体決まり文句であります。しかし考えてみれば、住宅建設五カ年計画も出ますが、住宅だつて借りれば払い終わるまでには二倍以上払うわけでして、借金を利子を払うのは当たり前のことであつて、閣内不統一と言われちゃいけません、予算審議の途中でありますから余計なことは言わぬことにしておりますけれども、しかし黙つておるわけにもまいりませんから、私は、一兆円の建設国債を発行すれば事業予算としてはおよそ一兆四千億になるものと思ひます。これがGNPへの乗数効果は初年度は一・四七、次年度が〇・七八、三年目が〇・四七、合計三年間で二・七二倍程度になります。三兆八千五百億程度の効果があるものと思ひます。したがつて三年間にわたつて税収はおおよそ四千七百億返つてくると思ひますから、国民的な資産が残る、その上にそれだけの税収があるんですから全くの赤字国債とはいささか違ひます。そこまでは私は予算委員会でも言つております。大蔵省の考え方が間違つておりますことはこれは口が裂けても言えぬわけですが、しかし、予算が編成されました昨年暮れと、こういういわゆる社会情勢が著しく変わつてきました。今は、今までになつたことじゃないかと思ひます。

できるうちに建設省としてはひとつ準備をしておこうではないか、こういうふうな優等生の答弁を今のところは準備いたしまして、お答えを申し上げておるところでございます。

○上田耕一郎君 今度の法改正は改善部分が含まれておりますし、それから交通安全施設の整備というのは国民の生命保護の点で非常に重要で、私も賛成する態度をとつております。以下、若干の質問をまずこの法改正問題でさせていただきます。

まず、この五カ年計画の閣議了解を見ますと、警察庁分は第三次が千九百億、第四次が千三百五十億で〇・七一に減つてゐるわけでございますが、これはどういうことでしょうか。

○政府委員(八島幸彦君) 御指摘のとおりでございますが、この特定事業の減つてゐる部分につきましては、都道府県単独事業として実施していただくように措置したものでございます。

それでは、その都道府県単独事業に移したのはなぜかということでございますが、一つには、国の厳しい財政事情を反映いたしまして第三次の実績が一千九百億の計画に對して一千三百一十億にとどまつたというふうなことから、それを若干上回るような現実的なものとせざるを得なかつたということがございまして、

それから、移しました信号機の新設あるいは大型標識、可変標識につきましては、それぞれ、信号機につきましては、その必要性につきましても都道府県間に格差が出てきておりました、そういうことから都道府県の実情に應じて整備をしていくこととした方が適當であると判断いたしましたこと、大型標識あるいは可変標識につきましては、従来からその他の標識、標示は御承知のように都道府県単独事業として実施しておりますし、最近の標識ジャンルというふうな御批判にお答えするために大型標識にして整理統合を図つていくというふうなことで、従来の都道府県単独事業に非常に密着した事業であるという観点か

ら、これにつきましても都道府県単独事業として
お願いすることとしたものでございます。

○上田耕一郎君 単独事業に移した、その際財源
措置もしてあるというんですけれども、この調査
室の資料の二十九ページを見ると、交通反則者納
付金、これを使って交通安全対策特別交付金とい
うのを出している。六十年予算に比べると六十
一年度予算はこれ減っているんです。だからこ
ういう点で、移したはいんだが、格差があるとい
うことなどのようですけれども、地方自治体の
負担がふえないように特に財源問題では手当てを
ぜひ要望したいと思います。

それから、先ほど問題になり先日問題になっ
たまたこの調整費ですね、これが出ています。それ
で、三年後見直しというのがまたここに出てい
るわけですね。建設省分は一・四八倍になってい
るけれども、この調整費二千億円を除くとやはり
一・二六倍ということになっておりますので、先
ほど大臣から財政上の困難性の問題もありまし
たけれども、やはり三年後の見直しでその厳しい中
でぜひ増額になるようにしていただきたいと思
うんですけれども、再度答弁をお願いしたいと思
います。

○国務大臣(江藤隆義君) そのように三年先には
努力をいたしたい。今まで前例がありませんけ
ども、前例を私はつくるべきだと思っております
から、そういうつもりでこれから頑張つてまいり
ます。

○上田耕一郎君 その次に、交通事故の死者の数字
ですね。先ほどから数字が挙がっていますが、
昭和六十年で九千二百六十一人、これは警察庁の
調べの数字で、これは二十四時間以内の死者です
ね。ところがこの二十六ページを見ますと、ここ
には厚生省の数字が出ています。厚生省は
「自動車事故を直接死因とするすべての死者」と
いうことになっている。これを比べてみますと、
例えば昭和五十八年、警察庁の数字では九千五百
二十人になっているけれども、厚生省の数字では
一万二千九百九十九人と約三割多いんです。

二十四時間以内に亡くなった死者、これは警察
庁の数字で出ています。けれども、厚生省の交通
事故を直接死因とする死者の数は大体三割増しと
言われているのは、ほぼそのとおりだということ
でいいですか、警察庁にお伺いします。

