

第一百三十二回国会 行政院 交通安全対策特別委員会議録 第五号

平成七年三月九日(木曜日)
午前九時三十分開議

出席委員

委員長

貝沼 次郎君

理事 栗原 博久君

理事 林 幹雄君

理事 遠藤 登君

理事 片岡 武司君

中谷 元君

茂木 敏充君

伊藤 英成君

遠藤 乙彦君

高橋 一郎君

山名 靖英君

永井 孝信君

山下八洲夫君

運輸大臣

國務大臣

(國家公安委員長) 佐藤 信彦君

出席政府委員

警察庁長官

海上保安庁次長

文部省体育局学

校健康教育課長

運輸省自動車交

通局技術安全部

建設省建設經濟

建設省道路局

有賀 長郎君

委員外の出席者

文部省体育局学

校健康教育課長

運輸省自動車交

通局技術安全部

建設省建設經濟

建設省道路局

自動車の保管場所の確保等に関する法律の一部
改正する法律案(内閣提出第五八号)

本号末尾に掲載

自動車の保管場所の確保等に関する法律の一部
改正する法律案(内閣提出第五八号)

自動車の保管場所の確保等に関する法律の一部
改正する法律案(内閣提出第五八号)

建設省道路局道
路交通管理課長 大堀 一平君
建設省道路局企
画課長 佐藤 信彦君

○貝沼委員長 これより会議を開きます。

自動車の保管場所の確保等に関する法律の一部
改正する法律案(内閣提出第五八号)

〔本号末尾に掲載〕

内閣提出、参議院送付、海上衝突予防法の一部
を改正する法律案を議題となりました道路
料道路課長 井上 靖武君

建設省道路局国
道第一課長 辻 靖三君

建設省道路局
道第一課長 辻 靖三君

特別委員会第一
調査室長 田村 勝美君

建設省道路局
道第一課長 辻 靖三君

建設省道路局企
画課長 佐藤 信彦君

理事 栗原 裕康君

理事 須藤 浩君

理事 宇佐美 登君

河村 建夫君

松下 忠洋君

山本 有二君

江崎 鐵磨君

近江巳記夫君

柳田 稔君

山本 孝史君

細川 律夫君

藤田 スミ君

中谷 一義君

伊藤 英成君

工藤堅太郎君

高橋 一郎君

金子 一義君

柳田 稔君

山名 靖英君

遠藤 乙彦君

柳田 稔君

高橋 一郎君

伊藤 英成君

工藤堅太郎君

理事 工藤堅太郎君

同日

辞任

補欠選任

委員の異動

三月九日

理事 工藤堅太郎君

同日

辞任

補欠選任

委員の異動

三月九日

理事 工藤堅太郎君

同日

辞任

補欠選任

委員の異動

三月九日

理事 工藤堅太郎君

同日

辞任

補欠選任

委員の異動

三月九日

理事 工藤堅太郎君

同日

辞任

補欠選任

委員の異動

三月九日

理事 工藤堅太郎君

同日

辞任

補欠選任

委員の異動

三月九日

理事 工藤堅太郎君

同日

辞任

補欠選任

委員の異動

三月九日

理事 工藤堅太郎君

同日

辞任

補欠選任

委員の異動

三月九日

辞任

補欠選任

ます。

なお、この法律の施行日は、自動車、原動機付自転車、軽車両及び自転車の定義及び歩行補助車等に係る歩行者とする者に関する改正規定については公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日、その他の部分については公布の日から起算して一年六月を超えない範囲内において政令で定める日としております。

以上が、この法律案の提案理由及びその内容の概略であります。

何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛同賜らんことをお願いいたします。

統いて、自動車の保管場所の確保等に関する法律の一部を改正する法律案の提案理由を御説明いたします。

ただいま議題となりました自動車の保管場所の確保等に関する法律の一部を改正する法律案につきまして、その提案理由及び内容の概略を御説明いたします。

この法律案は、軽自動車の保管場所に係る届け出等に関する規定の適用地域を拡大する場合における該届け出をしなければならない者を定めること等をその内容としております。

以下、その概要を御説明いたします。

軽自動車の保管場所に係る届け出等に関する規定の適用地域の拡大によって新たに適用地域となった地域に使用の本拠の位置を有して運行の用に供されている軽自動車について保有者の変更があった場合における新保有者であつて、当該自動車を運行の用に供しようとするものは、当該自動車の保管場所の位置等を届け出なければならないこととすることととするものであります。

その他所要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、平成八年一月一日としております。

以上が、この法律案の提案理由及びその内容の概略であります。

何とぞ、慎重御審議の上、速やかに御賛同賜ら

んことををお願いいたします。

○貝沼委員長 以上で両案の趣旨の説明は終わりました。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。近江已記夫君。

○近江委員 まず、道交法の一部改正案から御質問したいと存じます。

現在、小型限定、中型限定、限定なし、このよう三種に区分されておるわけでございますが、今回、法改正によりまして区分されるわけでございます。その理由と必要性につきまして、まず初めにお伺いしたいと思います。

○田中(節)政府委員 お答えいたします。

今回御提出申し上げております道交法の一部改正におきまして、自動二輪車の運転免許を区分することにしてあります。これは、昨年の七月に規制緩和の閣議決定がございました。現在、自動二輪車免許のいわゆる限定なしと言われる部分につきましては、公安委員会が適性検査、技能試験、学科試験、すべてやっております。この現行の制度を改めまして、この限定なしに係る免許につきましても技能検定制度を導入して、指定自動車教習所を卒業した者につきまして、技能検定を受けた者につきまして技能試験を免除する、こういうことで、規制緩和ということで閣議決定がございました。

これを受けまして、今回、自動二輪免許につきましては、今申し上げましたような経緯をたどりまして、十六歳以上になつておるもの、四百ccを超えるものにつきましては十八歳にするということになりました。

これは、従来とその辺が変わりましたのは、十六歳以上になりますと自動二輪免許は取得できるわけですが、これまでの考え方といいますと、二百ccを超える大きなものにつきましては、これは非常に重量も大きい、あるいは走行した場合の技能の問題等々から考えまし

て、従来からも十八歳以上の者が好ましいという

ことで指導してまいりました。今回、先ほど申しました技能検定制度を導入するに伴いまして、從来私どもがとっておりましたこの指導措置を明確にして、そして法律の形でこれをきちっとする、そういうことによつて自動二輪免許あるいは自動二輪の事故防止に資したいというように考えたわ

けでございます。

○近江委員 指定校で教習を終了して技能検定に合格した者に対し技能試験を免除する、こういふことになるわけですが、その根拠といいますか、どういうお考えに基づいてそういう制度を導入されたのか、お伺いしたいと思います。

○田中(節)政府委員 お答え申し上げます。

先ほど申し上げましたように、直接のきっかけは昨年の七月の閣議決定でございまして、大型自動二輪車に係る、いわゆる限定なしについて、指

定自動車教習所の技能検定制度の導入に向けて具体的の方策を検討しなさい、こういう閣議決定がございました。その後、私どもにおきましては、いろいろな方からの御意見を承り、また国民各層からも大変広い御意見を承つて、この閣議決定を踏まえてどのよな制度があり得るのかという検討を続けてまいりました。

そこで、これまで、限定なし二輪免許を受けようとする方は運転免許試験場に行かなければならぬといった。しかしながら、指定自動車教習所において教習を行うこととした場合には、その運転免許取得の機会がふえるというようなこと。それからまた、限定なし二輪免許を受けようとすると方にとって、免許を受けるために必要な技能とか知識、それを習得する機会が十分ではなかった。

そういう方に対して教習カリキュラムをつくつたりまして、免許を受けるために必要な技能とか知識、それを習得する機会が十分ではなかった。

そこで、これまで、限定なし二輪免許を受けようとする方は運転免許試験場に行かなければならぬといった。しかしながら、指定自動車教習所において教習を行うこととした場合には、その運転免

す。

○近江委員 大臣、予算委員会へあと十分ほどで出られるということをお聞きしておりますので、ちょっと全般的な二輪車に関することにつ

いてお伺いしたいと思います。

昨年の交通事故の件数を見ておりましても、二

〇野中國務大臣 委員からただいま御指摘がございましたように、自動二輪車の乗車中の死者数

は、ここ数年減少傾向にあつたのでござりますけ

どい点、また死亡という点、いろいろなことを考

えまして、この二輪事故の低下につながつた

人以下と目標を立てておるわけでございますが、

本当にこの一万人を、既にもう七年に達しようとな

っております。今回の改正案におきまして、事故

と、前年度から九十九人増加しているのですね。

第五次交通安全基本計画におきましても死者一万

人以下と目標を立てておるわけでございますが、

本当にこの一万人を、既にもう七年に達しようとな

ております。今回の改正案におきまして、事故

と、前年度から九十九人増加しているのですね。

第五次交通安全基本計画におきましても死者一万

人以下と目標を立てておるわけでございますが、

本当にこの一万人を、既にもう七年に達しようとな

ております。今回の改正案におき

年齢、大型のものにつきましては十八歳に引き上げる、これによりまして無免許運転があえるのでないか、いわゆる十六歳、十七歳の層が無免許運転をするのではないか、こういうふうな御指摘ではなかろうかというふうに思つております。私どもといたしましては、実際の免許の取得の状況を見てみますと、十六歳、十七歳で限定なしで免許を持つおる者の数は、私どもで把握している数字では二百数十名でございます。したがいまして、十八歳に年齢を引き上げるということでもつて直ちに無免許運転があえるというようなことはならないのではないかというふうに思つております。

