

等過積載車両に関する規定を整備するものであります。

その三は、速度超過に係る反則金の限度額の引き上げを行うこととするとともに、高速自動車国道等における速度超過四十キロメートル毎時までの違反行為を反則行為とするものであります。

その他の規定の整備を行うこととしております。

なお、この法律の施行日は、公布の日から一年を超えない範囲内において政令で定める日として

以上が、この法律案の提案理由及びその内容の概要であります。

何とぞ慎重御審議の上、速やかに御賛同賜らく
ことをお願いいたします。

○春田委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

○春田委員長 これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので 順次これを持ちます。鴻池祥肇君。

て、とりわけ昨年は、道路交通事故による死者数が過去最多となりました。これは

昭和四十九年以降最悪の状況となつておるわけであります。こうした状況のもと、今回、国民生活

に直結する道路交通法を当委員会で交通安全の観点から審議するということは、まことに意義深い

ものであると考えております。

討されたと聞いていますか、まず初めに、同じくうに行革審で答申されている自動車の整備について伺ひます。

てお伺いしたいと存じます
昨年暮れに、運輸技術審議会の自動車部会の
委員会は、歐米諸外国の現地調査をしたと承つて

委員会は、日本語の翻訳文をもつておられますけれども、諸外国の状況を簡単に御説明いただきたいと思います。

○樋口説明員 お答え申し上げます。

審議会自動車部会の小委員会委員の先生方に海外調査を実施していただいたところでございます。この審議会における調査といいますのは、今回の審議で必要となる資料を収集するために調査を行っておりますが、その一環として行ったところでございます。

その現地調査の結果によりますと、まず検査関係について申し上げますと、例えば自家用乗用車の場合ですと、ドイツでは初回三年、次回以降二年、イギリスにおきましては初回三年、次回以降一年となつておるなど、我が国の初回三年、次回以降二年、車齢が十一年を超えたものについては一年となつておるわけでございますが、そういう一つの点を比較しますと、おむろに同様となつてゐるということがわかつてございます。

また、点検整備につきましては、諸外国では使用者の義務として自動車を常に良好な状態に維持しなければならない旨規定されておりますが、一般的には自動車メーカーの定めたマニュアルに沿つて、ユーザーの自主的判断により点検整備が実施されております。一方、我が国におきましては、自動車を常に良好な状態に維持するため必要な最小限の義務として、定期的に点検すべき時期及び項目を法令で定めているところでございます。

○鴻池委員　仄聞いたしますと、自動車の整備不良が関係している事故、ドイツは三%から三・五、イギリスは六から八%、アメリカは〇・五から三・五%、我が国は〇・〇四%、こういう比較が出ておると聞いております。こうしたことを考えれば、我が国の整備制度は交通安全に大変寄与をしていると思いますが、いかがでございますか。

○下平説明員　お答え申し上げます。

ただいま御指摘いただきましたとおり、自動車の整備不良が関係しております事故の割合でござりますけれども、諸外国では、国によって違います。我が國では、数%ぐらいの発生しているというふうに私ども把握をいたしております。一方、我が国では、

これは警察庁の方の交通事故統計によりますけれども、全事故のうち、第一当事者でかつ整備不良が第一原因であるという事故についての割合でござりますけれども、平成三年で〇・〇四%という状況になっております。

これらの統計は国によりましてとり方が違うものですから、直接に比較するということはなかなか

か一概に言えないというふうに思つておりますけれども、いずれにいたしましても、我が国におきます自動車の検査あるいは定期点検整備制度が自動車の適切な保守管理を促しまして、結果といいたしまして安全の確保あるいは公害の防止に寄与しているものというふうに考えております。

て、運輸技術審議会の自動車部会で審議を開始されておるようですが、いわゆる整備業者な

どの意見では、今回のこの見直しについては国民負担の軽減ということが目的にされておって、点検項目の削減だけでは交通安全あるいは公害面からではなくしては後退しているのではないか、こういう意見があるようですが、今の交通状況を考えれば、交通安全、公害の防止という面をおろそかにすることなく答申すべきだ、このように思います

けれども、この審議の状況及び今後の方向や展望につきまして、簡単で結構ですからお答えをいた

○下平説明員 お答え申し上げます。

運輸技術審議会での審議の状況でございましては
れども、昨年六月に行革審から定期点検項目の削
減等の指摘を受けまして、昨年の七月、運輸省か

減等の指摘を受けて、時至の七月、運輸省は自動車の運輸技術審議会に対しまして、今後の自動車の検査及び点検整備のあり方について諮詢を行つた。

審議の状況でござりますけれども、同審議会に
ところでござります。

おきましては、担当の部会でございます自動車部会のもとに小委員会を設置をいたしまして、この

場で、各種の調査の結果あるいは関係団体からの意見聴取というふうな結果を踏まえまして、これまで審議をしている状況でございます。

御指摘をいただきました、この審議が安全ある
いは公害の面をおろそかにするのではないか、こ
ういう点でございますけれども、運輸技術審議会
におきましては、最近の自動車の技術の進歩ある
いは使用形態の変化などを踏まえまして、自動車
の安全の確保及び公害の防止を前提としつつ、今
後の自動車の検査及び点検整備のあり方について
御審議をいただいております。かつ、審議に当た
りましては、整備工場におきます整備の実施状況
の調査、あるいは整備事業者団体を含めます関係
団体からの意見聴取、あるいは国内外における検
査整備の現地調査等というふうな結果を踏まえま
して、実態を踏まえた議論を現在進めさせていた
ております。

このように、運輸技術審議会におきましては、
自動車の安全の確保及び公害防止を前提といたし
まして、実態を踏まえた技術的、専門的な審議が
進められておりますので、答申に当たりまして
も、自動車の安全の確保あるいは公害の防止をお
ろそかにすることのないものという
ふうに考えております。

○鴻池委員 道交法に関する御質問を申し上げた
いと思いますが、今回の道交法の改正で、免許の
更新にメリット制を導入して、優良運転者の有効
期間を五年に延長するとしておるようではあります
けれども、交通安全に寄与している実感が本当に
感じられるような、交通事故の減少につながるよ
うな制度にする必要があるのではないかという観
点からお伺いしたいと思います。

そこで、優良運転者については政令で定めるこ
とにしているが、その範囲はどうなっているか、
これが第一点であります。

その次に、五年間無違反者ということであれ
ば、本当に交通マナー、交通マインドが確立され
た方で交通社会の模範たる人ではなかろうかと思
うわけでありますけれども、こうした人たちが車
に更新の延長の特例を得るだけではなく、何らか
のメリットを感じられるような制度というものは
考えられないのだろうか。

この二点でございますが、私の持ち時間は十分でございますので、これをもつて質問にかえたいと思いますので、答弁だけよろしくお願ひしたいと思います。ありがとうございます。

○関根政府委員 お答えを申します。

優良運転者の範囲についてのお尋ねでござりますが、優良運転者につきましては、更新日までに継続して免許を受けている期間が五年以上である者であります。あとは政令で定めることとしておりますが、五年間無事故無違反といったような、他の模範となるような立派な運転者という二点を範囲として考えております。全体として、全ドライバーの六〇%ぐらいの方がこれに該当するのではないかと考えております。

それから二点目の、そういう模範たる人たちに対する、更新延長のみならず他に何かメリットを与えるといったような仕組みを導入できないかとのお尋ねでございます。この優良運転者について五年間と更新期間を延長することによりまして、他のドライバーの方々が優良運転者を目指して交通安全意識の向上を図るということを期待するといふのがこの制度の第一点でございますが、このほかに、現在は諸外国の例等をも参考といたしまして、免許証に若干工夫をすることを検討しております。優良ドライバーの方についての免許証とその他の一般ドライバーの方の免許証について、色等に差違を設ける等でございます。

なお、法律上のその他の点についての差違とい

う点で規定されているところは、その免許証に優良運転者である旨を優良運転者の免許証について記載をするという点、この点を一つの特徴といふこととしております。

○鴻池委員 終わります。

○春田委員長 萩山教嚴君。

○萩山委員 ただいま大臣からも、道路交通法の一部を改正する法律案の趣旨説明がございました。その中の目玉と申しますが、この法案の目玉は免許証の問題だと私は思っております。

第一間に、優良運転手についての免許の有効期

間、今回は五年と定めたのはなぜか、この問題についてお尋ねいたします。

○関根政府委員 優良運転者の免許の有効期間についてお尋ねいたします。

つきまして、今回五年と定めることいたしましたその理由でございますが、この道路交通法の一ページ、関係資料の五ページ及び六ページにござりますが、昨年の六月十九日に臨時行政改革推進審議会の答申がございまして、優良運転者については免許の有効期間を五年とするようにならどうかとの提案がござります。これに対しまして、政府といたしまして昨年十二月の閣議決定におきまして、同趣旨の制度を早期に導入することとするといった趣旨の決定をいたしております。

こういう政府の方針に基づいているというのが一つの理由でございますが、これには合理的な理由がございます。私どもといたしましては、免許の有効期間につきましては、事故防止に資するような期間であるとともに、運転者にとって負担を軽減することができるような期間ということで、この二つの要請を満足する期間ということで從来三年ということを考えていたところでございます。しかしながら、メリット制ということで、負担軽減という観点と事故防止という観点の調和を図るという観点から、特にすぐれた運転者については五年で十分であるという考え方から、このようないい處を結論としたわけでございます。

諸外国の例を見ますと、世界最大の自動車王国と言われておりますアメリカの多くの州では、有效期間はおおむね四年でございます。三年という州もあり、五年という州もございますが、大部分が四年。それから、カナダなどは三年以下等でございます。こういった例も参考にし、またヨーロッパにおいて、一定の年齢に達するまでは更新の必要がないという制度等もあること等を考慮したこととしております。

○鴻池委員 終わります。

○春田委員長 萩山教嚴君。

○萩山委員 ただいま大臣からも、道路交通法の一部を改正する法律案の趣旨説明がございました。その中の目玉と申しますが、この法案の目玉は免許証の問題だと私は思っております。

第一間に、優良運転手についての免許の有効期

年を五年に延長するというのではなくて、優良運転者に対するメリット制と位置づけたことは大変いいと私は思うわけであります。

そこで、優良運転者の基準を定めているについても、運転者が優良とされたことに誇りを持てるようなものとすべきではないだろうか。余り多くの者が優良とされたのでは、優良さが薄れてしまうということも考えられるわけであります。この点どのように考えられるのか、それもお聞かせ願いたい。

また、基準として五年間無違反であるということと聞いておりますが、これによってどの程度の割合の者が優良運転者として位置づけられるのか、このことについてもお聞かせ願いたいと思います。

○関根政府委員 御指摘のよう、優良運転者として他の一般のドライバーと区別するに足る運転者ということであるためには、余り多くの方がこれに該当するような基準というのはその思想にそぐわないところがあると存じます。他方、臨時行政改革推進審議会の答申の中には、優良運転者について、運転者の安全意識を高める方向で定めようにしてしなさいという答申の部分がござります。そういったところを勘案して、五年以上の期間免許を持っていてる人が過去五年間無事故無違反ということができれば、優良運転者と称するに足りる資格のあるドライバーであるということで、そのように定めることとしたいという考え方でございます。

○関根政府委員 御指摘のよう、優良運転者と

反の多い者には年齢に関係なく有効期間を短縮していく考え方もあるか、あわせてお聞かせ願いたいと思います。

○関根政府委員 先生御指摘のようなお考えも十分なり立ち得ると存じます。しかしながら、私どもいろいろな立場を代表する方々から御意見をいただきまして、我が国の場合、七十五歳くらいまでの方は優良運転者ということで五年間、その間更新をしなくともいいということを考えていいのではありませんか、七十五歳というのを一応の基準といたします。七十五歳の方については七十五歳まで四年間、七十二歳以上の方については十五歳まで四年間、七十二歳以上の方については三年という基準を定めさせていただきたいという

ことで御提案を申し上げておるわけでございます。それから、余り立派でない運転者については逆に短縮をしたらどうかとの御意見でございます。確かにそのような御意見も成り立ち得るかと存じますが、現行が三年ということで、私ども立派なドライバーもそうでないドライバーにつきましては三年ということで更新の際にチェックすれば、も三歳ということで事故防止の観点からも国民負担の軽減という観点からもバランスのとれた期間ではないかというふうに思っております。それで、それをさらに短縮するという点についてはちゅうちょを感じておるところでございます。

○萩山委員 では、免許の更新に行って初めて視力の低下に気づくドライバーも多いと聞いております。また、法律改正の内容についても更新の際には確認できる。このように、三年に一度はある更新は、安全運転の意識づけの唯一の機会と言つても過言ではないと思います。安全教育の必要性が今ほど強く議論されている時代はないわけであります。また、法律改正の内容についても更新の際には増加していると考えられます。

今回、有効期間を三年から五年にすることに

よつて更新の機会が減少し、視力を初めとする身体のチェックや安全運転の意識づけがおろそかになるのではないかと懸念される面もあるわけであります。それらに対する対応をどのように考えておられるのか、お聞かせ願いたいと思います。

○関根政府委員 先生御指摘のように、更新の機会というのはいろいろな身体的適性をチェックする機会でもあり、また安全運転意識の向上を図るよい機会でもございます。

現在の制度では三年の更新でございますが、毎年大体二千万人くらいの方が更新に参ります。その中で三%くらいの方が、身体的に適性を欠くということで、六十万人くらいの方が、視力等についての適性を改めて自覚していただくという機会になつております。さらに全体の〇・五%、十万人くらいに当たる方々につきましては、その矯正措置あるいは条件等によっては適性を確保することが不可能であるということで、運転免許を返していただきということになつております。ということで、免許の更新期間というのは、安全運転を心がけていただくような機会という点と、それから不適格な方に交通社会から退いていただくという機会、二つの点で非常に意義があると考えております。

それを、優良運転者に限り今回三年から五年といううことにするわけですが、優良運転者でございますので、主として身体的な適性が懸念されるわけでございます。こちらの方につきましては、臨時適性検査の機会を現在よりもさらにふやすことができるようなシステムを設けていただきたいということで、これで対応できるのではないかと考えております。

それから、安全意識の向上という点につきましては、更新時の講習内容の充実ということで対応してまいりたい、このように考えております。

○萩山委員 以上をもつて終わりますが、この法案が一日も早くドライバーの方々のためになるよう、そしてまた国民に広く一般にこれが浸透できるように、ひとつ警察の御尽力をお願いして、

私の質問を終わりたいと思います。

○春田委員長 北川昌典君。

○北川(昌)委員 過積載運行の解消につきましては、交通問題あるいは社会問題としてこれを解消しなければならないという長年の懸案事項でござりますが、特にこの過積載の運行は、ここにも出

ておりますけれども、この前首都高速道で四時間にわたって大型トラックが故障を起こして渋滞をした、こういう記事も載っております。交通渋滞に大きな影響を持っておりますし、同時に、「たん事故があれば重大なことにつながる。これは茨城でもございましたが、二・五トン車が四倍の積載をしておつて、その荷物が落下してお年寄りが亡くなる。あるいは私の地元の日之影町でも、木材を積んだトラックが人家に突っ込んで人命を亡くする、こういう事故にもつながっております。

当然ながら道路破損を早める。こういう交通悪の最たるものである、このように考えるわけでございませんけれども、今回、過積載車両の規制の改正がなされました。一日も早い実効が上がるよう期待するところでございますが、そついたことを

○関根政府委員 これは、五十八条の三の第一項の規定についてのお尋ねでございます。

先ほど申し上げましたように、応急の措置、要するに現場措置というのは、過積載車両につい

て実際に行なうことはなかなか困難な場合が多いといたことを念頭に置きまして、そうであれば、その場では手当ではできないがどこか別の場所まで行けば手当ができるというような場合には、その別な場所までいろいろな条件、例えば速度を制限してもらおうとか、区間、経路を指示いたしますけれども、その指示した経路どおりに走つていただくといふことであれば、交通の安全と円滑の観点からそれほど大きい問題は生じないと認められるよ

うな場合には、過積載の状態で走つてもいいといふ考えを導入したものでござります。その場合には、その行った先で過積載の状態をできる限り早く取り除いてもらおうような措置を講ずべきである

この「応急措置」とは何でございましょうか、ど

ういうことを指すのでしょうか。このようになつておりますけれども、この「応急措置」とは何でございましょうか、ど

ういうことを指すのでしょうか。

○関根政府委員 応急措置として私どもが考えておりますのは、その違反の現場において、過積載をしている車両から過積載状態を除去するような措置ということを考えております。

具体的には、その過積載である部分の荷物をそのままの場でおろしてもらうことありますとか、ある

なかろうかということで、その点は十分意識した上での規定ということで設けさせていただいたものでございます。

○北川(昌)委員 次に、イの項で「アの命令では当該過積載状態を解消できないと認められる場合は、当該運転者に対し過積載の程度及び道路等を勘案し車両の通行の区間及び経路等、警察官の指示した事項を遵守して当該車両を運転し、及び過積状態を解消するために必要な措置をとることを命ずることができる」ととる。この「必要な措置」とはどういうことになるわけでしょうか。

○関根政府委員 これは、五十八条の三の第一項の規定についてのお尋ねでございます。

先ほど申し上げましたように、応急の措置、要するに現場措置というのは、過積載車両につい

て実際に行なうことはなかなか困難な場合が多いといたことを念頭に置きまして、そうであれば、その場では手当ではできないがどこか別の場所まで行けば手当ができるというような場合には、

その別な場所までいろいろな条件、例えば速度を

制限してもらおうとか、区間、経路を指示いたしま

して、その指示した経路どおりに走つていただく

といふことであれば、交通の安全と円滑の観点か

らそれほど大きい問題は生じないと認められるよ

うな場合には、過積載の状態で走つてもいいとい

う考えを導入したものでござります。その場合には、その行った先で過積載の状態をできる限り早く取り除いてもらおうような措置を講ずべきである

この「必要な措置」とは、前

の「過積載車両に係る指示」となつております。

まして、今私が質問申し上げましたアとイの命令

がされた場合において、「当該車両の使用者が當

該車両の過積載を防止するため必要な運行の管理

を行つていると認められないときは、公安委員会

は、当該車両の使用者に對し、過積載を防止する

ため必要な措置をとることを指示することができます。

この「必要な措置」とは、前

の「過積載車両に係る指示」となつております。

この「必要な措置」とは、前

の「過積載

すが、ある会社の自動車がいつも過積載で走っているということがわかった場合に、その会社に対しまして、その後過積載で走らないような措置をとつてくださいといふことで公安委員会の方で指示を発することいたしまして、その指示にもかかわらずさらに一年以内にまた同じ会社の車が過積載状態で走っているということがわかった場合には、その車について三ヶ月以内の期間を定めて、その車を使つてはいけないという使用制限命令を発することができるという仕組みを設けさせていただきたいといふことでございます。この考え方方は、放置車両について平成二年の道路交通法改正の際に設けさせていただきました第七十五条の二の規定を、過積載車両についても準用することとしたいふことで規定を設けるということでお提案を申し上げておるところでございます。

○北川(昌)委員 これは昨年の十二月二十六日の新聞をございますが、「首都高速は過積載天国」、

こういう記事が載つております。その中で、自家用トラック二十六台を保有している建設会社の場合、軸重計で指摘された重量違反は昨年度だけで四千五百七十五回、昭和六十三年度からの四年間