○政府委員(八島幸彦君) そのように理解いたし
ております。

○上田耕一郎君 それで、昭和四十五年と比べ
ると五五%に減っていて、それはいいんですけれ
ども、戦後四十年間の交通事故の死者数、それと負
傷者数、これをお答えいただきたい。

○政府委員(八島幸彦君) 戦後四十年の交通事故
死者数、累計いたしますと約三十九万人でござい
ます。負傷者数につきましては約一千七百万人で
ございます。

○上田耕一郎君 これは大変な数字なんです。三
十九万人というんだけれども、それは二十四時
間以内に死んだ人の数で、だから三割増すと約五
十万人ということになるんです。東京の三多摩
では八王子が一番大きい市ですけれども、あそこ
は四十万ですから、八王子以上の人口がすっぱり
なくなつたというほどの大変さだ。負傷者数千七
百万人というのは、生涯に何回も負傷した人もい
るんじゃないけれども、恐らくそんな統計はない
だろうと思えますけれども、いずれにせよ人口の
一割以上は交通事故に戦後ずっと延べで考えると
達しているということで、非常にやっぱ大変な
数字が依然としてある。

先ほどの答弁、それからデータを見ても、死者
は減っているけれども負傷者数はふえているとい
うことなんです。警察庁はこの死者数で、例え
ばこの五十年計画でどのくらいまで下げられると
いうことをお考えなんでしょうか、目標ですね。

○政府委員(八島幸彦君) まだ正式に決定したわ
けではございませんが、今度の新しい交通安全基
本計画におきましては、今後五十年間に、第三次
の基本計画と同様に八千人以下に抑えるというよ
うな目標とするように承知いたしております。

○上田耕一郎君 三割増しだとやっぱ一万人を
超えているんですね。この死者と負傷者、特に負
傷者数はふえているという状況は、議論をするに
限りがありませんけれども、モータリゼーション
、その悪循環問題がやっぱあると思うんです。
ね、道路と自動車の。だから命を守るといふ点で
は、この道路の安全施設の五十年計画も重要な
だけれども、本当に本格的に解決しようといふと
、国の政策の自動車、モータリゼーション等々
のやっぱ基本的にさかのぼって見直しをしていか
ないと解決できないという大問題だと思ふん
です。

それから、交通事故の死亡状況の欧米との比較
がこの資料に出ておりますが、やっぱ交通事故
は先進国のレベルにもうなつてしまつています。状
態を見ると、二十八ページの資料を見ると、日本
の場合には走る凶器型になっていまして、つ
まり、例えばアメリカ、フランスなどでは自動車
に乗っている、乗車中の死者が多い。アメリカ六
八%、フランス六二・六%。日本は乗車中の死者
は三六・六%でかなり低い。そのかわり、歩行中
の死者二九・三%、二輪車乗車中二三・七%。ア
メリカなどは二輪車乗車中は九・七%ですから、
日本はやっぱ二輪車に乗っているときに自動
車にはねられてという、つまり走る凶器型とい
う特徴が生まれていることは非常に注目に
値すると思ふんです。日本は走る凶器型、欧米は
走る棺おけ型と言ふのだと思うんですが、なぜこう
いうふうになっているんでしょうか、これは分析さ
れておられますか。

○政府委員(八島幸彦君) 基本的には日本の国土
が狭いという特徴が背景にございまして、道路に
つきましても比較的狭い道路が諸外国に比較しま
すと多い、あるいは歩車道の区分がされてない道
路が多い、あるいは交差点間隔が諸外国に比較し
ますと短いといふ点、そういうようなことで
交差点の数が非常に多いというように相乗
的に作用いたしまして、諸外国に比較しますとい
ふゆる交通弱者の死者の構成率が高いというふう
に判断いたしております。

○上田耕一郎君 これは江戸時代からの話になる
んだそうだけれども、日本は江戸時代には大体
かごだつた、だから大歩道はなかった。ヨロ
ツバは馬車ですから、自動車の前から歩道とい
うのがあつたという話なんです。かごがえつさ
えつ通つていたところへ自動車が出て突っ込ん
でくるので、歩道はないし、事故が多いというこ
となんだそう。日本の道路問題のやはり歴史的
な特徴といふんです。それがどうして今このよう
に走る凶器型にならざるを得ない状況があるん
ですね。

先ほどの答弁でも、最近の事故でふえているの
は、高齢者の歩行とそれから若年者の自転車ある
いはオートバイ、二輪車走行中の事故がふえて
いるという答弁がありましたけれども、これはそう
簡単に直らないだろうと思ふんです。だから、
そこをどういふふうにしていくか、どういふ対策
を打っていくかということが大事になると思ふ。
それで私は次の問題として、その問題の一つの
最も典型的な例なんですけれども、身体障害者と
高齢者の交通安全の対策の問題を少し質問したい
と思ふんです。

