

第百二十回国会 衆議院 交通安全対策特別委員会議録 第六号

平成三年二月二十七日(水曜日)

午後一時開議

出席委員

委員長 長田 武士君

理事 加藤 卓二君 理事 片岡 武司君

理事 久野統一郎君 理事 鴻池 祥肇君

理事 柳沢 伯夫君 理事 上野 建一君

理事 山下八洲夫君 理事 竹内 勝彦君

理事 石破 茂君 理事 岩村卯一郎君

理事 魚住 汎英君 理事 河村 建夫君

理事 前田 正君 理事 増田 敏男君

理事 御法川英文君 理事 遠藤 登君

理事 北川 昌典君 理事 三野 優美君

理事 辻 第一君 理事 和田 一仁君

出席國務大臣

運輸大臣 村岡 兼造君

建設大臣 大塚 雄司君

出席政府委員

警察庁交通局長 関根 謙一君

総務庁長官官房 交通安全対策室 徳宿 恭男君

運輸大臣官房 有鉄道改革推進 総括審議官 大塚 秀夫君

運輸省地域交通 局長 佐々木建成君

運輸省地域交通 局長 松液 正壽君

運輸省航空局長 官本 春樹君

建設省都市局長 市川 一朗君

建設省道路局長 藤井 治芳君

委員外の出席者

警察庁刑事局保 安部長生活経済課 長 松原 洋君

総務庁行政監察 局長 藤井 昭夫君

郵政省放送行政 局有線放送課長 渡辺 寛君

参事 考人 山下 宣博君

特別委員会第一 調査室長 直江 鷹郎君

二月二十六日

交通安全施設等の整備充実に関する請願(中島 衛君紹介)(第一六二〇号)

は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

参考人出頭要求に関する件

踏切道改良促進法の一部を改正する法律案(内閣提出第二三三号)

交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法の

一部を改正する法律案(内閣提出第二三三号)

○長田委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、踏切道改良促進法の一部を改正する法律案及び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の両案を議題といたします。

この際、参考人出頭要求に関する件についてお諮りいたします。

両案審査のため、本日、参考人として日本道路公団理事山下宣博君の出席を求め、意見を聴取いたしたいと存じますが、御異議ございませんか。

「異議なし」と呼ぶ者あり

○長田委員長 御異議なしと認めます。よって、

そのように決しました。

○長田委員長 これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。加藤卓二君。

○加藤(卓)委員 最近の我が国における車社会の著しい進展は、産業経済活動と国民の生活の向上に大きく寄与しているところでありますが、反面、交通事故の多発、交通渋滞による都市機能の低下、交通公害による生活環境の悪化等、各種の弊害をもたらしています。特に昨年の交通事故による死亡者数は、三年連続一万人突破という極めて憂慮すべき状況であります。

交通安全確保は緊急の課題となっておりますが、第一に交通死亡事故の特徴と事故防止対策について、また次に、第五次特定交通安全施設等整備事業五カ年計画の基本方針はどのようなものになっているか、新規事業としてどのようなものと考えているか、具体的に関係省庁の考えをお聞きしたいと思ひます。

また、都市部における慢性的な交通渋滞の原因の一つとして駐車違反が考えられているが、これは駐車場の不足にも起因している。大都市における違法駐車の実態、恒常的な違法駐車についてどのように対処するのか、また都市の駐車場不足についてどう対処していくか、関係省庁の考えをお聞きしたいと思います。

まず初めに、交通安全施設整備促進について大臣の決意を聞き、その後、省庁の方の答えをお願いします。

○大塚國務大臣 安全で円滑な道路交通の確保は、道路行政においても極めて重要な課題であると認識をいたしているところであります。このため、道路の新設、改築に当たっては、バイパスや

環状道路の整備、安全性の高い自動車専用道路の整備、市街地等における歩車道分離の道路の整備等に努めているところでございます。

さらに、既存の道路につきましては、新たに策定をいたします第五次特定交通安全施設等整備事業五カ年計画に基づきまして、歩道や自転車道の設置、交差点の改良、道路照明や道路標識の設置など、交通安全施設等の整備を一層積極的に推進することといたしております。

また高速自動車国道等におきましても、交通安全施設等の整備につきまして新たに交通安全対策に関する五カ年間の事業計画を策定いたしましたので、交通安全対策を強力に推進することといたしております。

なお、これらの事業の実施に際しましては、高齢者等の利用にも配慮するとともに、交通事故の発生と道路交通環境との関係などを十分分析、検討し、適切かつ効果的な交通安全対策の実施に一層努力をしてまいりたいと存じます。

○関根政府委員 交通死亡事故の特徴と事故防止対策につきましてお答えを申し上げます。

昨年の交通死亡事故の特徴は、何よりも自動車乗車中の方の亡くなった比率が四〇%を超えたという点、それから、その中でシートベルトを着用していない方の比率が七〇%を超えたという点とを挙げることができます。それからもう一つの特徴といたしましては、お年寄りの死者の方がふえたことでございますが、特に、お年寄りの歩行中の方が多く亡くなったということがもう一つの特徴と言えようかと存じます。そのほか、これは昨年だけでございませませんが、ここ数年、週末の事故及び夜間の事故が多発しております。こういったところが、昨年の交通死亡事故の特徴であろうかと存じます。

これに対する事故防止対策についてでございますが、

すが、まず、自動車乗車中の方々の事故防止としては、シートベルトの着用の徹底を図ることが何よりも大切かと存じます。あわせて、夜間事故や交差点事故の防止のための交通安全施設等の整備、それから、それに見合った形で交通指導取り締まりの強化という施策も必要かと存じます。

それから、高齢者の方々に対する対策といたしましては、特に夜間歩行中の事故を防止するため、反射材を身につけていただくようなことに配慮をする必要があるということ、お年寄りの方々が比較的生活区域の近いところで事故に遭われるケースが多いものですから、シルバートーンの設置でありますとか、その居住環境付近における信号機の高性能化といったようなことも図る必要があるかと存じております。

それから、こういった事故防止全般に対しまして総合的な見地から対処するため、まず、交通事故の的確な分析が必要でございます。そこで、総合的な見地からの事故調査、事故分析のシステムを構築することが必要であると考えております。

以上でございます。

○加藤(車)委員 特に、都市部における慢性的な交通渋滞というのは駐車場の不足にあるということとを先ほどお聞きしたのですが、これに関してぜひひとつ、建設省の方で何か対策がございましたら、お答えをいただきたいと思ひます。

○藤井(治)政府委員 都市における路上駐車が原因となりまして交通渋滞や交通事故あるいは中心市街地の活力の低下など種々の問題が生じておりまして、建設省といたしまして、これらの対策が極めて重要であるという認識のもとに立っております。

特に、この駐車対策につきましては、適正な交通機関の分担、駐車施設の整備、有効利用、それから適正な規制あるいは取り締まり、モラルの向上など、いろいろな観点からの総合的な施策が必要であると考えてはおりますが、私も建設省としては従来、公共と民間の役割分担のもとに、建

築物に対する附置義務あるいは民間駐車場に対する融資、優遇税制を推進するほか、中心市街地等の大規模公共駐車場に対しては有料融資事業等の無利子の貸付制度をもつてやっております。しかし、これではなかなか駐車場の供給が伴わないといういろいろな問題が出てまいりましたので、附置義務基準の一層の強化や駐車場整備促進税制の拡充ほか、今回の交通安全事業におきまして、駐車場の補助制度の新設あるいは商業系の地域の共同駐車場あるいは官公住宅等の駐車場への補助制度といったようないろいろな観点、さらに集合住宅団地の駐車場への住宅金融公庫の割り増し貸付制度の創設等、今後とも一層総合的に推進してまいりたいと考えております。

○加藤(車)委員 次に、踏切道の改良促進についてお聞きしたいと思います。

踏切道は、交通渋滞の原因のみならず、交通安全上、万が一事故が発生した際には重大な事故につながるおそれがありますので、そこで踏切道の立体交差化を促進すべきであると考えています。この御意見を聞きたいと思っております。

それから、建設大臣があれですが、私の方では総務庁の方にお聞きしておきたいと思っております。第五回五年計画、踏切事故防止総合対策についての概要、重点的項目をぜひお聞かせ願ひたいと思ひます。総務庁は総合調整能力を持っているはずでございますので、今後とも事故防止のために努力をお願いいたしますので、ひとつお答えをお願いいたします。

その後、きょうは運輸大臣の方にお聞きしたいのは、踏切事故防止について大臣の決意をぜひひとつお聞かせ願ひたい。立体交差を進めていただくことも大事だと思ひますが、すぐできない問題を進める意味でも、運輸省の方の大臣の御決意をひとつお聞かせ願ひたい。初めに大臣に御決意をお聞かせ願ひたいと思ひますが。

○村岡国務大臣 従来から踏切事故の防止対策は強力に推進をしてまいりました。その結果、踏切

事故は減少傾向を続けておりますが、しかし、元年でございますが、件数にして八百六十件、死傷事故五百六十名と事故が発生をいたしております。昭和三十六年でございますが、第四種の、何もない踏切が六万一千カ所もありましたが、この法律ができてから現在では第四種が平成元年で七千四百九十九カ所まで減つてまいりましたが、まだ七千カ所もあるということで、今御審議を願っております踏切道改良促進法の一部を改正する法律案の成立を待ちまして、関係省庁とも連携をとりつつ、さらに事故防止対策を強力に推進していきたい、こう思っておりますので、よろしく御審議のほどをお願い申し上げます。

○徳宿政府委員 踏切事故の防止総合対策につきましては、昭和四十六年以来四たびにわたりました交通対策本部の決定を行ひまして、諸般の施策を実施してまいりました。その結果、踏切事故の件数、死傷者数、ともに長期的に見ますと大きく減少する成果を上げてきております。

しかしながら、ただいま御指摘をいただきましたように、踏切事故というのはたびたび発生いたしますと多数の死傷者を出すものであり、また総合的な対策を必要とする踏切道も依然多数残されている状況にございます。こうした状況にかんがみまして、去る十二月、交通対策本部におきまして第五次の踏切事故防止総合対策を決定いたしました。それは平成三年度から七年度までの五カ年間の計画期間といたしまして、内容といたしましては、引き続き踏切道の立体交差化、それから踏切道の構造改良、踏切保安設備の整備、交通規制、踏切道の統廃合等の措置を総合的に実施してまいるといった内容になっております。

なお、五カ年間の整備目標でございますが、連続立体交差化は約三百キロ、単独の立体交差化は約二百カ所、踏切道の構造改良は約千カ所、踏切保安設備の整備は約千二百カ所となっております。

以上でございます。

す。

これまで踏切道の立体交差化を進めてきた結果、現在、鉄道と道路との交差は五万七千カ所ございますが、そのうち約四〇％の二万二千五百カ所、これが立体交差の状況になっております。それ以外は平面交差でございます。

この立体交差化は、踏切事故をなくすだけでなく、踏切の原因とする交通渋滞あるいは事故防止、こういったようなこと以外にも、この踏切によって地域が分断されている、こういったようなことに対しても、地域の一体的な発展に寄与するなど非常に望まれている事業でございます。今後とも、この連続立体交差化あるいは主要な道路における単独立体交差化等いろいろなことやってまいりたいと思っております。

さらに、こういったものではどうにもならない地域や地形の状況で、単に踏切道の除去が困難な場合には、バイパスとかあるいは新設の立体交差化といったようなことを含めていろいろと対応してまいりたいと思っております。平成三年度のこれらに要する連続立体交差化を含めた全体として、千六百億円を計上させていただいております。

○加藤(車)委員 今、大臣を初め関係省庁の皆さんの説明を聞いていますが、大臣の本当に心強い決意をお聞かせ願ひたいので、ぜひ関連した事業費の確保に委員会を挙げて努力していきたい、こう思うわけでございます。大変どうもありがとうございます。

次に、自動車の安全基準についてお尋ねしたいのでございます。

最近の自動車事故は、車の性能がアップして、人命にまで及ぶ事故が少なくなっているといふこともあるのですが、今日、我が国においては、シートベルトやエアバッグ、アンチロックブレーキとかという安全装置の充実が関係当局及びメーカーの努力によって大変図られていられると聞いておりますが、しかし、どうも我が国の中で、実際の話、自動車の本体、その強さ、剛性といふのです

か、まだまだ欧州車に比べて低い部分が残っているんじゃないかな。どうも、もなかと同じ、例えるならばエンジンが強く、もなかみたいな車体では困るんじゃないかというような声が民間からも出ておりますが、まず運輸省の方にお聞きしたいのです。欧州諸国で生産されている自動車の安全基準と日本の安全基準の違いをまず説明していただきたいと思ひます。

そこで、今後、自動車の車体、剛性の強化を含め安全基準の充実をどのように進めていくか、お考えを聞かせていただきたいと思います。

○松波政府委員 お答えをいたします。

二点御質問があったかと思ひますが、日本の安全基準に關してまず最初にお答えを申し上げます。

先生御案内のように、ハード対策といひまして、我々、自動車の安全基準をつくつて対応してきています。この安全基準に關しては、それぞれの国で交通環境とかあるいは交通事故等の実態を見まして規定がいろいろございまして、また個別の技術的内容につきましても差異がございまして、具体的に特徴的なことを若干申し上げます。例えば我が国におきましては、先ほども話が出ておりましたけれども、人対車等の事故がこれまでは多いといふことから、どちらかといひますと、歩行者等交通弱者の保護対策を重点に規制が行われております。一方、欧州において見ましますと、高速走行時における制動性能基準の充実が図られております。また、米国におきましては、これは自動車乗車中の事故が多いことから、乗員保護対策を中心に規制が実施をされている実態がござい