ただ、若い方に無免許運転をするという傾向は一般的にござりますので、その取り締まりを厳しくするというようなことで対応してまいりたいとあらうに考えておるところでございます。

○近江委員 傾向としてどういうことが考えられるか。若者に関して申し上げますと、大型二輪の免許取得年齢といふものは十八歳に引き上げられ

る。そういうことで、一つは二輪車よりも四輪免許を取得する方向に行くのじやないか。これは私

が思つてゐるのですけれども、皆さんの考え方を聞かせてもらいたいのです。あるいはまた、教習所の卒業者に対しましては技能試験が免除されるこ

となるわけですが、現在と比べて免許の取得者がふえると予想されておられるのか。その二点につきまして、どういう傾向になると予想されてい

るか、お伺いしたいと思います。

○田中(節)政府委員 お答え申し上げます。

第一点は、自動二輪免許の限定なしを十八歳に引き上げた場合に、普通免許の取得者がふえるの

ではないか、そちらの方に受験者が移動するので

はないかという御指摘でございます。ちょっと私

どもでは数字的にそういうふうなことをまとめた

ものがございませんので、一概には申し上げるこ

とはできないわけでございますが、ただ、申し上

ましても、やはり普通自動車の免許と違いまし

ては、やはり普通自動車の免許と違います。

○樋口説明員 お答え申し上げます。

運輸省としては、この二輪車のそういう死亡事

故率が高いという中で、構造上の問題を初めとし

て、運輸省の立場から今どういうとらえ方をされ

がふえると予想されておられるのか。その二点につきまして、どういう傾向になると予想されてい

るか、お伺いしたいと思います。

○樋口説明員 お答え申し上げます。

運輸省としては、二輪車の安全性の確保

を図るために、その構造、装置において、保安上

あるいは公害防止上の技術基準を定めているとこ

れでございますが、そのほか、定期点検整備制度

あるいは検査制度を設けているところでございま

す。また、近年、特に道路交通の高速化等に伴い

まして、ブレーキ性能の強化を図るべきであらう

という立場から、現在その検討を行つてあるとこ

とでございます。

○近江委員 先ほどの二輪車の死亡事故の問題で

ございますけれども、きょうは関係省庁お見えになつていらっしゃるわけでございます。大臣は間

もなく出られますので、大臣に聞いておいてもら

えばいいと思うのですが、各省にお伺いしたいと

思います。

○近江委員 その他の気をつけなければならないこ

とは相当あると思うのですね。そうした他の車種

事故防止を図るために所要の調査研究を進め、しか

るべく改善を図つていきたいというふうに考えて

おります。

○近江委員 その他の気をつけなければならないこ

とは相当あると思うのですね。そうした他の車種

</div

総務庁とされでは、二輪車のそういう事故の増加、死亡の増加ということにつきまして、どのように今どんになつておられるか。その対策につきまして、全体として、施策としてどのようにとらえておられるか、お伺いしたいと思います。

○井野政府委員 お答えいたします。

確かに二輪車の死者数は、昨年は一昨年に比べまして少えておりますけれども、これは長期的に見ますと減少傾向にございます。

次に、対策についてであります。委員御指摘のよう、総合的な対策が必要であるという観点から、平成元年の七月、交通対策本部におきまして「二輪車の事故防止に関する総合対策」というものを決定いたしております。

総務庁といたしましては、八月十九日、これをバイクの日といらぐあいにごろで決めまして、広報啓発活動を推進しておりますし、主に若者を対象としたしまして二輪車安全運転実技講習など、実践型の講習を開催しているところであります。今後とも、関係行政機関、団体が連携いたしまして、総合対策を積極的に推進することとしております。

○近江委員 特に二輪車に絞って今お聞きしておるわけですが、警察庁としてはどういう点に今後留意をされていかれるのか。また、現状についてどういう対策をとられておるか、お伺いしたいと思います。

○田中(節)政府委員 お答えいたします。

自動二輪車乗車中の死者数は、先ほど総務庁の方から御説明ございましたように、全体として減少傾向にはござりますけれども、昨年増加しておりますように、減少傾向が定着をしていないといおります。事故の主な特徴を見ますと、類別では電柱、ガードレール等の工作物衝突、自己転倒が約四割、原因別では速度違反あるいは運転操作不適が六割を占めている。そのほとんどが、我々としては人的要因によるものが大きいというふうに考え

ております。

また、御承知のように、自動二輪車乗車中の死者数の六割が十六歳から二十四歳までのいわゆる若者になっております。将来の我が国を担つていく方が自動二輪車乗車中を含めて交通事故で死亡するいは負傷することは大変大きな問題でございます。

そこで、私どもいたしましては、初心運転者制度の効果的な運用あるいは免許取得時講習の受講の義務づけ、さらには参加型、体験型の安全教育の推進等の施策を推進いたしますとともに、関係機関 団体と連携を強化いたしまして、家庭、学校等あらゆる機会をとらえた総合的な施策を推進しておりますほか、二輪車に係る免許制度の改正についても検討を行い、今回このような形で国会に御提出したところでございます。今後とも真剣な取り組みを重ねてまいりたいというふうに考えておるところでございます。

○近江委員 警察庁は、この制度の導入に際しまして、六ヶ月間にわたって七百五十三人の意見を集約されておる。私もデータをいただいておりますが、賛成が五百一人、反対が百七十九人となつておるのですね。

賛成につきましては、主な理由としましては、休日等は試験場で技能試験が実施されていないため、働いている者は会社を休んで試験を受けなければならぬ。また、試験場が遠いため時間もかけて試験を受けなければならない。教習所であれば時間的制約を受けないというような、これは代表的な意見ですね。

反対しておる人につきましては、教習所では時間がと金さえかければだれでも取得できる。あるいはまた、教習所と試験場ではレベルが違う、試験の試験に合格したことが誇りとなり、無謀運転はない。あるいはまた、大型ライダーの質が落ちる二輪の運転免許の中でもトップに位置すべ

あるのです。反対しておる人の多くは、厳しい試験に合格したという誇りを持っておる。ライダーの手本であるというプライドを持つておる、そちら、従来とは異なつて大変高いレベルの教習内容

の手本であるというプライドを持つておる、そういうことを言わせておるわけです。そうく方が自動二輪車乗車中を含めて交通事故で死亡するいは負傷することは大変大きな問題でございます。

そこで、私はまた教習所の設備等が本当に充実して、指定校に対する指導監督というものがどう

のようになつておるのかどうか。特に検定員等につきましては、やはり厳しい資格審査等を設けるべきだ、このように思うのですね。そういう点につきまして、指定校に対する指導監督等がどう

のようになつておるのかどうか。特に検定員等につきましては、やはり厳しい資格審査等を設けるべきだ、このように思うのですね。そういう点につきまして、指定校に対する指導監督等がどう

のようになつておるのかどうか。特に検定員等につきましては、やはり厳しい資格審査等を設けるべきだ、このように思うのですね。そういう点につきましては、指定校に対する指導監督等がどう

のようになつておるのかどうか。特に検定員等につきましては、やはり厳しい資格審査等を設けるべきだ、このように思うのですね。そういう点につきましては、指定校に対する指導監督等がどう

のようになつておるのかどうか。特に検定員等につきましては、やはり厳しい資格審査等を設けるべきだ、このように思うのですね。そういう点につきましては、指定校に対する指導監督等がどう

いいます。しかし、そういう者を養成するという観点から方法を検討する、それを導入するということをもなろうかと思います。その過程におきましては、いろいろな方からの御意見を承り、また委員

会でのいろいろな議論を踏まえながら教習の内容とか方法を検討する、それを導入するということをもなろうかと思います。その過程におきましては、いろいろな方からの御意見を承り、また委員会でのいろいろな議論を踏まえながら教習の内容とか方法を検討する、それを導入するということをもなろうかと思います。その過程におきましては、いろいろな方からの御意見を承り、また委員

会でのいろいろな議論を踏まえながら教習の内容とか方法を検討する、それを導入するということをもなろうかと思います。その過程におきましては、いろいろな方からの御意見を承り、また委員

会でのいろいろな議論を踏まえながら教習の内容とか方法を検討する、それを導入するということをもなろうかと思います。その過程におきましては、いろいろな方からの御意見を承り、また委員

会でのいろいろな議論を踏まえながら教習の内容とか方法を検討する、それを導入するということをもなろうかと思います。その過程におきましては、いろいろな方からの御意見を承り、また委員

会でのいろいろな議論を踏まえながら教習の内容とか方法を検討する、それを導入するということをもなろうかと思います。その過程におきましては、いろいろな方からの御意見を承り、また委員

会でのいろいろな議論を踏まえながら教習の内容とか方法を検討する、それを導入するということをもなろうかと思います。その過程におきましては、いろいろな方からの御意見を承り、また委員

会でのいろいろな議論を踏まえながら教習の内容とか方法を検討する、それを導入するということをもなろうかと思います。その過程におきましては、いろいろな方からの御意見を承り、また委員