身体障害者、高齢者の方々が安全に町を歩ける
というふうな町づくりは、単に身体障害者や高齢
者の方々の安全を守るだけでなく、先ほど申し
ましたような日本の道路状況、モータリゼーシ
ョンの状況、交通事故の特徴などからいいますと、
交通事故全体を減らすことにもつながってくるだ
ろうと思ふわけです。国際障害者年、これはよく
御存じのように、完全参加と平等を掲げて八一年
に始まつて一九九一年までの十年の長期計画で
行つていっているわけですね。今度の五十年計画の建設
省の案を拝見しますと、「安全・快適な歩行空間の
拡大」が二に挙がっていて、そのうちの二は、「歩
道等の整備に際しては、身体障害者や高齢者の利
用にも配慮して、幅の広い使いやすい歩道等の整
備、段差の適切な切下げ等を推進し」と書かれて
いるわけで、これは全く私も基本方針として
は賛成です。その点で、身障者でも安心してとい

うことで歩道の整備と段差の切り下げということ
が書かれておりますけれども、ひとつ建設省と警
察庁、この点でどういふ計画をお持ちなのか、ま
ずお伺いしたいと思います。

○政府委員(萩原浩吉) 先生御指摘の高齢者ある
いは身体障害者の事故の防止のためには、歩道の
整備がまず第一歩にあるのではないだろうかとい
うふうに考えております。それで、歩道の整備を
行う場合に一番考えられますことは歩道の連続性
でございます。歩道が途中で切れてしまふという
ことはこれは非常に危険でございますので、第一
歩道の連続性の確保を図ってまいりたい。それ
から第二歩は、先生御指摘くだされましたけれ
ども、段差の切り下げでございます。これは特に
身体障害者の方の車いすの通行の便のために段差
の切り下げを行う。それから幅の広い使いやすい
歩道を整備してまいりたいというのが第三歩目の
問題でございます。また、その他場所によりまし
ては、点字ブロックといひますか盲人用のプロッ
クを設置いたしまして盲人の方の誘導に資する、
このようなものも進めてまいりたい、こういうふ
うに考えている次第でございます。

また一方、歩行者の邪魔になります自転車、歩
道の上に自転車置き場を設けますと身障者の方々
には非常に通行の不便を来しますので、自転車駐
車を整備するなどによりまして歩道が快適に歩行
できるように、そのようなきめの細かい施策を講
じてまいりたい、こういうふうに考えている次第
でございます。

○政府委員(八島幸彦君) 身体障害者の方の交通
の安全のために、直接安全施設とは関係ございま
せんが、よく歩道の上いろいろな陳列物を置い
たりその他の商品なんかを置いたりすることがあ
りますけれども、こういう通行の妨害になるよう
な諸物件の撤去に努めるということが一つござい
まして、ちなみに、一昨年の数字でございますが、
五十九年中に約一万件この種の道交法違反を検挙
いたしております。
また、横断歩道橋の問題につきましては、これ

は道路管理者の方の問題でございますが、警察と
いたしまして、身体障害者の方が利用しやすい
ように必要に応じてスロープ化等の改良をお願い
しておりますし、仮にそれが困難である場合には、
横断歩道橋に併設いたしまして信号機を設け
るというようなこともやっておりますのでございま
す。

また、押しボタン信号機の設置に当たりまして
も、車いす利用者等にも利用しやすいよう押しボ
タンの高さとか方向についても配慮するなど、身
体障害者の方の交通の安全に配慮しているところ
でございます。

○上田耕一郎君 五十七年の四月二十日に「肢
体障害者に対する道路の段差解消等に関する請願」
というものが前島英三郎議員を初め共産党、民社
党、新政クラブの紹介で出されました、全会一致
で採択されたわけですね。この中には、「すべての肢
体障害者が自分の意志で自由に外出できるように、
道路の段差の解消、障害物の除去、階段のスロー
プ化、駅や公共建築物の改造、エレベーターの設
置などを促進し」と述べられていたわけですね。

まず段差の解消ですけれども、今御答弁があり
ましたけれども、実際に車いすを使っておられる
方からお聞きしますと、解消していると言われて
もどうも五センチから八センチぐらいの多いとい
うんですね。五センチぐらいでも車いすでお
りましてやはり前につんのめたりする危険がある
ので、希望としては二センチにしたいだけない
かという請願が、やはり同じ年、五十七年の九月
二十七日に出ている。これは全国肢体障害者団体
連絡協議会、全国肢障協と言いますけれども、代
表中川寿さんで、「歩道の横への傾斜をゆるやか
にして下さい」、「車道との段差は二センチ以内
にして下さい」とあるんですね。この点、建設省
はどうでしょう。

○政府委員(萩原浩吉) 先生御指摘のように、段
差の高さが非常に問題になります。実は視覚障害
の方は幾らか段差があつた方がいいのではないか
という御主張もございまして、いろいろ地域によ