ます。

しかしながら、相対的に厳密な比較は難しいのですけれども、基本的には日米欧の基準においてはほぼ同等のレベルにあると我々は考えておりますが、このような規制のもとにつくられた自動車の安全性については、先ほども剛性等の話がございましたけれども、工学的に厳密な比較は難

しいと思ひますけれども、我々運輸省で入手しましたところのデータで比較したところでは、例えばエンジン総排気量とかあるいは車両の総重量といったようなものがほぼ等しい、いわゆる車格が同じような車につきまして比較をいたしますと、安全に係る構造装置についてはおおむね同等ではないかと考えておるところでございます。

あと、後段で、それならば今後安全基準の拡充をどう進めていくかという御質問でございますけれども、先ほど来話がございますように、大変厳しい交通状況にあることにかんがみまして、昨年三月、我々運輸省といひましては、当面の道路交通対策の推進につきまして、三本の柱から成る行動計画、いわゆるアクションプログラムをつくりましていろいろ対策を推進し、その一環として、今後の自動車構造装置に係ります安全基準の拡充強化については、運輸技術審議会自動車部会におきまして、先生も今指摘がございましたけれども、そのような問題も含めながら総合的、多角的な見地から検討をしていただくために昨年十月に運輸大臣から諮問を行い、平成三年度末の答申を目前に現在審議が進められているところでございます。

○加藤(卓)委員 次に、航空輸送についてお尋ねしたいと思ひます。

我が国は、陸上交通だとか、特にバス、鉄道等は関心も強かつたし、また国際的に見ても整備が充実しておると思ひます。しかし、我が国の航空、空の整備ですか、空港の整備というのは、現状では、人口及び国土面積を勘案した総滑走路延長指標というのですか、これによりまして、欧州先進諸国は平均が一〇四八に対して日本は七五二という、国際比較しても大変著しくおくれいていると思ひます。

航空輸送は、国内外問わず、人の交流、物の交流に今後とも高速交通時代に大きな役割を果たすわけでございまして、日本の空港の足りなさは海外からも大変大きく指摘されているところでございます。とにかく、日米構造協議の中でも大変大

きく取り上げられている問題でございます。ぜひ、そのために早急に航空輸送並びに空港施設を充実、形成する必要があると考えておりますので、そこで、今後五カ年計画の中でどのような整備を促進していくのか、関係当局の考えをお聞かせ願ひたいと思ひます。

○宮本政府委員 お答え申し上げます。

空港整備五カ年計画についてお尋ねでございますが、平成三年度を初年度とする第六次空港整備五カ年計画、現在策定中でございますが、三月の初めに対前計画比六六%増の三兆一千九百億の投資規模の閣議了解を得ることとしたしております。この投資規模を前提にいたしまして、昨年の八月に出しました航空審議会の中間取りまとめに沿つて具体的な内容についての検討を進めまして、本年の秋ごろには航空審議会の答申を得て五カ年計画の閣議決定を行う予定で作業を鋭意進めているところでございます。

お尋ねの整備水準の議論でございますが、計画の策定に当たりましては、マクロ的な観点から、先生からも御指摘がございましたけれども、人口及び国土面積を勘案した総滑走路延長指標という指標を取り入れておりますが、これをおおむね西暦二〇〇〇年度過ぎには欧州先進諸国並みの一〇〇〇程度の整備水準を目指して整備を進めたい、この計画期間中の五カ年におきましては、現状から約半分程度進める、約八八〇の水準の達成を図ることを目標として進めたい、そのように考えております。

それから、今後の空港整備の基本的な方針についてお尋ねがございましたけれども、計画の基本的な方針といたしましては、中長期的な航空需要の増大に対応しつつ、国内、国際ネットワークの充実、多様化が図られるように、今進められております新東京国際空港の完全空港化あるいは東京国際空港の沖合展開及び関西国際空港の開港、これを三大空港プロジェクトと言つておりますけれども、その完成を最優先課題として推進するとともに、要望の強い一般空港の整備、それから空港

周辺の環境対策の事業の推進、さらには航空保安施設の整備、そういうことを基本的な方針として整備を図っていくつもりでございます。

○加藤(卓)委員 最後に、両大臣が見えておられる大変貴重な時間がいただけたと思ひますので、私の考えを述べ質問を閉じたいと思ひます。

この空港整備といふのはやはり建設、運輸、また関係する省庁が大変多い事業だと思ひます。そういうことで、計画を推進するに当たっては、両省並びに関係省庁の大変大きな協力が要になるわけでございまして、これからの日本が国際的に大きな協調を得ていくためにも空港整備といふのは大変大事だと思ひます。成田の方の空港が近々整備されるということで私たちが一部安堵の念を持っていくわけではございますが、これが倍増されたと仮定しても、羽田の空港はやはりいろいろな交通の、空の関係というより、まあ大都市を持つている関係でしょうか、そばに石油ターミナルがある、こんな関係もあるのでしょうか、どうも入ってくるところと出てくるところが一カ所にならざるを得ないというような形の中で、この増強は、著しく大きく整備されるということはなかなか問題があるんじゃないかな、こう思うわけでございます。この場合には、海をやれば農林省の関係も出てくるでしょうし、また環境庁の問題も出てくるでしょうが、特にそういうことを考えますと、内陸に第三の、要するに東京に対する空港をつくる時代が来るのかな、こう考えております。

この問題を一省庁に質問することは大変失礼になるのかな、というのは協調させるを得ないという問題でございますので、質問という形式じゃなく私の意見として述べさせていただきますが、ぜひひとつ両大臣おそろいの席で、私は今いろいろな案がこれから検討されるやにお聞きしてありますが、ぜひ協調の精神の中に、大きく国の柱、そしてその基本的な問題点にぜひ取り組んでいただきたいと思ひます。

一つには、どうも私たちは、今持っている国内

の飛行場の中では、防衛庁が使っているもの、例えば米軍が使っているもの、さあ返せといつてもなかなか不可能だろう、こんなふうに思いますが、どうしても次の空港をつくらなきゃならぬ。ニューヨークがやはりそうでございます。ニューヨークでは三つの空港が上手に機能している。ダラスみたいな人口が東京の十分の一ぐらいなところでも二つの大きな空港を持つておられるように、当然日本の国も各都道府県が全部飛行場を持ちたいというふうな関係、飛行場を持つてしようが、受け入れる諸県に空港がないということとは大変問題があるんじゃないかな。場所を指摘したり、また特定の場所を指すことはこの際避けておいていただきますが、幾つか出ている問題点の中で、極めて可能性のある地域に向かっている意欲的な両省の協力を心からお願ひするものでござい

ます。成田の場合に、私有地を使うために大変苦労なされたのを見ますので、公用地というのですか、公共の土地の中で、両省の大きな提携の中で大きく進展する場所があると思います。これはどこにあるかと言ふことはこの際避けてさせていただきますが、皆さんよく御存じのところでございますのであれですが、両大臣にお願ひしながら、質問を終わらせていただきます。

どうもありがとうございます。

○長田委員長 次に片岡武司君。

○片岡委員 引き続きまして、加藤先生の後を受けさせていただきます。二法案に多少関連もありま

すし、交通安全上の問題として重要な問題が起きましたので、きょうは道路公団さんにも御無理を言いつて申しわけございませんが、いろいろと教えていただきたい。追及するということじゃございませんので、事前に御理解をいただきたいと思

います。御承知のように、月曜日、二月二十五日、東名高速道路愛知県下において、大きな事故としては四件、同じような時間起きておるわけでありま

す。死者の方が九人、重軽傷者が九十七人、このほかに物損事故あるいは人身事故合せて十一件、合計で十五件の事故が起つたというふうには実は新聞報道がされておるわけでございます。非常に重要な問題だろうと私は思うのです。今回の交通安全施設整備の法律には残念ながら高速道路は入っていないわけでありまして、道路というものは続いておられますし、そこに車が走つてお

りますので、若干その辺、公団さんの体制の問題について教えていただきたいと思うわけでありま

す。事故は、御承知だと思いますが、最初の事故が午前三時十分です。これは愛知県の日進町の付近で起きて、二台の車が衝突をして一人の方が亡くなつておられます。その後、四時十七分、四時三

十分、四時四十五分、これは午前でありまして、その四つの事故で九人の方が亡くなられておるわけ

であります。公団さんとして、雪の場合あるいは大雨の場合、台風の場合あるいは地震の場合、それぞれ管理

体制はできているわけでありまして、その点のところをまず教えていただきたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

○山下参考人 お答え申し上げます。平成三年二月二十五日午前三時ごろから午前五時ごろにかけて、愛知県下の東名高速道路下り線におきまして、御指摘のとおり四件の死亡事故が発生いたしました。九名の方が亡くなられました。また、多数の方が負傷をされました。

死亡事故の概要は、三ヶ日インターチェンジから豊川インターチェンジ間における路線バスの路

外転落事故によりまして死亡者二名、音羽蒲郡インターチェンジから岡崎インターチェンジ間にお

ける多重事故二件によりまして死亡者六名、豊田インターチェンジから名古屋インターチェンジ間

における多重衝突事故によりまして死亡者一名でござい

ます。二月二十四日、前日でございますが、十六時四十五分、私ども、高速道路の沿線の気象情報につきましては、通常の気象台発表の気象予報のほか

に、財団法人日本気象協会に高速道路沿線の気象予測を別途委託をいたしております。こちらの予報によりますと、二十四日の十八時から二十五

日の明け方にかけて、東名高速道路の三ヶ日インターチェンジから小牧インターチェンジ間に

おきましては、予報をいたしましては晴れ時々曇り一時にわか雪という予報でございました。この

情報を受けて、当該区間でございました三ヶ日インターチェンジから小牧インターチェンジまでの

の区間を管理いたしておりますのが現地機関とい

たしまして豊川管理事務所と豊田の管理事務所でございますけれども、二十四日の十七時までに雪

水作業に当たる職員並びに作業員を待機をさせま

最大の積雪深が関ヶ原地区におきまして、関ヶ原インター付近でございますが、三十センチでございます。それから、豊田の管理事務所まで観測した最大の積雪深が四センチでございます。さらに東へ参りまして、豊川インターチェンジで観測された最大の積雪深が二・五センチでございます。今回の状況の中でも、チェン規制につきましては交通管理者の分野でございますけれども、私どもの方から見まして路面に積雪があるような状況ではございませんで、チェン規制が必要な状況ではなかったのではなからうかというものが、これは私どもの決定できる問題ではございませんが、道路管理者の立場から見ましてそのような状況でございます。

御指摘のチェンペース等につきましては、さらにこういった積雪の状況等も検討いたしまして、必要かどうかということも含めまして少し勉強してみたいというふうに存じます。

○片岡委員 また話は戻りますけれども、今回の場合、実は雪というのは予報でわかっておった。これは私も前の日にはもうわかっておりました。当日は、月曜日は本会議がございますので何としても昼までに行かなきゃいけないということで、早目に家を出るといふところまで私は一応考え方を考えたわけですが、東京からお見えになる運転者の場合にはそこまでわかっていたかは実はわからないわけです。今回の事故は全部下り線であって、上り線の方は関ヶ原の方で雪が降っていったから比較的チェンをつけて走ってきたわけですね。あの辺の雪というのは東側から雪が降ってくるわけではありませんが、必ず関ヶ原の方から雪が降ってくるわけです。したがって、チェンペースを、装着のペースをつくるにしても、私必要なのはまず下り線の方だと思うのです。

ですから、私がお聞きしたいのは、東名高速道路でチェンペースをしつくるといういたしますと、それが渋滞に相当影響するというふうに向つておるわけですね、その装着時間の問題もある

し、通行量の問題もある。可能かどうか、まず伺いたい。それから、可能であるならば、わかつている範囲で結構ですが、どの程度の距離で、どの程度の位置でそういうのををつくらなければいかぬのか、その辺、もし公団さんとしてお考えがあるならば教えていただきたいと思うのです。

○山下参事人 先ほどの名神高速道路の関ヶ原の例で申し上げますと、チェンペースといたしまして、下り線につきましては養老サービスエリアの付近に一カ所ございます。それから、最も雪の多い区間を挟みまして西側に、これは上り線用でございますが、百済寺というところがございますが、滋賀県内でございます。こちらに置いてございます。

御指摘の愛知県下の東側の部分につきましては、具体的にこれまでチェン規制を必要とするような降雪がなかったということから、まことに申しわけございませんが、具体的にどこにどういうものをつくったらいかなというところまで実は検討がこれまでのところなされておりましたので、きょうここで明確にお答えすることができないうえでございます。今後新しい問題として、そういう必要性がどの区間にあるか、チェンペースを仮につくった場合に、これをうまく使つてさらに安全な走行のために役立てるにはどうしたらいいのかといったような点も含めまして勉強してまいりたいというふうに存じます。

○片岡委員 ありがとうございます。愛知県下というのはなかなか雪が降りませんので難しいかと思ひますが、今、東名高速道路は大動脈で、深夜といつても大型トラック等、あるいは最近ではこういった夜間のバスとか、そういったものが大変ふえております。夏場はいいのですが、冬場は、まして冬場になりますと、特に名古屋市の例をとりますと比較的雪が多いのです。これは関ヶ原の方から雪雲が流れ込んできますので、少し西高東低の冬の気圧配置になりますと比較的降りやすくなつてくるということがありますので、今まではそういうことがなかったということでありま