では計八千七百回もの違反を繰り返していた、この

ういう記事が載つておりますが、昨年の過積載車の取り締まり状況はどうなつておるのか、お尋ねいたしたいと思います。

○関根政府委員 平成四年中に過積載違反ということでお取り締まりました件数は、全国で七万七千七百九十三件でござります。

○北川(昌)委員 その件数のうち、オーバーが五割以下、あるいはまた五割から十割、十割以上、

こういうオーバー状況があると思うのですけれども、その状況はわかりますか。

○関根政府委員 平成四年での比率で申し上げますと、十割以上、つまり二倍以上積んだという違

反形態が二九・七%、二万三千百七件でございま

す。それから、五割から十割未満が四〇・七%、三万一千六百三十三件。それから、五割未満が二

万三千五十三件で全体の二九・六%。さつと見ま

して、五割から十割未満が四〇%、十割以上が約三〇%、五割未満が約三〇%というよろしい比率でございまして、これは平成三年も同様でございま

す。

○北川(昌)委員 今数字を示していただきましたけれども、これはごく一部ではないかと思うので

すよ。先ほど読み上げました、一年間に四千五百七十五回も違反を繰り返したけれども、この会社は運行停止処分や警察の摘発を一回も受けていない

かった。先ほど申し上げました数字は、もちろん高速道路でのいわゆる道路管理者が調べた結果だと

思いますので、警察が直接調べたわけではないので摘発もなかつたと思うのですけれども、このよ

うな数が見過ごされておるということは極めて重要な問題であると思うのです。したがって、こう

した高速道において計量した段階で違反車がこれだけ出てきた、そのことは警察は十分承知していない、こういうことになるのではないかと思うの

ですが、これまでこうした問題について、警察と高速道路管理者との連携といいますか情報交換

といったものはとられておったのかどうか、お尋ね

いたいと思います。

○関根政府委員 建設省の藤井道路局長も出席し

ておりますのであるは御答弁があろうかと存じますが、私どもと道路管理者とはこの問題、非常に重要な問題だということを意識して、何とかこ

の過積載車両対策ということを道路管理者、それ

から交通管理者、私ども一体となって対策を講ずることができないかということで、研究会等を設けていろいろと研究中でござります。そういうこ

とで、私ども道路管理者側からもそのような実態をよく承つておりますし、私どもいたしましても、現在の法律のシステムの範囲内で可能な限

り取り締まりを強化してきたといふところでござります。

○藤井(治)政府委員 お答えいたします。

今、交通局長からお答えがありましたように、私ども高速道路の場合には高速交通警察隊といふのがございます。それがゲートのところで御一緒

に、同じ建物の中で連係プレーをとつております。この過積載の防止については、私どもいわゆる重量計というのを設置いたしております。重量計というのは、定置式では車重計、軸重計、それから可搬式の車重計といろんなものがござります。

高速道路の場合、大きめに言いまして大体三十キロに一カ所ほどはもう設置ができております。

そういうことで、こういふものを使いながら、私ども交通警察と合同取り締まり等々、連係プレーを密にさせていただきながらやってきております。

が、時に私どもだけ情報収集するというか状況を収集する場合もあると思いませんけれども、そ

ういう場合でも重大ないいろんな状況になりました

ともこれは一緒にやつていくという姿勢が大事でござりますし、私どもそれを原則といたしておりますので、先生の御指摘は十分さらに私どもの今

後に生かしていただきたいと思います。

○北川(昌)委員 今お話をございましたが、やは

り違反のやりほうでこれはいつまでたつても解消できませんので、今度こうして法律的に規

制されますけれども、やはり警察も目が届かないところもございましょう。そういう面では、高

速道に関しては道路管理者の方でそういう今お話し

があつたように重量計ござりますので、そこの情報交換あるいは連携を密にしていただいてこう

いた過積載の運行を断ち切る、こういうことに努力いただきたい、このことをお願いしておきた

いと思います。

次に、五十八条の五の関係で「過積載車両の運

転の要求等の禁止」、こうあります。その中で「自動車の使用者等以外の者は車両の運転者に対

し、過積載車両の運転の要求及び過積載となる積載物の売り渡し等の行為をしてはならないこととする」こうなつておりますが、「自動車の使用者等以外の者」、これは何を指すのでしょうか。

○関根政府委員 私どもが念頭に置いておりますのは、荷主さんでありますとか荷受け人の方々で

なつておるんでしょうか。

○関根政府委員 まず、会社の方から下命容認を

したということで道路交通法七十五条一項違反、

下命容認の罪で検挙した件数が一千百七十七件、これは平成四年中の数字でございます。それから、過積載を教唆・援助をしたという件数が百五件ほどでございます。

で、現在の過積載を取り締まる法のシステムのもとにおきましては、会社が下命容認をしたという事例につきましては、実際に命令したり容認したりしたこと�이 증명された場合にのみこの罪が成立するわけでございまして、その下命容認が証明できない場合には会社に責任が及ぶことはございません。今回、先ほど御説明申し上げました五条の二の規定で、放置駐車に関するシステムを準用させていただく規定を置かせていただくようお願いしたいということを申し上げましたが、そのような場合には、下命容認の事実が証明されなくとも、ある特定の会社の車両が何回も過積載の状態で走っているという場合には、その状態にお願いしたいということを申し上げましたが、そのような場合には、下命容認の事実が証明されなくとも、ある特定の会社の車両が何回も過積載の状態で走っているという場合には、その状態に着目してその会社に対する警察の方で指示を出し、指示にもかかわらずなお過積載で走っている場合にはその車両の使用をとめてしまつという仕組みでございますので、こういう仕組みを設けさせていただければ、会社の下命容認と申しますか、そういうた關係の違反はさらに多く取り締まることが可能になると考えております。

それから、過積載の教唆・援助の関係でございますが、これもまた厳格な刑法総則の規定に従つて証明がされた場合でございます。今回は、先ほど申し上げました使用者以外の者が過積載で走ることを要求したり、あるいは情報を知りながら売り渡しあるいは積み込むということをした場合に責任を追及することができるような仕組みを設けさせていますが、これがまた効果的なシステムになります。今回、先ほどおっしゃるように、それが確認できなければ車の使用停止、これだけで終わると仕事を失うわけです。もう強制、強要されてやむなく積んで走つた、ところが検挙されて行政処分を受ける、こういうことになるわけですね。ところが、その強制した、強要した荷主なり会社側の当事者は、先ほどおっしゃるように、それが確認できなければ車の使用停止、これだけで終わると仕事を失うわけです。もう強制、強要されてやむなく積んで走つた、ところが検挙されて行政処分を受ける、こういうことになるわけですね。

やはりそういった面からいきますと、根を絶つたまには、今まででもそうなんでしょう、この新聞に載つておりますが、何千回か違反を繰り返しても、運転手は罰金を取られる、しかしそれは会社持ちということで、まあまあ会社には全く罰金を払う——立てかえて払つてはおりますが、運転手さんは罰金払うだけでなく免許の取り消しということも当然出てくるわけで、そういうことでしわ寄せが運転手だけに来ておるというのが今までの実態なんですね。会社は一台とめられますと、それは打撃になるかもしませんが、やはり

返すと、三ヶ月に限つた期間の中で車の使用を禁止する、こういうことになるわけですが、車は動かないで済まなければ、現行犯でなければなかなか検挙できません。今回お願いをしておりました、その罰則というのはどうなるのですか。

○関根政府委員 下命容認の罪につきましては、

下命容認であることが証明された場合には、現在道路交通法の七十五条の規定がございまして、その下命容認をした自動車の使用者は、下命容認を受けて過積載車両を運転した運転者と同じ罪に処せられるという仕組みがございます。しかしながら、今回お願いをしております、下命容認である

ことが証明されないが、ただ指示違反であるといふ場合には、指示違反についての罰則というは

ございませんで、指示違反でなお過積載車両をさ

らに運行させたという場合には使用制限という行

政処分のみで対処することとしたい、こういう

仕組みでございます。

○北川(昌)委員 運転者は断り切れない、断れば

仕事をとめられるとかおまえは首だとかいう形で

仕事を持たなければなりません。しかし、その強制した、強要した荷主なり会社側の

当事者は、先ほどおっしゃるように、それが確認

できなければ車の使用停止、これだけで終わると

仕事を持たなければなりません。しかし、その強制した、強要した荷主なり会社側の

そういう大もとに対する罰則といふものを、これはやはりなかなか確認できぬでしょうが、現認しなければ、現行犯でなければなかなか検挙できないでしようからね。そういう面では難しいでしようけれども、もう少しこういった下命容認、当事者に対しての罰則、取り締まりといつもを強めていただきかなれば、いつまでたってもこれを根絶できないのではないだろうかと思うのですが、そういう面からいくと、刑事とか行政処分に問われた場合は、その背後責任者としての荷主とかあるいは事業主に対しての処分を科して、運転手にはこれを免除する、こういうことにはならないのかどうかですね。

○関根政府委員 過積載車両を過積載車両である

ということを承知しながら運転するという場合には、やはり道路交通法上、大変危険でございます

ので、そういう行為をした人に対して不利益な制裁を科するということはやむを得ないことと存じます。

ただ、そういう状態にしむけたという人たちに對する背後責任の追及と申しますか、そういう事柄につきましては、これは私どもの運用に係る部分がかなり多いという感じもいたします。過積載車両がどういう事情で走っているのかといふこと

を関係機関・団体、いろいろな方々と一緒に研究をいたしまして、過積載車両が走つて交通上危険を及ぼすということのないよう何とか運用上努力をしてまいりたい、このように考えます。

○北川(昌)委員 これは管轄が違うかもしれませんけれども、やはり強要されたのを拒否できない

環境にあるわけですよ。したがつて、その強要を拒否したとき不利益な処分を受けないよう保護するようなものも、これは大事じゃないだろうかと思うのですよね。これはちょっと所管が違いますので意見だけ申し上げておきたいと思いますけれども、ともかく要求禁止というものがうたわれておりますから、これを徹底してもらつてくださいとをお願いしておきたいと思います。

○鷹井(治)政府委員 トラックが道路を走つてき

載物の重量の測定でございます。アで「警察官

は、過積載をしていると認められる車両が運転されているときは、当該車両を停止させ、運転者に

こう書いておりますけれども、この測定は限られ

た箇所でなのか、どこでも交通障害にならないと

ころでは測定できる、こういうことなのでしょうか、どっちですか。

○鷹井(治)政府委員 先ほど建設省道路局長の御答弁

がございましたように、現在は高速道路等で特定

された場所にそういう車両の重量を計測する仕組みを設けまして、そこを私ども道路管理者と一

体となりまして利用させていただいているところ

でございます。しかし、今回御提案申し上げてお

ります改正法五十八条の二で考えておりますの

で、そのように固定したものだけではなしにもつ

と弾力的に、必要な場所で計測できるようなそ

ういう測量の機材、これを使つて計測ができるよう

は、そのように固定したものだけではなしにもつ

と弾力的に、必要な場所で計測できるようなそ

ういう測量の機材、これを使つて計測ができるよう

にしたいということを念頭に置いての規定でござ

います。

○北川(昌)委員 先ほど道路局長の方で答弁

がありましたように、高速道路では三十キロメートルに一カ所とということで、比較的測定が可能な状況にあるようありますけれども、一般道では、

これは主要幹線でもスペースの関係等でなかなか測定できない、したがつて見逃さざるを得ないと

いう状況も起き得るのではないかと思いますが、

こうした積載量の確認をする方法として、高速道以外の一般道にも重量をはかる施設というものを何カ所か、距離は別にしましても、必要なところ

に設置すべきではないかと思うのですが、そ

うでないと、高速道はわかりますが、一般道では

何カ所か、距離は別にしましても、必要なところ

に設置すべきではないかと思うのですが、そ

うでないと、高速道はわかりますが、一般道では

どうしてもそこで停滯をいたします。そうすると、混雑、大混亂が起きます。ですから、どうしても道路の外側にそういうヤードを設けまして、そこへ誘導いたします。そしてそこではかる、こういうことを知らないと、なかなか一般的の道路はできません。したがって、そういう意味で、私もいわゆる定置式の車両総重量をはかるための車重計、こういうものを一般道路でも、国道等と県道でもございますけれども設置しておりますが、どうしても場所が限られます。それから、同じ全体をはからなくとも軸重だけはかかる定置式のものも設けてあります。それ以外に、いわゆる可搬式、持ち運びが自由なところで著しく問題があるところについては、そういうマット式の計量装置を設けましてやるわけですが、いずれにいたしましても誘導したりしなければいけませんから、これは道路管理者だけでは現実に非常に問題があります。

したがって、警察当局と御一緒になって、事前に御相談してやらせていただくというのが実態でございます。一つ間違いますと大混亂が起きますので、どうしてもそういう実態とのはさまの中でこれをやるものですから、しかも道路の際というのにならぬか場所もとりにくいところがございまして、今後こういう道交法の改正の趣旨を生かすようなことを十分考えながら、こういう箇所をどうやってふやしていくか。例えば道路際に残地ができたときには、そういうところを積極的に買収してそういうものに充てるような工夫をするとかいろいろな工夫を、先生の御趣旨を十分生かすように進めていただきたいと思います。

○北川(星)委員 そういったことも進めていただきながら、当面積載量を確認する一つの方法として、トラックに自重計を構造的に装備するということはできないのか。今ダンプカーにはあるようありますけれども、これは取り調べだけのことと言つてもおかしなことになりますが、重量計といふものが作動しないとなかなかわからないらし

○北川(昌)委員 次に、産業廃棄物運搬車という

のは、これは特別な認可を得ている車なんでしょうが、より多く積まれる設備がされておるというふうに聞いているんです、名前はちょっと忘れましたけれども、これが、運搬認可を受けておる物質といいますか、それ以外のものが、容量が多くございまますから運搬には非常にいいんでしようけれども、かなり横行しておると新聞等でも報じておりますが、それが過積載車両として動いているわけでして、こういつた点どのように把握され得るのか、お尋ねしたい。

Digitized by srujanika@gmail.com

ど、どうも産業廃棄物に似たような深いものであります。されば、最大積載量を超えるものとして禁止されておるし、またそのように改造すれば当然車検も通らないということになつております。そもそも産業廃棄物のような車両でやつてはいかぬ土砂等を運ぶけしからぬ車があることが問題であります。これにつきましては、ダンプ規制法違反にもなりますし、道路交通法違反にもなります。その種の車は、本来のダンプ規制法のダンプといふとおり、全国で十七万ほどあります。産業廃棄物の車両としては全国で十二万ほどございます。

それで、私ども関係省庁との調整する立場といたしましては、産業廃棄物車両には本来の産業廃棄物を運搬するように、ダンプでは本来のダンプ規制法の見制に沿つてするようご指導しております。

の北川(一)委員 そんから次に、これは車両整備費の充てに、特に産業廃棄物につきましてはそういう傾向が見られますので、関係省庁にも十分にお願いを申し、指導、取り締まりもしていただきております。さらに、必要な産業廃棄物の問題点等につきましても研究会を設けていたところでございまして、す。

量の規制緩和でござりますけれども、何か二十トントン車が、これは制限ですけれども、二十五トン車に総量規制の緩和が今検討されておる、こういうふうにお聞きいたしておりますが、これに対しても道路なり橋梁構造上問題はないのか、そこあたりお聞きしたいと思います。

ヨーロッパでは、先生御指摘のように二十五トントン程度が、大体E.C.各国でござりますが、なつております。我が国の場合、正直言いまして、橋梁が市町村道も合わせますと全部で十二万余ござります。県道以上でも四万万余ござります。この橋梁は、二七十トンでの総重量で設計しているものがござります。

中の約七割弱でございます。それから、県道以上でございますけれども、県道以上であっても三

割は十四トンで設計しております。それが現実でござります。

うこともございますので、ではいわゆる暫定的に何ができるか、例えば路線を指定して、その路線だけはある程度こういう、二十五トンまではいかないまでも、とりあえずこういう走行状態ならば通つてもいいんじゃないかといふようなことのチェックをやつております。

とて通っているじゃないかという後指摘もありますが、私よく別の例で申し上げますと、一晩や二晩の徹夜はもつけれども、三百六十五日徹夜すればその人間は倒れてしまうとの、橋梁の寿命というものが同等になろうかと思ひます。そういう意味で、私ども現在、これを直そうじゃないかという意味で、第十一回五ヵ年計画の中の課題として考えております。

しかし、ではどうしたらいいのかということをございますので、去る一月に道路審議会にも、これからの一世纪に向けた道路構造のあり方と、いうことで、必要に応じて道路構造令の改正も含めて御討議、御審議をいただいております。その中で、橋梁の補強、かけかえといったような、あるいは車両の諸元の制限緩和といったような問題も考えております。当然のことながら、今申しますように、場合によつて相当な補強、場合によつてはかけかえ、老朽橋などですとかけかえをしなければなりません。そういうことで今、個別

何ができるか、例えば路線を指定して、その路線だけはある程度こういう、二十五トンまではいかないまでも、とりあえずこういう走行状態ならば通つてもいいんじゃないかといつようなことのチェックをやっております。

しかし、さらにもう一つ私どもその際にお願ひしておりますのは、この数年間に平ボディーのトラックカーカから、いわゆるバン型といいますか、御承知のように屋根がついているトラックが非常にふえてまいりました。このために、事実上積載重量が一トン半ぐらい減つております。問題なのは重量の問題よりも、積載量が多くないとなかなかこの物流の問題に対処できないということでございます。冷凍車になりますと一トンぐらい重くなります。ということは載る荷物が減つてしまふ、こういうことでござります。そういうことでございまして、自動車業界もその中で軽量のリアボディーを導入するとか、いろいろな工夫をしているようですがござりますけれども、私ども、やはり総重量の議論と同時に、積載量をふやすための車両のいろいろな技術開発、こついうものもあわせた中で、私どものこの総重量問題に対しての具体的な橋梁補強を含めた対応をさせていただきたいと思つております。

そういう意味で、通産、運輸、警察等々関係省庁とも十分協議をしながらこの問題に対処していくべきだと思っております。

交差点事故が非常にふえてるというは近年の特徴でござりますけれども、この事故の起きた原因というのを素人なりに見てみましても、シグナルの関係があるのじやないかと思うんです。申しますのは、昔の青と赤と黄、この三つのシグナルが、高速には入りませんけれども、普通の一般道では多いんですよ。ところが、右折をするとさきに直進車との事故がある。人間、せつからしいものでござりますから、どちらかが早く出たり遅

く出して、そういうような状況で、今矢印の右折信号もできておりますが、これだとかなり、渋滞もないし事故も少ないというふうに私は見ておりますけれども、その実態はどうなんでしょうか。

それと、赤、黄、青の信号は、もう今の実態にそぐわない部分も場所によつてはあるんじやないか。したがつて、必要なところはやはり矢印の信号に変えていくべきではないかと思います。同時にまた道路管理者の方も、右折レーンを積極的に取り入れていただいておりますが、まだまだ充足してない部分もあるようですが、そいつた点いかがなものでございましょうか。

○関根政府委員 先生御指摘のように、右折車両と直進車が衝突をして重大な事故に至るという事例はかなりござります。そういう事態を回避するために右折矢印信号というのは非常に有効でござりますし、そういう事故防止のみならず、交通の円滑化という観点からも大変有効であると考えております。

現在、こういう右折矢印を設けております信号機、全国で約一万ほどございます。ただ、これは常に道路管理者と御相談しながら、一体となつてこういう工夫をする必要があるわけでございまして、右折矢印を設けるためには、まず右折車が端に寄つておりますと直進車が走れないことがあります。そこで、右折レーンというものが同時にあるところで初めて右折矢印信号が可能になるということで、道路管理者とともに、一体となりましてこの種の施設整備に努力をしているところでございます。

○藤井(治)政府委員 右折レーンの設置につきまして、ちょっとお答えいたします。

私どもの勉強した成果だけでいいますと、全交通事故の約六割、死亡事故の約四割が交差点やその付近の事故というよくな感じになつております。そこで、私ども從来から、事故多発交差点というものをある程度考えまして、こういうものを

度化等との連携を図りながら、右折レーンの設置等の交差点改良を行つ。さらに、夜間では照明も設置するということですが、この右折レーンは、

そこで私ども、第四次の昭和六十一年から平成二年までの交通安全五カ年計画では四千カ所以上の交差点改良をやつてしまひましたが、現在の第五次では五千カ所以上の交差点改良を行わせていただきたいと思っておりまして、今やつております。

○北川(昌)委員 ゼひ地方の道路にも多く設置いたくように、お願いをしておきたいと思いま

す。平成四年度はもとより、五年度においても重視的に改良させていただきたいと思います。

○北川(昌)委員 ゼひ地方の道路にも多く設置いたくように、お願いをしておきたいと思いま

す。時間がございませんので、信楽高原鉄道事故、もう二年近くになりますが、この前運輸省の調査結果も出ましたし、警察署の方も出ました。これを教訓にして、鉄道事故がないように、再発防止対策を十分とつていただきことを要しながら、一つ地元の問題としてお聞きしておきたいと思いま