つて検討をさせていただいてるところでございま
すけれども、私どもの基準をいたしましては、段
差は一応二センチを考慮しております。そして、ス
ロープで上げまして、結果として五センチの高さ
になるというふうな物の考え方をとっております
に、そのスロープは大体三センチを十二センチか
ら十四センチぐらいの間で取りつけるといふ基準
的なものをつくつておる次第でございます。た
だ、この取りつけ自身が十二センチですとちよつ
と急であるというふうな御指摘もまたございま
して、そこら辺、どのようなものが最もよろしいか
ということについては、まだ検討課題として残つ
ているという事態にございます。

○上田耕一郎君 ぜひそういう基準でさらに検討
を進めて、また指導も強化してほしいと思いま
す。それから、この要請書には、「電柱やガードレ
ール等のじゃまな建設物はとりぞい下さ
い。」とありまして、ガードレールは除いていいか
どうか、これはちよつと私も保留したい感じがす
けれども、電柱などは、これは美観の点からもヨ
ロッパと比べて日本は非常に大問題だといふの
で、電柱の撤去、地下埋設にする点は考えられて
いるようにすけれども、この点はどういう方針で
しよう。

○政府委員(萩原浩吉) 先生御指摘のように、確
かに歩道上の電柱につきましては、車いすによる
通行には非常に障害になるという御指摘がござい
ます。
現在、快適な通行区間を確保してあわせて都市
防災あるいは都市景観の確保を図るためにもキャ
ブシステムの増強をやっておりますけれども、キ
ャブシステムだけではこの地中化というものを早
急に進めるにはちよつとまだ無理があるのでは
ないかというふうな考えをしております。したが
いまして、キャブシステムが適合するような地域に
ついてはキャブシステムによる地中化を進めると同
時に、別の方策、例えば直埋といひますか、電話
線であるとか電線をそのまま水道管、ガス管と同
じように埋めてしまふ、埋設してしまふ、そのよ

うな方策についても現在検討をしておるところで
ございまして、この電線の地中化は積極的に取り
組んでまいりたいというふうに考えておる次第で
ございまして。

○上田耕一郎君 道路交通の問題に関して、もう
一つリフト付バスの要望があるわけですね。

政府の「障害者対策に関する長期計画」、これは
五十七年三月に閣内閣府年推進本部がつくつた
計画であります。この中に、「市町村の区域内の
移動、交通等については、一、前からずつとあり
ますけれども省きますが、「リフト付バス、改造自
動車等の特別手段、ガイドヘルパーの派遣等のサ
ービスを考慮し」とあるんですね。だから、リフ
ト付バスというのはちゃんと長期計画に入つてい
るわけですね。リフト付バスは高さ三十センチの段
差のある階段が大概三つぐらゐつていて、これ
は車いすに乗っている方にとっては致命傷で、も
うなかなかこれは乗れない。だから、車いす、電
動いすで走っているときに、ああバスに乗れたら
なと思うというんですね。リフト付バスから、ア
メリカのパークレー市のは、何か、スイッチを押
すと階段がぱつとリフトになるというものであ
るんだそうなんですけれども、最初の先行投資をや
ればあとは人件費も要るわけじゃないので、車いす
の利用のできるバスとしては大変安いという指摘
などもあるんですが、ひとつ、ここにちゃんと書
かれてあるリフト付バスの問題、現状どうなつて
いるのか、運輸省にお伺いします。

○説明員(植村武雄君) 私も運輸省の関係は営
業用の乗り合いバスでございまして、けれども、営
業乗り合いバスにおきまして車いす利用者の乗降の利
便、これを図るために、現在、乗り口の開口を廣
くする広ドアの低床式のバスといふものの導入を
進めておるところでございます。

先生御指摘のリフト付のバスにつきましては、
車いす利用者の集まられる施設との関係の特定の
路線について投入されておる実態がございまして、
それ以外は、いわゆる市町村営の、市町村有の福

社バスというもので多く活用されておる、こういうふうにも承知しております。

私どももいたしましては、とりあえずは、今申し上げた広床式低床式のバスの普及に努めて、車いすを折り畳まなくとも、そのまま乗りやすくするというように力を注いでまいりますけれども、リフト付バスにつきましても、今後道路環境の整備等々と相まった形で検討を進めていきたい、こう思っております。

○上田耕一郎君 私、養護学校の生徒さんが国会へ見学に見えて案内したときに、あそこはちゃんとリフト付のバスでした。大変便利なんです。今ね。今のような、ちょっと消極的なことでなくて、ちゃんと計画にあるんですから、ドアの広いバスだけというんじゃなくて、ひとつ路線バス問題についても、これは全国的な問題なんで、ぜひ前向きな検討をお願いしたいと思うんですが、いかがでしょうか。

○説明員(橋村武雄君) 取りつけ位置あるいは操作性等の検討も必要でございますし、道路との関係、また非常に多くの方が乗降されるような、そういった路線の場合における問題はいろいろあるか等々、検討課題は結構多いでございます。前向きに検討いたしますけれども、お時間をちょうだいいたしたい、このように思うわけでございます。