につきまして、制度をどのようにしていけばいいのか、さらに一段入った御答弁をいただきたいと思うのです。

○田中(節)政府委員 今委員御指摘は、技能検定制度の公正さというものを担保するためのお考えだらうと思います。技能検定員を公安委員会へ所属させる、あるいは指導と検定の連続性を断つために、AならAの教習所の検定員がBのところに行つて検定する、こういうようなお考えのお話だと思いますけれども、私どもいたしましては、みな公務員とさせていただきました法改正の経過も踏まえまして、もう少し状況を見ながら、今お話しのようなことも含めて検討してまいりたいというふうに思つております。

現在のところ、教習所に技能検定員を置くというような形でやつておりますけれども、格別に問題は起きておりません。しかしながら、さらに一層その公正さを確保するというような観点から、いろいろな施策を今後とも検討してまいりたいとおもふうに思つております。

○近江委員 その認識はされておることはよくわかつたわけでございますが、具体的に今後どうしていくかといふ点ですね。今のところはまだ明確な御答弁がなかつたようになりますが、模索中といたしまして、受け取りたいと思ひます。

例えは、小型船舶の免許を取得する場合、養成所と試験機関とに分かれているわけですね。教習を修了いたしまして、試験は試験機関で行つてゐるといふことなんですね。そういう点で、各県の公安委員会といふものは試験場を設置しているのですね。そういう中で、試験場を二〇〇〇%活用していく責務があるわけでござります。

そういう点で、さらにもう具体的に今申し上げますと、公平正、中立な、また資質の向上につながるあり方といふものにつきまして、十分ひとつ検討いただきたい、このように思うわけでございます。

○田中(節)政府委員 技能検定制度と申しますの

は、やはりそれぞれの技能検定員の公正さ、厳正さというのが中核でございます。それが担保されこそ初めてこういう制度が成り立つわけでござりますので、今御指摘の御意見も踏まえまして、今後ともその厳正さ、公正さを確保するための制度等につきまして検討を重ねてまいりたい、かよう考へておるところでございます。

○近江委員 新聞とかそういうのを見ておりますと、生徒募集の広告がよくあるのですね。例えば「早い、安い、安心」というような広告を打つておるわけです。その横には合宿運転免許とか、よくごらんになると思うのですけれども。

現在、これだけの事故、また死亡者が一万台を突破しておるというような、依然としてこれが減少しないという中で、やはり何といつても運転者のモラル、また技能の向上ということは非常に大事なことなんですね。それがこう、「早い、安い、安心」だとか、いとも簡単に免許が取得できるんだというような、これを見ますと、どういう指導がそこで行われているのか、これはだれしもこれだけの交通戦争のさなかにおきましてやはり不安を覚えるのは当然だと思うのですね。

そういう点におきまして、教習所にそれだけ

の、ここを卒業した人はほとんど免許を取るわけですから、やはり命にかかるつくる問題でございまますので、そうした指導監督といいますか、そういうことを本当にきちっと絶え間なくやっていかなければいけないと思うのです。そういう点で、教習所等に対する指導監督のあり方につきましてお伺いしたいと思うのです。

各試験場で一部開放を行つておる県というのは、二、三の県は実施しておる模様であるといふことを聞いておるわけですが、この答弁に対しまして今後どういう展開をされるのか、お伺いをしたいと思います。

○田中(節)政府委員 お答えいたします。

今委員御指摘のように、教習所によりましては、お示しされましたようなPRと申しますか、早く責任があるわけでござります。

○田中(節)政府委員 早い、安い、安心、簡単に取れるというようなPRをしておるところもござります。

私どもといたしましては、安全運転意識を身につけたより安全な運転行動のとれる運転者の育成ということで、昨年もカリキュラムの改正をいたしました。安全運転意識を身につけたより安全な運転行動のとれる運転者の育成という点で、公安委員会が持つております試験場を開放してはどうかというようなお話をやつておりますので、現在一部の府県でそれをやつておりますので、今回、そういう御指摘のコースを積極的に開放する。自由に練習ができる、また、コース等につきましては、なかなかにその徹底を期したいところもござります。

今御指摘のように、一般の方に誤解を生ぜしめることにつきましては、これは指導していかなければならぬというふうに考えておるところでござります。

○近江委員 一月二十七日の予算委員会におきまして、質疑を見ておりますと、自動車運転のための練習場をつくるべきではないかという質問に対しまして、自治大臣は、「練習場のための広場をそれぞれ運転免許試験場を開放していく」というのが今の当面の私どもの仕事ではないかといふ質問に対してお伺いしたいと思います。

○田中(節)政府委員 保管場所法の軽自動車の届け出地域の適用につきましては、本則におきましてはすべてのものに届け出義務が課せられたわけですが、なぜか、それは運転免許試験場の一部開放について公安委員会としては積極的にお伺いしたいと思います。

○近江委員 時間がありますので、次に、自動車の保管場所の関係に移りたいと思います。

○田中(節)政府委員 保管場所法の軽自動車の届け出地域の適用につきましては、本則におきましてはすべてのものに届け出義務が課せられたわけですが、なぜか、それは運転免許試験場の一部開放について公安委員会としては積極的にお伺いしたいと思います。

○田中(節)政府委員 今委員御指摘の問題につきましては、予算委員会で私どもの大臣が御答弁を申し上げた件だと思いますが、それは、自動二輪あるいは普通自動車免許を含めまして、いわゆる指定自動車教習所を経ないで運転免許を取得される方がございます。この方々のために練習の機会を設ける、より整備されたところで練習をするなどにつきましては、本来、全国的に一律に適用することが望ましいわけでござりますけれども、一挙に実施することは大変問題があろうか、また、登録自動車の保管場所、車庫証明の場合にも順次政令で適用地域を広げていったというようなこともございまして、政令に適用地域をゆだね

ているのではないかというふうに私ども考えております。

○近江委員 前回この改正をされまして、その效果を、効果という点からごらんになつてどのようになりますか。お伺いしたいと思います。

○田中(節)政府委員 平成二年に改正がございましたして、平成三年から施行されたわけでございまます。適用も既成で、見玉は東京きり刑区と大反応でございました。

なつております。その他の非適用地域の軽自動車の保管場所の確保の状況を見てみますと、いわゆる

る保管場所法の十一条違反という車庫なしといふことですか、長時間駐車と申しますか、そういうふうに違法がござります。

例えば、東京特別区と大阪市を見てみますと、全体の検挙件数の中で九・七%ぐらいが軽自動車である。ところが、非適用地域になりますと、そ

でないし、春も秋も必ずそれとも、格当は外交風が
あつたものというふうに理解をしておるところでござ
ります。

○近江委員 違法駐車等が原因となつて生じました死亡事故発生件数、これは私がお聞きしておりますのは、平成元年には四百九十三人、駐車両車

に直接追突をして亡くなつた方が三百六十七人、駐車車両の陰からの飛び出しが百二十六名、また、違法駐車等が原因となって生じた救急・消防

活動支援の事例につきまして、平成元年では八百件余り、こういうようなことを聞いておるわけでござりますが、最も新しい資料等におきましてど

田中(節)政府委員 ういう状況になつておるか、お伺いしたいと思ひます。

と、平成六年中に駐車車両に衝突した交通事故、これが二千四十件でございます。このうち死亡事故が百八十七件、こういうふうになっておりま

きょうは厳しくは言いませんけれども、その点はひとつ、帰つて大臣に、また関係者によく伝えておき。

○田中（節）政府委員 駐車規制につきましては、
全線直角停止を必要があると聞こつきました。
と思います。

車線変更など特に必要な区域においては駐停車禁止の規制を強化するということは当然でござりますけれども、交通実態あるいは駐車需要に応じてペーキングメーターや要に応じてペーキングメーターを設置する等、從

来からきめ細かな規制に努めてきたところでござりますけれども、今後はさらに、交通の安全と円滑な支障がなく易所につきましては、ドライバー

便利性、駐車の効用、車といふのは駐車といふところにも効用があるわけでござりますので、こういう、うつむき記憶にて車掌理を行うと、こうしたこと

で、全国的に駐車禁止の見直しを行うよう、先ほども御指摘のように一月十一日付で通達を発

したところでござります
具体的には、住居地域など都心部以外の地域に
おきますところの駐停車規制の見直し、それから
パークィングメーターナの設置場所におきますパークィ

ングメーター等運用時間以外の駐停車禁止、現在やつておりますいわゆる裏規制と申すものでござりますが、そういうものにつきましては見直しを

する。それからまた、貨物自動車につきましては、逆にそういうものを対象としたペーキングと賣座内につながる、うなうなこと

内容として県に指示いたしました。

の作業に入っているところでござりますので、たその結果が出ましたら、いろいろな機会をとらえて御報告申し上げてまいりたいと思っております。

○近江委員 以上で終わります。
○貝沼委員長 山名靖英君。

○山名委員 新進党的山名靖英でございます。同僚委員の皆さん御理解をいただきまして、初めて当委員会で質問をさせていただきます。

まず最初に、さきの阪神・淡路大震災に関連を

いたしまして、いわゆる交通安全対策という観点で若干御質問をさせていただきたいと思います。

一月十七日、あの大震災の直後から周辺の道路はまさにパニック状態に陥ったわけでありまして、避難をする車、あるいは家族や知人の安否を

気遣って現地に向かう車、救援のための車、消防車あるいは救急車、パトカー等、国道、県道、市道、大混乱を来したわけでございます。少なくとも、これらの渋滞によりまして、通常ならば二、三十分で行けるところが三時間、四時間と、現地への救援活動、救助活動がそのことによつて大きく阻止められたわけでありまして、災害救援のラインがはずたずたに寸断されたということによるわけ