す。

JR日南線、これは南宮崎から鹿児島の志布志まで約九十キロの単線でござります。今度七月一日からJR九州の中で、日南鉄道事業部として、独立なのか切り離されるのか、そつういう経営形態になつていくといふことで、そのための整備を今進めてもらつておりますが、その中には二十七の駅がござります。その中で、委託駅が七カ所ぐら

いです。無人駅が十七、あとはちょっと数が合いませんが、大体そういうことでしょう。そういう線でございまして、この点からいきますと、信楽の二の舞にならないよくな十分な保安体制といふものは整えていかなければならぬと思うのです。

南部の方に、今リゾート開発が進んでおりま

十五キロ、「のぞみ」は何キロでございましょうか、望み果てないというような感じのする日南線でございまして、また特に待ち時間といいます

が、行き違つときには十五分もある、こ

ういうような状況でござります。したがつて、線路ができまして三十年もたつておりますので余り手も入つてないと思いますから、そう大きなスピードは無理かと思います。そついた

タイヤの編成によつてはええ短くするとかいうことで時間を短縮できると思います。そついた面をひとつ十分七月に向けて配意を、運輸省の方から指導方をお願い申し上げておきたいと思いま

す。

もう一つは、九十キロの間の真ん中ぐらいの駅が、職員が集約されておりますからほとんど無人駅とすることで、もし仮に踏切事故とかそういうものがありまして列車がおくれる、ところが発車時刻に合わせて乗客は来ておる、なかなか連絡もない、来ないという状態も無人駅では今まで

あつたわけですが、そついたことがないよう

に、これは乗客サービスという面でございま

うか。どこかでそついうおくれを察知したならば各駅に通達できるような放送、昔は有線放送といふのがござりますが、今でもありますけれども、そついた施設で乗客に対しても告知、そついた

知らせというものができる体制といふものをつくりていただきたいと思うのですけれども、その

点いかがなものでございましょうか、整備も含め

てお尋ねしたいと思います。

○豊田説明員 日南線のことにつきましては、も

全を確認してといふうな装置を導入して無人化しているわけでございまして、その辺は安全を確保しながら輸送を維持しているという努力を続けているところでございます。

それからスピードにつきましても、現在私ども

が認めております最高速度、出せるところでは出

か、あるいはより性能のいい車両を導入するとい

うことになりますと、いづれも多くの費用を要しますのでなかなか難しいのかなといふうにJR九州でも考へておるわけでございます。

それからダイヤにつきましても、確かに現行ダイヤで見ますと、十四分ほど行き違のために停

車する列車が一本ござります。その他はおおむね十分以内となつておりますけれども、確かにそ

ういう点で、ダイヤをさわるとしますと、対向列車との行き違のほか、ほかの列車あるいは日豊本線への接続、それから行き違の駅の配置の間隔

の問題もござりますし、部分的な変更が難しいものがあろうかと思います。それからまた、先ほど

先生おつしやいましたように、無人駅でお客さん

にどういうふうな情報連絡をすればいいのか。例えはそこに業務用の電話を置きました、お問い合わせに答えるような体制もとれないと

思います。

JR九州を指導してまいりたいと考えております。

○北川(昌)委員 高速自動車道におきまして身体障害者の車は料金の割引があるのですが、これは

車体障害の方が運転をする車に限られておるとますので、そのような方向で引き続き努力するよ

うJR九州を指導してまいりたいと考えております。

けなんですが、そうした免許を持たないかゆえに、もちろん車を持たないわけですが、しかし高速道路は通る、こういった身体障害者のために高速 料金の割引制度はできないものか、お尋ねしたい

○藤井(治)政府委員 先生の御指摘の点、私ども昨年の道路審議会での答申で、具体的な適用要件も含め、この適用範囲の拡大について検討する必要がある旨の御答申をいただいております。また、去る百二十三国会におきまして、その趣旨と同様な趣旨の請願が採択されたことも承知しておりますので、これを踏まえまして今現在検討いたしております。

等に要する費用を償うものでござりますので、料金の割引は他の利用者に負担になりますから、そういう意味での御納得をいただかなければいけない。それから、鉄道等と異なつて、一人一人の特定ができるような切符じやなくて、今度は一台一台でございますから、バスなどいろいろな形のものがござります。そういう場合の、自動車を対象として料金を徴収する」とはどうしたらいいか、こういう難しさがございます。

そこで、私ども拡大の対象とすべき障害者の具体的な範囲、それから介護者運転の場合における介護者や自動車の要件などの範囲の限定方法、対象自動車の範囲、それから障害者の本人確認、例えば福祉事務所との関係もございます。それから自動車の確認等いろいろな手続等具体化のためには必要ないろいろな検討を今関係機関と進めております。これらの検討結果がまとまれば、所要の措置を講じたいと考えております。

とおりしまして、せつかく長時間お座りでござりますので長官に一つお願ひをしたいと思うのですが、これは私の要望ではなくて、現場で交通事故をなくすために大変苦労いただいておる警察官の代弁としてお聞きいただきたいと思うのですが、ここ数カ月の間に警察幹部の、どことは申

マスコミで報道されました。また、交通を担当する係長さんでしようか、この方が酒酔い運転が酷く運転で新聞に載りました。また、これは警察官で、交通関係かどうか知りませんが、ひき逃げ事故を起こしたということでマスコミに取り上げられたわけですが、本当に現場で寒さに耐え、雨の日も頑張つておる警察官、悪質な違反者を捕らまえて、その悪質者に限つてそいつた面での嫌みを言う、本当にやりづらい状況があるということで、取り締まりの士気にも交通違反をなくそうという運動のあれにも非常に障害になつておる、こういう声を現場の警察官から聞きました。

したがつて、新聞に載ることが悪いとかそういう意味ではないが、やはり職務という立場で嚴しくこういった事故が起きないように、長官としてひとつせび警察官全員に要請をしていただきたいと思います。これは、私自身のでなくて現場の警察官の声でもござりますので、申し上げまして終わ

りたいと思います。

○城内政府委員 警察がその仕事を効果的に進めることで、今御質問にございましたように、国民の信頼を得るということが大変大事だというふうに認識しております。たとえごく一部にせよ、法を執行する立場にある警察の職員が不心得な行為をいたしまして、國民の警察に寄せる信頼を傷つけ、それによって他の多くのまじめに仕事をしている警察官が大変仕事に差しさわりがあるというような状態になりますことは、私どもも大変困ったことだというふうに考えております。

このことにつきましては、私どもも昨今のいろいろな事例から大変深刻に考えておりまして、たゞいま御質問の趣旨を踏まえまして、今後とも一線を強く指導させていただきたいと思います。

○北川(昌)委員 では終わります。

○春田委員長 吉田和子君。

○吉田 和委員 私は、今改正のうちの運転免許に関する規定の整備について、細部にわたると思われますけれども細かに御質問をさせていただ

どう取り締まりの士気にも交通事故をなくすことを
という運動のあれにも非常に障害になつておる、
こういう声を現場の警察官から聞きました。
したがつて、新聞に載ることが悪いとかそういう
う意味ではないが、やはり職務という立場で嚴に
こういった事故が起きないよう、長官としてひ
とつぜひ警察官全員に要請をしていただきたいと
思います。これは、私自身のではなくて現場の警察
官の声でもござりますので、申し上げまして終わ
りたいと思います。

○城内政府委員 警察がその仕事を効果的に進める上で、今御質問にございましたように、国民の信頼を得るということが大変大事だというふうに認識しております。たとえごく一部にせよ、法を執行する立場にある警察の職員が不心得な行為をいたしまして国民の警察に寄せる信頼を傷つけ、それによつて他の多くのまじめに仕事をしている警察官が大変仕事に差しさわりがあるというような状態になりますことは、私どもも大変困ったことだというふうに考えております。

このことにつきましては、私どもも昨今のいろいろな事例から大変深刻に考えておりまして、ございまして、

○北川(昌)委員 いま御質問の趣旨を踏まえまして、今後とも一線を強く指導させていただきたいと思います。

○春田委員長 吉田和子君。

○吉田(和)委員 私は、今改正のうちの運転免許に関する規定の整備について、細部にわたると思われますけれども細かに御質問をさせていただきます。

たいと思ひます

重云免許の保有者数が平成四年度末で六千四百

運転免許の保有者数が平成四五年度で六二四百万人に達して、そして毎年二百五十万人以上が取得を新たにしているというふうな数の大きさにも比例をしているんだろうと思いますが、昨今ドライバーの年齢構成といいますか非常に変わってきているなと思いますこの一つに、若い女性が業

○吉田(和委員) なせ五年という数字が出でたのです。どうしてですか。お伺いしたいわけですが、それとも、そもそも免許というのは資格を与えられるわけでございまして、その意味からいえば制限であつてもいいのではないかというふうに考へるところもあるわけですが、それとも、五六年というその期間の長さについては、どのような基準で判断をされたのでしょうか。

いうことを町の中で見かけまして、ああ時代が変わっているんだな、そして国民意識の変化といいうのも大変大きいんだなということを感じるわけでござります。高齢化社会に入ってきたいまいりまして、高齢者のドライバーなども本当に見受けられるわけでございます。そういう時代背景の中で、今改正が本当にきめ細かに時代に反映をしたルールになる

おきまして「運転免許について、優良運転者に係る運転免許証の有効期間を更新時に五年とする制度の早期導入を図る。」というような政府の方針が示されたところでございます。これが形式的な理由でございます。

関する規定に関しましては、利便性とそれから運転者教育の質的な充実をあわせて行おうというふうな考え方で、大麥知恵を絞られた内容ではないかなど評価をしていろいろございます。
三、費用がござりますけれども、改めて申しますと、

実質的な理由をいたしましては、あくまでも運転免許制度の趣旨にかんがみ、免許の有効期間が事故防止を図る観点から適切な期間であり、かつ各ドライバーにとって重い負担とならないような期間という基準で、おおむね五年程度ということ

○閣議府委員 優良運転者につきましては、現在御提案を申し上げております第九十二条の二第一項の表の「備考」の一号の2というところで定義がございまして、「更新日等までに継続して免

を考えたところでございます。この五年という程度を考えるに際ましては、もちろん、諸外国の制度も十分にしんしゃくした上でございまして、特に自動車王国でありますアメリカ、カナダといった国々における諸制度、アメリカでは大部 分の州が四年、カナダではほとんどの州で三年以

この州が四年、カナダではほとんどの州で三年以下というような事情もございますので、そういう点も考慮し、また現在、ヨーロッパ各国での動きなどいたしましても、逐次免許の更新制度を導入するような方向あるいは期間を短縮するような動きがあるよう見受けられるといつたところもございまして、実質的に五年という期間

お尋ねに
この「優良な者として政令で定められた基準に適合するもの」、その「基準」とは何かと存じます。私どもは、優良運送業者としての立派な「ライバー」を

〔委員長退席、永井委員長代理着席〕
申し入ります。要領を得て、間を定めさせていただきたいということで御提案を申し上げているところでございます。

る基準ということで、その更新日等以前五年間に無事故、無違反である者という基準を現在考えているところでございます。

○吉田(和)委員 私も免許証を取らせていただいだいりますけれども、運転をするのは交通状況の範囲と道のすいいいる上、日に限らせていく

ただ置いておりまして、いわゆるペーパードライバーの一人ではないかといふに考えてゐるわけでございます。私どもとりましては、五年間無事故、無違反ということに関しては、十分注意を払つて、交通ルールを守つて、さほど長くはないかなといふに感ずるわけでございますけれども、車を運転する機会が大変多い方、車で仕事を行い、なりわいとしていらっしゃる方にとりましては、特に私ども東京都内で生活動している範囲の中では、その五年間に無事故、無違反を守り通すことは大変厳しいのではないかと、いうお声も聞かれるわけでございます。

十九年の一年間に交通取り締まり件数が九百二十六万四千九百四十件、一日に二万五千三百八十三件の違反切符が切られているといふような数字もございます。私のようなペーパードライバーとか、その日に事情で運転しない皆さんとかいろいろ加味しますと、その件数というのは私にとっては何が大変大きい数のよう受け取られるわけでございます。本来の意味で優良ドライバーを受けるべき人たちにそのメリット制が導入されなければならぬ、本当の優良ドライバーを優遇する制度にならなければならぬと考えるわけでございますが、この点の問題につきまして、長官はどのようにお感じになられるというかお考えになつておられるでしようか、状況というのをどういうふうに把握されているでしようか。

○関根政府委員 技術的な点でございますので、私からお答えさせていただきたいと存じます。

先生御指摘のように、今回の優良運転者といふ仕組みは、ペーパードライバーみたいにはほとんど運転されない方も、二種免を持っていらっしゃる方々のように非常にしばしば自動車を運転される方も、同じように扱うといふ仕組みでござります。実は、優良運転者ということことで実質的な基準ができないものかということいろいろ検討したわけでございますが、そういたしますと、しばしば運転される方については更新の機会がしばしばあって、適性検査を受けるような仕組みの方が有望

ましいのではないかと、いうような意見もございまして、コンセンサスを得ることがなかなかできませんでした。そこで、そういう人々もすべて等しく、いわば形式的な基準で優良運転者というものが可能になります。何か実質的な基準ということとしたわけでございますが、それもまた今後の課題として研究してまいりたいと存じます。

○吉田(和)委員 素人考えでは、運転から日ごろ遠さかっている者はほど、例えば法のきめ細かな改正がどんどん行われていてるわけでございますので、改正の内容だと今のルールが変わっている状況だとか、交通事情が変わっている状況だとか、そういうのをむしろしばしば受けるべきなのは、ペーパードライバーの方ではないかというふうな御指摘もあるわけでございます。そういう意味で、いろいろな検討がなされたというお話をございまして、ぜひ統一性、透明性というものの確保ということが必要ではないかということを御指摘をさせていただきます。

次に、その細かなケースについてお伺いしたいわけですが、いりますけれども、例えばスピード違反で反則金を支払って行政処分がくる、そしてその後一年が過ぎて行政処分が消えたというふうな場合は、これは無違反になるのでしょうか。

○関根政府委員 これはまだ「政令で定める基準」というその政令ができておりませんので、現段階では私どもの現在の考え方とすることでお答えをするわけでございますが、現在のところ、そのような方は免許の更新日等以前において過去五年間無事故、無違反であるという基準に当たらぬ年になっている場合については、いかがでしようかと考

えています。

○吉田(和)委員 それから、取り締まりを受けた方が取り締まりは不当であるということで係争中になっているという事態でありますれば、その「政

令で定める基準」には該当しないという考えてござります。しかしながら、その争った結果、主張されるの方が法律上正しいということが判明した場合には、改めて該当する者として優良運転者として取り扱うこととする、こういう考え方でござります。

○吉田(和)委員 わかりました。

次に、高齢者が七十五歳を基準として、優良運転者としてのメリット制を受けるのは七十五歳までというふうな規定だろうというふうに思われますけれども、これから高齢社会にもはや入っているわけでございますし、高齢者が特に自分の足として車を使われる、運転をするということはむしろ必要な時代にも入ってくるわけでござります。高齢者の年齢での基準というのは、ほかでは余りまだ先駆けてやられていない状況の中で、特に七十五歳を高齢者の基準としたというふうな理由を由来を伺はつきりしておくべきではないかというふうに考へるのですけれども、その基準というは何に考へるのですけれども、その基準というのを考えるのですけれども、その基準というのは何でござります。

○関根政府委員 実はこの基準につきましても、いろいろな有識者の方々からの御意見をいただきまして、その結果コンセンサスが得られた年齢といたことで、七十五歳が適当なのではないかといふことで御提案を申し上げているところでござります。

ただ、そのコンセンサスを得るに至った理由でございますが、これは運動神経、動態視力、その他いろいろな基準から考えまして、七十五歳くらいから急速に個人差が出てくるということがございまして、全体としては徐々に落ちてまいりますが、全体として低い中でさらに個人差が出てくるということがございますので、制度いたしましてはひとまず七十五歳という基準で、七十年の方については七十五歳までの五年間の有効期間を持つ免許証を取ることができ、七十一歳の方については四年間の有効期間を持つ免許証、七十二歳以上の方については三年間ということで基準を設けさせていただくこととしたものでござります。

ちなみに諸外国で年齢制限を擧げている例でありますと、イタリアの場合には五十歳というが基準にございまして、五十歳以前の者については有効期間十年なのでございますが、五十歳を超える者の免許の有効期間については五年、それからアメリカの一部の州では七十歳以上の者の免許の有効期間は二年、その他ニュージーランドは更新制度が本来ないので、七十一歳になると更新が必要になつてくるといったようならぬあいでも、大体七十歳というのが一つの目安になつていて、いうのが諸外国の例でござります。我が国は、諸外国にさらにすぐれた長寿社会でございますので七十五歳、七十歳よりも五歳多い基準ということになつたのではないかと考えております。

○吉田(和)委員 更新のたびに動態視力の検査といううのがあるわけでござりますし、今肉体的な年齢といいますかそういうものが非常に躍進的に年齢が伸びているといううか、個人差が非常にあるというふうに思われるわけでござりますけれども、これから高齢社会の中で、基本的にはお年寄りも安心して運転ができるようなそういうゆとりを持った交通社会であればいいなというふうに思つてゐるわけでござります。

免許の有効期間の延長の問題でござりますけれども、優良制度を導入すればするに期間が長くなるわけでございまして、必要であった書きかえのときの講習の内容の質的な充実を図らなければならぬのではないかというふうに考へるわけですがございますが、このことに関してもどういうふうにお考へになつていらっしゃいますでしょうか。

○関根政府委員 先生御指摘のよう、有効期間というシステムは、その期間の終わりのところで更新のための講習でありますとか、身体適性についてのチェックをすることにより交通の安全を図るという機能を持たせた制度でござります。今回三年から五年に延長されるわけでござりますので、その適性検査の点につきましては、臨時適性検査の仕組みを拡充いたしまして、従来よりも幅広くいろいろな機会に適性検査を受けていただく

ようなシステムを設けさせていただきたいということでお応じたいと存ります。

他方、講習の方でございますが、これにつきましても、その充実を期するためいろいろ具体的な仕組みの改善と申しますか、高度化を図る必要があるということでおあります。現在検討を進めているところでございます。具体的には、講習に来る方々、優良運転者である方々やらそくでない方々、若い人、高齢者、女性、いろいろな特性を備えた方々が見えますので、それらの特性を備えた方々に応じたクラス編成をしまして、その同じクラスの者同士で討論をして安全意識を高めるといったような参加型の講習の手法でございますとか、シミュレーターやいろいろな高度の適性検査の資機材を用いた講習の進め方といったようなものも導入してまいりたい、このように考へて次第でございます。

○吉田(和)委員 優良運転者免許の有効期間の特例についての御質問の締めくくりとして、せつかく長官がおられますので、優良運転者を政令で定めてメリット制を持たせるわけでございますけれども、これまでの御答弁でございました形式的なものから実質的な基準を加味していく優良運転者を規定するというふうな方向にぜひ持つていていただきたい、確保していただきたいというふうに考えておりますけれども、そこら辺のところの透明性のお考えなどをぜひ長官の方からいただきたく思います。

○城内政府委員 ただいまも交通局長から御答弁いたしましたように、今回のメリット制の導入といふのは、安全な交通社会をつくるために優良運転者の方へ一般のドライバーを誘導しよう、そういう前向きな施策でございます。こういうものを実現するということにつきましては、私どもも実際に本当にそのような安全な社会、より安全な社会にするよう、いろいろな点で内部管理あるいは内部の教育、そういったものを含めて間違いないよう努めていかなければならぬと思います。

考えてみますと、交通事故というのは国民の一番身近な危険でございますので、こうしたものについては私ども警察の立場において最善の努力をいたして、またそういうことの行政について国民の皆様方から指弾を受けることのないように、十分管理を徹底してまいりたいと考えております。

○吉田(和)委員 次に、普通免許等を受けようとする者の応急救護の処置等に関する講習の受講の義務づけについて、九十五条の二につきましてお伺いをしたいと思います。

私も、大変身近に痛ましい交通事故の状況を見ているわけでございます。その中で何とかならないかなと思いましたのが、私どもの地域はトラック業界といいますか、大型のトラックが頻繁に住宅のところにまで出入りをすることが大変多い地域でございまして、私も大変仲よくしていた小学校一年生の男の子が業務用のトラックに本当にちょっととしたことでひっかけられてしまって、身につけていたものがひっかかったのだろうと思いつけていたもののがひっかかったのだろうと思いまして亡くなつたわけでございます。