○上田耕一郎君 障害者の方々の安全な交通ということになりますと、道路だけでなく鉄道の問題が大きいんですね。鉄道については、駅舎の改造、エレベーターの設置、改札口、券売機、点字ブロック、障害者トイレとかさまざまな問題があるんですけれども、ひとつ国鉄の全国的な状況と特に東京の状況、それから運輸省には私鉄、東京の私鉄、こころの状況について、障害者あるいは高齢者用の駅舎改造等、どうなっているかをなるべく簡潔にお伺いしたいと思います。

○説明員(城内秀定君) 先生今御指摘のありました全国の問題と東京地区についてお答えいたしますが、御承知のように国鉄は極めて厳しい経営事情にはございますけれども、やはりこういう問題

につきましましては、一般社会におきまして設備状況なども勘案させていただきながら逐次整備を行ってまいっております。

昭和五十九年度末の数字で申し上げますと、点字ブロックにつきましては七百四十九駅、券売機の点字テープにつきましては五百一十一駅、トイレの改良は百七十一駅、改札口の幅は五百四十九駅、エレベーターの新設あるいは改良したものが四十七駅、段差の解消のいわゆるスロープ化したものが百十九駅でございます。これはいずれも前年度に對しまして、点字ブロックが百四十四駅、点字テープが八十五駅増、トイレの改良は二十五駅増、改札口の幅も六十七駅増、エレベーターが三駅増、スロープ化は七駅増、これが五十九年度末の全国の現況でございます。六十年三月三十一日現在でございます。

同じような数字につきまして東京地区、これは東京の三鉄道管理局、北、南、西、三鉄道管理局の合計の数字で申し上げますと、六十年三月三十一日現在では、ちよつと順序が前後するかもしれませんが、点字ブロックが百二十三駅、これは前年度に對して十四駅増でございます。券売機の点字テープは二百七十三駅、これは五十七駅増でございます。エレベーターが十駅で一駅増、スロープ化が十七駅で前年度に對して五駅増、トイレの改良は三十六駅で九駅増、改札口の幅を広げたものの、幅が百八十九駅で十九駅増、以上のような状況になってございます。

○説明員(山本昌彦君) 次に、民鉄について申し上げます。民鉄におきましては、従来から旅客サービスの向上を図るために、身体障害者用設備、ホーム、上屋の改良等の駅施設の整備を推進しているところでございます。

身体障害者設備の關係について申し上げますと、大手民鉄十四社の五十九年度末現在におきまして身体障害者施設の設置状況は、車いす用改札通路を設けた駅一千七、誘導・警告ブロックを設置している駅八百十八、エレベーター及びエスカレ

ーターを設置した駅百十二、身体障害者用トイレを設置した駅二百二十二、車いす用の斜路を設けた駅二百七十六などとなっております。

私どももいたしましては、今後とも引き続き、駅の改良計画等の機会をとらえ、可能な限り整備を推進するよう関係事業者を指導してまいりたいでございます。

○上田耕一郎君 その点でお伺いしたいのは、例えば五カ年計画とかでだんだん進んでいることは、私も資料を拝見し、今の答弁を聞きましてわかるんです。これはかつてよりは非常にやっばり進んだと思えます。しかし、思うんですが、じゃ現状は何%ぐらいなのか。

国鉄にお伺いしますが、先ほどの例えば改札口の幅、これは広くなければ車いすは通れないんです。狭いところは持ち上げて通さなければならぬ。それで、五百四十九駅とおっしゃったけれども、それは全国の国鉄の駅の中の何%ぐらいに当たるんですか。

○説明員(城内秀定君) 全国の数字の五百四十九駅につきましては、これに對する全駅数は五千三百三十二駅でございますので、一〇・七%になります。

ただし、この五千三百三十二駅といふのは、地方の極めて小さな全職員のいないような駅まで全部入っている数でございますので、つけ加えていただまして、先ほど申し上げました東京の三鉄道管理局の数字につきまして同じように改札口の幅を設けた百八十九駅について申し上げますと、これは對する東京三鉄道管理局の駅数が三百四十五駅でございますので、それに対しての百八十九駅で五四・八%と、半分以上やっております、こういうことでございます。

○上田耕一郎君 それで国鉄は、その目標ですね、例えば、何カ年計画でどういうふうにしていくといった計画はあるんですか。

それから運輸省も、私鉄に對して、それぞれこういうものについてこういう計画で大体どの年度ぐらいでという、本来国鉄障害者年は十カ年計画

です。から十カ年でできれば一〇〇%というのが目標なんだが、指導計画というのをお持ちなんですか。

これを国鉄と運輸省にお伺いします。

○説明員(城内秀定君) 目標年度、数字というふうなことは、大変申しわけございませんが、今我々いたしましては精いっぱいやりつつある、これからやっております所存でございますというのを申し上げさせていただきます。