警察といたしまして、いつの時点での大渋滞という、道路のラインといいますか、そういう状況を把握されたのか、まず冒頭お伺いしたいと思います。

○田中(節)政府委員 お答えいたします。

今回の阪神・淡路大震災に伴いますところの交通対策でございますけれども、交通規制の状況を若干御説明いたしますと、発生直後から、警察官によりまして道路被書状況の把握に努めるとともに、道交法に基づきまして、通行不可能な道路、危険な道路への通行制限を行いました。また、隣接の府県警察では、被災地域への立ち入りを禁止し、交通情報提供板を通じて被災地域への車両乗り入れの抑制のための広報を行つたところでございます。

緊急輸送の確保につきましては、道路の確認ができた十八日午前六時には、道交法に基づきまして、緊急輸送車両以外の通行禁止、また全国警察にも通知して関係団体を通じて広報を行い、さらには被災地隣接府県警察の協力を得て、緊急輸送ルートの入り口では緊急輸送車両の通行証を交付する、パトカーの先導とか警察官の誘導等も行いました。

ただ、この十七日、十八日の時点では、例えば大阪府と兵庫県境から三宮までの時間というのが

七、八時間かかった、あるいは十数時間かかった

というようなことで、相當に交通渋滞が起きていました、あるいは混雑が起きていたという事実は私どもも把握はしております。

○山名委員 十八日の午前六時にいわゆる緊急輸送ルートを設置して、緊急輸送車両以外の通行については制限をするという交通規制をした、こうしたことでございますが、これは丸々一日かかる

ております。十七日の朝五時四十六分に発生し、十八日の六時に交通規制。二十四時間

の間に大変な死者が出たわけですから、今お答えいただきましたように、相当の時間がかかる

救援活動をしなければならない、こういった事態を生んだ事実は、警察側としてどのような反省点に立つていらっしゃるのか。

聞くところによりますと、現地で警察官が対応するわけがありますが、ここには入ませんよ、ここは通れませんよ、こういういわば交通整理であります。

ありまして、被災者の方から、そこで何やっていいんだ、瓦礫の下で今にも死にそうな声がするのになぜ救助しないんだというような、そういう罵声までが浴びせられた。やはり警察としても、警察官としてもその場での大きな混乱があつたのではないか。

十七日の地震直後六時の時点では、警察庁は各都道府県に待機命令を出しております。兵庫県警もその六時の時点で姫路の自衛隊第三特科連隊あるいは伊丹の第三師団に連絡をとつております。警察としていち早く今回の大震災に対するいわば

打つ手といいますが、初動の動きとしては私は大

きく評価をしておるわけですが、現実の中

でそういう交通規制を含めた対応というものが

いささか甘かったのではないか。この丸々二十四

時間の交通規制のあり方について、もう少しこの体制が強化されるに伴いまして、次第に緊急輸送車両の円滑な通行が確保できたというふうに思つております。

ただ、今回の震災につきましては、それにいたしましても、今委員御指摘のように、反省、教訓

となる事項が大変に多かつたというふうに認識し

ております。今後、こういうような事態に備えま

して、全国的に早い段階で展開できるところの交

通規制部隊というものをつくる、あるいはこれを訓練する、さらには、それに必要な資機材の確保

いわゆる立ち上がりの段階での交通規制のお話だと思いますけれども、御案内のとおり、兵庫県の警察官自身が被災者である、あるいは、兵庫県の警察官の家族においても死傷者を出しております。とをまず御理解いただきたいと思っております。そういうような中で、緊急輸送車両の通行の確保のために、交通規制、パトカーによる緊急輸送車の先導等を行いましたけれども、被災地では通行可能な道路が極めて限定されていたということ、それから、先ほど委員御指摘のように、肉親等の安否を気遣う車両が通行した。それから大量の避難車両の移動があったことが交通混雑を招いた。そして、特に当初は、本来ならば交通規制の実行に当たるべき警察官を含めまして、ほとんどどの警察官が被災者の救助を第一義として活動していました。先ほどお話しのように、街頭に立つて交通整理をしていた警察官、これは道交法に基づきました。先ほどお話しのとおり、街頭に立つて交通整理の禁制、制限に当たるべき警察官でありますけれども、その警察官も、地域の方から被災者の救助に向かってほしいという要望があった場合には、やはりそれに向かわざるを得なかつたといふようなことがございまして、これらのようなことから御指摘のような状況があつたというふうに思つております。ただ、全国からの応援派遣等の体制が強化されるに伴いまして、次第に緊急輸送車両の円滑な通行が確保できたというふうに思つております。

ただ、今回の震災につきましては、それにいたしましても、今委員御指摘のように、反省、教訓をついておるわけですが、現実の中ではなかなか対応できなかつた、人も少なかつた、全国からの応援によってやっとそれが軌道に乗つた、こういう事情は事情として理解できますけれども、何よりもやはり、我がことよりも住民の生命財産を守つていく、こういった大きな使命を持った警察行政でございますから、私はそういうことは理由にはならない、こういうふうに思つております。

それはそれといたしまして、ああいだ大混乱の現場でのいわば迅速な、的確な対応とおっしゃつたわけですが、少なくとも、そういうものは、より警察としては住民から求められているものであります。先ほども御答弁にありましたように、警察官自身が、警察官の家族が被災した場合の警察官に基づく交通規制というのをきちっと付与するというようなことも今後真剣に検討しながら十分ではないといふふうに考えておるところであります。

○山名委員 現場での交通規制の権限の問題を今おっしゃつたわけですが、少なくとも道交法第四条には公安委員会の交通規制、六条には現場の警察官に基づく交通規制というのをきちっと付与するというふうに考えておるところであります。

それはそれといたしまして、ああいだ大混乱の現場でのいわば迅速な、的確な対応とおっしゃつたわけですが、少なくとも、そういうものは、より警察としては住民から求められるべき警察としての権限を十分に踏まえて、その被災地の方のいろいろなことにこたえるためにも、さらに対策を検討してまいりたいというふうに考えておるところであります。

いわゆる立ち上がりの段階での交通規制のお話だと思いますけれども、御案内のとおり、兵庫県の警察官自身が被災者である、あるいは、兵庫県の警察官の家族においても死傷者を出しております。とをまず御理解いただきたいと思っております。

そういうような中で、緊急輸送車両の通行の確

保のために、交通規制、パトカーによる緊急輸送車の先導等を行いましたけれども、被災地では通

行可能な道路が極めて限定されていたということ、それから、先ほど委員御指摘のように、肉親等の

安否を気遣う車両が通行した。それから大量の避

難車両の移動があったことが交通混雑を招いた。

そして、特に当初は、本来ならば交通規制の実行に当たるべき警察官を含めまして、ほとんどどの

警察官が被災者の救助を第一義として活動してい

ました。先ほどお話しのように、街頭に立つて交通整

理をしていた警察官、これは道交法に基づきました。

警察官が被災者の救助を第一義として活動

ます。

先日 私の宿舎にこういう警視庁からのハンブルレットが入りました。「地震のときはこうしようと」。警視庁としてはこれを発行し住民に配布をしているわけですね。この中を見ますと、いざというときの交通規制はこうなりますよとちゃんと書いてあるわけです。ことこここのルートについても通行不可能になりますよとか、そういう意味での緊急時のマニュアルというものの、警視庁として

施設内における段差解消、こういうことはそんなんに時間をかけなくとも改善可能ではないか、私はこういうように思つております。

そこで、そういった高齢者、障害を持つ皆さん
が安心して行動できるような道路改善策について、建設省としてどういった内容の検討をされて

○佐藤説明員 お答えいたします。

高齢者とか身体障害者、こういう方が安心して日常生活を送られるため、何とか

で日常生活 社会生活を送らざるためには何といいましても道路を安全に歩行されるといったことが大事なことかと思います。そういうったことで、

今段差の問題でござりますが、これは昭和四十年度、特に志道・車道との間の段差があつて

八年以來 特に地道と直進との間の差異がおこり、トラブルを起こすことが従来あつたこともございました。交差点とかそういうところにおきまして、

て歩道の切り下げを行つております。特に、歩行者ニシテ、つ二方々多く通る尙完ヒカ保津

者とがそり、た方が多く通る病院とか保育所、それから市役所、郵便局といったところについて

いってはそういうことも実施しております。それから、最近の動向といたしましては、歩道

等の切り下げを行つてきていますが、歩道の幅員が狭いと、切り下

えってあだとなつて障害に及ぶこともあるかと
、つっこく聞かれています。そう、つっこく

ていただきまして、歩道幅員を広げるといつたことも検討させていただいております。歩道幅員が

広がれば、段差と歩道でのすりつけといったことが非常に容易にできるといったこともございまし

て、そういうこともお年寄りの方が歩きやすい
ような歩道といふ感じで対応してあるところだ

よろがせ道といふを思ひて文庫していなとこり
ございます。

○山名委員 段差については、そういうことでござ
ひ今後ともひとつ積極的な改善策をとつていただき

きたいと御要望いたします。
とともに、いわゆる本来の一般歩道について、

放置自転車、これがかなり散乱をしているといいますか無造作に置かれて、それが大きな歩行障害

になつてゐる。あるいは、最近当局の取り組みによりましてかなり減つてはおるもの、いわゆる歩道上にはみ出した自動販売機、これも大きな問題でございます。あるいは、歩道上といいますか、後から歩道をつけた結果としてこうなつたかと思ひますが、いわゆる電柱、電力会社の電柱あるいはNTTの電柱、こういったものが歩道上にどんと居座つて、そこを通り抜けるためにはわざわざ車道に出なければならぬ、こういった道路も多々ございます。それから、電話ボックス、こういったいわゆる障害物というものが今までに改善をされてない。