が、ひとつ安全上の配慮からやはり公団さんとしても、お金もかかるし時間もかかる話であります。が、早急に検討していただいて、特にこの雪対策ということをお願いしたいわけでありま

また、もう一つ、前の日からわかつておりましたので融雪剤をまかれたというふうに向つておるのですが、その融雪剤というのは、雪が降ったときに効果があつたのですか、ないのですか、その点ちよつと教えてください。

○山下参事人 お答えを申し上げます。

今回の愛知県下のお尋ねの区間につきましては、薬液散布を実行いたしました。これは塩化ナトリウムの二〇％の溶液を散水車で路面に散布いたしました。降雪の場合の凍結を防ぐ目的でございます。この濃度によりまして、気温が低い場合にはさらに高い濃度のものをまくとかといったようなことで、十分凍結を防止する効果がござい

ます。

○片岡委員 ありがとうございます。余りこのまま話を進めますと時間がありませんので、大変申しわけありませんが、先ほど言いましたように安全対策、特に雪の場合は、今回の事故は運転者が速度規制を守らなかったということも大きな要因だと思ひますし、車間距離をとつていなかったということも大きな要因だと思ひます。それ以上にやはり、多少の雪でも万全の安全対策を講じていただきたい。先ほど言つたチェンの装着場所の検討もひとつよろしくお願いを申し上げる次第であります。ありがとうございます。

次にまた、これは同じ事故ですが、J Rバスが実は事故に遭つておるわけでありま

今回、今公団さんにお話ししたのと全く一緒の質問になるわけでありま

○松波政府委員 お答えをいたします。

高速バスの安全対策についてでございますが、運輸省といたしましては非常に重要なことでござい

五

ない、さらには十分な車間距離、例えば、詳しくは例示してございませうけれども、通常の三倍以上、あるいは通常より一段シフトをダウンして走行スピードを低くするなどの基本的事項に關しまして、具体的な措置、方法が盛り込まれておりまして、これに基づきまして事業者が運転者に対し適切な指導教育を行ってきているところでござい

ます。

○片岡委員 そこで、いろいろとそういった指導に基づいて当然バス会社の方も運転者に対しては指導されておられるのでありますが、今回は、雪が降るといふことは事前にわかっておった。その場合に、運行責任者というのですか、運転者の上司に当たるといふものであります、そういった方々は気象状況というものを一応判断した上で、きょうはこういうふうにしなさいだとか、そういったことは当然されておられるのですか。その点いかがですか。

○松波政府委員 お答えをいたします。

今の、こういう異常気象時における運行管理者の措置はどうであつたかという点にお答えを申し上げたいと思ひますが、JR東海バスのその事故の原因等につきましては、運転者に対する気象等の情報の伝達方法におきまして現在調査中でございまして、本日でございまして現在調査中でございまして、特別監査を実施いたしておる状況でございまして、したがって、これらの調査等の結果を見まして、どういふ点が問題であつたのか、実際に実施されたのか等々、いろいろ詳細に調べまして、もし改善すべき点がございましたら、JR東海バスに対し改善をすべく指導をいたしたい。そして、厳正な処置を図つてまいりたいと考えております。

○片岡委員 よくわかりました。ただ、実際にはこうして事故が起きたわけです。私が希望したいのは、そういったマニュアルができておる、それがすべてではないということですね。ですから、雪が降るといふことも前提の上で、例えば、旅客バスでありますのでお客様の安全ということがま

ず第一でありますから、雪が降つてきたという場合には、やはりどこかのサービスエリアでまず情報提供を受ける、あるいはそうした後チェーンをつけるだとか、そういったことの具体的な実施というところまで、やつておるかもしれないが、もう一度徹底をさせていただきたいと思ひます。これはいろいろなマニュアルやられるのですけれども、どうもその辺の徹底がされておるかどう

か、これは信じておりますけれども、我々にはよくわからない話であります。現に事故が起こつたという現実がありますので、そのことを含めて改めて、今調査をされるということでありまして、ひとつ要望とあわせてお願いしたいと思ひます。

○松波政府委員 お答えをいたします。

当該会社に対しては、先生御指摘がございましたように、安全輸送の確保、全体事業者に対してどうするかという問題が残るかと思ひますが、その点についてお答えを申し上げます。まず、事故の起きた当日でございまして、緊急に電話連絡によりまして、積雪時におきまして、この高速バスであるいは、この場合はトラックも含めておりますが、事故防止についての警報を発しまして、特に高速バスの運行事業者に対しては、陸運支局から直接、迅速に周知徹底を図るよう

に努力をいたしておるところでございまして、また一方、本日でございまして、東名高速道路において、先生先ほど御指摘のございました高速バス等事業用自動車の関係した事故が連続して発生したことに鑑みまして、この事故の再発防止を図るために通達を発しました。積雪時における高速バス及びトラックの事故防止について、こういうことでございまして、この通達をもちまして、先生いろいろ内容に触れられました、積雪、凍結等の情報の適切な指示等運行管理者の徹底あるいは最高速度の厳守等安全運行の徹底につきましまして、自動車運送事業者を指導するよう各運輸局に指導いたしたところでございまして、

今先生が御指摘ございましたように、やはりこの通達が本当に生きるかどうかは、末端におきまして守らなければいけないわけでございまして、この機会にこれまでやってまいりましたいろいろな運行管理手法の原点に立ち返つてよく見直し、やるべきことがあつたらしくかりやろう、こんなことでお願いをいたしておるところでござい

ます。

○片岡委員 ありがとうございます。これをやっておりますと時間があるまいので、次に進みます。何とぞまたよろしくお願ひをいたします。

踏切道の改良についてちょっとお尋ねをいたします。具体的な例として一つだけ挙げさせていだいて、御理解をいただきたいと思ひのであります。

私の選挙区の名古屋市の港区内、ここに臨港線が走つておるわけであります。都市計画道路が拡張されまして、車道部分の踏切は整備をさせていただいたわけでありますが、歩道部分のところができていない。したがって、自動車の通行が大変多いというところで地元から歩道の設置をお願いしておるわけでありますが、実はなかなか腰を上げていただけない。あぐくの果てが、ほかの踏切をつぶせばそこも考えてもいいというような御返事があつたと聞いておるわけであります。

今回のこの踏切道の改良の法律改正案、これはぜひやっていただかなければならぬわけでありますが、向こう五年間、全国で千カ所踏切道の改良をするというお話がありました。私は、自動車道の部分も当然大事であります、あわせて歩行者が渡る部分もやっていたかぬと、これは安全上まずよろしくないような感じがするわけです。今回の港区の例も、自動車の通行が大変多い、工業地帯が控えておりますのでトラックの通行も大変多いものですから、歩行者が渡るのに大変苦労しておるわけです。そういったことが実は地元から要望がありました。

たいのは、まず、今言いました歩行者の渡る部分もあわせて設置をさせていただきたいということでありまして、この向こう五年間千カ所、これはさつきは総務庁がお答えになつていたようでありまして、当然この歩行者部分もその対象になるということですね。その辺どうですか、いかがですか。

○佐々木(建)政府委員 お答えいたします。

今お尋ねの拡幅の中には、歩道を追加するというものも入るわけでございまして。

○片岡委員 それでは、これは要望であります。できれば御指導いただきたいのであります。今私がお話した、こちらをつぶせばこちらを考へてもいいというふうな、そういったことを実はある管理会社が言つておるわけであります、こういったことは当然前のように通用する話でありますか。

○佐々木(建)政府委員 踏切道の改良の一環として踏切道の拡幅をやる場合でございまして、その拡幅後の踏切の道路交通量がふえるというふうなことから、踏切事故防止総合対策の中で、あわせて近接の踏切道を統合するという方針で踏切の数の減少を図つてきたわけでございまして、その結果相当整理をされてきたわけでございまして、その結果、例えば今先生御指摘のような歩道の整備であるとか、それから車線数の増加を来さないというふうな改良等があると思ひます。そのほかにも何かあるかもしれませんが、保安上の支障の有無については、もちろんチェックしなければいけませんけれども、個別、具体的な事案に即して検討いたしまして、必ずしも他の踏切道の統廃合がなくてもよいという場合もあるかと思はれるものですから、そういうふうな判断される場合には道路管理者と鉄道事業者がよく協議するように指導してまいりたいと思ひます。

○片岡委員 ぜひお願いします。

廃止せよと言つてゐるのは臨港線の方の踏切じゃないのです。別の線の踏切なんですね。です

から近くにないのです。全く離れたところの踏切をつぶせばこちらをつくってやるということらしいです。ですから、そんなことを鉄道管理者の方が言っておられることと、これは話にならないのです。道路管理者の方は私どもの方で予算もつくりましますところまで譲歩したのですが、それでも頑として受け付けてくれないというので、私はもう毎日のように実は地元から陳情を受けておるわけです。具体的には運輸省さんの方にお話ししてありますので、ひとつ鉄道管理者の方にもそういうことをするなと、ちゃんと地元の方の言うことも聞いてやれよというようになことを指導していただかぬと、これは歩行者の安全というのを考えますと、せっかくこういいたい法律案がありながらそれが生かされてないという事になりますから、ひとつよろしくお願いを申し上げます。これは要望であります、お願いします。

それから、同じく踏切道でありますけれども、これは安全上からいけば単独立体的あるいは連続立体的が図られることが当然であります。しかし、残念ながら都市化が進みますとなかなか追いつかないわけですね。当然踏切を整備するしかないわけですが、なかなかそういう踏切の新設が実は難しい面があるのです。今言われたようになるべくない方がいいわけですので、なるべくない方がいいというところで道路ができては渡れないというところが実は結構都市部では出てくるわけですね。そういうこともこれは現実としてありますので、この法律があとまた五年間延長されるのを契機に、安全ということとをまず大前提にしてどうか御配慮いただきたい、心からお願いを申し上げます、実は時間が参ってしまったものですから、大変申しわけありませんが、これで私の質問を終わりたいと思います。

○長田委員長 次は、竹内勝彦君。
○竹内(勝)委員 運輸大臣並びに関係省庁の皆さん、ありがとうございます。

まず、今回本委員会にかかっておる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並びに踏切道改良促進法の一部を改正する法律案に関連して、若干の質問をさせていただきます。

まず、建設大臣にお伺いしておきますが、昨年一万一千二百二十七人の死者がこの交通戦争によつて出てきて、そして第二次交通戦争時代とも言われるような、そういう交通問題に関しては、これは緊急に対応をしなければならぬ。過去におきまして、昭和四十五年が死者数で見ると最高でございました。一万六千人を突破した。それが昭和五十四年に八千人台まで努力によって減らすことができた。しかし、その間にはいろいろと、自動車の保有台数あるいは運転免許取得者数、そういうものがどんどんふえていった。そういうことから考えていきますと、交通事故というものは、それに比例してふえていったわけではないわけでございます。そこにはいろいろと努力があったわけでございますが、しかし、この三年、ついに死者数は一万人の大台を突破してしまつた。今も同僚委員から具体的な質問があつたとおり、交通事故は現在本当に悲惨なものが数多く起きておる。こういう現状を踏まえて、どうかひとつ、この五カ年計画、この問題に関しまして今後どう対処されていくかとするのか、まずその御決意を大臣の方から伺っておきたいと思ひます。

○大塚国務大臣 ただいま先生御指摘のように、昨年も百四十一名死者がふえまして、大変に憂慮すべき状態でございます。先生の御地元の京都も、昨年は死亡者の比率ですと六番目でございます。これらの問題を踏まえて、交通事故対策につきましましては、今後、余暇活動の増大や生活時間の二十四時間化や、あるいは高齢化社会の進展等を背景とした自動車乗車中の事故や、夜間あるいは高齢者の事故の増加等の事故の特性に十分対応していくことが必要であると考えております。

このために、建設省として、平成三年度を初年

度とする第五次特定交通安全施設等整備事業五カ年計画におきまして、総額一兆八千五百億円をもちまして、歩行者、自転車対策としての歩道等の整備、あるいはまた安全かつ円滑な自動車交通の確保を行う交差点改良等の整備を進めるとともに、道路標識やあるいは道路照明の設置など、交通安全施設等の整備を積極的に推進してまいりたいと考えております。また、これらの事業の実施に当たりましては、幅員の広い歩道の整備を行うなど高齢者等の利用にも十分配慮をいたしますとともに、増加する駐車需要に対応をした駐車場の整備等の新しい事業にも着手するなど、安全かつ円滑、快適な道路交通環境の整備に一層努めてまいりたいと考えております。

○竹内(勝)委員 それでは、運輸大臣にお伺いしておきますが、この踏切道改良促進法の一部を改正する法律案、それに関係しまして、「運転事故件数と踏切事故件数及び運転事故死者数と踏切事故死者数の推移」、これを見てみますと、運転事故件数は昭和六十二年で千四百五十六件、昭和六十三年で千四百六十八件、平成元年千四百七十九件、それから運転事故死者数の推移は昭和六十二年千六百六十四人、昭和六十三年千四百四十人、平成元年千二百七十四人、いずれもふえております。それから踏切事故件数、これは昭和六十二年は八百八十四件、六十三年八百六十件、平成元年八百六十件、これは横ばいですね。それから踏切事故死者数、昭和六十二年七百二十七人、昭和六十三年五百五十七人、平成元年五百六十八人、六十三年は踏切事故死者数は減つておりますが、また元年には若干ふえておる。いずれも微増それから横ばい、こういう状況でございます。