考え方としては、これまでどおり、このような身体障害者の関係の施設が近くにある駅、あるいは身体障害者に対する対策というものを取り組んでいる地域に所在する駅、こういうふうなところを中心といたしまして、身体障害者の方々の御利用の状況、あるいは例えばエレベーターなどにつきましては駅の設備の物理的条件等もございまして、その設置ができるかどうかというふうなことも勘案させていただきますが、これから駅が新築していきます、あるいは改築してまいります、あるいは大幅に改良してまいります、そういうふうな機会をとらえながら整備に努めてまいりたい、このように考えておりますので、御理解を賜りたいと思っております。

○説明員(山本昌彦君) 民鉄の關係について申し上げます。大手私鉄十四社は毎年、輸送力増強等設備投資計画を推進しております。現在、五十七年度から六十一年度までの第六次輸送力増強等投資計画を推進中でございますが、六十二年度からは新たに第七次の計画を策定、実施することとなっております。この計画の中におきましてそれぞれ身体障害者設備の整備を位置づけているところでございますが、駅の改良をまづまでもない設備につきましては早急にこれを実施しているところでございますし、また駅の改良を伴うものにつきましても改良等にあわせて推進していくつもりでございます。

○上田耕一郎君 實際にこれを調査してみます

と、数字では簡単にいろいろな問題があるんです。

ここに、運輸省の出した「肢体障害者車いす利用者 公共交通機関利用ガイドブック」というのがあるんですね、首都圏の。例えば、上野駅があつて、上野駅の駅内にたった一カ所あるんですよ、障害者用のトイレが。ここにちゃんと車いすの絵がついているんです。私は去年、国鉄労組の上野分会、市民、それから障害者の方と一緒に、この上野駅を全部調査して歩いたことがあるんです。これは一つ一つの階段を車いすを担いで上ると大変なんです。それで、このきれいにいかいてあるところへ行ってみました。これは古いトイレで、入っても、階段がありまして、段差があつて車いすが全然通れないんですよ。行ってみると使えないんですね。これは国鉄の駅と交渉をし、僕は国鉄の本社まで行つて、ではつくりますというところでようやくこゝは直つて、車いす障害者用のトイレになりましたけれども、実際に行つてみるとそういう状況なんですね。

それから、私鉄も、今運輸省は指導をしていると言われたけれども、私鉄は恐るべきところがある。これも去年の例なんです。これは障害者用だけじゃないんだが、東急は、新玉川線で大体トイレがない駅がずらつとあつた。これはおとしあたりから私どもも皆さんと一緒に取り組んで、運輸省もあきれて、これは何でトイレをつくらなんだと。これは採算のためだろうというのです。幾ら何でも地下鉄にトイレがないというのはひどいというので、去年、駅へ一つづつらせましたよ、トイレを。これから幾つかつくるというのだけれども、実際には私鉄というのはそういう状況があるんですね。

東京の交通問題では、ボランティアの人たちも一生懸命やっていますし、全国身体障害者福祉の会、これは浅間都夫さんが会長で、この方は電動いすで歩いているんですけども、いろいろな方々が東京じゅうのマップをつくつて全部調べているのですよね、本当に歩けるのかどうかを。私、去

年、浅間会長が電動いすで来られたので、その有楽町線の永田町駅へ実際に行つてみましたよ。それで、前から言つてあつたので、さあ来ましたというので駅に行つたら、駅の方が四、五人来まして、電動いすというのは重いんですね。それで、自民党本部のそばのあのその入り口から、四人ぐらいて電動いすを抱えて階段をおりてくるんですよ。これは大変なことですね。

実情はそういうことで、車いす、電動いすで東京を本当に鉄道で、地下鉄、私鉄、国鉄に乗つて歩くというのは、それはもう前島さんも一生懸命おやりになつていらっしゃるけれども、本当に大変で、今の答弁でそれぞれの駅の対応ということが言われたけれども、そんなんですね。

それで、ここでもう時間もございませんで一々申し上げませぬけれども、本当はエレベーターがいんですよ、エスカレーターよりも。エスカレーターは上りはまだいいけれども、特に下りを担いでなんといつたら、落としたらこれは本当に大けがをしてしまいますから、やっぱりエレベーターがいいんです。スウェーデンなんかはほとんどエレベーターを各駅につくつてあるんですね。

このエレベーター問題で先ほどの笹の会の方々がいろいろ交渉をしております。例えば、京王電鉄との交渉の書類がここにありますが、笹塚駅、初台、幡ヶ谷駅等にエレベーターをつけられ、こういう要望が出ています。そしてこれは京王の回答です。「ご要望の場所にエレベーターを設置することは構造上又、用地の関係から困難です」という答弁であるわけですね。それは多少は、特に地下鉄のところはエレベーターをというとか、これは用地も、それからお金もかかるからなかなか大変なことはわかりませぬけれども、ここで私は大きな問題として考えなければならぬのは、内需拡大という点で、専門家からこういう障害者用、高齢者用のエレベーター設置等々について提案が出ています。