○有賀説明員 まず、歩道上の障害物につきましてお答えさせていただきます。

まず、道路の上に物を設置するというのは、これは道路法に基づきまして占用の許可を受けなければならないわけでございます。この占用の許可につきましては、これは必要やむを得ないものに限つて許可するというのが原則でございます。したがいまして、例えば自動販売機でありますとか商品置き場でありますとか、こういったものは路上への設置は許可をしておりません。

しかしながら、現実には不法物件もなかなか後を絶たない現状でございまして、この不法物件の排除ということにつきましては、これは道路の管理者だけでなく、警察とも十分連携をとりながらその適正化に努めておるところでございまして、特に、まずそのための実態の把握、それからは是正の、設置者に対する指導あるいはメーカーに対する指導といったようなことに努めておるところでございます。

いまして、ほぼ一掃されたというような、かなりの成果を見たところでございますけれども、これからもさらに気を緩めずに努力しなければいけないというふうに思っております。

それからまた、電柱とか電話ボックスでござります。こうしたものは、これは国民生活上不可欠なものでございますので、全く認めないというわけにはいかないわけでございまして、できるだけ歩行者に影響の少ないような方法で設置していただくということにしておるわけでございます。

また、それにいたしましても、もちろんければその方がいいわけでござりますので、電線類につきましてこれを地中化するといふようなことで、電線をなくしていくことも大変重要な施策だと思つておりますし、これにつきましても精いっぱい努力してまいりたいというふうに思つております。

○山名委員 さつきも申しましたように、電柱については、後から歩道がつけられた関係もあって、歩道のど真ん中にどんどん居座っている。電力会社としても、特に支障のある場合については移動をしてくれるというケースもあるようですが、各地方自治体の条例等にもゆだねなければならぬ、そういうふうに思つております。こういう歩道上の障害物撤去等についての条例を定めている地方自治体は今どれぐらい存在しておるでしょうか。わかりますか。

○有賀説明員 障害物に対する条例による対応でございますが、申しわけございませんが、条例の数等については把握しておらないところでござります。

それぞれ道路を管理いたします、国道でしたら建設省として努力しておるわけでござりますけれども、建設省ではこういった取り組みをしているというようなことを各道路管理者であります地方公共団体にも、御参考にしてぜひ積極的に取り組んでいただこうようにといった指導をしておるところでございます。

○山名委員 障害者の中でも、特に視覚障害者の方への配慮の問題でございますが、いわゆる目的不自由な方が歩行する場合の障害物問題というのはやはり極めて重要な問題であります。

視覚障害者誘導用のいわゆるブロック、点字ブロックといいますか、こういったものもかなり設置をされておるようございます。とともに、最近では磁気あるいは音声を利用しました新たな誘導システムというものが開発をされておりまして、こういったものも当然、高齢者や障害者、社会的に弱い立場の人たちの安全という面から考えれば、これはもう積極的に取り組んでいかなければならぬ、導入しなければならない、そういうシステムではないか、こういうように思つておりますが、現時点におけるこの開発、整備の内容についてお聞かせをいただきたいと思います。

○佐藤説明員 先ほど歩道の整備も説明させていただきましたが、特に視覚障害関係の歩行者が通られるところにつきましては、やはり先生おっしゃられるとおり、視覚障害者誘導用のブロックといったものの設置を進めなくてはならないと

いつたことで、昭和六十年以来、その指針を作成いたしまして、これらのブロックの整備といったものについて進めてきているところでございま

す。

そういうことで、歩道とか、人の通られることが多いところはそういう整備がかなり進んでいます。それから道路の五カ年計画を計画しておりますが、音声と今申しましたブロックを合わせた形で誘導していくといった形のシステムを取り上げていけないだろかといったことで、そういったことを検討しておりますが、それを試行的な段階でこれから始めていこうといったことで進んでおります。これも、交差点の音声など、公安委員会の方でもやつていただいておりますので、

そこら辺ともまたあわせてやっていかなければならぬ問題かと思つております。

○山名委員 いずれにしましても、こういう高齢者の方あるいは障害を持つ方に優しい、いわゆるロッタといいますか、こういったものもかなり設置をされておるようございます。とともに、最近では磁気あるいは音声を利用しました新たな誘導システムというものが開発をされておりまして、こういったものも当然、高齢者や障害者、社会的に弱い立場の人たちの安全という面から考えれば、これはもう積極的に取り組んでいかなければならぬ、導入しなければならない、そういうシステムではないか、こういうように思つておりますが、現時点におけるこの開発、整備の内容についてお聞かせをいただきたいと思います。

○佐藤説明員 先ほど歩道の整備も説明させていただきましたが、特に視覚障害関係の歩行者が通られるところにつきましては、やはり先生おっしゃられるとおり、視覚障害者誘導用のブロック