こういったものの増加傾向、それから横ばいという中ではございますけれども、関係省庁が一生懸命努力しておるにもかかわらず微増、横ばい、こういう状況に対し、今後この踏切道対策というもののについてはどうしても積極的な対応が必要であらう、こう思ひますので、大臣の御決意を伺っておきたいと思ひます。

○村岡国務大臣 先ほど加藤先生からお話がございました。今竹内先生御指摘のとおり、表を見ても相当減つてきていると思つておりますが、なお、今言われましたように、踏切の事故件数あるいはまた死傷者の数、漸減ではございますけれども、また横ばいというような状況もございます。従来からも一生懸命やってきておりますけれども、今御審議を願つております踏切道改良促進法の一部を改正する法案でございますが、その成果を待つてさらにひとつ強力に、踏切事故がないよう、そしてまた、私、間もないのでございますが、今までの踏切事故等の原因等もよく調査をして、今までの対策でよかったのかどうか、こういうことも検討し、強力に進めてまいりたい、こう思つております。

○竹内(勝)委員 では、具体的な問題をお伺いしておきます。

まず、人対車の事故、それから車対車の事故、そのほかいろいろなものがあるわけでございますけれども、そこに今後は自動車の構造、装置に係る安全基準というものを、これを講じていかなければならない、そういうところへ来ておるのではないかと。

例えば衝突時にドアがぱんといちゃうとどうり出されるわけですね、そこへ後続の車が来てそれにひかれちゃう、こういう場合もあるわけですから、では、衝突時にドアが簡単にあかない、そういう装置が生命を守るという意味で考えられないのか。あるいはガソリンに火がついてタンクが燃え上がったしまふ、そういう火災を起こさないガソリンタンクであるとか、あるいは、これは例えばの例ですが、自動車が海へ落ちるあるいは湖に落ちる、そういう例は幾つもありますよね。それで、もうついにこれこれなで死んでしまつた。中には昔の、窓をあけるのは自動じゃなかったですね。手で回して窓をあける。そういうのをざつと回して、その窓から抜け出したというような体験を聞いたことがありますけれども、今はも

うほとんど自動ですね。ですから、押したって、これはもう電気回りでですから全部あきしませんね。それからドアをあけようと思つたつて、それは水圧で簡単にあけられるものじゃない。結局みすみす死んでしまう、その構造いかんで死んでしまうという例は十分あるわけですね。

ですから、もちろんそういうところに落ちることを前提にしてその装置や構造を考えるわけではないのですが、しかしやはりそういういろいろな過去の事故のデータにかんがみて、私は、そろそろこの安全対策、構造面で抜本的に行政の対策を講じていかなければならぬ、そういうところへ来ておるのではないかと、こう思いますが、お考えをお聞かせいただきたいと思ひます。

○松波政府委員 お答えをいたします。

自動車の安全対策についてでございますが、冒頭に御指摘がございましたように、交通事故の防止を図るためには、人、車、道、いわゆるソフト、ハード各般にわたる総合的な対策が必要であることは当然でございますが、運輸省といたしましては、自動車の安全を確保するため、今先生も御指摘ございましたが、自動車の構造、装置につきまして従来より、最大限人命を尊重する精神を基本にいたしまして、この精神を中心に心に刻みながら、交通事故の実態あるいは道路交通の環境あるいは自動車の技術開発の進歩等に対応しまして自動車の構造、装置についての安全基準の充実に図つてきたところでございます。

すなわち、自動車の構造、装置に起因する事故を起こさないためには、一つは事故回避対策、我々アクティブセーフティと申しておりますが、予防安全といったようなこと、あるいは事故が発生した際の乗員等の被害を可能な限り軽減するいわゆるパッシブセーフティ、衝突安全、こういった観点から、さらには火災の発生または火災の拡大防止等、総合的に自動車の構造、装置の安全性について規定をいたしておるところでございます。

しかしながら、先ほど先生から御指摘ござい

ましたように、最近の交通事故、非常事態宣言をせられるほど大変厳しい状況にございまして、その状況にかんがみまして、今後の自動車の構造、装置に係る安全基準の拡充強化につきまして、昨年十月運輸技術審議会に対し運輸大臣から諮問を行い、先ほど先生から幾つか御指摘がございましたけれども、例えば燃料タンクの問題、あるいは海へ落ちたときの問題、こんなことも含めながら、一つだけ簡単に申し添えておきますが、ドアのロックの強度につきましては世界的には同じような基準でやっておりますが、いざれにしましても、いろいろの問題を含めてこの運輸技術審議会に対し御諮問をしておりますので、平成三年度末の答申を目途に現在審議が進められてるところでございます。

その審議に当たりましては、先ほど来御指摘ございましたように、事故の態様を踏まえまして、最近の交通事故の状況、特徴的なこととして、例えば自動車乗車中の死亡事故の増加、夜間の死亡事故の増加あるいは高速走行におきますところの死亡事故の増加等に適切に対応すべく、現在検討が進められてるところでございます。

○竹内(勝)委員 今の問題に関連して、それはどうしても民間の各自動車メーカーとの兼ね合いが重要になってきますね。そういった面はどのような対応についておられますか。

○松波政府委員 今のよう安全基準を決めた場合には、どうしてもその裏づけになりますところの技術開発が当然必要でございます。そういう意味におきましては、民間におきましては、技術開発にかけける熱意と力といういろいろな面におきまして大いによつていただかなければならぬわけでございますが、昨年、我々アクションプログラムをつくつたときにおきましても、自動車メーカーに付しまして、今日の交通事故の実態を考えまして一層の研究開発を進めるようお願いいたしておるところでございます。

○竹内(勝)委員 ぜひよろしく願ひしたいと思います。

そこで、次の問題に移らせてもらいます。

これはどうしても道路の状況あるいはそれに関連した橋、鉄橋、あるいは道路にいつもついておる電柱とか電話柱、そういったものに関連したものでございまして交通安全上の問題がいろいろあるわけでございます。私は、過去この衆議院におきまして通信委員会その他で取り上げてまいりました有線音楽放送、正式な名前には有線ラジオ放送業務の運用の規正に関する法律でございますが、これに関連して、不法に線を張つておつて、中には事故も起きたものがあります。あるいはトラックが引つかつたとかという、交通安全上から見てもいろいろなものがございます。それから、この業界の中で届け出、許可を受けずに不法に線を張りめぐらしてほとんど大きく全国シエラに発展していった全国の有線音楽放送の実態をこれから取り上げさせていただきたいと思ひますので、よろしく願ひしたいと思います。

そこで、委員長、ちよつとお願いしたいのですが、まず、この線がどういふように不法にひどい状況で張りめぐらしてあるかというのを、写真がおりますので、ちよつと両大臣に見ていただきたいと思ひますのでよろしく願ひいたします。

そこでまず申し上げますが、今写真をお見せしたのは、最近、私のある友人でございまして、こういうように線を張りめぐらして、そうして音楽放送あるいはそのほかの放送を、今までは――最近では違ひますが、ちよつとその経過はまたこれから申し上げますが、今までは、昭和三十六年その不法な業者はスタートしたわけですが、昭和四十年代といふものはもう大変なその不法だけで、そうしてどんどん膨れ上がつていく。もちろん正常な業者がそこですつと頑張つてまいりました。だから、最初正常な業者は約三百社ございました。ところが、その昭和三十六年にある不法な業者がその有線音楽放送といふものを、許可を得ずに夜中にそういう線を勝手に張つて、そうしてずつと約二十年間、そういうものを不法にどんどんシエラを拡大させていった。それはそうです。不

法でございますから、全然道路占用料を払ふ必要ない、電柱使用料を払ふ必要ない、電話柱使用料を払ふ必要ない、何も払ふ必要ない。片や正常な業者はずつとまじめに払つておる。そして正常な業者は、どちらかといふと中小の零細のそういった業者が多いわけでございます。ところが、そういうところがまじめに頑張つておる。ところが、今何と三百社以上あつたものが全部廃業、そういう形に追い込まれて、今二十数社しかございせん、生き残つておるの。

大臣、こういう問題は初めて聞いたかと思ひます。私これから論議を交わしていきますけれども、よく聞いておいていただいて、ぜひ政府として――この判断といふものを誤るとこれは法治国家である日本で正直者がばかを見るということから、私は通信委員会におきましてこの問題何回か取り上げて、昭和五十八年には法改正、これは超党派で議員立法で法改正も行いました。それにも限りがございまして、結局経過として不法なものが今まさに正常なものに追いつきやうとしていく、あるいははされたものもあるわけです。そういうものがまかり通つて、そして正常なものが結局太刀打ちできないで、中には夜逃げしていくものもあります。こういった問題をどうしてここで解決していかなければならぬ。

これはどうしても建設省が非常に、もちろん郵政省も許可の管轄のものでございまして、道路占用許可といふものを握つておる建設省、非常に重要なものでございまして、まずひとつ今までのこの正常化へ向けての経過、郵政省それから建設省、警察庁、電事連、そのほか幾つものもので協議会を何回か全国におきまして開いてきております、それから各地方におきましても開いてきております。そういった経過を概略簡潔に御説明いたしたいと思ひます。

○渡辺説明員 先生の御指摘の点について御説明させていただきます。

道路管理者、電柱所有者の許可、承諾を得ずにケーブルを展張している違法有線音楽放送事業者につきましては、先生御指摘のとおり、昭和五十八年の法改正以降、業務停止処分及び告発を行う等その他の措置を講じてまいりました。しかしながら、いまだ違法な施設が存在することはまことに遺憾でございます。

このような状況を早期に解消いたしますために、昭和六十三年十一月、建設省等関係機関との間で一定の申し合わせを行いまして、この申し合わせに基づきまして、中央に有線音楽放送正常化中央連絡協議会、これは平成元年の一月でございます、さらに地方ブロックごとに有線音楽放送正常化地方連絡協議会を設置した上で、関係機関が一体となりまして正常化を推進してきているという経緯でございます。

○藤井治 政府委員 道路管理者の立場で経緯を若干お答えさせていただきますと思います。

先生御指摘のように、昭和三十年代にこういう有線音楽放送線が始まったようでございますが、だんだんいろいろな実態が出てまいりましたが、私も四十七年には、道路局長通達で「有線音楽放送施設の道路占用の取扱について」というものも流さしていただいております。そしてさらに、そういう中で五十年代の前半になりますと極めて市場拡大競争が激化いたしました、その結果いわゆる不法占用と言われるようないろいろな実態が出てまいりました。そこで建設省といたしましては、関係省庁、関係機関と連携をとりながら、このような違法事業者に対しまして不法占用

是正のための警告を行い、かつ、各道路管理者に対して監督処分、刑事告発等を行うよう指導するなどの是正手段を尽くしてまいりました。例えば実例を申しますと、昭和五十二年の十二月に関東地建の東京国道がある会社を道路法違反の容疑で告発いたしました、これは私自身もその所長でございましたので、その事情等もよく承知しております。

その後五十八年に、今先生が御説明いただきました

したように有線ラジオ放送業務の運用の規正に関する法律をつくっていただきました。これに基づき告発、強制捜査が行われ、六十年の八月には一部の事業者が逮捕されるということもございました。また、これとはほぼ同時に、ある地方建設局等においても行政代執行を実施し、強制撤去を行った、こういうこともございます。

こういった情勢のもとで、五十八年には違法事業者から不法占用是正の意思を表明する文書が建設省に提出されました。これは正の意思表示を受けまして、六十年の八月には地方建設局を中心とする道路管理者が正常化交渉を進め、こうした交渉がほぼ終了した六十三年の十一月に、残りの全道路管理者に正常化交渉に入るように指示してまいりました。

その結果、昭和六十一年には建設省の全地方建設局において正常化が完了、またこの時点では四十七都道府県及び十一の政令指定市のうち、十八都道府県及び十一の政令指定市においても正常化が完了しております。加えて、現在十三の県においても間もなく正常化の決着が図られる見通しとなっております。このような状況になりますと、大体七割強の正常化の状態が出てまいるものというふうに考えております。

○竹内(勝)委員 警察庁、今までの状況を説明してください。

○松原説明員 警察といたしましても、先ほど郵政省からお話のありました有線音楽放送正常化中央連絡協議会の一員として参画をいたしまして、この協議会の場に出ておりますほか、無断添架等の違法事実を現認した場合におきましては、直ちに警告、指導を行いましてこれを中止させるとともに、関係機関への情報連絡を行うといったような措置を講じているところでございます。

○竹内(勝)委員 まず、郵政省の説明の中でただしておきたい点がございまして、業務停止命令を出して、業務停止ができましたか。

○渡辺説明員 お答えいたします。業務停止処分をかけたが、それには従いま

せんでした。

○竹内(勝)委員 大臣、よく聞いておいてください。今建設省から、正常化が進んでおる。もつてのほか、これは何にも正常化じゃないのです。業務停止命令したって業務停止に尽きないのです。そして、過去の占用料を払いなさいといつても払わないのです。それをまけてくれと。そして分割してくれとかいろいろ言ってきた、結局過去の占用料、例えば道路の問題一つ考えたって、まあ今後答弁の中に出てくると思いますが、過去の占用料のほんの一部、恐らく一〇%以内でしょう、そういったものを支払って、それが正常化だ、こういった場合、こゝでちょっと大臣の答弁を求めておきたいのですが、正常な業者は一〇%払ってきている、一〇%。だから、その中