そのときに、業務用で日常頻繁に運転をなさっているその運転手さんの対応について、そのときは何ともないと思っていました。外傷が全然なくて軽傷で済むのではないかというふうに思っていたところ、肺がぶつぶつとあつという間に肺がぶつぶつされて亡くなつたというふうな状況の証言でございました。しかし、あつという間に肺がぶつぶつされて亡くなつたというのが、後で調べていただいた結果の内容でござります。本当に事故の後の数分間の対処の仕方で、一命は取りとめたのではないか。頻繁に運転をする人がそういう救急の救護の処置について学んでいかなかったのだなということが、本当に当然でございます。

そういう意味では、本当に国民の一人一人が常に身につけていなければならない内容だらうといふふうに考へるわけでございます。その中で、新規に免許を取得する者だけが義務づけられるといいます。

うことは、実効性が担保できないのではないかとうふうに考へるわけでございます。免許の更新については、またそういうことの行政について国民の皆様方から指弾を受けることのないように、十分管理を徹底してまいりたいと考えております。

〔永井委員長代理退席、委員長着席〕

○関根政府委員 今回私どもがよき運転者のマナーとして身につけておくべき技能ということでお、応急救護処置の知識、技能を法律上のシステムとして身につけていたくよう法律の改正をお願いしているところでございますが、これは先生御指摘のように、最初の五分間で人の命が大きく運命を分けることになるという事態がしばしばあるということから、何とか対応できるようになりますけれども、大変大きなものに巻かれてしまいまして亡くなつたわけでございます。

当面、これから免許を取得しようとする者から

この義務規定を適用することとしたいと考えておりますのは、何分にも数が多いというのが一つの理由でございます。新規に免許を取得しようとする方は年間大体二百六十万人くらいでございます。

そのうちの二百五十万人ぐらいが指定自動車教習所の教習カリキュラムを経て免許を取得される方、十万人くらいの方が公安委員会に来て免許試験を受ける方、こういうくらいの区分でござります。今回の改正は、教習所における教習カリキュラムの全面改正を行い、そこで応急救護処置を研修の課程の一環として取り入れていただくということを前提とした上で、その公安委員会の試験を最初から受けに来る方について応急救護処置の講習を受けていただくというシステムを設けたものでございます。

このシステムは、法律上のシステムとして応急救護処置を広く一般の方々に身につけていたくという仕組みとしては最初のものでございます。私どもは、これによって運転者のみが応急救護処置の知識、技能を身につけるということを期待しているわけではございませんで、むしろこういう

ことです。現在六千四百万人のドライバーの方々がおられるわけでございますが、この方々については運転の能力、道路において自動車等を運転することができるという能力を制限してまでそういう応急救護処置を身につけていたくといふことは余りにも負担が大きいのではないかといふことを考へるということとあわせまして、ただいま申し上げましたような応急救護処置というものが今後いろいろな形で広まってきてその過程で身につけていただくことを期待いたします。現在のところ新規に免許を取得する方から身についていただきたい、こういう仕組みをお願いしているところでございます。

○吉田(和)委員

更新時の講習の時間というのを二時間という大変限られた時間の中で、いろいろな方面からの講習の中に入れていくのはやはり技術的に難しいし、大変国民の負担が重くなるというお答えであつたわけでございます。現実の問題は国民が負担をしてそういうマナーは一人ずつが必ず身につけておいていいものなわけでございまして、引き続き推移を身守りながら論議をしていかなければならぬと思いますが、基本的に

指定教習所における教習カリキュラムの全面改正というお話がでているわけでございますけれども、全面改正に伴う教える側の指導員の養成といふふうに考へるわけではございませんで、お答えいただきたいと思います。

○関根政府委員

お尋ねは、教習所におけるカリ

キュラムの全面改正に伴い、応急救護処置の教習を行つ際の指導員の養成についてのお尋ねかと存じます。

この指導員の養成につきましては、応急救護処置に関する専門家等有識者の方々で構成されております。「運転者に対する救急教育の在り方に関する調査研究委員会」というものを私どもの諮問機関として御意見をいただいているわけでござりますが、そういう調査研究機関の提言を踏まえ、また、都道府県ごとに指定自動車教習所協会というものがございますが、そういうふたつが中心となつて、救急医療の専門家の方々などの御協力を得つつ、教習所における教習指導員となる人について、その提言に係る時間、内容といつた事柄について必要な講習を受けていただくということを

○吉田(和)委員 いろいろと細かい内容をお伺いして申しあげられませんが、要するに、免許取得者が受けれる急救護の講習の内容はどういうものでしょうか。それから、時間はどのくらいを考えていらっしゃいますでしょうか。現状の今の教習所の中で講習を受けているほかのものとの兼ね合いでいうのは、どういうふうに受けさせると考えておられるのでしょうか、お伺いします。

○閑根政府委員 教習の内容といったしましては、

形式のもの五十分、実技百分程度のものを考えております。内容といたしましては、観察とか移動の方法、体位の管理といったようなことから始まりまして、まず気道確保、それから人工呼吸、心臓マッサージ、止血法といったごく基本的な技能で、医薬品も使用せず、医療器具も使わない、それでもどこでもできる、しかしそれを知つていれば、救急車が来るまでの間その手当てをすることによって人命を救うことができる、そういう技能をマスターしていただくようにということを考えております。(吉田(和)委員「時間はどのくらい」と呼ぶ)時間は、講義が五十分、実技が百分でございます。これは、時限数にしまして大体三時間

に相当いたします。

教習所の料金体系は、こういう講義形式のものといいますか、大勢の方が参加して一定の時間内に授業が進むというのは比較的に低料金でござります。自動車に乗車する実技みたいに、そういう機材を使い、しかも一人の教習生に一人の指導者が当たるというものは比較的料金が高くなります。この教急蘇生法教育につきましては人形を使ふ程度でございまして、大勢の人方が同時に教習を受けることができるということで比較的低料金、これはそれぞれの教習所の経営方針にもかかわることでございますが、それほど高くない、一時限千円ぐらい、そんな程度のものを考えておりま

○吉田(和委員) 実効性ある講習を本当に私自身に私自身に
もぜひ受けでみたいし、いざとなつたときに本当に本當
に教えられたとおりのことができるのだろうかな
と心配もするわけでございます。さわづちやいけ
ない、こういうふうにしてはかえつて危険という
ふうな講習の仕方も、一方では運転者、当事者で
あればもつと動転をしておりますし、通行中に事
故を発見してあれする場合もあるでしようけれど
も、むしろ教えられる内容によつては、素人が手
を出して危険なのではないかなといふようなこと
も感ずるわけでござります。

○吉田(和委員) 実効性ある講習を本当に私自身に私自身に
もぜひ受けでみたいし、いざとなつたときに本当に本當
に教えられたとおりのができるのだろうかな
と心配もするわけでございます。さわづちやいけ
ない、こういうふうにしてはかえつて危険といふ
ふうな講習の仕方も、一方では運転者、当事者で
あればもつと動転をしておりますし、通行中に事
故を発見してあれする場合もあるでしようけれど
も、むしろ教えられる内容によつては、素人が手
を出して危険なのではないかなといふようなこと
も感ずるわけでござります。

れるかどうか」ということをお答えください。

○関根政府委員 今回の義務づけは、よきドライバーのマナーとして応急救護処置に関する知識と技能を身につけていただくという点を義務づけています。それももつて負傷者に対する施設を身につけていただくという点を義務づけています。そのためでございまして、それをもつて負傷者がいた場合に応急救護の技能を負傷者に対しても施設を行なさないという義務づけはしておりません。その点につきましては、道路交通法の七十二条一項という規定がございます。ここで、交通事故があつたときは該当車両の運転者等は負傷者を救護しなければならない旨の規定がございまして、これは二種の義務規定でござります。

この負傷者の救護ということを何をすればいいのかという点でございますが、これは何もせずにそのまま自動車に乗つて行つてしまつということを禁止している規定でござります。その場によつて、様子を見たり一一〇番をしたり、何らかの可能なことをし、あるいは事故が発生した旨を警察官に通報するということでも、この義務を履行したことだということになるわけでござります。要するに、ひき逃げに当たるという事態であれば、常に救援の義務を果たしたということになりますので、先生御指摘の動転してももしなかつたという場合に、そのまま逃げてしまうということでもない限り、義務違反には当たらないといふことであろうかと存じます。

○吉田(和)委員 やつたことによってその責任が発生するというか、訴えられるというようなことにならないのでしょうか。

○関根政府委員 これは現行法のもとにおいても同様の事態があるわけでございまして、その場合には民法の一般規定、不法行為法でござりますが、故意または過失により他人の権利を侵害した者はこれによつて生じた損害を賠償する責めに任ずる旨の規定がござります。故意、過失といふことが相手方から証明されない限り、民事上の責任を受けることはないと存じます。問題は民事上の責任の方でございまして、刑事上の責任というのをはちよとと考えにくいところでございます。

○吉田(和)委員 まだまだ細かいことでお伺いをしたいわけでござりますけれども、次に免許関係事務の委託についてお伺いをしたいと思います。

まず最初に、「総理府令で定める法人」とはど^うする。その「総理府令で定める法人」とはど^うあるか、そして今なぜその委託をしなければならない状態にあるのかをお答えください。

○関根政府委員 免許事務の委託の点についてのお尋ねでございます。

免許事務は、六千四百万人ドライバーを対象とした膨大な行政事務でござります。その中で公権力の行使に当たる行為、例えは免許の取り消し、停止あるいは拒否、保留といったような事務は、行政機関でなければできない事務ということです。当然公安委員会に留保されるべき事務でございます。そのほかに、例えは免許台帳の管理でありますとか仮免許証の作成、仮免許証と申しますのは自動車教習所で路上教習を行うために六月間効力を持つ公安委員会が発給する免許でござりますが、こういった免許台帳の管理、こういった事務につきましては、別に行政機関が行わなくとも、もつと合理的で研修生あるいは免許者にとって適切な機関があればそこに委託をして事務を行っていただくということも、行政の簡素合理化という観点からも一つの方法であろうかと存じます。

現に、免許台帳の管理といいますか免許証記載事項、要するにあるドライバーについてその方がいつ免許を取得され、住所はどこで年齢は幾つでといったようなものが記載された資料がございますが、このよ^うな資料の管理は現在コンピューター管理でございまして、そのためにコンピューター会社にその管理を委託している例がございます。ところがその内容は、個人のドライバーシーにわたる事項でありますとかいろいろ秘密を守つていただく事柄もあるわけでござりますので、今回は、まあ免許事務の委託がしやすくなるように、そういう委託を受けた法人等で守秘義務を持つていただ^く、國の側からいいますと守秘義務を課するような仕組みを設けていただきたいというの

たします。

要するに、違反をしていながらきちっと処分を

受けずに逃げ回っている人に対する処置と、それから多分廃分が不服であるというふうなことで争っている人というのを、区別して考える必要がある。まあ、三。語彙に対するよ。

あるうかだと思います。悪質者に対しては、もちろんその処置というのは当然のことなわけでござりますけれども、その処分不服の者というふうな確認が、わかつた段階ではどういうふうな処置になるのでしょうか。

○閣根政府委員 この百四条の三の規定を設けさせていただきたいと考える理由は、現在行政処分、運転免許の取り消し、停止の処分でございまですが、これを受ける方が年間に約百七十万人ほどおります。免許の取り消し処分に当たる方が五万個人ほどでございまして、百六十五万人ぐらいの方が免許の停止処分を受ける方でございます。

この取り消し、停止の力が三回も持ちは、そ

でござります。たつても处分の効力が生じないという事態がござります。そこで今回、そういう事故の場合ですとか違反の現場で行政処分対象者を認知した場合には、その免許証を取り上げるといいますか保管いたしまして、かわりに保管証を預けて、保管証の期間、十日なり二十日なりの期間内に出頭してもらうという仕組みをお願いしたいというのが、今回の一四条の三を御提案申し上げております趣旨でございます。

先生お尋ねの行政処分を争っているという方に
つきましては、これは別に逃げ隠れしているわけ
でも何でもございませんので、争っている方とい
うのは、処分の効力が生じていてその処分の効力
の取り消しを求める。例えば行政不服審査法の規
定による不服申し立てでありますとか、あるいは
行政事件訴訟法の規定による抗告訴訟、処分の取
り消しを求める訴えを起こすとかという形で争つ
て、いろいろござります。もちろん、この四百五十九

○吉田(和)委員 その現場では、そういう効力が生じている人だということは、現場からの照合できっちとわかるというふうなことでございまして、規定が働く余地はないという方だと理解しております。

○関根政府委員 事故なり違反なりの処分の場合には、すぐわかるようなシステムになつております。

○吉田(和)委員 違反をしたというふうにとがめられて、そうではないと言つて係争をしているときというのは、御本人はそれが決まるまではその

○**関根政府委員** 行政処分の効力を争つてゐる場合には、行政処分が必ずあるわけでござります。行政処分が存在してゐることを前提として、そのままの状況で免許証というのはきちっとあるわけですね。それは、そのときにはわかるというようなことでございますね。

効力の取り消しを求める訴えを起こすなり不服申
し立てを行うことでございますので、例え

は取り消し処分が行われて効力が生じていると

う場合には、免許証はその人の手元にないという若干順序が逆になるのです。

○吉田(和)委員 まだたくさん細かい点をお伺いしたいわけでございますけれども、時間の範囲でござります。それで、この問題につきましては、御了承いただきたいと思います。

園で聞ける——あと一分くらいありますか。ちょっと中途半端になつたんですけども、もう時間があれば一つだけ最後にお伺いをしたいと田中です。

制度の整備で、ちょっとよく私もわからなかつたのですけれども、これは確認をさせていただきたいのですけれども、こういうふうに受け取つてよろしいのでしょうか。九十九条で技能検定員の審査というのは、これまでが總理府令で行われていたのが変わつたというふうに考えてよろしいのでしょうか。

元年には一万一千人に迫るうこういう時期にそのういう言葉を使われたと思つております。あれから何年かたつわけでござりますけれども、現在では第二次交通戦争という言葉すら完全に風化してしまつたようだ。そういうような感がしてなりません。間もなく第三次交通戦争なんという言葉が出なければいい、このように期待しておりますけれども、どうやら中止にさきまして今回、首各支局

「さういふ事は、おまえの心事だ。おまえが思ひたる如きを、おまえの心事だ。おまえが思ひたる如きを、おまえの心事だ。」

立方検査といふ書き方ではございませんが、
法の九十九條の七項の規定でござりますが、
一空

の規定に従つて自動車教習所が運営されているか
初めに、その更新期間に関連したことでござい

どうかを検査し、設置管理者に対し必要な報告または資料の提出を求める事ができる旨の規定がござります。ここで、指定自動車教習所に関する一定の規定に從つて指定自動車教習所が運営されますがけれども、この更新期間の問題につきましては、昔からいろいろと議論が行われたようですがございまして、例えば昭和二十八年の地方行政委員会、ここで現法務大臣の後藤田さんが説明員となり

○吉田(和)委員 ありがとうございました。時間も限られていますから、立入り検査をするべきではないかとおっしゃる立場であります。ただ、現行法では立入り検査が認められておりませんので、現行法では立入り検査はしていません。その辺を明確にしただけという理解でござります。

が参りました。
○春田委員長 草野威君。

めだと、そのだめな理由は何かというと、二年ごとに更新検査をやつても、当時は道路交通取締法ですか、今とは違いますけれども、ともかく二年ごとにやつても身体の障害者が非常に発見をされるのだ、三年延ばすことなんかとんでもないところでも、そういうような御答弁をされている。それから間もなく、その後に三年に実際には延びたようでござりますけれども、いずれにしてもあれから四十年を経過したわけでございまして、いまだにまた更新期間の問題についてはさまざまな機会に議論がされているわけですね。

きょうのこの委員会におきましても話が出たようですが、ざいますけれども、毎年二千万人の人が更新時検査を受けている、そのうちで欠陥者が六十万人、それから適性確保困難、矯正不能、このよう言われる方が十万人いらっしゃる、こういうような御答弁もあったようございますが、まずこの十万人とか六十万人、これは、お話を伺いましたけれども、この中身をもう少し詳しく御説明をいただきたいと思うのです。

○関根政府委員 身体適性の観点から眼鏡をかけた方がいいとか、聴力が困難であるといったようなことがわかった方が六十万人ほどおられるといふことで、それからもう目がほとんど見えないと、矯正によつては運転をすることがとても危険だという方が十万人くらいおられるといふことでござります。

○草野委員 これはきちつとした統計をとつた数字でおつしやつてあるのでどうか、それともサンプリングか何かでやつた数字なのか、そちらのところをひとつ。

それから、適性確保が困難だ、矯正が不能だ、これが十万人いらつしやるというのですね。これは本当なんですか。確かに、何かの理由で目が見えなくなつた方はいらっしゃると思いますけれども、そういう人は更新時検査など行くわけがないですよ。中には死亡した方もいらつしやる。そういうことも全部含めて十万人になつてゐるのか、

ごとにやつても身体の障害者が非常に発見をされるのだ、三年延ばすことなんかとんでもないところでも、そういうような御答弁をされている。それから間もなく、その後に三年に実際には延びたようでござりますけれども、いずれにしてもあれから四十年を経過したわけでございまして、いまだにまた更新期間の問題についてはさまざまな機会に議論がされているわけですね。

さうでございますけれども、四十年前から間もなく、その後に三年に実際には延びたようでござりますけれども、いずれにしてもあれから四十年を経過したわけでございまして、いまだにまた更新期間の問題についてはさまざまな機会に議論がされているわけですね。

そこら辺のことがはつきりしないのですね。ですから、私が伺いたいことは、適性検査において本当にこの人は欠陥がある、こういつて完全に不合格にされた人が本当に十万人いるのかどうかといふことが一つ。

それからもう一つは、六十万人の欠陥、これも視力等が主だというのですけれども、四十年前から間もなく、その後に三年に実際には延びたようでござりますけれども、いずれにしてもあれから四十年を経過したわけでございまして、いまだにまた更新期間の問題についてはさまざまな機会に議論がされているわけですね。

さうでございますけれども、四十年前から間もなく、その後に三年に実際には延びたようでござりますけれども、いずれにしてもあれから四十年を経過したわけでございまして、いまだにまた更新期間の問題についてはさまざまな機会に議論がされているわけですね。

○関根政府委員 優良運転者の更新期間を五年としたことにつきましては、形式的理由と実質的理由とござります。

形式的理由といつしましては、昨年六月の臨時行政改革推進審議会における答申及びこの答申を受けた昨年十二月の閣議決定に基づく政府の方針がございまして、そこで運転免許について、優良運転者に係る運転免許の有効期間現行三年を更新時に五年とする制度、メリット制の早期導入を図る旨の決定があつたわけござります。

実質的な理由でございますが、これも、優良運

転者といふことで他のドライバーの模範となる立派な方といふことから、過去五年間に無事故、無違反であるような方といふことでありまして、その方について更新期間を五年間として、それをメリットとし、他のドライバーがそれを目指して努力するようになりたいと考えるようなメリットだと考えたのが理由でございますが、これは余り長期間更新なり講習なりから遠ざかつておりますが、それから、免許の更新期間の問題でござります。

けれども、我が国の場合には現在三年というふうに決まつておりますけれども、この三年と決めた根拠、これはどうしても私はわからぬのです。なぜ三年なのか、また、更新期間について国際的な定説というものがあるのかどうか、お尋ねをいたします。

○関根政府委員 私の発言として御指摘をいたしました発言が、どこで私がいたしたのかちょっと定かではないのでございますが、恐らく臨時行政改革推進審議会で意見を申し述べる機会を与えたと定かではないのでござりますが、恐らく臨時行政改革推進審議会で意見を申し述べる機会を与えた際に、一連の諸制度の持つ意味について述べたつもりではあります。その時点では、たゞただりではないかと存じます。その時点では、恐らくまだ優良運転者に限り期間を延長するという思想はなかったのではないかと思います。

それは事故防止上やはりそれだけは危険であるから、それを補うに足る講習が必要であるといふ

○関根政府委員 六十万人あるいは十万人と申し上げましたのは、サンプリング調査からの推計数でござります。サンプリング調査の結果、全更新者の3%ほどの方が身体適性に欠陥があるといふことで、さらには〇・五%の方が運転不適格であるということで、ささらに〇・五%の方が運転不適格であるということから、更新の推計でござります。