といつたものの設置を進めなくてはならないと

いつたことで、昭和六十年以来、その指針を作成いたしまして、これらのブロックの整備といったものについて進めてきているところでございま

す。

○佐藤説明員 先ほど歩道の整備も説明させて

いましたが、特に視覚障害関係の歩行者が通

れるところにつきましては、やはり先生おっ

しゃられるとおり、視覚障害者誘導用のブロ

ックといつたものの設置を進めなくてはなら

ないといふふうに思つております。

○田中(節)政府委員 次に参ります。

先ほども近江先生から交通事故死等の問題が取

り上げられたわけですが、私、特にきょうは高齢

ドライバー、高齢というのはおよそ六十五歳以上

を言うと思いますが、高齢ドライバーの問題につ

いて若干御質問をさせていただきたいと思いま

す。

まず、高齢ドライバーの事故の実態、死亡の実

態、これが最近どのように推移をしているのか、

お教えをいただきたいと思います。

○田中(節)政府委員 高齢ドライバーの事故の状

況でございますけれども、昨年度の数字を見てみ

ますと、高齢運転者、これは六十五歳以上の方で

ございますが、この方が自動車に乗つていて

亡くなられたケースが三千九十八件ございます。

そのうち、第一当事者、主たる原因が高齢運転者

の方にあつたというふうに認められる件数が八百

二十四件でございます。この八百二十四件とい

うのは、十年前に比べますと約二・八倍にふえて

おります。

高齢運転者が第一当事者となつております事故

の特徴

といつまし

しては、

やはり、免許人口一万

人当たりの事故件数が若者に次いで非常に多いと

いうこと。

それから特に、これは加齢、年齢が高

くなるに伴う

ことが原

因と思われますけれ

ども、一時不

停止

ある

いは簡単な運転操作のミス

と思つてお

ります。

○山名委員 十年前と比べれば二・八倍に増加し

ている、これは大変な実態だと思います。当然、

年とともに反射神経が鈍化し、目が衰え、判断力

が衰えていく

ことは否めないわけです

けれども、少なくとも高齢ドライバーの交通事故ある

いは死者がふえてる。

そういう三倍近く増加

に対し、それなりに警察庁としてはその原因等

を分析し、今後の取り組みに生かそうとされてい

るかと思つますけれども、その顕著な増加の原

因、特徴

といふふうに分析をされてい

るのでしょうか。

○田中(節)政府委員 特に今詳しい発生場所別、

高齢者別

といふ資料は手元に持つおりませんけ

れども、その違反の内容を見てみますと、一時不

停止違反であるとか、あるいは漫然と運転してい

るというようなところから考えられますのは、や

はり交差点とかあるいは横断歩道の直前であると

かいうような特別の判断を要するような場面、そ

ういうような場所が多いのではないかというふう

に感じております。

○山名委員 交差点での事故は一般的にも多いわ

けでございますが、特に年寄りについては信

号、交差点、特にその中でも右折時ですね、こ

ういう事故が多いやうに聞いております。

そこで、これはもう高齢者に限らず、右折時に

おける無理な右折による事故発生というものが実

態としては非常に多いわけでございます。

一つの

ある面での改善策としては、右折帯といいますか

右折ゾーン、あるいは右折誘導信号機といったも

のも多発地域においては積極的に取り組む必要が

あります。これは大きな増加になつております。

年齢とともに高齢者

の自動車運転中の死者数というの

は保有者数の増加率を大きく上回つてゐるこ

ういう実態もあるわけでございます。年齢とともに

いうもの、これが大きな原因の

一つかと思いますが、発生場所別に高齢ドライ

バーの事故実態といいますか、こういうこともや

はり大事な問題ではないかと思っております。ど

ういう場所で高齢者の事故が多いのか、その辺の

分析についてはいかがでしようか。

○田中(節)政府委員 特に今詳しい発生場所別、

高齢者別

といふ資料は手元に持つおりませんけ

れども、その違反の内容を見てみますと、一時不

停止違反であるとか、あるいは漫然と運転してい

るというようなところから考えられますのは、や

はり交差点とかあるいは横断歩道の直前であると

かいうような特別の判断を要するような場面、そ

ういうような場所が多いのではないかというふう

に感じております。

○山名委員 交差点での事故は一般的にも多いわ

けでございますが、特に年寄りについては信

号、交差点、特にその中でも右折時ですね、こ

ういう事故が多いやうに聞いております。

そこで、これはもう高齢者に限らず、右折時に

おける無理な右折による事故発生というものが実

態としては非常に多いわけでございます。

一つの

ある面での改善策としては、右折帯といいますか

右折ゾーン、あるいは右折誘導信号機といったも

のも多発地域においては積極的に取り組む必要が

あります。

これは大きな増加になつております。

年齢とともに高齢者

の自動車運転中の死者数というの

は保有者数の増加率を大きく上回つてゐるこ

ういう実態もあるわけでございます。年齢とともに

いうもの、これが大きな原因の

一つかと思いますが、発生場所別に高齢ドライ

バーの事故実態といいますか、こういうこともや

はり大事な問題ではないかと思っております。ど

ういう場所で高齢者の事故が多いのか、その辺の

分析についてはいかがでしようか。

○田中(節)政府委員 特に今詳しい発生場所別、

高齢者別

といふ資料は手元に持つおりませんけ

れども、その違反の内容を見てみますと、一時不

停止違反であるとか、あるいは漫然と運転してい

るというようなところから考えられますのは、や

はり交差点とかあるいは横断歩道の直前であると

かいうような特別の判断を要するような場面、そ

ういうような場所が多いのではないかというふう

に感じております。

○山名委員 交差点での事故は一般的にも多いわ

けでございますが、特に年寄りについては信

号、交差点、特にその中でも右折時ですね、こ

ういう事故が多いやうに聞いております。

そこで、これはもう高齢者に限らず、右折時に

おける無理な右折による事故発生というものが実

態としては非常に多いわけでございます。

一つの

ある面での改善策としては、右折帯といいますか

右折ゾーン、あるいは右折誘導信号機といったも

のも多発地域においては積極的に取り組む必要が

あります。

これは大きな増加になつております。

年齢とともに高齢者

の自動車運転中の死者数というの

は保有者数の増加率を大きく上回つてゐるこ

ういう実態もあるわけでございます。年齢とともに

いうもの、これが大きな原因の

一つかと思いますが、発生場所別に高齢ドライ

バーの事故実態といいますか、こういうこともや

はり大事な問題ではないかと思っております。ど

ういう場所で高齢者の事故が多いのか、その辺の

分析についてはいかがでしようか。

○田中(節)政府委員 特に今詳しい発生場所別、

高齢者別

といふ資料は手元に持つおりませんけ

れども、その違反の内容を見てみますと、一時不

停止違反であるとか、あるいは漫然と運転してい

るというようなところから考えられますのは、や

はり交差点とかあるいは横断歩道の直前であると

かいうような特別の判断を要するような場面、そ

ういうような場所が多いのではないかというふう

に感じております。

○山名委員 交差点での事故は一般的にも多いわ

けでございますが、特に年寄りについては信

号、交差点、特にその中でも右折時ですね、こ

ういう事故が多いやうに聞いております。

そこで、これはもう高齢者に限らず、右折時に

おける無理な右折による事故発生というものが実

態としては非常に多いわけでございます。

一つの

ある面での改善策としては、右折帯といいますか

右折ゾーン、あるいは右折誘導信号機といったも

のも多発地域においては積極的に取り組む必要が

あります。

これは大きな増加になつております。

年齢とともに高齢者

の自動車運転中の死者数というの

は保有者数の増加率を大きく上回つてゐるこ

ういう実態もあるわけでございます。年齢とともに

いうもの、これが大きな原因の

一つかと思いますが、発生場所別に高齢ドライ

バーの事故実態といいますか、こういうこともや

はり大事な問題ではないかと思っております。ど

ういう場所で高齢者の事故が多いのか、その辺の

分析についてはいかがでしようか。

○田中(節)政府委員 特に今詳しい発生場所別、

高齢者別

といふ資料は手元に持つおりませんけ

れども、その違反の内容を見てみますと、一時不

停止違反であるとか、あるいは漫然と運転してい

るというようなところから考えられますのは、や

はり交差点とかあるいは横断歩道の直前であると

かいうような特別の判断を要するような場面、そ

ういうような場所が多いのではないかというふう

に感じております。

○山名委員 交差点での事故は一般的にも多いわ

けでございますが、特に年寄りについては信

号、交差点、特にその中でも右折時ですね、こ

ういう事故が多いやうに聞いております。

そこで、これはもう高齢者に限らず、右折時に

おける無理な右折による事故発生というものが実

態としては非常に多いわけでございます。

一つの

ある面での改善策としては、右折帯といいますか

右折ゾーン、あるいは右折誘導信号機といったも

のも多発地域においては積極的に取り組む必要が

あります。

これは大きな増加になつております。

年齢とともに高齢者

の自動車運転中の死者数というの

は保有者数の増加率を大きく上回つてゐるこ

ういう実態もあるわけでございます。年齢とともに

いうもの、これが大きな原因の

一つかと思いますが、発生場所別に高齢ドライ

バーの事故実態といいますか、こういうこともや

はり大事な問題ではないかと思っております。ど

ういう場所で高齢者の事故が多いのか、その辺の

分析についてはいかがでしようか。

○田中(節)政府委

はないかというふうに考えますが、いかがでしょ
うか。

○田中(節)政府委員 今委員御指摘のように、右折時の事故というのも大変多うございまして、昨年を見てみると、交通死亡事故一万百五十四件中、交差点事故が四千四百五十七件、そのうち右折時が四百六件ございまして、交差点事故の約一割、九・一%を占めております。

このように多発しております右折等の事故防止をするために、道路管理者と連携して右折矢印の設置を行う、あるいは右折矢印の信号をやる、あるいは右折応急制御、右折の車が多い場合には右折を流すというようなもの、あるいは時差式の信号機制御等、信号機の改良、高度化を図っておられます。

また、先ほど高齢者の方々のところでも御質問がございましたけれども、右折のレーンになかなか入り切れない、入るタイミングを失してしまって事故を起こすというようなこともありますので、右折の誘導のためのいろいろな施策もこれから考えていかなければいけないというふうに思っております。

○佐藤説明員 交差点における問題でございますが、道路管理者の方におきましても、交通安全事業としまして交差点改良を行っているところでございます。特に、平成三年から七年までの改良箇所としましても千三百カ所等の改良を進めてきているところでございます。その中ではもちろん、交通局長の方からお話をございました右折車線等の付加車線をとるための拡幅とか、それから先生がおっしゃられました隅切り、そういったものの改良も同時に歩いていくといった方向で行っています。

○山名委員そこで、高齢者の方のそういういた事故の問題に関連をいたしまして、免許更新時における講習のあり方、一般講習のみならず、やはり高齢者の方についてはちょっと角度の違った講習といいますか、自分自身のいわゆる衰えの認識を呼び覚ますような内容のものがまた必要ではない

かと思います。今、そういう意味では、高齢者の事故防止のための免許更新時における講習内容、これをどのように取り組んでおられるのか、お聞かせいただきたいと思います。

○田中(節)政府委員 高齢運転者に対する更新時講習につきましては、これは今後高齢者の方が多くなりますと大変大きな問題だというふうに認識をしております。現在、多くの県におきまして、一般の方と異なりまして特別の学級を編成して、模擬の運転装置によりますところの危険意識をしております。

て、一般的の方と異なりまして特別の学級を編成して、模擬の運転装置によりますところの危険意識をしております。現在、多くの県におきまして、一般の方と異なりまして特別の学級を編成して、模擬の運転装置によりますところの危険意識をしております。

測、危険回避等の能力の診断、あるいは運転適性検査機によります運転反応等の診断、動態視力、動くものを見る視力でございますが、動態視力検査機による視力の検査などなど実施いたしました。

今後とも、資機材の整備充実をより一層図りながら、より効果的な高齢運転者対策につきまして

個別の運転適性を踏まえたきめ細かな講習に努めているところでございます。

今後とも、資機材の整備充実をより一層図りながら、より効果的な高齢運転者対策につきまして、高齢者の運転者の一人一人の運転適性に関する診断を実施して、診断結果によりますところの努力をしてまいりたいというふうに考えております。

○山名委員とともに、いわゆる長距離運転、高速等含めて、そういうケースも今大変ふえておるわけでございます。そういう意味で、これは建設省になりますか、道の駅、休憩ゾーンですね、こういった取り組みがやはり大事じゃないかと思つておりますし、こういった道の駅の整備が今どうなつておるのか、進捗状況をお聞かせいただきたい。

とともに、渋滞情報等を的確に情報提供するためのシステム、道路交通情報通信システム、こういった次世代通信システムというものを積極的に導入をしなければならない、こういうふうに思つておりますが、その辺の計画についてお聞かせをいただきたいと思います。