それは東経大の柴田徳衛教授、この方は美濃部知事時代に企画局長だったかな、東京都の筆頭局長で大変お仕事をなさつた方ですけれども、都市問題の専門家です。世界じゅうの都市を歩いておられるし、NHKでもかなり長く連続の都市問題の講義をおやりになつた方ですが、この柴田徳衛教授は、これから高齢化社会が来るから、高齢者、障害者のために国鉄、私鉄等々の駅にエレベーターをつくることは相当な投資額になると言うのです。民生活でいろいろ、東京湾横断道路問題もそのうち参議院の建設委員会にも特別措置法が来ますけれども、そういう、我々はあれは大企業本位でだめだと思つていますけれども、そういう大企業中心の民生活計画という考え方はなく、例えば障害者、高齢者のために本当にエレベーター設置を本格的にやるとこれは内需拡大にもなるし、非常に膨大な投資の場所になるんですね。そういう点で、きょう議題になつております交通安全、住みよい日本の国土、それから道路、鉄道というものををつくるという意味でこういうことは本当に国の政策の基本にかかわるのだけれども、考えるべきときに既にもうなつてあるのじゃないかと私も思ふんです。

最後に大臣のお考えをお伺いしたいと思ひます。

○国務大臣(江藤隆興君) 大変行き届いた、自分の足で稼いだ御意見をいただきましてありがとうございます。そういふ身の回りのいわゆる生活関連のことに意を払うのはもちろんであります。が、やはりそれなりに大型のプロジェクトというの必要であらう、どっちが大事でどっちが大事でないといふことではなくて、両方相まってやはり整えていくことがいいであらう、そういう方向で努力させていただきたいと思つております。

○上田耕一郎君 終わります。

○山田勇君 時間の都合上質問を若干割愛しながら質疑をさせていただきます。

第四次五カ年計画に関連してお尋ねをいたしますが、現行の第三次が九千五百億円に対して第四次が一兆三千五百億円と約五割アップの計画となっております。

ておりますが、これは金さえかければよいというものではなく、交通安全、人命尊重という大目的に向かつて着実に成果を上げなければ税金のむだ遣いのそしりは免れません。そういった観点から、過去の政策は必ずしも万全であるとは言えないと思ひます。

そこで、まず、現行五カ年計画の進捗状況と交通安全施設の整備状況について、建設省並びに警察庁にお尋ねをいたしておきます。

○政府委員(萩原浩君) 現在、六十年度まで行つております第三次の五カ年計画でございますが、道路管理者分いたしました五十六年から六十年にかけては特定事業総額八千三百三十九億円、地方単独事業四千八百九十七億円、ただしこの地方単独事業は五十九年度末までのものでございまして、その投資実績となつております。このうち、特定事業は厳しい財政状況の中で特に重点的に整備を進めてまいりましたけれども、当初計画に對しまして八九・四%の達成率にとどまる見込みでございます。また、地方単独事業の進捗率は、昭和六十年度の事業費は未集計でございますけれども、昭和五十九年度までの進捗率は七一・二%というふうになつております。

次に、道路管理者が設置する交通安全施設等の整備状況は、一般の道路の改築事業でも整備を進めておりますけれども、それを含めまして、昭和六十三年三月末現在で、歩道等の整備済みの道路延長が約七万九千七百キロメートル、立体横断施設約一万二千二百カ所、道路照明が約百五十九万、それから防護柵が約八万六千キロメートル、道路標識が約百三十五万本という状況になつております。

○政府委員(八島幸彦君) 公安委員会所管分の交通安全施設の進捗状況及び整備状況でございますが、現行の五カ年計画の実績は特定事業が一十三百一十一億円、地方単独事業総額が二千三百六十億円でございます。これは、計画に對しまして特定事業で六九%、地方単独事業で七七・四%の進捗率となつております。また、この結果、昭和六十

年度末現在の交通安全施設の整備状況の見込みでございすが、交通管制センターが七十四都市、信号機が約十一万九千基、道路標識が約一千万枚、横断歩道が約七十二万六千本等となっております。

○山田勇君 先ほど来各委員が申されますとおり、交通安全の基盤といえますか基本というのはいや道路の整備にあると思うんですね。

そこで道路局長、例えば高速道路等の交通事故も多うございすが、これは、二車線というところに大きな問題があるわけですね。今の交通事故の体系から見ますと、その現場において現場検証をやります。そういう形になりますと、どうしても後続車に対する迷惑もありましようし、停滞しましようし、それと交通警察官の殉職というのも決して少なくはないんです。後に触れますが、ですから、今後できます高速道路というの最低三車線、もうどうしても予算上二車線ということになれば大幅にいわゆる待避線をとっていく。現場検証を終わると後の事情聴取等をすぐ待避線において作業を進めるとかということですが、そういう待避するところがあるから、現場検証を終わってもまだだらと、まあだらとという言葉をどうかわかりませんが、そこで運転者各位の調書をとったりするものですから、どうしても交通の停滞の時間も長くなります。ですから、これからは、関西のことでございすが、新しい湾岸道路等々ができました最低は三車線を、道路予算上二車線ですと随所待避線等々をつくっていただきたいと思うんですが、道路局長の御意見を伺っておきます。