○草野委員 繰り返し質問しませんけれども、この点については、私がこういうふうに申し上げたことだけは覚えておいていただきたいと思います。

次に、優良運転者の問題でござりますけれども、私も本当は最低でも十年ぐらいには延びるのも、こんなことを実は期待していたのですけれども、五年ということがかりしております。

五年に落ちついた根拠、それから優良運転者の基準はこういったものであります。

○草野委員 この政令で定める内容でござりますけれども、ただいまのお話では無事故、無違反といふお話でございましたけれども、そこまで厳しくやるのか、それもある程度の点数までは認められども、ただいまのお話では無事故、無違反といふお話でございましたけれども、そこまで厳しくやるのか、それはこれからお決めになると思いますけれども、やはりメリット制という観点からいきます。これは、それぞれの国がそれぞれの国情に応じて、その国民に合つた一番いいシステムという

ことで経験的につくられたものと理解しております。そうではない限り、例えばアメリカの州のように、大部分の州は四年であります、一部の州は三年であり、他の州は五年であり、極端な場合フロリダみたいに六年ということもあるというような、こんなにばらばらであるということの説明が難しいという気がするからであります。したがいまして、各国ともそれぞれの国情に応じ、自動車交通の発展の状況あるいは混合交通のあり方、その他の交通手段の頻度、交通の頻度等を勘案して、それぞれの国歴史的事情も恐らく入つて、ヨーロッパの国で免許に更新制度を導入していない国が幾つかあるわけでございますが、こういったところは歴史的理由に基づくのではないかなどという印象もござります。ということで、それぞれの国情、交通事情、歴史的事情、国民性、そういうものから経験的に割り出された年数ということではないかというのが、これは全くの私の私見でございますが、そういう感じでござります。

○草野委員 この件について、もう一点お伺いをいたしたいと思います。

今、諸外国の問題も出ましたけれども、この諸

外国の例と比較して、例えば免許の更新期間、我

が国の場合いろいろ違うわけでござりますけれ

ども、この免許の有効期間と事故率の関係、こう

いうものを諸外国の例と比較しますと、我が國の

場合はどのようになっておりますか。

○関根政府委員 直接に事故件数と免許の有効期

間とを対比した資料を手元には持ち合わせておりませんのですが、例えばフランスは免許の更新期

間がないところでござります。そこで、フランス

では人口五千六百万でございますが、三十日換算

で死者数は一万一千四百七十六人、我が国はフラン

スの二倍以上の人口でござりますが、死者数は

三十五日換算で一万四千四百十二人といふことで、死者数は一万一千四百七十六人、我が国はフラン

スを見ても同じような印象を持つわけでござ

いますが、ヨーロッパ諸国に比べれば我が国の方

がまだ事故率は低いと言つていいのかと思

います。

他方、ではこういう制度をとつていれば必ず事

故率が低いかということになりますと、例えば名

前を挙げてはいかがかと存じますが、お隣の大韓

民国は三年でございます。その大韓民国は人口が

四千二百余り、我が国の三分の一程度でござい

ますが、やはり三十日換算で死者数は一万一千五

百六十三人、我が国は韓国の三倍ぐらいの人口が

あります。そのため事故率は高いと存じますと、要

するに無期限の制度をとつてゐる国でも事故は多

い。他方、我が国と同じような制度をとつてゐる

国でも事故が多いということから見ますと、直接

の制度の影響はあるかと存じますが、いろいろ

な有効期間を補完するその他の制度ということも

関連があつて事故件数というものが出てくるので

はないかと、そういうような推測をしてゐるところでござります。

○草野委員 確かに今おっしゃられたとおりじや

ないかと思うんですけれども、ただ私、この第三

次行革審を出して恐縮でござりますけれども、資

料として出しているものですから読ましていくだい

たわけなんですが、この中で質問をされて、その

答弁の中で関根局長さんはこのよつて答えていま

すね。人口十万人当たりの死者数を見た場合に、

アメリカだとイタリアだと西ドイツだとカフ

ラントなど、こういう国々の例を取り上げて、そ

して、こういう国は日本より期間も長い、そして

事故率も非常に悪い、こういう意味のお話をされ

ておりますね。だけれども実際に、これは警察庁

からいたいたい資料でござりますけれども、この資料を見

ると全然そんなことないんですね。関係ないわけ

ですよ。

例えばこの表の中に入っている幾つかの国を見

てみると、少ない国で順番から申し上げます

と、イギリスは制限がないわけですね、期間の制

限がないわけでしよう。それで十万人当たり九・

七人という数字。それからスウェーデンは、これ

は十年という有効期間がありますが十・六人。日

本が三番目で、三年という制度で十一・七人。イ

タリーは十年ですが十一・九人。ドイツは全然な

いわけですけれども十二・九人。スイスも全然な

いんですけれども十三・九人。こういうことで、

に、交通安全対策というのはそれぞれの国が国情

に応じて決めるものだ、こういうお話をございま

した。私もそのとおりであると思ひますけれども、

有効期間の長短とこの十万人当たりの死者数、こ

の因果関係はまるつきりないんじやないかと思う

のです。ありますか、それとも。あなたは第三次

行革審の中で、こういうことだから日本はこうな

んだ、要するに少ないんだ、こういう説明をされ

ているようですが、だからちょっと私はこれに矛

盾を感じたんですけども、どうなんでしょう。

○関根政府委員 先生の御指摘でござりますが、

確かに最近のところではそのとおりでございま

す。少し前までは、我が国は確かに少なかつたと

いうことはあるわけでございまして、それが私が

あるいは我が国交通事故死者数が人口当たりで

見た場合に他の国に比べて遜色がないということ

を申し上げた理由ではないかと存じます。

○草野委員 第三次行革審の諸先生方は、警察庁

の交通局長さんが説明されれば皆そのとおりだと

思つてますよ。だからそういう間違つた説明の仕

方は、これはひとつ御注意していただきたい、こ

のよう申し上げたいと思います。

それから、長官にお尋ねしたいと思います。

前にこれは警察庁の方から伺つたのですけれど

も、世界じゅうの交通事故の死者というのは年間

でもう七十数万人に今上つてゐるんだそうですね。

そして、こういう国は日本より期間も長い、そして

事故率も非常に悪い、こういう意味のお話をされ

ておりますね。だけれども実際に、これは警察庁

からいたいたい資料でござりますけれども、この資料を見

ると全然そんなことないんですね。関係ないわけ

ですよ。

例えばこの表の中に入っている幾つかの国を見

てみると、少ない国で順番から申し上げます

と、イギリスは制限がないわけですね、期間の制

限がないわけでしよう。それで十万人当たり九・

七人という数字。それからスウェーデンは、これ

は十年という有効期間がありますが十・六人。日

本が三番目で、三年という制度で十一・七人。イ

タリーは十年ですが十一・九人。ドイツは全然な

いわけですけれども十二・九人。スイスも全然な

いんですけれども十三・九人。こういうことで、

に、交通安全対策というのはそれぞれの国が国情

に応じて決めるものだ、こういうお話をございま

した。私もそのとおりであると思ひますけれども、

有効期間の長短とこの十万人当たりの死者数、こ

の因果関係はまるつきりないんじやないかと思う

のです。ありますか、それとも。あなたは第三次

行革審の中で、こういうことだから日本はこうな

んだ、要するに少ないんだ、こういう説明をされ

ているようですが、だからちょっと私はこれに矛

盾を感じたんですけども、どうなんでしょう。

○城内政府委員 お答えいたします。

まず、今の御質問にお答えする前に、ただいま

交通局長が御答弁いたしまして、交通局長の答弁

が間違つてゐるというような御指摘がございまし

た交通事故による死者ということについては、

これは余り何とも思ひなくなつてしまつた。大

変私は恐ろしいことだと思います。

で、先ほどの御答弁の中にもありましたよう

に、交通安全対策というのはそれぞれの国が国情

に応じて決めるものだ、こういうお話をございま

した。私もそのとおりであると思ひますけれども、

有効期間の長短とこの十万人当たりの死者数、こ

の因果関係はまるつきりないんじやないかと思う

のです。ありますか、それとも。あなたは第三次

行革審の中で、こういうことだから日本はこうな

んだ、要するに少ないんだ、こういう説明をされ

ているようですが、だからちょっと私はこれに矛

盾を感じたんですけども、どうなんでしょう。

○城内政府委員 お答えいたします。

まず、今の御質問にお答えする前に、ただいま

交通局長が御答弁いたしまして、交通局長の答弁

が間違つてゐるというような御指摘がございまし

た交通事故による死者ということについては、

これは余り何とも思ひなくなつてしまつた。大

変私は恐ろしいことだと思います。

で、先ほどの御答弁の中にもありましたよう

に、交通安全対策というのはそれぞれの国が国情

に応じて決めるものだ、こういうお話をございま

した。私もそのとおりであると思ひますけれども、

有効期間の長短とこの十万人当たりの死者数、こ

の因果関係はまるつきりないんじやないかと思う

のです。ありますか、それとも。あなたは第三次

行革審の中で、こういうことだから日本はこうな

んだ、要するに少ないんだ、こういう説明をされ

ているようですが、だからちょっと私はこれに矛

盾を感じたんですけども、どうなんでしょう。

○城内政府委員 お答えいたします。

まず、今の御質問にお答えする前に、ただいま

交通局長が御答弁いたしまして、交通局長の答弁

が間違つてゐるというような御指摘がございまし

た交通事故による死者ということについては、

これは余り何とも思ひなくなつてしまつた。大

変私は恐ろしいことだと思います。

で、先ほどの御答弁の中にもありましたよう

に、交通安全対策というのはそれぞれの国が国情

に応じて決めるものだ、こういうお話をございま

した。私もそのとおりであると思ひますけれども、

有効期間の長短とこの十万人当たりの死者数、こ

の因果関係はまるつきりないんじやないかと思う

のです。ありますか、それとも。あなたは第三次

行革審の中で、こういうことだから日本はこうな

んだ、要するに少ないんだ、こういう説明をされ

ているようですが、だからちょっと私はこれに矛

盾を感じたんですけども、どうなんでしょう。

○城内政府委員 お答えいたします。

まず、今の御質問にお答えする前に、ただいま

交通局長が御答弁いたしまして、交通局長の答弁

が間違つてゐるというような御指摘がございまし

た交通事故による死者ということについては、

これは余り何とも思ひなくなつてしまつた。大

変私は恐ろしいことだと思います。

で、先ほどの御答弁の中にもありましたよう

に、交通安全対策というのはそれぞれの国が国情

に応じて決めるものだ、こういうお話をございま

した。私もそのとおりであると思ひますけれども、

有効期間の長短とこの十万人当たりの死者数、こ

の因果関係はまるつきりないんじやないかと思う

のです。ありますか、それとも。あなたは第三次

行革審の中で、こういうことだから日本はこうな

んだ、要するに少ないんだ、こういう説明をされ

ているようですが、だからちょっと私はこれに矛

盾を感じたんですけども、どうなんでしょう。

○城内政府委員 お答えいたします。

まず、今の御質問にお答えする前に、ただいま

交通局長が御答弁いたしまして、交通局長の答弁

が間違つてゐるというような御指摘がございまし

た交通事故による死者ということについては、

これは余り何とも思ひなくなつてしまつた。大

変私は恐ろしいことだと思います。

で、先ほどの御答弁の中にもありましたよう

に、交通安全対策というのはそれぞれの国が国情

に応じて決めるものだ、こういうお話をございま

した。私もそのとおりであると思ひますけれども、

有効期間の長短とこの十万人当たりの死者数、こ

の因果関係はまるつきりないんじやないかと思う

のです。ありますか、それとも。あなたは第三次

行革審の中で、こういうことだから日本はこうな

んだ、要するに少ないんだ、こういう説明をされ

ているようですが、だからちょっと私はこれに矛

盾を感じたんですけども、どうなんでしょう。

○城内政府委員 お答えいたします。

まず、今の御質問にお答えする前に、ただいま

交通局長が御答弁いたしまして、交通局長の答弁

が間違つてゐるというような御指摘がございまし

た交通事故による死者ということについては、

これは余り何とも思ひなくなつてしまつた。大

変私は恐ろしいことだと思います。

で、先ほどの御答弁の中にもありましたよう

に、交通安全対策というのはそれぞれの国が国情

に応じて決めるものだ、こういうお話をございま

した。私もそのとおりであると思ひますけれども、

有効期間の長短とこの十万人当たりの死者数、こ

の因果関係はまるつきりないんじやないかと思う

のです。ありますか、それとも。あなたは第三次

行革審の中で、こういうことだから日本はこうな

んだ、要するに少ないんだ、こういう説明をされ

ているようですが、だからちょっと私はこれに矛

盾を感じたんですけども、どうなんでしょう。

○城内政府委員 お答えいたします。

まず、今の御質問にお答えする前に、ただいま

交通局長が御答弁いたしまして、交通局長の答弁

が間違つてゐるというような御指摘がございまし

た交通事故による死者ということについては、

これは余り何とも思ひなくなつてしまつた。大

変私は恐ろしいことだと思います。

で、先ほどの御答弁の中にもありましたよう

に、交通安全対策というのはそれぞれの国が国情

に応じて決めるものだ、こういうお話をございま

した。私もそのとおりであると思ひますけれども、

有効期間の長短とこの十万人当たりの死者数、こ

の因果関係はまるつきりないんじやないかと思う

のです。ありますか、それとも。あなたは第三次

行革審の中で、こういうことだから日本はこうな

んだ、要するに少ないんだ、こういう説明をされ

たけれども、私は聞いておりまして、私の理解では間違っているとは思わないわけでございます。交通局長の申しましたのは、各国で事故が起きたということは、更新期間の長さ、短さだけでなくいろいろな条件があつて、それで結局、今先生が統計資料で申されたように、私もうる覚えであります。先進国、ある一定の人口当たりあるいは一定の車両当たりでやつてみると、大体同じくらいの事故になつておるということだと思います。

ただ、交通局長が申しますのは、行革審などで申し上げたことだと思いますけれども、それは日本において、その期間、ほかの条件が皆変わつてないわけでございますから、そういうのが変わらないという前提のもとで更新期間を長くすることによつて、そういう身体的な条件のチェックだとか、あるいは法令等の改正についてのアップ・ツー・データな知識の供給とか、そういう面での措置を長くすると、その面では事故を増加させることがあります。だからそこには矛盾はないのではないかなどということを申したのじやないか、だからそこには矛盾はないのではないかなど、私はこういうふうに理解をしておつたわけでございます。

早速ただいまの御質問についてでございますが、御指摘のとおり交通安全対策は世界的課題でございます。まさにそれはボーダーレスになつておるということでございます。各国ともその対策にいろいろ苦心をしておるところでございます。

そこで、この上位免許の取得に当たつては、現行制度といふものを堅持して運転免許試験場で厳正な審査の上、合否を決定し、免許を与えるべきだと思いますけれども、重ねて御見解を承りたいと思います。

○関根政府委員 二種免許等の上位免許につきましては、ただいま先生の御指摘がありましたとおり、旅客自動車で旅客を運送する目的で自動車を運転しようとする者についての免許であり、大勢の人命を預かることにはかんがみ、運転に関し特段高い資質、能力が求められるというところから、試験の課題も高い水準に設定されておりまして、その試験を行つた結果としては、一般的免許のように他の機関にゆだねることなく、公安委員会が直接技能試験を行つておられます。各国とも大変な問題である、年なっております。

国際的な会議の開催のこととございますが、平成二年六月に全日本交通安全協会と国際交通安全協会による交通安全世界会議が日本で開催された例がございます。また本年十月には、社団法人の日本交通科学協議会が主催いたします夜間事故防止をテーマにした国際会議が開催される予定になつております。各国とも大変な問題である、年なっております。

間七十万人の人間が死んでおるわけでございますので、そういう厳しい認識をしておりまして、いろいろな面で技術あるいはシステムの交流を図つておられます。この面につきましては、御承知のとおり日本はかなり得意とする分野でございますので、そういった面でもいろいろ世界的な面で果たす役割が多かろうと思ひます。さらにそいつた面について努力をいたしたいと考えております。

○草野委員 さらに努力をされますことを要望したいと思います。

次に、上位免許の問題につきまして一点だけお尋ねをしたいと思います。

上位免許は、高度な技術、経験をもとにして人命を預かる高度な免許証であります。一たん事故が起きたれば大事故につながり、多数の犠牲者が出ます。大臣の所信表明におきましても、交通事故の抑止はまさに国民的課題であり、多発している交通死亡事故に効果的に対処していくためには、運転者一人一人の資質の向上を図ることが極めて重要だ、このように述べていらっしゃいます。前回の質問におきましても局長さんは、かなり高い水準の機関にゆだねる、このようにおつしやつておられました。

そこで、この上位免許の取得に当たつては、現行制度といふものを堅持して運転免許試験場で厳正な審査の上、合否を決定し、免許を与えるべきだと思いますけれども、重ねて御見解を承りたいと思います。

○関根政府委員 せひ現制度は続行していただきたい、私はこのことを強く申し上げておきたいと思います。

時間がなくなつてしまひたので、次に移りたいと思います。

応急救護処置に関する受講の義務づけの問題でございますが、端的に伺います。指定校の場合は今回は除外されるわけでございますけれども、この指定校が約千五百ぐらいあると伺つておりますが、そうしますと指導員の数というのはどのくらい必要になるのでしょうか。また、その指導員の基準だと養成計画だとか、それからいつからそういうことを実施するのか、この点をまずお伺いいたします。

○関根政府委員 一校当たり一、三人の指導員を予定している、こういうお話をございますが、この提

も、高度な教習能力を持つ技能指導員を置く機関が存在するということを前提として、技能検定の対象としてはどうかという意見も出されているところでございます。私どもとしては、まだそういう意見があるということを念頭に置きつつ検討をしているという段階でございます。今後いろいろな方々の御意見を伺いつつ、コンセンサスの落ちつくところに従いたいというよう考へておきたいと思います。

○草野委員 ゼビ現制度は続行していただきたい、私はこのことを強く申し上げておきたいと思います。

時間がなくなつてしまひたので、次に移りたいと思います。

応急救護処置に関する受講の義務づけの問題でございますが、端的に伺います。指定校の場合は今回は除外されるわけでございますけれども、この指定校が約千五百ぐらいあると伺つておりますが、そうしますと指導員の数というのはどのくらい必要になるのでしょうか。また、その指導員の基準だと養成計画だとか、それからいつからそういうことを実施するのか、この点をまずお伺いいたします。

○関根政府委員 指導員につきましては、一校二、三人程度ではないかなという目測でございます。その指導員を養成する養成の仕方につきましては、専門家の方々の御参集をいただいて設けております諸機関の御提言に従いまして、必要な時間、必要な教習内容について、専門の医師の方々の指導を受けた養成をしたいと考えております。

ではいつごろ実現するかとの点でございますが、これは法律の施行が、もしこの法律を通していただけますれば、それから一週間ぐらいで公布されると存じます。公布の日から起算して一年以内に政令で定める日ということでございますが、恐らくぎりぎりいつばいぐらい準備が必要なのでないかというよう考へておきたいと思います。

○関根政府委員 教習所で年間二千人ぐらいの教習生を出すわけでございますが、その人たちにつきまして今度六十時間以上の教習時間が予定されがついて、器材を使つて三時間も時間をかけてきちっと教えていくこつ、それが今度のやり方でしょう。一つの学校で二人くらいいればいいんだ、二、三人いればいいんだ、それで済むのですか。

ではいつごろ実現するかとの点でございますが、これは法律の施行が、もしこの法律を通していただけますれば、それから一週間ぐらいで公布されると存じます。公布の日から起算して一年以内に政令で定める日ということでございますが、恐らくぎりぎりいつばいぐらい準備が必要なのでないかというよう考へておきたいと思います。

三十人ずつであつたとしても、一日にかなり

の数は教習、教育することができるということで、私どもの試算では、一所当たり必要な指導員数というのを各県別にとつてみたわけでござりますが、二人というのが非常に多くて、確かに三人というのはございませんが、あと四人、まあやはり一、三人というところで指導員の数は足りるというのが各県の現場からの声ではございます。