ではいろいろ努力していかなければ、競争の中で生き抜いていくということはおかなか大変です。不法な業者は占用料払う必要はないのですから、その面にしましては何にもコストがかかっていない。コストゼロですよ。そういう面に関してはもう完全にギャップがあるわけですから、その業界はバックが大資本、大変なものでございまして、不法な業界は、大変なものでございまして、そのシエラを拡大していった。そして十分の一以下のものを支払って、これが今後正常化です、こんなことを認められますか、大臣。これは何も大臣の立場でなくとも、人間として認められますか。まず大臣の御所見をお伺いしておきたい。

○大塚国務大臣 今日まで先生が御熱心にこの問題にお取り組みになられまして、改正法にもお携わりになったことは十分承知をいたしております。

ただいま御指摘の問題につきましては、当然のことながら、不法にそのようなことをする者は厳に許せないこととございまして、そのような点はしっかりと正をしていかなければならない、このように思っております。

○竹内(勝)委員 不法で認められない、そのように大臣は御答弁いただきましたので、今進めてお

る正常化というものをただいまの時点でどうかひとと見直していただきたい。これは決して正常化ではない、妥協です、もしこのまま進めていったらば。

したがしまして、私は今までの国会の答弁の中でまず申し上げておきたいのですが、例えば昭和六十二年の九月に私が通信委員会でお答えいたしました。そのときに政府委員としてお答えになったその会議録、ここにございまして、そのとおり読ませていただきますが、「現在、有線音楽放送施設として届けられておりますのは九百施設でございますが、そのうち六百八十が道路占用許可、電柱所有者の許可承諾等を得ていないいわゆる違法施設でございます。」ほとんどなんだ、これは。それで、違法施設中に、これは固有な名詞が出てきて恐縮ですが、このとおりでございますから言っておきます。「違法施設中に大阪有線放送とその系列に属するものが約六百でございまして、残り約八十がそれ以外の団体に所属しているもの、あるいはいずれの団体に所属していないものでございまして。」このように答弁をしております。もう無法地帯、この問題にしましては、この六十二年の時点でございまして、まず私、もう一度ここで大臣にもよくわかってもらわなければいけませんので、この届け出の手順というものをどういうようにやったならば正常にこの有線音楽放送を放送できるのか、これをどういう手順に従って届け出をしたならばそれが受理できるのか、郵政省説明してください。

○渡辺説明員 お答えいたします。

有線ラジオ放送業務の届け出につきましては、あらかじめ道路占用許可の許可書と電柱所有者の承諾書が必要でございまして、この承諾書が添付されていらないものは受理できないという仕組みになっております。

○竹内(勝)委員 そうすると、いわゆる今まで違法に線を張りめぐらしたこの違法業者は、電柱の許可ももらわない、道路の占用許可ももらわな

い、勝手に張っている。もちろん届け出をする場合もあるし、しない場合の方が多いわけですが、何もしない。結局、違法にやってくる、それを全国のシェアに、お客さんが全部ついてしまった。よそより安い、三月月無料にしましょう、こういうやり方なんです。それはお客さんつきまします。いろいろな音楽を送る、いろいろな情報を送るといふのに、まず三月月は無料ですよ、そして、今まで入っているところよりその三月月以降は半値でやりますよというんだつたら、みんなお客さんはそちらに行ってしまう。これが違法が正常かなんということはお客さんはわからないわけですからね。したがって、そういうものを約二十年間ずっと野放しにしてきた。

そこで、まずお伺いしておきますが、建設省、主要道路の占用許可料として、今まで違法業者と話し合って、そうして過去の違法の道路占用料としてどれくらい徴収したのですか。

○藤井(治)政府委員 お答えいたします。

地方建設局において直轄国道に係る正常化は昭和六十一年に行いましたが、少なくとも過去五カ年にさかのぼり合計約三億六千万円相当額の納付を受けております。

○竹内(勝)委員 そこで申し上げたいのですが、これは私、コピーを持ってきましたが、「放送レポート」という雑誌です。発売元は万聲社ですが、一九八八年七月号の「放送レポート」、そこに報道記事として出ておるものを一部引用させていただきます。

まず、これは全部調べたわけではないからなかなか実態はわかりません。しかし、この東京管内、いわゆる東京電力の関係でその道路あるいは電柱あるいは電柱柱、だから東京エリア、こう考えていただいていると思うのですが、そのもので、ではどれくらい道路を利用しているかといえますと、総延長は一万八千キロ、それから電柱は六十万本以上というふうに見えております。したがって、それを単純に計算しただけでも電柱が約三百億、道路が百七十七億、これだけのもの、い

わゆる四百七十七億。そしてこれは、九電力会社のエリアにすると恐らく全国で二千億。一応過去二十年間を見て二千億、こういうふうに見えているのです。

これはちゃんとした雑誌に出ておるものを私引用させていただきますが、これは計算しなければわからぬことではございますが、多いとか少ないとかとは言えませんが、とにかく今三億六千万円という数字が出てまいりました。これはもちろん主要道路だけ、主要国道だけということでございますが、今申し上げた東京エリア、いわゆる東京電力のもので道路では百七十七億。もちろんこれは都道も区道も入っていますよ。したがって、百七十七億、全国にしますとこれまた大変なものでございます。そういうものから比べるとどうでしょう、余りにも差があり過ぎるんじゃないですか。三億六千万円で妥協してしまつたら、今まで正常に払ってきた人はどうなるのですか。これが、正直者がばかを見ないようにやりますと政府は常々答弁してきた、そういうものに合致しますか、見解を伺いたい。

○藤井(治)政府委員 全国の占用料の全体につきましては、私も、建設大臣が直轄管理区間におけるものについては国の収入になっておりますので全国の集計ができませんけれども、それ以外の道路管理者の管理区間につきましては、各地方公共団体が条例を一つおつくりになりまして、その条例に基づいて各地方公共団体の判断のもとに徴収されるという現状でございます。具体的な占用料総額については把握するに至っていないわけではございません。

しかし、先ほどは過去五年間と申し上げましたけれども、例えば平成元年度の実績で申し上げますと、建設大臣が管理する地方建設局で正常化された有線放送事業者に係る占用料は四千二百万円、こういう状況でございます。そういう中で正常化と私も申し上げております意味は、今までのいろいろな状況であつたものをきちっと申請を出し直させる、その上で不法な施設は撤去させる、

そして過去の占用料相当額も、過去五年間にさかのぼっているわけではございますが、それを納付させるということではございません。

では、なぜ過去五年間という形でこういうものの判断をするかと申し上げますと、いろいろと資料が乏しい場合もございまして、実態の事実の確定が困難な場合もございまして、それから、道路法七十三条における占用料徴収の特効といったようなこともございまして、いろいろなことを含めまして、各道路管理者の判断によって過去五年間を限度とすることがやむを得ないという前提に立つてやっておりますわけではございまして、基本は、これからこういう不法な状態を続けさせないために指導して、少しでも正常化の形に持っていくということとを今努力している最中ではございます。

○竹内(勝)委員 過去五年間ということを感じに言いますけれども、今まで二十年間不法にやってきたのを五年間にまけていいなんて、どこでそれを判断したのですか。

○藤井(治)政府委員 不法占用を行っていた事業者に対して不法占用の期間に対応する占用料相当額を納付させる、これはもう原則でございます。したがって、これが明確なものはそのようなことになるわけではございますが、過去にさかのぼるにつれて、不法占用の事実の確定という点でそういう資料が乏しい、あるいは確認が難しい、こういうような実態もございまして、したがって、そういう確認の二つの限度といたしまして、道路法七十三条の五項に占用料徴収の特効というものが一応五年というふうに定められていることを勘案いたしまして、各道路管理者の判断によって少なくとも過去五年間は取ることをまずする、それからさらに、今度は前向きに今後そういう不法占用が起きないような指導をし、占用料の納付をきちっとさせていくように対処していく、こういうふうな考え方を持っているわけではございます。

○竹内(勝)委員 道路法にある特効を用いて、それにこの問題を当てはめようというの、先ほど御説明いただきましたけれども、この協議会の中

で孜孜協議をされ、そしてまた衆議院におきましても、私どもが要望をしてきた中におきましても、これを道路法に当てはめて過去五年間でよいということをお願いした事実はどこかあります。

○藤井(治)政府委員 お答え申し上げます。

今五年と申し上げましたのは、たびたび申し上げて申しわけございませんが、事実の確定が困難になっている状況のもとでの五年でございまして、地方建設局で徴収している場合で申し上げますと、九年取っている場合もありますし、八年取っている場合もある。要するに五年以上取っている。これはその期間を確定するというのが前提でございますので、五年にこだわることではございません。確定ができない場合についてこの五年というものを使わしていただいております、そういう道路法の五年というものを勘案して五年を使わしていただいております。確定できればまた別でございます。

○竹内(勝)委員 先ほど私が申し上げましたように、この不法な業者は昭和三十六年に発足しております。これははっきりと確定しておるものなんです。そこからシェアをどんどん伸ばしていつておる。あと、道路の上を走らせなかつたならば、線はよその土地を走らせることに必ずなる。そういうところを利用しておるというのが当たり前のことじゃないですか、明々白々じゃないですか。大臣、どう思いますか。

○大塚国務大臣 先ほど来お話がございまして、正常化の会議もお設けになって、関係省庁や事業関係者、公益事業者の意見を聞いて今日まで正常化の努力をしてきておる中で、ただいま道路局長がお答え申し上げましたように、確定のできないものについて道路法の五年というものを採用しておるということではございまして、今御指摘のように三十六年ということではございましてけれども、その辺のことについて立証ができ、これは法律上も取ることができるといふものになれば取れると思っております、その立証等が果たしてできるかどうか、私としては断定的に言えないところが

多々あると思います。

○竹内(勝)委員 それはそうです。こういうものは水かけ論です。恐らく水かけ論になっていると思います。しかし、過去のいろいろなデータ、その売上高、いろいろなものの全部はつきりとしているものでございますから、だから正常の業者がその中でも多くのものが廃業していかなければならない、そういったところに追い込まれておられるという事実を見て、大臣が言うとおりでぜひ努力して、ここで本当に、何も五年と決めたわけではないという今の局長の答弁でございしますが、確定できるものならばそれはそれにさかのぼる。必ず確定できます。これはぜひひとつ努力をお願いしたいと思ひます。

そこで、もう一点確認しておきます。

これは通達ですか、建設省道政発第六十二号、昭和六十一年八月十六日、この第五の二の「不法占用に係る占用料相当額の取扱いについて当該事業者と協議するときは、他の正規に許可を受けて占用料を納付している事業者との均衡を失しないようにすること」とありますが、これは事実でしょうか。

○藤井(治)政府委員 お答えいたします。

占用料相当額の単価につきましては、条例、国の直轄事業につきましては政令でございしますが、これに規定する占用料の単価に相当する額といたしておりまして、各道路管理者に對しましては、当該事業者との交渉時にこの単価を減額する等によつて正規に許可を受けている業者との均衡を失することのないよう指導しておるものでございします。

○竹内(勝)委員 その説明はそれでいいのですが、この通達ですか、そのものは間違いなく私が今読み上げたおりの文章でよいのかということなんです。それが合つておるのか。これがいいかげん文章だつたらもう一度考えなければならぬから、そのとおりでいいのか。

○藤井(治)政府委員 お答えいたします。先生が今お読みになられたとおり、後半だけ申

し上げますと「占用料を納付している事業者との均衡を失しないようにすること」、かような通達内容でございします。

○竹内(勝)委員 それでは、大臣もよく聞いておいてください。この「協議するときは、他の正規に許可を受けて占用料を納付している事業者」、これは正規の事業者、二十年間正規に支払つてきておるのだ。その「事業者との均衡を失しない」。

今の私の、雑誌を引用しての、報道を引用してのものでございしますが、私が今まで過去にいろいろ調べたものでは、これはほぼ間違いございしません。そうすると、全国でいくと約二千億から三億のものが、主要道路だけで三億六千万、過去二十年間のものが、約でございしますが五年間分です。それも、それをまだ占用料をダウンスして、今までのものよりも減らして、各区によつては、例えば新宿区は今まで区道をメーター三十円、それをその交渉に入つた途端に五円に減らしたというのです。これは事実ですよ、調べてください、五円に減らしたというのです。そんなばかなことはありまつか。こういうことをやつてきて、それが「均衡を失しないようにすること」という通達に合致しなすか。

○藤井(治)政府委員 今先生御指摘の新宿の例は、私も今具体的な資料を持っておりませんが、何でも申し上げられませんが、そのようになことが起きるということは通達の考え方と合致しておりません。したがって、正規に許可を受けている事業者との均衡を失することのないよう強く指導してまいりたいと思つております。

○竹内(勝)委員 ぜひひとつ、よく調べてください。そこで、お願いしておきますが、ここで郵政省あるいは建設省どちらでも結構でございしますが、今までの電話柱の占用料というものはどうなつていたのか、そして交渉に入つて、どれだけそれを不法業者から得たのか。それから電柱、道路、道路は今の主要国道、それからそれ以外の

国道、都府県道、市町村道、区道、そういったものに分けていたでいて、わかるもので結構でございします。で、ぜひこれを調べていただいで、そして資料を提出していただきたいと思ひます。