○山名委員 道の駅についてお答えさせていただきます。

近年、より安全で快適な道路交通環境が求めら

れる中で、特に高齢者のドライバーが増大している状況でありますので、一般道路においても休憩施設の充実が、必要性が増大しております。

施設の整備のニーズも各地で高まっておりまして、これらの施設と一体化した道路の休憩施設の道の駅の整備を平成五年度より推進しているところです。

道の駅におきましては、通行される方が安心して立ち寄れる場といたしまして、十分な駐車スペースと、それから清潔で二十四時間使えるトイレ、その中には身障者の方々が利用いただけるトイレも含めまして、これらを必ず設けることとしている十二カ所完成する予定となつております。

これらを合わせると、全国で合計百七十二カ所において御利用いただける状況になつてござります。

道の駅の整備に当たりましては、道路管理者と地元との協力が不可欠でございます。建設省において御利用いただける状況になつてござります。

○佐藤説明員 次世代道路交通システムのことについてお答えいたします。

これは、先ほど申しました道路技術五計の中でも、私どもの方ではメインテーマを取り上げていてもその整備を積極的に推進してまいりたいと考えございます。

○佐藤説明員 私ども、障害者の方の有料道路を通行される場合の料金割引につきましては、先ほど委員おっしゃいましたように、昭和五十四年から始めているわけであります。その後、いろいろ

からドライバーに対する行き先案内とか、それから所要時間、それから渋滞状況といったきめ細かい情報を提供します道路交通の情報通信システムとしまして、特に高速公路等からサービス開始を進めるために、関係省庁と現在連携をとりながら行つてあるところでございます。

それからさらに、高速公路なんかにおきまして、料金所で渋滞を起すということがございまして、料金所で渋滞を起すということがございまして、料金所で渋滞を起すということがございますが、ノンストップの自動料金収受システムといつたことがございます。これも現在、試行研究などで技術開発等進めているところでございます。

○山名委員 時間もありませんので、ちょっと端的に質問を何項目かさせていただきます。

いわゆる身体障害者の方の高速道路の料金割引制度は、これは実現をしておりますが、そういう方を保護する介護者の有料道路の通行料金割引制度といつたのがまだ実現をされておりません。今までのシステムといつたことも、私どもの土木研究所などで技術開発等進めているところでございます。

○井上説明員 私ども、障害者の方の有料道路を通行される場合の料金割引につきましては、先ほど委員おっしゃいましたように、昭和五十四年から始めているわけであります。その後、いろいろ拡充してまいりました。そして、昨年の十月にさしかかる拡充をしたところでございますが、このとおりになっておるのか、進捗状況をお聞かせください。

○佐藤説明員 私ども、障害者の方の有料道路を通行される場合の料金割引につきましては、先ほど委員おっしゃいましたように、昭和五十四年から始めているわけであります。その後、いろいろ拡充してまいりました。そして、昨年の十月にさしかかる拡充をしたところでございますが、このとおりになっておるのか、進捗状況をお聞かせください。

○井上説明員 私ども、障害者の方の有料道路を通行される場合の料金割引につきましては、先ほど委員おっしゃいましたように、昭和五十四年から始めているわけであります。その後、いろいろ拡充してまいりました。そして、昨年の十月にさしかかる拡充をしたところでございますが、このとおりになっておるのか、進捗状況をお聞かせください。

○山名委員 時間もありませんので、ちょっと端的に質問を何項目かさせていただきます。

いわゆる身体障害者の方の高速道路の料金割引制度は、これは実現をしておりますが、そういう方を保護する介護者の有料道路の通行料金割引制度といつたのがまだ実現をされておりません。今までのシステムといつたことも、私どもの土木研究所などで技術開発等進めているところでございます。

○井上説明員 私ども、障害者の方の有料道路を通行される場合の料金割引につきましては、先ほど委員おっしゃいましたように、昭和五十四年から始めているわけであります。その後、いろいろ

○山名委員 時間が参りましたので、最後に一点だけお伺いして終わりたいと思います。

それは、最近大きな社会問題の一つである放置自動車の問題でございます。いわゆる廃車をする場合、道路運送車両法の十五条あるいは十六条の抹消という手続があるわけでございますが、現実、十五条については解体業者の証明書添付ということでほぼ車の行く先は明確になるわけでござります。

ところが、問題は十六条抹消ということでございまして、これは一時的に車に乗らないために廃車手続ということですが、現実、こういった車が放置自動車となつて、道路を狭くし、空き地を占領し、美観を損ねている、こういった社会問題を今惹起をしております。

したがつて、この放置自動車の問題につきまして、やはり十六条につきましても、車に対するユーヶーの責務といふものを果たさせるという意味からも、そういうたよりを任意に、出しても出さなくともいい、こういうことはこの放置自動車問題は永遠に解決できない、こういうふうに思います。したがつて、この十六条抹消について、ユーヶー側の責務をもう少し強化する意味からも何らかの工夫、検討が必要ではないか、こういうふうに思つておりますが、その点についてお答えを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。

ただいま先生の方から御指摘のごとございました、廃車する場合には十五条抹消と十六条抹消がある、というお話をございますが、そのとおりでございまして、いわゆる十五条抹消の場合、スクランプにしてしまうということで、完全に自動車として以後使わないということで、これは解体証明書を添付させることによって実際に路上放置されないという確認をとつておるところでございます。

それに対しまして十六条抹消は、例えば長期に海外出張をされるとか、あるいは中古車として市場に提供するというような場合にナンバーを一時的に外すという場合でございますので、こういっ

は十六条抹消の場合は、確かに御指摘のとおり解体証明書のような形での書類の添付といふもので現在なされておりません。したがいまして、我々の方としましても、何らかの証明書の添付を義務づけることが必要であるということはわかるわけでございます。

ただ、問題となりますのは、その場合にユーチーにかなりの負担をかけるということになります。それから、どういったところでどういう証明書を出させたらしいのか、さらにその場合にどういった効果が出てくるのか、この辺を今後早急に研究していきたいというようになっております。

○山名委員 終わります。ありがとうございます。

○貝沼委員長 永井孝信君。

○永井(孝)委員 短い時間でございますから、問題点をごく絞って質問申し上げたいと思うわけであります。初めにちょっと委員長に御注文申し上げるわけでありますが、当委員会の出席人員はこれだけです。これはやはり委員長として的確に指揮をしてもらいたい。法案の審議ですからね。委員部を指揮してもらいたい。これは強く申し上げておきたいと思います。

○貝沼委員長 わかりました。

○永井(孝)委員 それはそのことに対応してもらうことにして、質問いたします。

初めに、最近の大震災の関係について建設省にお伺いをしておきたいと思うわけでありますが、大変な震災でございまして、高速道路やらあるいは鉄道の施設に大被害をもたらして、それが復興工事の妨げになっていることも事実であります。この大震災の被害を、不可避な天災ではありますけれども、天災すべての問題を処理するということはできないのかどうなのか、まず初めにお伺いをしておきたいと思います。

○竹嶽説明員 お答えいたします。

先生ただいま御指摘のように、今回のいろいろな高速道路、鉄道等の被害について、すべて天災として片づけてよいのかというお尋ねでございま

○永井(孝)委員 もちろん、直接的な原因は地盤に起因をするわけですが、例えば構造物の崩壊ということから見ますと、これは天災ブランディングの工事の欠陥ということを私は指摘せざるを得ないのであります。先日も、阪神高速道路あるいはJRの新幹線の橋脚の崩壊、こういうところを私は調査をしてまいりました。毎週のようにあの新幹線に乗っておったのかと思うと、ぞっとする思いを実はしているわけであります。

きょうは、ちょっと皆さんに参考にしてもらいたいと思ってパネルを持ってまいりました。紙芝居ではありませんけれども、これは崩壊した新幹線の側道です。この側道に並んで建っている民家はほとんど無傷であります。そのそばに明治時代につくられた古い土蔵がありましたが、半分崩れかかかっておるのである。それは震災前と全く変わっていないというのですね。石の鳥居がすぐそこにはありました。新幹線の橋脚と五メートル離れていい。耐震構造ではないのですよ、この自ら居は。それが全く無傷で残っている。

なぜあの頑丈と見える新幹線の橋脚が倒壊をしたりあるいは阪神高速道路の橋脚が倒壊したのか、非常に私は疑問に思うわけです。それは単に天災だけではなくて、構造上の欠陥にある。工事の施工の仕方に問題がある、このように思えてならないわけであります。

きょうはそのことを細かく質問する時間がございませんので、問題提起だけにとどめておきたいと思いますが、例えばこの橋脚は途中でナイフで切ったようによく水平に崩壊をしております。全く、コンクリートがれんがを積み立てたような形になつて、鉄骨だけでつながっているという実例ですね。こういう実例は、新幹線だけではなくて、高速道路にも見られる。これも同じであります。完全にナイフで切られております。また、この主筋の圧着部分が一番強いはずなのに、圧着

の震災に備えて、その際に発生する離島の震災に対する備えが、たまたま震災で表のモルタルがはがれたものですからわかつてしまつたことになりますが、この橋脚は、橋脚と上の橋げたの間は二十センチずき間があります。本来ならそこはもちろん縫切れになる部分でありますから、一定の、一センチなら一センチ、五ミリなら五ミリの間の緩衝のために機材をそこに入れるわけになりますが、二十分もあいているということは明らかに工事のミスであります。