○草野委員 指定校で応急手当てというのですか、こういうものを受講したとき修了証みたいたいものが出てるのでしょうか。

○関根政府委員 現在、指定校で教習を受けた方につきましては、卒業証明書が法律上効力が結びつけられている書面でございまして、卒業証明書があればこれで技能免除ということの効果を生ずるわけでございます。

したがいまして、このほかに、応急救護処置の受講修了証といったようなものを出した場合に、それが法律効果に結びつくものかどうかという点でまだ検討をする余地がございますが、例えば指定教習所の課程を修了しないで応急処置だけの教習を受けたというような方については、そういう受講修了証があれば、これを持って試験場の直接試験を受けた場合に受講免除の効果を結びつけることができるというようなことも考えられますので、その点については今後前向きで検討してみたいと考えております。

○草野委員 文部省にお尋ねをしたいと思いますけれども、学校における交通安全教育、その中で平成六年から心肺蘇生法等の応急処置の意義

○近藤説明員 お答えをいたします。

先生御指摘のとおり、応急処置は大変重要な事柄であると私ども認識をしておりまして、從来から中学校の保健体育におきましては人工呼吸法を含む応急処置について指導してきたところでございますが、今回の学習指導要領の改訂によりまして、高等学校の教科、保健体育におきまして、

心肺蘇生法等の応急処置の意義と方法を指導内容新たに盛り込んだところでございます。

高等学校は、今御指摘のとおり新しい学習指導要領が平成六年度から学年進行で適用されるわけでございますので、それに向けて、平成二年度より三年計画で各都道府県におきまして高等学校の保健体育の先生方を対象にいたしまして、心肺蘇生法を含む応急処置の技能等を習得していくため、応急処置修業事業というものを予算化をいたしまして現在実施をしておるところでございます。まず、そういう教えていた学校の教員の方々に心肺蘇生法につきましての正しい知識と技能を身につけていただき、こういうことで研修を実施しておるわけでございますけれども、私どもいたしましては、今後ともこういった施策を通じまして、学校における心肺蘇生法を含む応急処置に関する指導の充実に努力してまいります。

○草野委員 消防庁にお尋ねをいたします。

消防庁では応急手当て指導員の資格認定期度、こういうものの創設について三月中に実施要綱を策定する方針、このように伺っておりますけれども、恐らく指導員になる方は消防署の関係者ではないかと思いますが、その資格を取った指導員の方々が住民に向けて講習を行い、そして修了証を発行するのだ、こういうふうに伺っております。何時間ぐらいの講習をされるのか、また、その修了証といふものはどこが発行されるのでしょうか。

○朝日説明員 お答え申し上げます。

消防機関では、かねてから応急手当ての普及啓発活動に取り組んでまいりますが、御承知のとおり理解をさせる、このような方向の方法について理解をさせ、このようないいとこ

うことができるというふうなことを考えてまいります。

○草野委員 時間が参りましたので、最後に大臣

にお尋ねをしたいと思います。

今回、道交法の改正によりまして、新規免許取得条件に応急救護処置が義務づけられたわけでござります。ただし、指定教習所の場合は免除になります。それから、先ほどもお話をありましたように、今後は学校においても交通安全教育の一環として応急救護処置を教えていく。それから、消防庁においても住民に応急手当て法を積極的に普及をさせていこう、こういうふうな今お話をございました。そこで、指定校とか消防署の指導員から一定の講習を受けた者には、権威ある公的機関が行つておられる講習と同等またはそれ以上の内容であるな

うものを発行して、応急救護処置の方法をマス

ターした者として認定をする、こういうような制

度にされたらどうかと思います。それが一点で

考えております。

具体的には、住民の方に対する普及講習であり

ますが、これは救命にかかわります心肺蘇生法等

の実技習得を中心としたことで、そ

のためには密度の濃い講習を行う必要がございま

して、標準的には大体三時間程度の実習を主体と

した講習を行ふ必要があろうというふうに考

えています。また、その修了者に対しては、自

信をつけ、そしていざとなれば実践するという自

覚を持つていただくために、これは講習を行ひ

ました消防本部が発行いたしますが、消防機関と

していわば共通の修了認定証といつたものを出し

ていただきたいというふうに考えております。

また、講習の指導者につきましては、これは既

にいわば応急手当てのプロとも言えます消防職

員、特に救急隊員等を擁しているわけでございま

すが、やはり効果的な教育方法というものを身に

つけまして、それで取り組んでもらおうというこ

とで、特にそのための講習を行つた上で指導員の

認定期度というものを設けていただきたいというふう

に考えてございます。

以上でございます。

○草野委員 時間が参りましたので、最後に大臣

にお尋ねをしたいと思います。

今回、道交法の改正によりまして、新規免許取

得条件に応急救護処置が義務づけられたわけでござります。ただし、指定教習所の場合には免除にな

ります。それから、先ほどもお話をございましたよ

うでございますけれども、具体的にどのようなこ

とを考えいらっしゃいますか。

○近藤説明員 お答えをいたします。

消防機関では、かねてから応急手当ての普及啓

発活動に取り組んでまいりますが、御承知のとおり理解をさせることで、傷病者の救命効果を高めるためにも、そうしたものに重点を置いた応急手当ての普

及啓発活動を効果的に行う必要があるというふう

に考えております。このため、お話をございま

したように、近く消防庁といたしまして、消防機

らば、統一された資格証明書あるいは修了証とい

うものを発行して、応急救護処置の方法をマス

ターした者として認定をする、こういうような制

度にされたらどうかと思います。それが一点で

考えております。

それから、当然のことでござりますけれども、

そうなると病院だと保健所だと、それからお

医者さん、指定校、消防署、これからいろいろな

ところからそういうものが発行されるわけでござ

りますけれども、証明書をやはりある統一された

標準的なものにしていった方がいいんじゃない

いですけれども、このまま統一された

ままでは、なかなか難しいと思います。

そこで、このままでは、なかなか難しい

と思います。

そこで、このままでは、なかなか難しい

思います。

そこで、このままでは、なかなか難しい

思います。

そこで、このままでは、なかなか難しい

思います。

そこで、このままでは、なかなか難しい

思います。

でございます。
○関根政府委員 用語の問題についてのお尋ねでございます。

私たちも、応急救護処置という用語をもちまして、具体的中身としては、気道確保、人工呼吸、心臓マッサージ、止血法といったような初步的な応急救手当のことを指示示す言葉として使わせていただいているわけでございます。その理由は、道路交通法の現在七十二条に、運転者等が交通事故があつたときは負傷者を救護する義務があるといっているという理由にございます。

しかしながら、先生御指摘のように、これは法律上の用語としては私たちが最初に使った用語なのではないかと存じます。こういう用語の統一には、改めて法制局等と相談をしてまいりたいと存じます。

○草野委員 ゼひとも検討を進めていただきたいと思います。つきまして、法律上今後どう扱うかにつきましては、改めて法制局等と相談をしてまいりたいと存じます。

○春田委員長 江第一君。

○辻(第)委員 まず、道路交通法の改正案に関して質問をいたします。きょうは第一回目でありますから、改正案の内容について伺います。

今回の改正案は、大変多岐にわたる改正が行われております。当然必要な改正であります。それを含めて、問題のある改正も少なくないというのが私たちの基本的な認識であります。さて、それぞれの改正点について伺います。

まず最初に、応急処置に関する講習あるいは自動車の運転に関する講習がありますが、この講習はどこで、どのように実施をするのか。また、教習所においてはどのように行われるのか。いずれの講習も実技や実習が必要なものと思いますが、いかがですか。

転者講習等は百八条の一第一項に規定を設けさせていただきまして、公安委員会の試験を受ける方についてその受講を義務づけるというシステムを設けさせていただきたいというものでございます。したがいまして、この対象となる方は、指定自動車教習所の教習課程を経て技能試験免除になる方を対象としてはおりません。でございます。ただ、それだけでは受験生にとっても不便だということもあらうかと存じますので、設備の十分整っている指定自動車教習所に委託することもあるうかと考えているところでございます。

○辻(第)委員 次に、車輪止め装置の取りつけの問題であります。

この指定区間について、指定の際の基準は何か、具体的に示していただきたい。また、全体としてどの程度の区間を指定するつもりなのか、尋ねます。

○関根政府委員 現在の違法駐車に対する取り締まりの手段はレッカーカーによる移動でございますが、特に大きい車でございますと車長なトレーラー等につきましては、レッカーカー移動によつては交差点が曲がれないとか、いろいろな理由でレッカーカー移動が物理的に難しいということがござります。そのような事態に、ではそのままほつておこうとのもいかがかと存じまして、逆に車を動かさないようにして反省を促すという処理の仕方をとらせていただくよう御提案を申し上げているところでございます。

そこで、お尋ねの区間等でございますが、これは、そういう制度の趣旨にかんがみまして、かなり厳しい違法駐車に対する措置と考えますので、そういう措置を行われてもやむを得ないと国民の方々が納得されるような、交通違反が常態となつておられます。そこで、私は関係行政機関と一体として、私ども関係行政機関と一体となつて、この法の趣旨に適合するような行動をとつていただくようにお願いをしてまいりたいと思います。

○関根政府委員 御指摘のように、過積載の問題は当委員会でもしばしば御指摘をいたしました。そこで、私ども関係行政機関と一体となつて、この法の趣旨に適合するような行動をとつていただくようにお願いをしてまいりたいと思います。

今回の過積載対策は、大きくて四点、強いて言いますと五点ございます。

一つは、まず警察の側に、過積載車両があると認められた場合に、その車の重量をはかる力をお認めいただきたいというの有一点でございます。

第二点は、過積載車両を運転する運転者に対するシステムでございます。それは無理でおろしてもらう必要がありますが、それが無理な場合には無理におろせと言わずに、おろせるところまで走つていいという、過積載状態で走るこどを認める仕組みを設けさせていただきたいといふ点でございます。

三点目は、運転者を使用している使用者に対する責任追及の仕組みでございます。現在は下命ありますと、例えば六本木地区でありますとか赤坂、銀座地区といったようなところでございますが、こういったところはこの車輪止め取りつけ区間になる可能性があるのではないかと考えております。

使用者の責任を追及することができますが、証明されない場合にも、そういう事態、状態に着目した措置をとることをお願いしたいというのが三点目でございます。

四点目が、荷主さんあるいは荷受け人の方々に対する手当てでございまして、過積載で走ることを要求したり、あるいは情を知つて積み込みあるいは売り渡しをするとのないようにするようなります。

五点目は、罰則の引き上げということで、今まで過積載に対する法律の評価が低かつたところを少し引き上げていただきたいという手当てをお願いしているところでございます。

○辻(第)委員 発言の自由を抑えるつもりはありませんが、短い時間でございますので、お尋ねをしたことに的確に簡潔にお答えをいただきたい。

次に、事業者など自動車の使用者に対する措置をどのように徹底をしていかれるのか、また荷主の要求行為とはどういうものなのか、お尋ねをいたします。

○関根政府委員 事業者に対する自衛措置等につきましては、通産、運輸その他の関係機関と一緒にして、この法の趣旨に適合するような行動をとつていただくようにお願いをしてまいりたいと存じます。

それから、要求行為とはどんなものかというこ

とのお尋ねでございます。例えば一日に一往復しかできないような距離的な条件のもとで、その一日のうちにトラック二台分の貨物を運搬するようになると、それを運搬する車両の台数を増やすことが必要となるといったような行為でありますとか、あるいは九トン積みのトラックであることを承知しているながら二十トン売り渡すなり積み込みをするような行為、そういうような行為がこれに該当しようかと存じます。

〔委員長退席、北川（豊）委員長代理着席〕

（辯護委員）次に五十九条の五のと並んで、ね「過積載車両の運転の要求等の禁止」、こういう中で、過積載となるのを知りながら、積載させるために売り渡し、または当該積載物を引き渡すこと、このように書かれておりますが、これではダンプの荷物を受け取る側や、車持ち労働者の手のダンプに對して実態的に過積載を要求している側であります生コンブランクや建設現場や大手ゼネコン、こういうところに規制が及ばないことになり、実態的にしり抜けになるのではないか、こういう心配が聞こえるわけであります。この点に

○閩根政府委員 先生御指摘の点は、この改正法律案の五五十八条の五一項第二号の規定からかと存じます。この規定、一号がございまして、「車両の運転者に対し、過積載をして車両を運転することを要求すること。」これが禁止されております。この要求行為に荷受けの方方が要求することも当然含まれるという理解でございまして、実質的に、先ほど申し上げましたような要求行為と認められるような行為があれば、これによつて対処をすることとしたいと考えております。

○辻(第)委員 今、過積載の問題を何点かお尋ねをしたわけですが、殊にダンプを中心に行って、もちろんトラックもそうですが、過積載行為がよくなきことを知りながら、ダンプ労働者というのですか、大体九割までが一人一車というふうに聞いています。全体でダンプというのが十六万五千を越えるというふうに聞いておるのですね。ですから、このダンプのいわゆる労働者というのは、日

本の社会資本の建設などに本当に大きな役割を果たしていただいていると思うのですが、そういう中で支払われるいわゆる単価ですね、あるいは運賃というのでしょうか、あるいは賃金というのでしょうか、本当に安いですね。今の単価だと計算では、きちっとした積載のままでにはもう運算が合わない、経営ができない、もちろん生活ができない、こういうことで、心ならずも多く積んでおられるというふうに私どもは認識をいたしております。

そういう中で、ダンプ運転者の組合、運輸一般ダンプ部会などは過積載をなくすことに賛成です。「定量積載で生活できる単価を保障し、ダンプの過積載をなくし、交通安全の確立を」、こういうことをスローガンにして運動をされております。しかし定量積載で生活できる単価でなければ、これはもう過積載をやめよと言われても、これは言つたら絵にかいだもちというのでしょうか、とても実現できない、そういうことになるわけですね。先ほど来お話をありましたように、使用者やあるいは事業者、荷主ですね、こういうところの背後責任を今度は追及をしていただくという大きな前進はあるのですけれども、しかしこれで事簡単に、わかりました、単価上げましようとか、そういうことにはなかなか実際問題としてはならない。これはもう本当にそれぞれの、運輸省も建設省も、それから通産省ですか、そういうところも協力していただいて、本当に強力にやっていただきないと解決しない、なかなか難しい問題だと思うんですね。私はそういう点で、いうなれば原ですね、病気の根本にメスを入れないで、まあ少しは入れられたのですが、十分入れたといふ状況のないのに、第一線のところで末端の症状について罰則を強化をされるとか、取り締まりを強化をされるとかいう形になりはしないかということを非常に心配をしているわけであります。そういうことで、違反の悪いことはもう言うまでもないことあります、なくすことの方向は当然であります、しかし現実そういう事態であ

文庫

○村田国務大臣 先ほど来の辻委員の御質疑、そして政府委員の御答弁を承つておりますて、非常によ納得のいく面が多いかと思います。

交通の指導取り締まりは、交通の安全と円滑を確保するため不可欠な交通警察活動でござります。取り締まり活動の方針は、原則として悪質性それから危険性の高いものから順に取り締まるということいたしまして、軽微な違反についてでは警告、指導にとどめるというようなことにしております。

過積載の取り締まりに当たっても、今おつしやられましたいろいろな関係機関との連携を緊密にして、関係機関と一体となつて過積載をしないように関係者に対し指導を行ふことを優先的に行うとともに、取り締まりに当たりましては、過積載の過積重量の超過割合が大きく、危険性の高い違反から順に取り締まりを行うというようにならなければなりません。めり張りのある指導取り締まりを推進することを今後過積載の根絶に向かうことについての指導方針としていきたい、どこまでもそういった方針で向かいたいと思います。御質問の趣旨はよくわかります。

○辻(第)委員 次に、法案とは直接関係がないのですが、交通安全に深いかかわりのあるタクシーの労働者の労働条件の改善の問題でお尋ねをいたります。

全国的にタクシーの運賃が近年上げられたのですが、奈良県のタクシーの運賃も八四年の値上げ以後六年を経過し、九〇年の六月に九・八%、二年八月に一一・四%と相次いで値上げが実施さ

○春田 説明員 お答えいたします。
今の先生おつしやられましたような改定率ある
いは改定の時期で改定が行われたものでございま
すが、このいすれの改定につきましても、御指摘
のように時間短縮を含みますところの労働条件の
改善ということが申請の理由となつております
て、私ども近畿の運輸局長から奈良県のタクシード
協会の会長に対しまして、運賃改定に当たりま
して、労働時間の短縮を含むところの労働条件の改
善を図る、良質な労働力の確保に努めるというこ
とを指導しているところでございます。
○辻(第)委員 そういう中で、陸運支局の指導と
いうのは、その労働条件改善の具体的な内容は
一、時短ですね、週四十四時間を十月一日から実
施をする。二、勤務日数を月二十五日から二十四
日に短縮をする。三、値上げによる增收水揚げの
八三%を労働条件の改善分に還元をする。こうい
うふうに聞いております。
もう時間がありませんので詳しくは言えません
けれども、その背景は、今タクシー労働者が非常に
に不足をしている。不況で幾らかふえたのかもわ
かりませんけれども、基本的には非常に不足を
し、しかも高齢化しておりますね。殊に、若年の
運転者を補充することが極めて重要になってしま
ていると思うのですね。そのためには、労働条件
の改善をするということはタクシー事業者にと
ても社会的な責務ではないかと思うわけであります
。安全で快適なタクシー輸送を確保する上でも
、大変大事なことだと思うわけであります。そ
れで、当然、その値上げの認可条件は厳正に遵守
しなければならないと思うのです。

伴う労働条件の改善をまともに実施されていないなど、そういうことがあります。また、奈良労働基準局からたび重なる是正命令や指導事項というのがあるのですが、これについてもほとんど改善がされていません」というのが実態でございます。

運賃値上げ後の経過を申しますと、九二年八月に運賃値上げがされて、十月に奈良労働基準監督署から、安全衛生法七十一条の二違反で休憩室の改良、同二十三条规定で男女別トイレ、累積歩合

ら二百六十時間超過勤務をやるという人が一割ほどおられるそうです。そんな事態なんですね。通常は二十五時間程度の残業を含めて一百二十時間の実働で、いろいろなものを引きますと手取りは二十二万円程度にしかならないというのですね。ですから、生活維持のために、こういう仕組みの中では長時間労働をやられるということになるのですね。

の違反事項がいろいろあるのですね。運輸規則の二十一条過労運行の防止、二十三条運行管理者の當時配置、これは西大寺車庫、生駒車庫に當時配置されていないようです。二十四条では点呼、二十九条地図の備えつけ、四十四条月一回の消毒、五十九条運転者の周知徹底義務、こういうことがいろいろ守られていないということのようあります。こういうふうに、この服部タクシーというのは、運賃料上げの際の条件であります労働条件の改善を実行しないばかりか、労基局の是正命令も見直し、無視をして、まるでうなづいています。

ところが、この会社というのは、タクシー協会の運賃委員会の副委員長さんとか県地労委の使用者側参与委員を出しておられる、業界には大変大きな影響力を持っておられる会社であります。こういうところがこういうことをやつておられるのですね。

私もこういう問題で近畿運輸局の自動車部へ何度も、この問題だけじゃありませんが、一連の今一度の運賃値上げでも二回ほど行きましたかな。こ

あるのですね。第一線の陸運支局の輸送課長さんやら苦労してはりますね、ほんまに。関西弁になつてしまつてなんですから、もう一生懸命少ない人数で物すごいたくさんの方業者、しかり。少ない人数で物すごいたくさんの方業者、しかり。少言つこと聞かぬ業者、こう言うと業者の人に悪いけれども、まあ全部とは言いませんが、こうい

う悪いところがあるのです。それは物すごく労基

なんかと連携をとめて努力されておりま、かわいそ
うなみたいな気がします。しかし、言うこと聞かぬのです。もうあなたにこんなこと言うても
氣の毒やし、それ以上余り言いませんんけれども
ね。こういう、免許業者が当然しなくてはならぬ
いう状況のもとに、このような目的のもとに行
われております運賃改定というものにつきまして
は、私ども運輸省の方でも、原則といたしまし
て、改定後一年間の実績を見まして増収分が運転