○藤井(治)政府委員 先ほど申し上げましたが、建設大臣が管理するいわゆる直轄国道につきましては明確にその内容がわかつております。他の道路管理者の管理区間については、条例とかかわり合ひ、あるいは条例がありまして取る取らないの判断は地方公共団体の判断のもとに行われていくという実態もございします。その具体的な状況については私も十分把握し得ない状況にございします。ただ、今先生の御指摘のようなこともございします。で、可能な限り可能な範囲で調べさせていただきますと思ひます。

○竹内(勝)委員 郵政省は何かないですか。○渡辺説明員 お答えいたします。N T T等の電柱につきまして、これもN T Tが有線音楽放送事業者と直接民間レベルで交渉してるところでございまして、私どもとしてはその内容につき具体的な十分承知してないところとございしますが、今先生の御指摘の点はN T Tに十分伝えたいと思ひます。

○竹内(勝)委員 もう一点、具体的な問題で伺ひしておきます。有線音楽放送正常化中央連絡協議会の名前で平成元年八月七日、苦小牧有線放送有限会社にて送られておる文書の中に、「その他」という行がございまして、「既設の有線音楽放送施設に係る正常化の指導に従わぬ場合又は道路占用の許可を受けず若しくは電柱添架承諾を取得せずに、新たに有線音楽放送施設の設置等をした場合には、郵政省の業務停止処分、道路管理者の監督処分、行政代執行その他の各機関が取り得る行政措置等の手段を厳正に行使し、その是正を図ること」としている。その趣旨を踏まえ法令に基づく手続きを遵守すること。そして最後に、郵政省、建設省、電気事業連合会、日本電信電話株式会社、警察庁、そして事務局としては郵政省放送行政局

有線放送課、こうなっておりますが、これはこのとおり受け取つてよろしいでしょうか。

○渡辺説明員 そのとおりでございします。○竹内(勝)委員 ぜひその点、今ではもう二十数社になつてしまつたのです。もうほかの業種へ移つていこうかと私のところへうんと相談に来ます。これではもう食べていけません。今まで三百社あつたのです。それが中には、本当に向こうの不法な方へ、不法だということをわかつていながら、どうしてもそちらと連携をとつて商売をしておる人もおりますし、それから、正常をしつかり守つてやつてきておる人たちが、本当に今ほとんど追い込まれております。特に地域でいいますと、もちろん全国であります。特に三社が二十数社になつたのですから、今わずかに残つておるものが北海道、それから東京、北陸。どうかひとつその面は、これはもちろん全国、法治国家でございしますから、法に従ひ、条例に従ひ、正直者がばかを見ない、そういうものをつくり上げていかなければならない。今局長あるいは大臣も積極的な御発言をいただきましたので、ぜひそのように対処していただきたいと思ひます。特にひとつ、その二十数社、もう後がないんだから、私が今申し上げた地域は早急に、ただいまより、今まで不法でやつてきたものを正常化なんという名前です。そのわずかの十分の一以下のものを、それも分割していただいでこれですとしよう、そういう情けない行政であつたならば、もう国民は信頼していきませんよ。どうかそれを直ちに是正していただきたい。そうして、特にそういった正常な人たちを守つていく、その御決意のほどをまず大臣、御答弁ください。

○大塚国務大臣 ただいまお話を承りました。この道路の占用の問題のみならず、行政は公平であり正直者がばかを見ないよう厳正に対処することとは当然のこととございします。ただいま伺ひをいたしました今日までの経過をもう一度熟慮しながら、法のもとに従つて、国道はもちろんであります。地方公共団体の管理する道路につきまし

でも、適正に対処をしてまいりたいと存じます。

○竹内(勝)委員 郵政省、ひとつ御決意を。

○渡辺説明員 お答えいたします。

今、累次先生から御指摘がありました違法な有線音楽放送事業者に対しましては、今後とも厳正に対処いたしますとともに、正常な有線音楽放送事業者に対しましては、温かく見守っていききたいというふうに考えております。

○竹内(勝)委員 終わります。

○長田委員長 次に辻第一君。

○辻(第)委員 まず交通安全施設の整備の問題でお尋ねをいたします。

第二次交通戦争と言われる深刻な状況を迎えているわけでございます。そういう状況の中で、交通安全施設の整備というのは本当に重要な問題でございます。その中で私は、交差点の問題、交差点の改良、安全施設の整備の問題でお尋ねをいたします。

私は、交差点の安全対策について昭和六十二年、六十三年、平成元年と少しずつお尋ねをしてまいりました。安心して渡れる交差点という市民の皆さんの運動と御一緒に、いろいろと要望をしてまいったところでございます。そして、交差点並びに交差点付近での死亡事故件数というのは全体の四〇%を超えているというのが大体毎年の数字ではないかというふうに思います。平成元年度の全死亡事故件数の四二・六%というふうに認識をしているわけでございます。

そういう中で、総務庁行政監察局が昨年実態調査をされました。その報告が昨年の六月に出ております。その中で、「交通安全施設の整備状況等」のところでありますが、

抽出調査した交通事故の多発交差点等七十二か所の中には、右折時の事故の危険性が高い交差点に右折を現示する信号機がない、カーブ、交差点が近くにあることを示す警戒標識がない、道路照明が不十分など、交通安全施設の設置、高度化等改善の余地があるところが二十七か所みられた。

こういうふうに御報告されているわけでございます。さらに言えば、

抽出調査した十三都道府県内の主要幹線道路二十六路線の特に交通量の多い区間(延べ約八十キロメートル)における交通安全施設の維持管理の状況を調査したところ、道路標識が破損していたり、物陰になっていてその機能を發揮していない等改善すべきものが四十二か所においてみられた。

こういうこともございます。また、工作物衝突事故の問題あるいは夜間の死亡事故の例で、交差点等の道路照明、道路工作物の視認性の向上等の夜間事故の防止対策の充実、強化が求められている。

こういうところがあるわけでございます。時間の関係で交差点のところだけで絞ってお尋ねをしたいと思います。行政監察局はお越しをいただいておりますか。ここにはこのように書いています。この二十七か所の改善の余地のあるところをもう少し詳しく御説明をいただけたらと思います。

○藤井説明員 私どもの実施いたしました交通安全対策に関する実態調査におきましては、先生御指摘のとおり、交通事故の多発している交差点等七十二か所を抽出して、交通安全施設の整備状況等を調査しております。その結果、二十七か所について交通安全施設の設置あるいは高度化等改善の余地があるところが見られたものでございます。

その内容はさまざまでございますが、例えば、右折時の事故の危険性が高い交差点であるにもかかわらず、右折を現示する信号機が整備されていないというものが四か所でございます。それから、道路の照明が不十分と認められますものが四か所等となっております。

○辻(第)委員 いや、もう少しわからぬですか。それではもう、聞いた意味がないんです。

○藤井説明員 先ほど申しましたとおり、二十七か所全くさまざまでございます。そのほかには、

件数的には余り多くはございませんが、例えばカーブ等が近くにあることを示す警戒標識がないというようなものが三か所、それから信号機を新設した方がいいと思われるようなものが二か所とか、いろいろございます。

○辻(第)委員 はい、大体そういうことだということばかりでしたけれども、私が思っておったのと大分違いました。

それでは、そのような報告があつて、それに対してどのように改善をされたのか、対応をされたのか、それを建設省と公安委員会にお尋ねをいたします。

○藤井(治)政府委員 お答えいたします。

御指摘のございました二十七か所のうち、道路管理者に係るものが二十四か所ございました。これらを道路形態別に分けますと、おおむね、交差点というのが十八か所、カーブというのが六か所というふうに理解をいたしております。

具体的な箇所、内容、全部了知しておりますが、これらにつきまして、行政監察の趣旨を尊重して、道路照明の設置、標識の整備等比較的対応が容易なものについては既に措置が完了いたしております。二十四か所のうち終わっているのが十二か所、半分終わっております。その内容は、国が管理する国道が四か所、都道府県道が四か所、市町村道が四か所でございます。

それで、さらに歩道等の整備あるいは交差点の改良等地元との調整が必要なものについては、平成三年度においても引き続き対応していくことにいたしておりますが、この平成二年度末にさらに改良ができ上がるものが三か所ございます。それは、国道として一か所、都道府県道として二か所でございます。都道府県道は指摘を受けたのが六か所でございますから、これは全部平成二年度末、今年度末に完了いたします。市町村道は六か所のうち四か所、残りの二か所は平成三年度に着手する予定でございます。いずれにいたしましても大半は平成三年度内に着手させていただきますと思っております。

なぜおこなわれているかといいますと、今言ったような地元との調整がどうしても必要なものから、こういう形に直したい、いや、それならこうしてほしい、こういうこともございまして、若干時間がその他のものはかかってきている。いずれにいたしましても全部、調整等々は取りかかっております。

○関根政府委員 お答えを申し上げます。

公安委員会分で御指摘をいただきましたのは十か所でございます。したがって、全体で二十七か所でございますから、道路管理者分と重複するところが幾つかございます。そのうち、交差点が八か所で、カーブ地点二か所でございます。

先ほど総務庁から話がありました、信号機の右折矢印を追加するような現示改良、これが四か所で、一番多いでございますが、その措置状況でございます。全体で六か所ほど既に措置済みでございます。現在まで未措置の部分につきましては、優先順位等を勘案しながら逐次手当てをする必要があると考えております。なお、現示改良の部分でございますが、これは措置済みが三か所、それから、右折レーンがないために右折矢印の追加をしてもうまく曲がれないというところが一か所でございます。

○辻(第)委員 大変積極的に御対応いただいているように感じました。

道路局長にお尋ねしたいのですが、私の地元で、昔の国道なんですね、今はバイパスができて国道でないのですが、県道ですか、古い奈良の町並みを真っすぐに北へ行って、そこから急にカーブをするのですね、急カーブ。旧街道はそのまますぐ行くのですが、バイパスで急にカーブするような形に、もうそれは何十年も前になっているのですが、そうなりますと、夜中に走るのが人家へ突っ込むのです。そういう事故がもう毎年何回かあるのです。少しづつは改善をしていただいているのですが、基本的には、真っすぐな道が急カーブをするということになりますと、夜間は少々照明をつけたら何をしてもうそういう点は

直らぬですね。そういうことで、最近、県当局や市当局にいろいろお願いをしてかなり大きな改善をしていただくという方向に進んでいるように思うのですが、そう簡単にいかない。先ほど地元という折衝などとおっしゃってありましたけれども、そういうたぐいのものはこの中にならぬのです。

○藤井(治)政府委員 お答えいたします。

この中には、東北の方で地下横断道を設置しなければいけないものであるとか、そういうのが数カ所ありますし、中央分離帯の延長、これが一番難しいところだと思います。今まで家から出て右折できた、それが中央分離帯を延ばすとできなくなるから困るといったような、これはここにも書いてあります。地元住民の意向が非常に厳しいというように、ちよつとメモに書いてございす。そういうところがあるのが数カ所、やはりどうしてもございす。そういうところで、ではどうしたらいいかというの、やはり無理をする結果妙なことになるので、若干そういうものは時間をかけていただきたいと思います。

○辻(第)委員 いろいろ難しい問題もあるうかと思ふのですが、交差点並びに交差点付近、この対策ですね。さらに積極的に対応していただきたい、こう思うわけでありすが、建設大臣の御所見を伺いたいと思ひます。

○大塚国務大臣 ただいま交通事故の中で交差点での死亡事故が非常に多い、大変に悲しいことだと思つております。この三年度、御審議を願つております五カ年計画の中では、特に交差点の改良等には十分意を配りまして、交差点あるいは歩道の整備、道路の照明等で二千六百六十六億初年度計上し、そのうち交差点改良二百五十億、昨年よりもはるかに予算を充実にしてお示しをしておりますところでございます。特にそのような点に配慮をして万全を期してまいりたいと思ひます。

○辻(第)委員 ぜひ積極的にやっていたきたい

とお願ひをして、次に、通学路の問題でお尋ねをいたします。

○藤井(治)政府委員 通学路につきましては、学校とその他地域における教育関係者が、お母さんたちとか、集まって路線をつくっていただきます。これは法律行為でも何でもございせん。実態的にそういうものをつくっていただきます。こういうものをベースに私も、交通安全対策事業のときに、道路交通安全法六条に基づき省令によりまして、補助対象とする道路を指定させていただきます。その指定のときに、交通量が多い、事故が多いというような路線とその付近に保育園、小学校がある路線、こういうのがその内容の要件ですが、その基本的な要件としては、その地域の学校関係者が決めた、ここが欲しいのだというような路線を全部聞きまして、その方と御相談いたした上でこの補助路線といういわゆる通学路の指定ということをやらしていただいております。そういう中で私も、第四次の交通安全五カ年計画では八千六百十億を見込んでおりますが、その中で七六・八％、八千六百十億のうち約八割弱の六千六百十二億が通学路ということで今までやつてまいりました。

○辻(第)委員 大切な問題だと思ひますので、さらに積極的に御対応をいただきたいとお願ひをいたします。

次に、踏切道の問題でお尋ねをいたします。これも非常に大事な問題だと思ひます。踏切改良の中の連続立体交差化事業についての

問題であります。それは、立体交差化や構造改善については道路管理者と鉄道事業者が費用を分担することになっていますが、連続立体交差化の場合その負担割合は、鉄道既設分ですが、立体交差化の場合、九三対七と鉄道事業者の負担が低くなるように運用されていますが、大都市部で都市計画事業の立体交差化とあわせて実施される場合には、高架下の土地の利用などで鉄道事業者の受益が大きい。この場合にも同じ負担率が適用されるために鉄道事業者、大都市ではJRや大手民鉄など大企業が多いようでありすが、不当に優遇するということにはならないのか、このように考えるのですが、運輸省の見解を伺いたいと思ひます。