○政府委員(萩原浩君) 我が国の高速道路はほとんどが、片側二車線、往復四車線という構造になっております。先生御指摘のとおりでございすが、非常に交通量の多いところは片側三車線、往復六車線、例えば東京周辺で言えば東京から厚木までであるとか、あるいは東北自動車道で言えば宇都宮のちよと手前までであるとか、あるいは片っ方の常磐道で言いますと、今のところ土浦ま

で、そこら辺は六車線になっているわけでございます。これは交通量の面からそういう広幅の、車線の多い道路を築造いたしておりますけれども、今先生御指摘のような、何かあつたときの余裕幅というものは、本来高速道路では路肩で本当は処理していただけないかというふうに考えているわけでございます。路肩が大体一車線分ございまして、そこで処理していただけないだろうかというふうに私も考えております。

まあ、理想的に言えば、先生おっしゃいますように、六車線あれば非常に走りやすい道路である、また、交通容量に比して交通量が少ないと非常な自由な走行ができるということでございます。望ましいのでございすが、大変残念ながら現下の財政状況ではなかなか難しいのではないかと、ぜひ路肩を活用していただきたい、こういうふうな考えでいる次第でございます。

○山田勇君 交通局長にお尋ねしますが、先ほど来標識ジャングルなんという言葉が出ておりましたが、確かに標識が多うございすが、本当に、逆に迷ってしまうんです。それと、心理学者の先生方に先日聞いたんですが、標識もあれだけほんぼんぼん、何だとか何だとかいう段幕が歩道橋にありますと、かえってそれで麻痺してしまつてその効果がないんだというふうなことをおっしゃる先生方もおりました。この標識をもう一度統一するという考えはございせんか、余りにも多過ぎますのでね。

○政府委員(八島幸彦君) 先生御承知のように、警察関係の標識は規制標識と申しまして一定の義務を課する、例えばスピードは何キロ以上出してはいけないとか、そういう内容の標識が警察の設ける標識でございすが、したがいまして、ある程度運転者がそういう規制の中身を知っているというところが最低限必要になってまいりますので、余り長い距離に一基というようにするわけにはいかない面もございすが、しかし御指摘のように、それにしても余りにも多過ぎるのではないかという御意見もそのとおりでございまして、そういうこ

とを配慮しながら私どももいたしましては、大型の標識にしまして視認性を高めると同時に、もう少し整理統合ができるのじやないかというふうな考えまして、今後その線に沿って進めてまいりたい、かように考えているところでございまして。

○山田勇君 最後の質問をいたしますが、先日、大阪府の松原警察の一交通警察官が殉職をされました。その葬儀に私も参列をさせていただいたわけですが、残された家族の悲嘆ぶりを目の前にしていろいろ考えさせられたことがあるんです。それは標識とは違ふんですが、交通を整理する、または交通事故の現場検証をする警察官の衣服の問題という点について僕は非常に感じたんですが、どうしても冬場になりますと黒い服を着ます。そこうしろも冬場になりますと黒い服を着ます。そこで白いベルト、一部分的には夜光塗料等々の付着した衣類を着ておりますが、これはもう少し、何かライトが少しでも当たると光るというふうなものを鋭意検討、御研究いただきまして、少なくとも冬場、どうしてもそういう交通現場検証をしている警察官の身の安全ということを僕はぜひ考えていただきたいなと先日来思つておるわけなんです。ございまして。

これは標識とは違ふんですが、その点交通局長、何かもう一つ、今着ております交通のユニホーム以外に、夜間交通現場検証で身につけるような、いいアイデアはありますか。

○政府委員(八島幸彦君) 先生御指摘のように、現在特に夜間等につきましては、夜光塗料を塗ったチョッキを着て事故処理等に当たるといふことになっておりますが、まさに御指摘のように、それにもかかわらず時々殉職、受傷事故が発生しております。私どもとしても大変心を痛めておりますので、今すぐいい知恵もございせんけれども、鋭意その面に向かつての開発、研究を進めてまいりたい、かように考えております。

本日、福田宏一君が委員を辞任され、その補欠として小林国司君が選任されました。

○委員長(小山一平君) 他に御発言もなければ、質疑は終局したものと認めて御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(小山一平君) 御異議ないと認めます。それでは、これより討論に入ります。

御意見のある方は賛否を明らかにしてお述べ願います。――別に御発言もないようですから、これより直ちに採決に入ります。

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賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(小山一平君) 全会一致と認めます。よつて、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(小山一平君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後零時四十五分散会

昭和六十一年四月五日印刷

昭和六十一年四月七日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

W