いことをなんば指導してもやらぬというようなことになれば、きちつとした対応が要るんじやないでしょうか。僕に言わしたら、運輸省なめられてるのです。何でなめられているのかちょっとそこは申し上げかねますけれども、僕に言わしたらそういうことです。第一線の方が本当に苦労され
者の労働条件の改善に充てられているかどうかと、いうことについて調査を行いまして、問題がある事業者の方につきましては改善を指導するというようことで運賃改定の趣旨が確実に実施されるよう努力をしている、こういうことでござります。

おられるわけであります。第一線と言つたのは、陸運支局の方のことをさつきは言つてたんだすけれどもね。

そしんにこそうづぐ、この問題についてはましらじき寺井で、日直のから事務者につきましても、奈良県の昨年の八月の運賃改定の關係につきましても、現時点ではまだ運賃改定による増収分の運転者への還元というのが十分把握できている状況ではございませんけれども、調査結果がまとめられておるに付いてはまだ現段階ではございません。

（春田説明員）お答えいたします。
（辻（第）委員）終わります。ありがとうございました。

（春田説明員）まことにきちっと対応していただきたい、こういうふうに考へるのであるが、答弁を伺つて質問を終わりたいと思います。

（辻（第）委員）終わりました。おもろい話題でございました。問題のある事業者には、おもろいとして必要に応じまして指導するということにしてまいりたいというふうに考へております。

運賃改定の関係でちょっと今お話をざいました
ように、タクシーの運転労働者の労働条件という
のは他の産業に比べますと非常に劣悪な状況にござ
ります。年間の労働時間で比較いたしまして
○春田委員長 高木義明君。
○高木委員 道路交通法の改正案につきまして若干のお尋ねをいたします。
私どもも、この法案につきましては真剣な議論

も、平成三年の実績でございますけれども、全産業平均が二千三百時間というのに対しまして、タクシーの労働者の方は二千六百時間というようなことでございまし、また年間の賃金の額にいたをいたしております。既にお尋ねがありました件につきまして重複する点もあるかと思いますが、その点についてはあらかじめよろしくお願ひを申し上げたいと思います。

しましても、全国ベースで一般の産業全体では五百三十万という水準に対しまして、タクシーの運転労働者の賃金というのは四百三十万ということございます。

まずは、運転免許証の有効期限でございます。この点につきましては、昨年五月の第三次行革審、世界の中の日本部会の答申、いわゆる国民負担の軽減と国民利便の増大を図るため、運転免許

そういう中で、今お話をございましたように、タクシー運転労働者の労働力の確保というのは今大変厳しい状況にあるわけございます。タクシーの安定的な良質なサービスというものを提供していくためには、運転者の確保というために労働条件の改善ということも必要である、こうい証の有効期間にメリット制を導入し、優良運転者については更新時に五年に延長すべきとの報告をいたしております。この議論の中身はいろいろな立場から行われておると思いますけれども、まずは私は、ここで改めてこの五年とした根拠は一体何であるのか、明確にお答えをいただきたいと思い

だけは絶対に避けるようにならう」とをあわせて考へております。

を言われる方もたくさんおられます。したがつて、そういうことが一般的な風潮になりますと、

おられますか

て、そういうことが一般的な風潮になりますと、むしろ背後責任である方がそういうことをさせない、させてはならぬ、こういう雰囲気づくりになつて、結果的に運転者が守られていくのではなく、いかというふうに思つておりますが、この点いかがお考えなものがどうかということを御所見を賜りたい

かとなく医学的に見ましても、専門家の間にも積極派、賛成派と慎重派の方々がおられますので、その辺は十分御配慮いたぐべきことだろう、このように思っております。

○関根政府委員 今回の過積載車両に対する対策の一つとして、過積載車両を運転した者に対する罰則を、従来といいますか現行三月以下の懲役五万円以下の罰金、そして実態としては反則行為

この過積載車両に係る措置命令あるいは車両使用者への指示、使用制限命令、運転の要求等の禁止、また運転にかかる罰則など、こういったことを強化する、こういうことでござります。これは、基本的にこのよつた交通事故、重大災害が

でございまして、大型トラックが何倍過積載しても一万五千円以下の反則金というシステムを改めまして、罰金、罰則を二倍に引き上げまして、六ヶ月以下の懲役または十万円以下の罰金とするごとし、あわせて大型トラック等が二倍以上貨物を

起きる背景の中でも過積載によるものが多いときれいに運転する運転者に対する責任といふことは避けなければならぬと思つております。したがつて、私たちも過度な運転者に対する責任といふことは避けなければならぬと思つております。

横載した過積載車両については、これを反則行為としないで、いきなり刑罰というような仕組みを導入することとしたいたと考えております。これによりまして、いきなり刑罰ということになりますと、反則点数、行政処分基礎点数、これが原則と

し、また経済的に弱い立場の方々でありますから、そういう方々に一方的に責任を負いかぶされることはあってはならぬと思っております。そういう意味で、使用者とかあるいは荷主等の背後責任、そういうことにならぬよう環境

五割以上積んだ場合が二点、五割未満が一点と違う違反点数でございますが、これが大幅に変わつてきて、大型トラックが二倍以上の過積載をした場合六点ということになりますと、以下それに準

づくり、このために私はもつとびしひしやるべきだと思っておりますし、また自重計の設置とか、あるいはそういう違反者がおった場合にそういうものをすぐ取り締まれるようなハードな意味の対策、これは私はどんどんやっていかなければ

じた扱いになるのではないか、このように考えて
いるところでございます。

ならぬと思つております。
しかし、そういうことになるわけでありますけれども、この過積載車両運行防止に最大の効果を發揮するのは、やはり何といつても現実のところ運行する運転者に対する違反点数を強化する、こういうことが私は効果が一番あるのではないかと思う一人でもあるわけです。また、そういう意見

は出てまいりますけれども、この構想が日本交通科学協議会でなされ、いわゆる実験的なことがなされておりますが、私はこれはむしろ推進すべきではないかと思つております。特に、首都圏の高速道路等の渋滞地点におきましては非常に有効なものではないかと思つておりますが、この導入について、消防庁として基本的にどのように考えて

○高木委員 時間もございませんので最後の質問をいたしますが、実は原動機付自転車の速度規制の問題でございます。

この速度規制につきましては、もう御案内のとおり、道路交通法の第二十二条あるいは道路交通法施行令の第十一條に触れておりまして、「原動機付自転車にあつては三十キロメートル毎時」とす

○高木委員 時間もございませんので最後の質問をいたしますが、実は原動機付自転車の速度規制の問題でございます。

この速度規制につきましては、もう御案内のとおり、道路交通法の第二十二条あるいは道路交通法施行令の第十一條に触れておりまして、「原動機付自転車にあつては三十キロメートル毎時」とす

。」ということがございます。この決定をされました経緯とか根拠についてはそれなりのものがあるかと思いますけれども、今日現在、バイクといふのは生活の中にかなり密着しておる。東京の都市圏ではなかなか見当たることも少ないのですが、地方においては交通渋滞の解消、マイカーの自爾にもつながっておりますし、あるいは幹線道路におきましては、時速三十キロで行けばかえって路線バスやほかの交通の円滑を阻害することになるのではないか、この時代においてもつ既にこれは四十キロぐらいに上げるべきであろうと私は考えます。もちろん、試験制度は今のままでそういうことをしてもいいのではないかと思つておりますが、いかがでしょうか。

○関根政府委員 原動機付自転車の制限速度を三十キロといたしておいた経緯は、要するに、これは技能試験を受けることなく学科のみで乗ることができるということで、だれでも気軽にたやすく乗れる乗り物ということで、そういう乗り物の性格上、制限速度を三十キロとすることがよろしいのではないかということから定められたものと理解しております。

そこで、これの制限速度を四十キロということにいたしますと、それでは自動二輪車との違いがどのくらいになってくるかとか、いろいろな問題が出てまいると存じます。そこで、いろいろな方々の御意見も伺い、免許制度に反映させる必要があるかどうか等も勘案して、この問題について十分検討してまいりたいと存じます。

○高木委員 よろしく御検討いただきますようにお願い申し上げまして、終わります。

○春田委員長 この際、理事の補欠選任についてお諮りいたします。

委員異動に伴い、現在理事が一名欠員になつておりますので、その補欠選任を行いたいと存じますが、先例により、委員長において指名するに御異議ありませんか。

○春田委員長　御異議なしと呼ぶ者あります。
〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕
す。それでは、理事に伏屋修治君を指名いたします。

○春田委 それで
す。 次回は、
事会、午前
は、これ

貞長 御異議なしと認めます。
は、理事に伏屋修治君を指名いたしました。
前に十時委員会を開会することとし、本日
にて散会いたします。

第五十一条の二第一項中「前条第八項」を「第五十二条第八項」に、前条第八項を「同条第八項」に改め、同条第十項中「前条第十項」を「第五十二条第十項」に、「次条第八項」を「第五十二条三第八項」に改め、同条第十一項中「前条第十一項」を「第五十二条第十一項」に改め、同条を第五十二条の三とする。

5 警察署長は、第二項の規定により車両に車輪止め装置を取り付けたときは、当該車両の見やすい箇所に、当該車両を移動しようとする者はその旨を当該警察署長に申告して当該車両に取り付けた車輪止め装置を取り除く措置を受けることができる。他の總理府令で定める事項を記載した標章を取り付けなければならぬ。

第五十一条の二 公安委員会は、違法な
第五十二条の二

られる場合に係る車両の運転者の行為(以下この条において「違法駐車行為」という。)が常態として行われている道路の区間であつて、次項の規定による車輪止め装置の取付けの措置によつて違法駐車行為の防止を図ることが適當なもの

置を取り付けた車両の所有者等その他の関係者であつて当該車両を移動しようとするものから、その旨の申告を受けたときは、当該車両に取り付けた車輪止め装置を取り除かなければならぬ。

のを、車輪止め装置取付け区間として指定することができる。この場合において、公安委員会は、総理府令で定めるところにより、当該指定に係る道路の区間に、当該区間が車輪止め装置取付ナ区間である旨の表示をしなければならない。

7 前項に定めるもののほか、警察署長は、第一項の規定による車両への車輪止め装置の取付けを開始した時から二十四時間を経過するまでに、当該車両に取り付けた車輪止め装置を取り除かなければならぬ。

2 警察署長は、道路又は交通の状況から判断して車輪止め装置取付け区間における違法駐車行為を防止するためやむを得ないと認めるとき

第六項に定めるもののが、警察署長は、第一項のやむを得ないと認める事情がなくなつたと認めるとき又は道路における危険を防止しその他交通安全を図るために必要が生じるときは、

3 次に掲げる車両には、前項の規定にかかるわら
は、当該区間における違法駐車行為に係る車両
に車輪止め装置を取り付けることができる。

9 たときは、同項の規定により車両に取り付けた
車輪止め装置を取り除くものとする。

す、車輪止め装置を取り付けはならない。
一 前条第一項の規定による命令をすることが
できる場合に於ける当該命令に係る車両

車輪止め装置を取り除くときは、第五項の規定により当該車両に取り付けた標章を取り除かなければならぬ。

二 第七項の規定により警察署長が車輪止め装置を取り除いた車両であつて、取り除いた時

10 何人も、第二項の規定により車両に取り付けられた車輪止め装置を破損し、第五項の規定に

から四時間経過していないもの(当該取り除いた時から当該車両について同一の違法駐車行為が継続しているものに限る。)

より車両に取り付けられた標章を破損し、若しくは汚損し、又は警察署長が取り除く場合を除き、これらを取り除いてはならない。

4 警察署長は第一項の規定により車両に車輪止め装置を取り付けるときは、総理府令で定め

第五項の様章の様式その他同項の様章は附り
必要な事項は、總理府令で定める。

止此製品を取り扱ひるときには、總理府令で定め
ると二點に亘り、あらかじめ、車両に車輪止め

(罰則) 第十項については第一百七十七條の三等
必要を要するに、繰り用金を定め、

装置を取り付ける旨の広報をするよう努めるものとする。

二号の二、第一百三十二条第一項第九号)
第五十七条第一項中「この項」の下に「及び第

五十八条の二から第五十八条の五まで」を加え、「こえて」を「超えて」に、「こえる」を「超える」に改め、同条第三項中「第一項本文」を「第一項」に、「こえる」を「超える」に改め、同条の付記中「第一百九条第一項第三号の二」を「第一百八条第一項第二号の二」、「第一百九条第一項第三号の二」に改める。

第五十八条の次に次の四条を加える。

(積載物の重量の測定等)

第五十八条の二 警察官は、第五十七条第一項の積載物の重量の制限を超える積載をしていると認められる車両が運転されているときは、当該車両を停止させ、並びに当該車両の運転者に対

し、自動車検査証(道路運送車両法第六十条の自動車検査証をいう。第六十三条第一項において同じ。)その他の政令で定める書類の提示を求め、及び当該車両の積載物の重量を測定することができる。

(罰則 第百十九条第一項第二号の三)

(過積載車両に係る措置命令)

第五十八条の三 警察官は、過積載(車両に積載をする積載物の重量が第五十七条第一項の制限に係る重量(同条第三項の規定による許可に係る積載物については、当該許可に係る重量)を超える場合における当該積載をいう。以下同じ。)をしている車両の運転者に対し、当該車両に係る積載が過積載とならないようにするため必要な応急の措置をとることを命ずることができる。

2 警察官は、前項の規定による命令によつては車両に係る積載が過積載とならないようにすることができないと認められる場合において、当該車両に係る過積載の程度及び道路又は交通の状況を勘案して当該車両を警察官が指示した事項を遵守して運転させることに支障がないと認めるときは、当該車両の運転者に対し、第五十七条の規定にかかるらず、車両の通行の区間及び経路、道路における危険を防止するためとするべき必要な措置その他の事項であつて

警察官が指示したものをして当該車両を運転し、及び当該車両に係る積載が過積載となるようするため必要な措置をとることを命ずることができる。この場合において、警察官は、当該車両の運転者に対し、通行指示書を交付しなければならない。

3 前項の規定により通行指示書の交付を受けた車両の運転者は、同項の規定による命令に係る運転に當たつては、当該通行指示書を携帯しないなければならない。

4 第二項の通行指示書の様式その他の同項の通行指示書に関し必要な事項は、総理府令で定めることとする。

(罰則 第百十九条第一項及び第二項については第百十九条第一項第三号の四)

(過積載車両に係る指示)

第五十八条の四 前条第一項又は第二項の規定による命令がされた場合において、当該命令に係る車両の使用者(当該車両の運転者であるものを除く。以下この条において同じ。)が当該車両に係る過積載を防止するため必要な運行の管理を行つていると認められないときは、当該車両の使用的本拠の位置を管轄する公安委員会は、当該車両の使用者に対し、車両を運転者に運転させる場合にあらかじめ車両の積載物の重量を確認することを運転者に指導し又は助言することその他車両に係る過積載を防止するため必要な措置をとることを指示することができる。

(過積載車両の運転の要求等の禁止)

第五十八条の五 第七十五条第一項に規定する使用者等以外の者は、次に掲げる行為をしてはならない。

一 車両の運転者に対し、過積載をして車両を運転することを要求すること。
二 車両の運転者に対し、当該車両への積載が過積載となるとの情を知りながら、第五十七条第一項の制限に係る重量を超える積載物を当該車両に積載をさせるため充り渡し、又は当該積載物を引き渡すこと。

2 警察署長は、前項の規定に違反する行為が行われた場合において、当該行為をした者が反復して同項の規定に違反する行為をするおそれがあると認めるときは、総理府令で定めるところにより、当該行為をした者に対し、同項の規定に違反する行為をしてはならない旨を命ずることができる。

3 第二項については第百十九条第一項第二号の三(「第五十二条の四」に改める。)第六十三条第一項及び第二項の規定による場合のほかを加える。

第六十三条第一項中「道路運送車両法第六十条の三第一項及び第二項の規定による場合のほか」を加える。

(罰則 第百十九条第一項十二号)

第六十三条第一項中「国際運輸免許証」の下に「若しくは外国運輸免許証」を加える。

(罰則 第七十四条第三項を同条第四項とし、同条第二項の次に第一項を加える。)

第六十七条第一項中「国際運輸免許証」の下に「若しくは外国運輸免許証」を加える。

(罰則 第七十四条第三項を同条第四項とし、同条第二項の次に第一項を加える。)

第六十七条第一項中「国際運輸免許証」の下に「若しくは外国運輸免許証」を「普通車両に積載物の積載をして運転するに當たつてこの法律又はこの法律に基づく命令に規定する事項を遵守せらるるよう努めなければならぬ。」に改める。

(罰則 第七十四条の二の見出し中「原付免許」を「普通車両に積載物の積載をして運転するに當たつてこの法律又はこの法律に基づく命令に規定する事項を遵守せらるるよう努めなければならぬ。」に改める。)

第七十四条の二第一項中「規定する」を「掲げる」に改める。

(罰則 第七十五条第一項第一号中「国際運輸免許証」の下に「又は外国運輸免許証」を加え、同条の付記中「第一百九条第一項第十二号」を「第一百八十二条第一項第三号の四、第一百九条第一項第十二号」に改める。)

第七十五条の二第一項中「第五十五条の三」を「第五十五条の四」に改め、同条第二項中「前項」を「第一項(前項において準用する場合を含む。)に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に第一項を加える。)

(罰則 第七十五条第一項第一号中「国際運輸免許証」の下に「又は外国運輸免許証」を「第一百八十二条第一項第三号の四、第一百九条第一項第十二号」に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に第一項を加える。)

第七十五条の二第一項中「第五十五条の三」を「第五十五条の四」に改め、同条第二項中「前項」を「第一項(前項において準用する場合を含む。)に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に第一項を加える。)

(罰則 第七十五条第一項第一号中「国際運輸免許証」の下に「又は外国運輸免許証」を「第一百八十二条第一項第三号の四、第一百九条第一項第十二号」に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に第一項を加える。)

2 前項の規定は、第五十八条の四の規定による指示をした場合について準用する。この場合において、同項中「放置行為」とあるのは「過積

又は著しく交通の妨害となる」とあるのは「生じさせる」と読み替えるものとする。

第七十五条の二の付記中「第一項」の下に「及び第二項」を加え、「第二項」を「第三項」に改める。

第七十五条の二の二第二項中「駐車」の下に「又は積載」を加える。

(罰則 第七十五条の八第三項中「第五十一条の三」を「第五十二条の四」に改める。)

第六十二条中「警察官は」の下に「第五十八条の三第一項及び第七十七条の各付記中「第一百九条第一項第十二号」を「第一百九条第一項第十一号」に改める。

(罰則 第八十七条第一項中「第九十九条」を「第九十条第一項」に改める。)

第六十三条第一項中「国際運輸免許証」の下に「九号第一項」に改める。

(罰則 第九十条第一項に規定する)

第六十三条第六項中「規定する」を「掲げる」に改める。

(罰則 第九十条の二の見出し中「原付免許」を「普通免許等」に改め、同条第一項中「原付免許」を「普通免許等」に改める。)

第六十四条第一項に規定する」を「それぞれ当該各号に定める」に改め、同項に次の各号を加える。

(罰則 第九十条の二第一項第四号に規定する)

第六号に掲げる講習に改める。

(罰則 第九十条の二第一項第五号及び第六号に掲げる講習)

第六号に掲げる講習に改める。

(罰則 第九十条の二第二項中「原付免許」を「前項各号に掲げる種類の免許」に、「前項ただし書」を「に、その免許に係る」に、「付する」を「付し、及びこれを変更する」に改める。)

第九十一条中「前条第一項本文の規定により免許を与える場合において」を削り、「を受ける」を「に、その免許に係る」に、「付する」を「付し、及びこれを変更する」に改める。

(罰則 第九十二条の二第一項を次のように改める。)

第一種免許及び第二種免許に係る免許証(第百七十二条第二項の規定により交付された免許証を除く。以下この項において同じ。)の有効期間

は、次の表の上欄に掲げる区分ごとに、それぞれ、同表の中欄に掲げる年齢に応じ、同表の下

欄に定める日が経過するまでの期間とする。

免許証の交付又は更新を受けた者の区分	更新日等における年齢	有効期間の末日	
		七十歳未満	七十一歳以上
優良運転者	七十歳	満了日等の後のその者の五回目の誕生日	満了日等の後のその者の四回目の誕生日
優良運転者以外の者		満了日等の後のその者の三回目の誕生日	満了日等の後のその者の二回目の誕生日