○佐々木(建)政府委員 お答えを申し上げます。連続立体交差に伴う鉄道の負担の考え方でございますけれども、踏切がなくなることにによりまして例えば踏切の設備の維持費などが要らなくなる、それから踏切事故が解消する、それから高架下が活用できるというようなメリットがあるというところで、そういう受益を算定しまして鉄道事業者の負担をはき出すというのが基本的な考え方でございます。

〔竹内(勝)委員長代理退席、委員長着席〕それで、今先生御指摘のように鉄道事業者と道路管理者との間の負担の割合が、昭和四十四年に運輸省、建設省との間で都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定というのございまして、そこに規定をされておることでございます。

それで、鉄道事業者と道路管理者の費用の負担割合というものは、基本的な考え方としては安定的な割合が決まっているということが望ましいというところであるわけでございますけれども、四十四年以降いろいろ情勢の変化があるというところがございます。一つは国鉄の民営化が昭和六十二年に行われたというようなこと、それから今御指摘のような高架下の利用の形態が変わつていくとかなんかといういろいろな情勢の変化がある

と思ひますので、現在、協定の負担割合について運輸省と建設省との間で見直し作業をやっているというところがございます。その場合に、今先生御指摘のような大都市その他の地域で違うのか、同じなのかというような問題も含めまして見直しの作業をやっているというところでございす。

○辻(第)委員 やはり十分な検討をしていただいで、適切な対応をしていただきたいということをお願いして、次に移ります。

総務庁と運輸省にお尋ねをいたします。交通安全に関する自動車メーカーの社会的責任の問題でございます。これも私たびたびこの委員会でも取り上げてきたのですが、車は走る凶器という特質を持っております。この点で、メーカーこそ交通安全運動の先頭に立つ社会的責任を負つて、このように思ひます。非常事態宣言を出されてから今日まで、政府は自動車メーカーに対してどのような要請を行つてこられたのか、また、メーカーは政府の要請をどのように受けとめ実行されてきたのか、この点についてお尋ねをいたします。

○松波政府委員 お答えいたします。

自動車メーカーの社会的責任で広報活動等において何をやったかということでございますが、従来から自動車製作者に対しては、ユーザーの安全意識の高揚を図り、安全運転の徹底を期するという上から積極的に交通安全運動の機会にPRを的確に行うよう指導いたしておるところでございますが、先ほども先生お触れになりましたように、交通事故非常事態宣言も出たときに、我々それを踏まえまして、日本自動車工業会におきまして、交通安全特別委員会というふうな委員会を設置されまして、車両の安全な取り扱いや安全思想の普及を中心とする広報啓発活動などにつきまして重点的に検討されるところに、各自動車製作者ではボスター、ステッカー等の配布、あるい

はテレビ、新聞等を通じたところの運転者の安全意識の高揚につきましての広報活動も実施されているところでございます。特に一部の製作者ではございますけれども、新聞による安全を中心としたキャンペーンの実施とか、あるいは安全運転の指導のための講習会、あるいはドライビングスクールの実施も行っておられるところでございますが、これらの啓蒙活動につきまして、業界におかれましてはこれまでいろいろの知恵を絞っておられる、こういうふうな理解をいたしておられますけれども、今後とも運輸省といたしましては、今日の交通事故の状況を考えて、啓蒙活動につきまして一層効果的な方法について指導をしてまいりたいと考えております。

○辻(第)委員 総務庁は結構でございます。どうも失礼しました。

次に、運輸省にお尋ねをいたします。

マツダ車のリコールの問題でございます。昨年十二月、運輸省は自動車メーカーのマツダの部品改善を調査をし、定速走行装置の部品に欠陥があるとして同社にリコールを指示をされた、このように聞いておるわけでございますが、このリコールの経過と最終的な結果について簡単に報告をしていただきたいと思います。

○松波政府委員 お答え申し上げます。

今先生お触れになりましたマツダの車につきまして、改善品を準備し系列の販売会社へ修理を指示した旨の報道があったのでございまして、そのときに運輸省といたしましては、当該会社に対して直ちに報告を求めると調査をいたしまして、技術的な検討を指導したところでございます。その結果、今お触れになりました自動定速走行装置のふくあいに關しますところのリコールの届け出を受理するとともに、同時に、当該メーカーに対しまして、地域交通局長から、市場ふくあ体制を至急総点検し、その体制が十分機能するように文書にて警告を行ったところでございます。さらに、その後、本年二月六日でございますが

れども、二つの、一つはリコール届でございますが、気化燃料制御弁のリコール届、もう一つはエンジンのヘッドカバーの改善対策、こんなことも既に行われているところでございますが、なお本件につきましては引き続き調査を実施しておるところでございまして、万が一所要の対策が必要なものがあるならば、さらに適切な措置を講じてまいりたいと考えておる次第でございます。

○辻(第)委員 積極的に対応していただいている、このように私は思うのですが、こういう問題に關して、日本自動車研究所にもお勤めになつておられた方で自動車事故の鑑定をしておられる専門家が、どのメーカーもユーザーからの苦情でその車の問題点の全体像を把握、問題箇所には大なり小なり改善部品をつくって対処しているはずだ、リコールを出せば評判が悪くなるから、できれば隠そうとする、こういうふうな指摘をされております。また、この自動車ですと、このところがあつた、そういう自動車のユーザーは、欠陥商品が理由で死んでしまった場合には原因がわからずじまいになってしまう、あるいは、安全にかかわることはガラス張りにしてもらわなくてはならないと、強くユーザー並びに関係者は訴えておられるわけでございまして、そういう点で、この非常事態の中で一層行政や国民によるメーカーの監視体制というのには必要だと思つて、運輸省としてさらに積極的にやっていたらいい、このように要望するわけでありまして、最後に運輸省の見解を伺つて、終わります。

○松波政府委員 お答えを申し上げます。

先生御案内のように、リコール制度は昭和四十四年に始まりまして二十年余の歴史を持つておりまして、我々は、今日においてはあらゆる角度から情報を収集しながら、本当に欠陥車に相当するものがあれば改善措置等の適切な措置をとっておりますが、今後とも、いろいろなチャネルの情報を入手しながら、適切にこの制度が運営されるよう努力をしてまいりたいと考えております。

○辻(第)委員 終わります。

○長田委員長 次に、和田一仁君。

○和田(一)委員 きょうは踏切道の改良促進法等の審議でございますが、まず初めに、踏切の改良、改善が進んで幾らか事故が減つていようございましてけれども、しかしながらまだ相当の事故があるという聞いておりますが、最近の踏切事故の特徴というものを聞かせたいと思つております。

○佐々木(建)政府委員 今先生御指摘のように、長期的には踏切事故の件数が減つていようでございますが、やや横ばいという傾向もございまして、

最近の踏切事故の内容の特徴を申し上げますと、まず一つは、衝突物別に分けて考えたときに、自動車が大抵七割を占めているというのが一つでございます。それから、原因別では、列車の通過する直前を横断するというものが過半数、年によつてばつきがございまして過半数を占めているということと、それから三番目に、踏切道別では、設備が最も整つている第一種踏切道において六割ないし七割の事故が発生しているというふうな状況が見受けられるわけでございまして、主な特徴としてはそんなところだろうと思つております。

○和田(一)委員 自動車の交通量ももちろんふえつつありますし、また、鉄道、軌道の方の運転回数もふえつつあるということですから、そういう中で全体の件数が減つていようことは喜ばしいのですが、今のお話を聞きますと、やはり直前横断であるとか、あるいは第一種踏切、立体交差以外は踏切としては一番整備されているはずの踏切での事故が多いというところは、こういった改良、改善を重ねて今努力はしていながら、こういった傾向に対してもう少しはどうするかという、改良、改善を進めていけばいいものかどうか。第一種というの一番数が多いから相対的には多いのだとは思いますが、どこに大きな原因があるとお考えでしょうか。

○佐々木(建)政府委員 第一種の踏切道における事故の割合が大きいということを申し上げたわけ

でございますけれども、なぜウエートが大きいのかということ、踏切道の数として、全体の踏切道の中に占める割合が七割強ということで、数なり比率が多いということがございまして、それから、第一種踏切道を整備している箇所では主要な道路交通が集中するというようなことがございまして、こんなところが一つの原因になっているのではないかと申すわけでございまして。

○和田(一)委員 私、いただいた資料をちょっと見ておりましたら、さつきもお話ございました直前横断、これは列車が来るのを承知しながら、まだ大丈夫だろう、そういう判断で実は入っちゃったが渡り切れなかったというのだろうと思つたので、今ここにある運輸省資料による「踏切事故の原因別発生件数」というのを見ておきますと、そういったことが書いてある中で、鉄道側の責任というのがあるにはあるのですね。しかし、これは非常に少ない。元年で一件、これはJR、民鉄で二件。総件数八百六十件のうちのこのぐらいの数であるということになると、これはやはり圧倒的に踏み切る方の側に原因があるのじゃないかと思つたのです。そういう意味で今私はお尋ねしたので、

これから整備を重ねていく上でも、一番整備された第一種踏切でもやはりこういった事故が起るということになりますと、きょうは総務庁の室長はお帰りのようですが、私はやはり、交通安全に對しての総合的な対策というのは、これを突っ切る側の人、車、物、こういうものが踏切の危険性というものをどこまで理解するか、そういうことのいわゆる教育等の面も含めて大変大事な面が残されているのではないかと、こう思ふのですが、いかがでしょうか。

○佐々木(建)政府委員 今先生御指摘のように道路交通側の原因に帰する部分が大いいたつてございまして、そういう現象に對応いたしまして、私どもとしましては、一般ドライバーへの安全通行のキャンペーン等を実施するとか、あるいは大型車両を使用しております道路運送事業者へ

の指導に力を入れるというようなことをやってお
ります。

一方またそのほかにも、横断を無理にすること
がないように、例えば踏切道改善促進協議会、こ
れは都道府県単位で関係機関で構成されている協
議の場がございまして、そういった場等を
通じまして、道路標識等の視認性の向上をお願い
するとか、あるいは踏切道の予告標が設置されて
いるというような状態が望ましいわけございま
すので、そういったことについての整備の推進を
都道府県公安委員会あるいは道路管理者に働きか
けていくというようなことも必要ではないかとい
うふうに考えております。

○和田(一)委員 交通事故全体の件数からいうと
少ないですが、一たん起きると死亡事故に、大事
故につながる場所だけに、どうぞひとつ一層の整
備を図っていただきたいと思ひます。

ちよつと踏切からは外れますけれども、昨年六
月にここで道交法が改正されました、ことしの一
月一日から施行されているわけでございますけれ
ども、激増している自動車事故に対処するため
に、あの法律のポイントやはり駐車問題が大き
かったと思うのですが、一つの改正点として車両
の使用上の責任も追及するというふうになってま
いりました。指導期間も含めて二カ月が終わろう
としておりますけれども、使用者の責任、そう
いったものがどんなふうに進捗しているか、使
用者に対する指示であるとかあるいは自動
車の使用制限命令等が、これは同時に新しくでき
ましたけれども、実態はどんなふうになっている
か、うまくいっているかどうか、効果等がはつき
り出ているかどうかを含めてひとつお知らせをい
ただきたいと思ひます。

○閣根政府委員 昨年六月に制定していただきま
した改正道路交通法の規定の適用状況についてで
ございませう。

先生御指摘のように、改正道路交通法で一番大
きなと申しますか、従来のシステムと異なるシス
テムとして取り入れられましたのは、自動車の使

用者に対する違法駐車等の責任を追及するという仕
組みでございます。

この規定の適用状況でございますが、これは二
種類ございまして、一つが、法律の七十五条の規
定によります、違法に放置することを自動車の使
用者が運転者に対して下命し、または容認する、
つまり違法駐車であつても構わないから道路に放
置しておきなさいというふうな使用者が運転者に
対して命令するか、あるいはそういうことになる
ことを十分に承知しながらそれを容認している
という場合の禁止規定でございます。この規定に違
反して下命、容認をいたしました使用者等につきま
しては、二月二十六日まで十七名の使用者等をご
の七十五条の規定違反ということで検挙し、現在
捜査を継続しているところでございます。

それからもう一つ、使用者の責任を追及する仕
組みといたしまして、このように下命、容認をし
たわけではございませんが、自動車の運転者が何回
か放置行為を行ひまして、その結果一定の基準点
数に達した場合に、その自動車の使用者に対しま
して、運転者がそういうことをすることのないよ
うにまず指示をいたします。そして、その指示に
も反してなお引き続きその種の行為を運転者がし
た場合に、その使用者の自動車の使用を制限する
という仕組みでございます。こちらの方は、一月
中の数字でございますが、十二件十八台の指示を
しているところでございます。しかしながら、こ
の指示の後使用制限をするという例は現在までの
ところございません。

その後の取り締まりの状況についてございま
すが、現在東京、大阪を中心といたしまして、新
しい取り締まりの体制を組みまして、この新しい
法律の施行に重点を置いた取り締まりを行つてい
るところでございます。このような措置を通じま
して、必ずや法律の目的を達成することができ
るものと確信しているところでございます。

○和田(一)委員 罰則の適用件数があふることが
いふではなくて、こういったことを通して、目
的である違法駐車がなくなることをぜひひとつ

図つていただきたい、こんな感じがいたします。
同時にまた、この七月から施行されるのですけ
れども、保管場所の届け出、それと、おまえさん
の車はちゃんと場所があるんだというラベル、
標章等がもうそろそろ準備されていると思うので
すね。こういったことは、できるだけ利用者に
とつて簡単な手続で、負担にならないようにして
くださいというふうなこの前、決めるときにも
お願いをいたしました。これらの届け出の方法
であるとか、それからどんなものをどういうふう
に張るのか、もう準備ができていないのではない
かと思ひますので、そのことをひとつお聞きした
いと思ひます。

○閣根政府委員 まず、自動車の保管場所の確保
等に関する法律の施行のための準備の状況につ
いてでございます。

関係の下位法令の準備でございますが、行政
機関側におけるその事務を処理するための体制の
確立、それから関係業界を初めといたします関係
の国民の方々に対する周知徹底等の諸準備がござ
います。

まず、下位法令の準備についてでございます
が、これにつきましては、ことしの一月三十一日
に施行令とその施行に必要な国家公安委員会規則
を公布したところでございます。それから行政機
関側の準備でございますが、全国千二百五十近く
あります警察署と全国の警察本部におきまして、
O A化のための措置を図りますとか、届け出等の
窓口に必要な要員の確保等の準備を進めていると
ころでございます。それから周知徹底についてで
ございませう。これは関係業界を初めといたしま
していろいろな関係の方々、関係書類の作成の
仕方でありまして、そういったものをあらゆる
機会を通じて周知徹底を図っているところでござ
います。

それから、標準はどのようなものかというお尋
ねでございますが、これは国家公安委員会規則で
定めたとところでございまして、大きさが直径七セ
ンチの円形のものでございまして、中に標準の一

連番号、それから保管場所が所在する行政区の名
前、それとその標章を交付いたしました警察署長
名を表示することとするようなものでございま
す。これを自動車に、後面ガラスがある場合には
その後ろのガラスに、ない場合には自動車の車体
の左側面に取りつけていただくということでござ
います。

それから、手続の迅速、合理化についてござ
います。その車庫証明等を得る際の記載要件を
緩和いたしましたことと、それから迅速にこの標
章を交付することができるよう、車庫証明の交付
時、届け出を受理したときに同時に交付するとい
う仕組みをとっているところでございます。

○和田(一)委員 自動車を使う者は、いつからと
いうこともまだ余り徹底してわかっていないよう
です。どこへ行つてどうするかという手続も
あるだろうし、もたらたらどこへ張るのかという
こともあるかと思つてお聞きしたわけですが、
どうぞひとつそういった意味で、まだおまえ張つ
てないのかとしかられないようにするために、
徹底方をひとつお願いしたいと思ひます。

それから交通安全施設整備の緊急措置の方で
ございませうけれども、これに係る整備五カ年計画
の中で、警察庁として、事業を新しく起こしてこ
れを推進したいとされておる。前回もちよつと
お尋ねはしたのですけれども、この中の高速走行
抑止システムというのを聞きましておりますけれ
ども、これをもう一回御説明いただきたいと思ひ
ます。

○閣根政府委員 夜間の死亡事故を抑止するた
めの仕組みといたしまして、高速走行抑止システ
ムと私どもが名づけております事故防止装置の整備
充実を今回の五カ年計画によりましてお願いをし
たいと思ひます。

その高速走行抑止システムと申しますのは、ま
ず車両の速度がわかるような新しい型の車両感知
器を備えます。そういったしまして、その車両感知
器で一定の危険な速度に達したと感知された場合

に、その先で、あなたのスピードは危険ですよとか、現在何キロで走っていますといったようなことを標示する仕組みをまた設けます。そしてまたその先で、なおそのまま走った場合には信号が赤になるとか、あるいはそこで何か取り締まりあるいは指導するような措置を講ずることができるような仕組みをあわせて設けるといったようなものでございまして、この新型の車両感知器と連動させるというところ、それから、それを中央の交通管制センターでコントロールするという、その二点が新しい仕組みかと存じます。

○和田(一)委員 これは夜間だけなんですよね。そうではないかと思うのですが。もちろん昼間も活用できるシステムだと思います。今までにない、いきなりおまえスピードを出し過ぎたよといった捕まえるのではなくて、警告を発して、そしてなおそれを聞かなければ撮影をして事故防止を図る、取り締まりのために活用する、こういうことのように大変結構だと思ふのです。

そこで、ちよつと運輸省の方にお聞きしたいのですが、道路運送車両法等を拝見いたしますと、車両法の施行規則の七条に、自動車というものは登録番号が必要であつて、その登録番号は「自動車の前面及び後面の見易い位置に確実に取りつけなければならぬ」とありますね。これはこのとおりですね。ところが、最近私は前面にない車を非常に多く見るのです。後ろは封印してあります。封印を外せば、これは二十万円ですか、罰則があるように思ふのですが、前面のナンバープレートがないのは何か罰則がありますか。

○松波政府委員 お答えをいたします。自動車の登録番号標につきましては、今先生も御指摘がございましたけれども、我々やはり、民事的とか行政的な面から車を特定するために自動車に取りつけられておりますけれども、最近、先生御指摘のとおり前面の登録番号標を取り外した自動車が見受けられる、こういうことで大変大きな問題であると受けとめておるわけでござい

ます。その自動車の登録を規定しております今先生御引用されました道路運送車両法では、施行規則七条のところで今のような取りつけ規定があるわけでありまして。しかし、この登録番号標の取り外し等の規定につきましては、後面に封印がついておりましても、封印がついていない後面につきましても、罰則の適用がありますけれども、前面につきましても罰則の適用がないのが今日の状況でございます。

○和田(一)委員 罰則がないと、外していても、外した車を発見して注意を与えるだけで終わっちゃうんですね。大体若い人じゃないかと思うのですが、あれが格好いいような、流行みたいになつてつあるように私は思ふのです。今せっかく取り締まる方の立場から、安全を踏まえて、スピードオーバーをしそうならば警告を発して、写真を撮つて、そして後処理のために使おうと思つても、ナンバープレートがないと、またそういう車に限つて大体スポーツカータイプのスピードを出しそうな雰囲気のある車なんです。私はもう最近ふえていふと思つていふのですが、罰則なしで、後ろだけくつつかつていふいふんだということ、警察の方もこれは車両不備だと言つて点数をとるわけにもいかぬ。せつかくこういふふうの抑止システムをつくつて写真を撮りながら、顔や車の格好やなんかは写すけれども肝心なナンバーがわからないうと、とても人相だけでは後はどうしようもない。その辺の大変大きなあれがあると思ふのですが、どうしますか。

○松波政府委員 お答えをいたします。多分今前面にないのはスポーツカー、こういうことは私も同じ認識でございまして。したがうして、我々といはしましては、今後、秩序ある車社会を維持するために果たしている自動車登録番号標の重要性にかんがみまして、まず一つは、前面の登録番号標の取りつけに關しますところの法令上の義務があるわけでございまして、この一層の啓蒙を図ることをまずやうてまいりたい。あわせて、二点目でございますけれども、早急に前面の登録番号標の取り外しの実態等を十分把握

しまして、さらに警察等、関係省ともよく御相談をしながら、有効な対応策について検討をしてまいりたいと思つております。

○和田(一)委員 後ろを外せば、封印してあるのを外せば罰則があるならば、七条でここまできちつと義務規定として置いていふんですから、やはり同じようなことを考えた方がいいと私は思ふので、ぜひひとつそういう方向で検討していただきたいと思つておきます。

それから、これは警察庁交通局の資料ですけれども、交通事故増加の背景として、車両がふえた、五十五年から見ると約七千八百万台で一・五倍にふえている。免許証の保有者もふえている、約六千六百万人、昭和五十五年の一・四倍だ。自動車の走行キロも、経済活動が非常に活発になり、レジャーも盛んになり、四千九百三億台キロ、これも昭和五十五年の一・三倍。車はふえて一・五倍、免許者もふえて一・四倍、走行キロもふえて一・三倍、全部昭和五十五年対比です。そして、同じ五十五年の道路の実延長は百一十萬キロで、現在もほとんど同じ、こういう状況なんです。要するにキャパシティは全然ふえない中で、その上を動く車が非常にふえて、そしてその動きも活発である、こういうことでございまして、道路として大変事故もふえてくるのではないかと、こう考えるわけでございまして。

そこで、こういう傾向の中でもう一つ、夜間の交通量が非常にふえている、こういうことがここにはつきり出ております。これは五十五年対比で、そのところから比べて一・六九倍だ。私、最近ちよつと思つたのは、これは薄暮だったのですけれども、大きいトレーラーが荷を積んで走つていまして、そしてその荷の後ろに、荷が荷台より

はみ出ているわけですね。そのはみ出た部分の真ん中に赤い旗が一つぶら下がつておりました、もう薄暮状態でしたので、そばまで行けば見えるのですが、これは荷台から少し出ておられますから車のブレーキランプは見えない。そして、後ろから接近していく乗用車はそばまで行つて、ああこ

れはオーバハングの荷が出ていふんだということに、はつと気がつくような状態でした。確かに赤い旗はぶら下がつていましたけれども、こういう積み方に対して、いろいろな基準があるんだと思うのですが、夜間停車しているトラックの後部に突つ込んで死亡事故を起こしたというような件数が最近非常にふえている。今、夜間交通量は一・六九倍にもなつていふことなので、トラック等を夜間とめておいたときに、もつと遠方から視認できるように指導をしてほしい。

それから、そういうオーバハングの荷に対しては、ブレーキを踏んだらやはり同じようにランブがつくぐらいいな、簡単にブレーキのどこかあるすれば可能じゃないかと思ふのですが、そういうことをぜひ指導していただかないと、夜間交通量がふえていふという中ではなかなか難しいのではないかと思ひますが、関係官庁、御意見はいかがでしょうか。

○閣府政府委員 トラックの荷台からはみ出している長大積載物を積んだ場合の安全措置の基準についてでございます。道路交通法の規定によりまして、積載物の長さはその自動車の長さその長さの十分の一の長さを超えたものが限度でござい

ますが、これを超える場合には警察署長の許可が必要でございまして、許可をする場合には一定の条件を付することができるとされております。その条件でございまして、これは道路交通法施行令の二十四条でございまして、一つが、ただいま先生御指摘になりましたように、昼間にあつては〇・三メートル平方、つまり三十センチ以上の大きな赤色の布を、それから夜間にあつては赤色の灯火または反射器をつけることという条件がございまして。その他、その車両の前面の見やすい箇所に警察署長の許可証を掲示することというの

した道路を通行してくださいとか、場合によっては先導車または整理車を配置してくださいといったような条件を付することがあるわけでございます。

そこで、先生御指摘の、赤色の布だけでは、特に薄暮時間帯では視認性に欠けるところがあるから何か適切な措置を講ずべきではないかとの御指摘でございます。現行法によりましては夜間は赤色の灯火または反射器をつけるようにということになっておりますが、これのみならず、一定の条件ということも加味いたしましてそのようなことができるかどうか、関係機関と御相談しながら適切な措置を考案してまいりたいと存じます。

○松波政府委員 大型自動車の被視認性の向上で、後部反射器の問題を御指摘されましたのでお答えを申し上げますが、我々この問題につきまして、少しでも夜間の被視認性向上を図るためにいろいろ研究してまいりまして、改善効果があるということで、大型自動車を対象にしまして大型の反射器の装備につきまして規制すべく現在準備中でございますので、お答え申し上げます。

○和田（一）委員 時間が参りましたが、最後に一言だけ建設省にお尋ねしたいのですが、東京は大変な渋滞で、そのために経済効率も落ちるぐらいな状態で、何とか一日も早く緩和しようというので東京外郭環状線を今やっていただいているわけですが、これができ上れば本当に大きく緩和されてくるのではないかと期待しているのです。全面開通は難しいにしても、少なくとも三郷から練馬までのこの区間はもう大分工事が進捗しておるのですけれども、何か最近遺跡が出てきたために練馬区で大変おくられているということで、来年春予定の開通が絶望だというような新聞記事が出たわけですが、予定どおり供用できるかどうか、見通しをひとつお聞かせいただきたい。

○藤井（治）政府委員 東京外郭環状道路の整備の状況でございますが、今、三郷と練馬のインター、これが約三十キロございますが、このうち

埼玉県内に一部の未買収用地があることは事実でございます。それで、工事は今全面展開中でございます。特に練馬区において用地は大体九割はもう買収済みでございます。地権者の御了解も得ておりますが、新聞にもありますように文化財がございます。これを今東京都の教育委員会にお願いしまして、調査員十八名、作業員二百三十名と、通常ですと数十名の単位のもので大規模に投入していただいております。

それからまたもう一つ、代替地要望というのが実はこの地区にございます。この代替地の要望も今十六件ほど出ておりまして、今これの調整を最後の段階でやっております。

こういう厳しい状況でございますけれども、やはり十六本も放射線が入っていて完全な環状道路が非常にないという状況でございますので、我々としては何とか平成三年度内の供用を目標に一生懸命今努力させていただいております。これからもうちょっと時間をかけさせていただきたいと思っております。努力をいたします。

○和田（一）委員 これは今予定の供用時期までに供用をぜひひとつしていただきたい。非常に効用の大きい道路だと思っておりますので、このことによる効用を考えますと、何とか工夫して予定どおり供用にこぎつけていただくようお願いいたします。質問を終わります。

ありがとうございます。

○長田委員長 次回は、明二十八日木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。

午後四時四分散会

平成三年三月十一日印刷

平成三年三月十二日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局