備考 この表に掲げる用語の意義は、次に定めるとおりとする。

1 更新日等 第百一条第三項の規定により更新された免許証にあつては当該更新された日、第一百一条の二第三項の規定により更新された免許証にあつては同条第二項の規定による適性検査を受けた日、その他の免許証にあつては当該免許証に係る適性試験を受けた日

2 優良運転者 更新日等までに継続して免許(仮免許を除く。)を受けている期間が五年以上である者であつて、自動車等の運転に関するこの法律及びこの法律に基づく命令の規定並びにこの法律の規定に基づく処分の遵守の状況が優良な者として政令で定める基準に適合するもの

3 満了日等 第百一条第三項の規定により更新された免許証にあつては更新前の免許証の有效期間が満了した日、第一百一条の二第三項の規定により更新された免許証にあつては同条第二項の規定による適性検査を受けた日、その他の免許証にあつては当該免許証に係る適性試験を受けた日

4 二十歳未満の者は、更新日等がその者の誕生日である場合におけるこの表の適用については、同表中「更新日等」とあるのは、「更新日等の前日」とする。

5 免許を受けた者が前条第一項の表の備考一の2に規定する優良運転者である場合にあつては、その旨

- 第九十二条の二第二項中「前項」を「前二項」に改め、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の二項を加える。
- 2 第百七条第二項の規定により交付された免許証の有効期間は、当該免許証に係る同条第一項の規定により返納された免許証の有効期間が満了することとされていていた日が経過するまでの期間とする。
- 第九十三条第一項中「次の各号に」を「次に」に改め、同項に次の二項を加える。
- 第九十七条第一項第一号中「第九十九条第六項」を「第九十九条の五第五項」に改め、同条

に定めるもののか、公安委員会は、政令で定める基準に従い」に改め、「公安委員会は、政令で定める基準に従い」を削り、同項を同条第三項とし、同条第一項の次に次の二項を加える。

2 前項に定めるもののか、免許を受けようとする者が自動車等の運転に関する外國の行政庁の免許を有する者であるときは、公安委員会は、政令で定めるところにより、その者が受けようとする免許に係る自動車等を運転することに支障がないことを確認した上で、運転免許試験の一部を免除することができる。

第九十九条の見出しを「指定自動車教習所の指定」に改め、同条第一項第二号及び第三号を次のように改める。

2 一次条第四項の技能検定員資格者証の交付を受けており、同条第一項の規定により技能検定員として選任されることとなる職員が置かれていること。

3 第九十九条の三第四項の教習指導員資格者証の交付を受けしており、同条第一項の規定により教習指導員として選任されることとなる職員が置かれていること。

4 二十歳未満の者は、過去三年以内に第九十九条の五第五項に規定する卒業証明書又は修了証明書の発行に関し不正な行為をした者

5 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

6 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

7 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

8 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

9 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

10 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

11 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

12 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

13 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

14 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

15 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

16 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

17 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

18 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

19 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

20 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

21 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

22 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

23 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

24 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

25 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

26 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

27 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

28 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

29 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

30 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

31 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

32 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

33 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

34 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

35 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

いては、法令により公務に従事する職員とみなす。
4 公安委員会は、次の各号のいずれにも該当する者に対し、技能検定員資格者証を交付する。
1 次のいずれかに該当する者
イ 公安委員会が國家公安委員会規則で定めたところにより技能検定に関する技能及び知識に関して行う審査に合格した者
ロ 自動車安全運転センターが行う自動車の運転に関する研修の課程であつて国家公安委員会が指定するものを修了した者
ハ 公安委員会が国家公安委員会規則で定めたところにより技能検定に関し又はロに掲げる者と同等以上の技能及び知識を有すると認める者
2 次のいずれにも該当しない者
イ 二十五歳未満の者
ロ 過去三年以内に第九十九条の五第五項に規定する卒業証明書又は修了証明書の発行に関し不正な行為をした者
3 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

4 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

5 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

6 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

7 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

8 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

9 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

10 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

11 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

12 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

13 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

14 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

15 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

16 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

17 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

18 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

19 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

20 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

21 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

22 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

23 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

24 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

25 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

26 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

27 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

28 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

29 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

30 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

31 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

32 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

33 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

34 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

35 公安委員会は、前項の申請に係る自動車教習所が第百条の規定により指定を取り消され、それが置かれていること。

(更新を受けようとする者の義務)

第一百一条の三 免許証の更新を受けようとする者は、第百八条の二第一項第十号に掲げる講習を受けなければならない。ただし、当該講習を受ける必要がないものとして政令で定める者は、この限りでない。

2 公安委員会は、第一百一条第一項又は前条第二項の適性検査の結果自動車等を運転することが支障がないと認めた者(前項ただし書の政令で定める者を除く。)が前項の講習を受けていないときは、第一百一条第三項又は前条第三項の規定にかかわらず、その者に対し、免許証の更新をしないことができる。

第一百二条第一項中「行なう」を「行う」に改め、同項後段を削り、同条第二項及び第三項を次のように改める。

2 前項に定めるもののほか、公安委員会は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るために必要なと認めるとときは、政令で定めるところにより、免許を受けた者について、臨時に適性検査を行うことができる。

3 公安委員会は、前二項の規定により適性検査を行おうとするときは、あらかじめ、適性検査を行いう期日、場所その他必要な事項を当該適性検査に係る者に通知しなければならない。

第一百二条第四項中「前三項」を「前各項」に改め、「第一項」の下に「及び第二項」を加え、同項を同条第五項とし、同条第三項の次に次の二項を加える。

4 前項の規定により通知を受けた者は、通知された期日に通知された場所に出頭して適性検査を受けなければならぬ。

第一百三条第八項中「規定する」を「掲げる」に改める。

第一百三条の二第一項第三号中「第百八条第一項第一号」の下に「第二号の二」を加え、同条第四項中「すみやかに」を「速やかに」に改める。

第一百四条の二の次に次の二項を加える。

(免許の取消し又は効力の停止に係る書面の交付等)

第一百四条の三 第百三条第一項、第二項若しくは、第百八条の二第一項第十号に掲げる講習による効力の停止に係る者に対し当該取消し又は効力の停止は、総理府令で定めるところにより、当該取消し又は効力の停止に係る者に対する理由を記載した書面を交付して行うものとする。

2 公安委員会がその者の所在が不明であることの他の理由により前項の規定による書面の交付をすることができなかつた場合において、警察官が当該書面の交付を受けている者の所在を知ったときは、警察官は、総理府令で定めるところにより、その者に対し、日時及び場所を指定して当該書面の交付を受けるために出頭すべき旨を命ずることができる。

3 警察官は、前項の規定による命令をするときは、総理府令で定めるところにより、当該命令に係る者に対し、当該命令に係る取消し又は効力の停止に係る免許証の提出を求め、これを保管することができる。この場合において、警察官は、当該命令に係る者に対し、保管証を交付しなければならない。

4 警察官は、第二項の規定による命令をしたときには、総理府令で定めるところにより、速やかに、当該命令に係る者の氏名及び住所、当該命令に係る出頭すべき日時及び場所その他必要な事項を当該命令に係る者の住所地を管轄する公安委員会(その者に対し第一項に規定する免許の取消し又は効力の停止をした公安委員会とそとの者の住所地を管轄する公安委員会が異なる場合にあつては、それぞれの公安委員会に通知しなければならない。この場合において、警察官は、前項の規定による免許証の送付を受けた公安委員会は、当該免許証に係る免許の効力を停止するための手続を終了した場合は、直ちに当該保管証を警察官に返納しなければならない。

5 第百四条の二の次に次の二項を加える。

により当該免許証を提出した者から返還の請求があつたときは、直ちに当該免許証を返還しなければならない。

6 第三項の保管証は、第九十五条の規定の適用については、免許証とみなす。

7 第三項の保管証の有効期間は、当該保管証を交付した時から、当該保管証の交付を受けた者が第二項の規定により指定された日時(その日時までにその者が同項の規定により指定された場所に出頭したときは、その出頭した時)までの間とする。

8 第三項の規定により保管証の交付を受けた者は、当該保管証の有効期間が満了したときは、直ちに当該保管証を警察官に返納しなければならない。

9 第三項の保管証の記載事項その他同項の保管証に關する必要な事項は、総理府令で定める。

第一百六条中「第一百一条第二項前段」を「第一百一条の二第二項前段」に、「第一百一条の二第三項」に、「第一百一条の二第三項前段」を「第一百一条の二第二項」に、「第一百八条の二第二項」に、「第一百八条の二第一項第九号に掲げる」に改める。

「第七節 國際運転免許証及び國外運転免許証」を「第七節 國際運転免許証及び國外運転免許証並びに國外運転免許証」に改める。

第一百七条の二の見出し中「國際運転免許証」の下に「又は國外運転免許証」を加え、同条本文中「又は」を「若しくは」に、「以下「國際運転免許証」という。」を「以下この条において「國際運輸免許証」という。」と読み替えるものとする。

3 公安委員会は、当該免許証をその者の住所地を管轄する公安委員会に送付しなければならない。

4 前項の規定による免許証の送付を受けた公安委員会は、当該免許証に係る免許の効力を停止するための手続を終了した場合は、直ちに当該保管証を警察官に返納しなければならない。

5 第百四条の二の次に次の二項を加える。

「とある。」を加える。

第一百七条の三(見出しを含む。)中「國際運転免許証」を「國際運輸免許証等」に改める。

3 公安委員会は、道路における危険を防止し、その他交通の安全を図るために必要なと認められるときは、第一項の適性検査を受けた者に対する措置をとることを命ずることができる。

4 第百七条の五第一項中「國際運輸免許証」を「國際運輸免許証等」に、「こえない」を「超えない」に改め、同条第三項中「こえない」を「超えない」に改め、同条第四項中「國際運輸免許証等」に改め、同条第五項中「國際運輸免許証等」に改め、同条第六項中「すみやかに」に改め、同条第七項中「國際運輸免許証等」に改め、同条第七項から第九項までの規定中「國際運輸免許証」を「國際運輸免許証等」に改め、同条に次の二項を加える。

「第一百七条の五第一項中「國際運輸免許証等」に、「すみやかに」に改め、同条第五項中「國際運輸免許証等」に改め、同条第六項中「すみやかに」に改め、同条第七項から第九項までの規定中「國際運輸免許証」を「國際運輸免許証等」に改め、同条に次の二項を加える。

10 第百四条の三の規定は、第一項の規定又は第八項において準用する第一百三条第四項の規定により自動車等の運転の禁止をした場合について準用する。この場合において、第一百四条の三中「免許証」とあるのは「國際運輸免許証等」と、同条第五項中「免許の効力の停止の期間が満了した場合」とあるのは「自動車等の運転の禁止の期間が満了した場合」とあるのは「自動車等の運転の禁止の期間が満了した場合又は当該禁止に係る者が本邦から出国する場合」と、同条第六項中「第九十五条」とあるのは「第一百七条の三前段の規定及び同条後段において準用する第九十五条第二項」と読み替えるものとする。

第六章第七節の次に次の二節を加える。

「第八節 免許関係事務の委託」

（免許関係事務の委託）

「又は、當該免許証に係る免許の効力を停止するための手続を終了した場合は、直ちに当該保管証を警察官に返納しなければならない。」

第一百七条の十一 公安委員会は、政令で定めるところにより、当該免許証を保管したときは、當該保管した免許証をその者の住所地を管轄する公安委員会に送付しなければならない。

3 公安委員会は、當該免許証に係る免許の効力を停止するための手続を終了した場合は、直ちに当該保管証を警察官に返納しなければならない。

4 第百四条の二の次に次の二項を加える。

「第八節 免許関係事務の委託」

（免許関係事務の委託）

「又は、當該免許証に係る免許の効力を停止するための手続を終了した場合は、直ちに当該保管証を警察官に返納しなければならない。」

第一百七条の十一 第百四条の二の次に次の二項を加える。

「第八節 免許関係事務の委託」

（免許関係事務の委託）

での規定中「国際運転免許証」を「国際運転免許証等」に改める。

三の
加える

ころにより、この章に規定する免許に関する事務（免許の拒否及び保留、免許の条件の付与及び変更、運転免許試験及び適性検査の結果の判定並びに免許の取消し及び効力の停止に係る事務その他の政令で定める事務を除く。次項において「免許関係事務」という。）の全部又は一部を総理府令で定める法人に委託することができ
る。

での規定中「国際運転免許証」を「国際運転免許証等」に改める。

第一百十二条第二項中「又は第一百一条第二項後段〔第一百二条の二第三項、第一百二条第三項又は第七百七条の四第三項において準用する場合を含む。〕」を削り、同条第七項中「第五項」を「第六項」に改め、同項を同条第八項とし、同条第六項中「第四項」を「第五項」に改め、同項を同条第七項と

三の四 第七十五条(自動車の使用者の義務等)
第一項第六号の規定に違反して、第二号の二に規定する積載をして自動車を運転することを命じ、又は容認した者

第一百十九条第一項第三号の一中「運転した者」の下に「(前条第一項第二号の二に該当する者を除く)」を加え、同号の次に次の二号を加える。

(臨時適性検査)第三項又は第七十七条の四(臨時適性検査)第三項において準用する場合を含む。)を削り、「又は変更した条件」を「若しくは変更した条件に違反し、又は第七十七条の四(臨時適性検査)第三項の規定による公安委員会の命令」に改める。

第一百二十九号中「国際運転免許証

前項の規定により免許関係事務の委託を受けた法人の役員若しくは職員又はこれらの職にあつた者は、当該委託に係る免許関係事務に関して知り得た秘密を漏らしてはならない。

〔同条第五項を同条第六項とし〕 同条第四項中「百八條の一第一項第一号から第六号まで」を「百八條の二第一項各号」に改め、同項を同条第五項とし、同条第三項を同条第四項とし、同条第二項の次に次の一項を加える。

三の二 第五十八条の二(積載物の重量の測定等)の規定による警察官の停止に従わず、規定の要求を拒み、又は測定を拒み、若しくは妨げた者

中「第一百十九条第一項第三号の二」を「第一百一十九条第一項第二号の二及び第一百十九条第一項第三号の二」に改め、同項第十号の二「国際運転免許証等」を「国際運転免許証等」に改め、同項第十五号中「国際運転免許証等」を「国際運転免許証等」に改める。

五百一十九
四百八条の二第一項中第七号を第十一号とし、第四号から第六号までを三号ずつ繰り下げ、第三号の次に次の三号を加える。
四 普通免許を受けようとする者に対する自動車の運転に関する講習

第三十九条の二第四項の規定によるお前規定員資格者証の交付、同項第一号イの規定による指導員資格者訃の交付又は同項第一号イの規定による教習による審査、第九十九条の三第四項の規定による能検定員資格者訃交付手数料、技能検定員資査審査手数料、教習員資格者訃正交付手数料又は教

武命令第一項又は第二項の規定による監査官の命令に従わなかつた者

「第五十一条の二第十項、第六十三条」に、「(自動車の使用者の義務等)第二項」を「(自動車の使用者の義務等第三項)」に改め、「違反した者」の下に「(第五百十七条の三第二号の一に該当する者を除く。)」を加え、同項第十号中「国際運転免許証」を「国際運転免許正等」と改める。

二輪車の運転に関する講習

六 普通免許又は二輪免許を受けようとする者に対する応急救護処置(交通事故の現場においてその負傷者を救護するため必要な応急の処置をいう。)に関する講習

第一百八条の二第三項中「第五号」を「第八号」に、「第七号」を「第十号に掲げる講習」に改め
る。

「第五十一条の二」に改め、「第四項」の下に
「第一の二 第五十一条の二第十項の規定に違反し
て車輪止め装置を破損し、又は取り除いた者
第一百七十二条の三第三号中「第五十一条の二」を
第一百七十七条の三第一号の次に次の一号を加え
ればならない。

「同条第二項において準用する場合を含む。」)を加え、同項第十二号の四の次に次の一号を加え。

第一百二十三条中「第一百八十八条第一項第三号の三若しくは第四号」を「第一百八十八条第一項第二号の二、第二号の三若しくは第三号の三から第四号まで」に改め、「第十二号の二」の下に「第十二号の五」を加える。
第一百一十五条第二項第一号中「国際運転免許証」を「国際運転免許証等」に改める。

第一百八条の三第一項中「前条第一項第六号の」を「前条第一項第九号に掲げる」に改める。
第一百八条の四第一項第一号中「規定する」を「掲げる」に改める。
第二条の二第一項を加える。
第一百八条の二十七中「公安委員会は」の下に「、総理府令で定めるところにより」を加え、「通運事業法の規定による通運事業者」を「貨物運送事業者」に改め、「取扱事業法の規定による第二種利用運送事業を経営する者」に改める。

「第一百七条の十一(免許関係事務の委託)第二項」を加える。
第一百八十二条第一項第一号中「国際運転免許証」を「国際運転免許証等」に改め、同項第二号の次に次の二号を加える。

二の二 第五十七条(乗車又は積載の制限等)第二項の規定に違反して積載物の重量の制限を超える積載をして車両を運転した者

二の三 第五十八条の五(過積載車両の運転の禁止)第二項の規定による警察署長の命令に従わなかつた者

要求等の禁止)第一項の規定による警察署長の命令に従わなかつた者

		別表中
第百一十八条第一項第一号又は第二二二条の規定によりこれを超える速度で進行してはならないこととされている最高速度を三十キロメートル毎時以上超える速度で運転する行為を除く。)	大型自動車、大型特殊自動車、トロリー・バス及び路面電車(以下「大型自動車等」という。)	三万五千円
小型特殊自動車及び原動機付自転車(以下「小型特殊自動車等」という。)	普通自動車及び自動二輪車(以下「普通自動車等」という。)	一万五千円
二万円	二万五千円	三万五千円

第一百八条第一項第一号又は第二項の罪に当たる行為(第二十二条)

大型自動車、大型特殊自動車、
トロリーバス及び路面電車(以
五万円

進行してはならないこととされてゐる最高速度を三十キロメートル毎時(高速自動車国道等においては四十キロメートル毎時)以上超える速度で運転する行為を除く。)

普通自動車及び自動二輪車（以下「普通自動車等」という。）	四万円
小型特殊自動車及び原動機付自転車（以下「小型特殊自動車等」）	三万円

二
第一

車教習所は、新法第九十九条第一項の規定による指定を受けた指定自動車教習所とみなす。

り新法第九十九条第一項の規定による指定を受けた指定自動車教習所とみなされる自動車教習所(以下「日法指定自動車教習所」という。)に

第九十九条第一項第二号の技能指導員でなかつた者に自動車の運転に関する技能の教習を行わせてはならず、又はみなし教習指導員のうちこの法律の施行の際現に同号の学科指導員でなかつた者に自動車の運転に関する知識の教習を行わせてはならない。

4 みなし教習指導員に関しては、第二項に規定する期間が経過するまでの間は、旧法第九十九条第八項及び第九項の規定は、なおその効力を

前項の題三三三所去爲止一山之二二二

2 前項の規定により新法第九十九条の二第一項の規定による選任をされた技能検定員とみなされる者(次項において「旧法技能検定員」とい

う)については、その者が同条第四項の規定により技能検定員資格者証の交付を受けるまでの間は、同条第二項の規定は、適用しない。

3 旧法技能検定員に関しては、前項に規定する期間が経過するまでの間は、旧法第九十九条第八項及び第九項の規定は、なおその効力を有す

第七条 この法律の施行の際現に旧法指定自動車教習所において旧法第九十九条第一項第三号の

規定による選任をされている技能指導員又は学科指導員は、当該旧法指定自動車教習所において新法第九十九条の三第一項に規定する教習指

2 導員の業務に従事する場合には、同項の規定による選任をされた教習指導員とみなす。

の規定による選任をされた教習指導員とみなされる者(以下この条において「みなし教習指導員」という。)につきましても、その者が司馬長四員

「見」といふことは、その者が同条第四項の規定により教習指導員資格者証の交付を受けたまでの間は、同条第二項の規定は、適用しない。

3 旧法指定自動車教習所を管理する者は、前項に規定する期間が経過するまでの間は、みなし
教習指導員のうちこの法律の施行の際現に旧法

第二類第五號