その二十センチあいているところにどういうことがしてあつたかというと、発泡スチロールが詰めてある。発泡スチロールを詰めて上をモルタルで塗つておるものですから、でき上がつたときには外から見たら全くわからない。たまたま震災でこれが暴露されたわけであります。こういうdezak的な工事は、これは建設省に十分にそういう土木工事のあり方について専門的に検討を進めてもらいたいと思うわけでありますが、いわゆる多層下請構造がなさしめたものではないかという気がいたします。

さきようは提言ですから一方的な演説になりますが、ましてこの災害に遭っていない橋脚、写真に出てるのは私であります。この橋脚の部分で見ますと、鉄筋が全部初めから露出をしているわけです。橋脚の外に全部。これは災害に遭つたところではないのです。橋脚の外に露出をしているわけであります。これは帶筋であります。これは主筋であります。縦に入っている太い主筋ですね。この主筋が震災と関係なく露出してあります。だから、全部裂けてしまつて、こういう箇所が何ヵ所もあるのです。こんなことで果たして交通の安全ということが守られるだらうかということを私は指摘をせざるを得ないのであります。

これもそうであります。これは震災で壊れたんじゃないのです。もともと工事の後崩れて、鉄筋が露出したままさびついてしまっているわけであります。また、このコンクリートの破片を見ますと、全部とは言いませんけれども、破片を指でもむとばらばらと崩れてしまうのです。ちょうど墓石をつぶすようにつぶれるのです。これはコンクリートの品質管理の問題だと私は思うのです。

こういうことを放置しておきますと、これからも新幹線が建設され、高速道路がどんどん建設されていくわけでありますから、何としてもこれに対する徹底的な原因究明を行つて、後のこれから公共事業に生かしていくかないと、どうとい犠牲を払った震災の教訓というものは生きてこない、このことをきょうは問題提起だけにとめておきたいと思うのです。

具体的なことを言いますと、とりわけ耐震を中心とした高度な構造設計、そして重層下請制度のあり方の検討、そして品質管理、こういうものをきちっとやり遂げるような対応を建設省が中心になつてやつてもらいたい。きょうはこのことを議論する時間があれませんので、問題提起だけにとどめおきます。

もう一つ指摘しておきますと、新幹線でいいままで、今度崩壊した箇所は特定の箇所であります。用地買収が非常に時間がかかった地域であります。ですから他の工事がおおむね六五%進捗した状況のときに、この区間はわずか一〇%しか進捗していなかった。新幹線の開業は一九七二年三月十五日であります。この崩壊した箇所の工事の完工は同じ年の一月三十一日であります。まさに突貫工事で短期間にやらされた区間なんだ。だからずさんな工事になつたということになつて、きょうは提起だけにとどめておきますので、受け持つ教官といふのでしょか、官じやない

建設省が中心になつてひとつ対応してもらいたい。これは、建設大臣にもあるいは村山總理にも直接私からこの写真も見せて話をしてありますので、ひとつ建設省の方で対応してもらいたい。このことを、これは一方的であります。きょうは提起だけにとどめておきたいと思います。よろしうござりますか、建設省。何か言うことがありますか。

○竹齋説明員 お答えいたします。

今回の地震につきましては、公共施設に重大な被害が生じたことを重く受けとめまして、関係各省において専門家からなる委員会を設置するなど、被災原因の徹底的究明に努めているところであります。また実は、建設省、農林水産省、運輸省の三省が協力いたしまして、昨年の十二月に公共工事の品質に関する委員会といふものを設けて議論をしているところでございまして、その後に地震が起きましたので、こういふ点も含めまして今後徹底的に調査研究を進めてまいりたいと考えております。

○永井(孝)委員 これは別途に僕らもプロジェクトチームをつくって対応してまいりたいと思いま

す。

百人から要るんですね、これは一人じゃ済まぬわけでありますから。そうすると、今の自動車教習所は四輪車を中心でありますから、中には自動二輪の小型を指導するところもありますけれども、大型の自動二輪の運転を教育するという人材が、この一年六ヶ月という法律の施行までの間に果たして本当に確保できるかどうかが問題だと私は思っています。これはどうですか。具体的にそのことの計画がありますか。

○田中(節)政府委員 現在千五百三十五教習所がございまして、四万数千名の教習指導員がおります。ただ、委員御指摘のように、普通自動車の免許が主になっており、関係上、新たに大型自動二輪免許を十分に指導できるかどうかという御意見かと思います。

これにつきましては、基本的に今は、現在中型以下の自動二輪免許の教習に当たっている者を中心として大型自動二輪免許の教習に当たるということがあります。もしもその欠陥工事が原因で事故が起きた場合は、本来は国が損害賠償を業者に求めなければいけぬという性格のものだと思うのです。それだけの重要な問題でありますから、ひとつきつととした対応を求めておきたいと思います。さて、きょうの本来の法案の審議に入りますが、最前の近江議員の質問に対してもいろいろ御答弁がありました。私も大変心配しておりますが、この道交法の改正で、自動二輪の大型免許の教習所の教習を今度は認めていくわけであります。が、検定員の配置という問題が提起をされておりました。検定員は検定員であつて、日常的に教習を受け持つ教官といふのでしょか、官じやない

から教官とは言いにくいのであります。が、指導員といいましょうか、その人たちの養成、人材配置も、これは大変な問題だと思うのです。ちなみに、全国の自動車教習所は何カ所ありますか。まず、それを答えてくれますか。

○田中(節)政府委員 お答えいたします。千五百三十五校を教えております。

○永井(孝)委員 では、一人ずつ配置しても千五百人から要るんですね、これは一人じゃ済まぬわけでありますから。そうすると、今の自動車教習所は四輪車を中心でありますから、中には自動二輪の小型を指導するところもありますけれども、大型の自動二輪の運転を教育するという人材が、この一年六ヶ月という法律の施行までの間に果たして本当に確保できるかどうかが問題だと私は思っています。これはどうですか。具体的にそのことの計画がありますか。

○田中(節)政府委員 現在千五百三十五教習所がございまして、四万数千名の教習指導員がおります。ただ、委員御指摘のように、普通自動車の免許が主になっており、関係上、新たに大型自動二輪免許を十分に指導できるかどうかという御意見かと思います。

これにつきましては、基本的に今は、現在中型以下の自動二輪免許の教習に当たっている者を中心として大型自動二輪免許の教習に当たるということがあります。もしもその欠陥工事が原因で事故が起きた場合は、本来は国が損害賠償を業者に求めなければいけぬという性格のものだと思うのです。それだけの重要な問題でありますから、ひとつきつととした対応を求めておきたいと思います。さて、きょうの本来の法案の審議に入りますが、最前の近江議員の質問に対してもいろいろ御答弁がありました。私も大変心配しておりますが、この道交法の改正で、自動二輪の大型免許の教習所の教習を今度は認めていくわけであります。が、検定員の配置という問題が提起をされておりました。検定員は検定員であつて、日常的に教習を受け持つ教官といふのでしょか、官じやない

から教官とは言いにくいのであります。が、指導員といいましょうか、その人たちの養成、人材配置も、これは大変な問題だと思うのです。ちなみに、全国の自動車教習所は何カ所ありますか。まず、それを答えてくれますか。

○田中(節)政府委員 お答えいたします。千五百三十五校を教えております。

○永井(孝)委員 では、一人ずつ配置しても千五百人から要るんですね、これは一人じゃ済まぬわけでありますから。そうすると、今の自動車教習所は四輪車を中心でありますから、中には自動二輪の小型を指導するところもありますけれども、大型の自動二輪の運転を教育するという人材が、この一年六ヶ月という法律の施行までの間に果たして本当に確保できるかどうかが問題だと私は思っています。これはどうですか。具体的にそのことの計画がありますか。

○田中(節)政府委員 現在千五百三十五教習所がございまして、四万数千名の教習指導員がおります。ただ、委員御指摘のように、普通自動車の免許が主になっており、関係上、新たに大型自動二輪免許を十分に指導できるかどうかという御意見かと思います。

これにつきましては、基本的に今は、現在中型以下の自動二輪免許の教習に当たっている者を中心として大型自動二輪免許の教習に当たるということがあります。もしもその欠陥工事が原因で事故が起きた場合は、本来は国が損害賠償を業者に求めなければいけぬという性格のものだと思うのです。それだけの重要な問題でありますから、ひとつきつととした対応を求めておきたいと思います。さて、きょうの本来の法案の審議に入りますが、最前の近江議員の質問に対してもいろいろ御答弁がありました。私も大変心配しておりますが、この道交法の改正で、自動二輪の大型免許の教習所の教習を今度は認めていくわけであります。が、検定員の配置という問題が提起をされておりました。検定員は検定員であつて、日常的に教習を受け持つ教官といふのでしょか、官じやない

べつてしまうのだけれども、私自身もそうであります。自分の家から二キロも離れたところに車庫を確保して、のことと車庫まで車をとりに行つて、また置いて、また帰つてきますか、人間の習性として。それはどのように見ていらっしゃいますか。ひとつお答えください。

○田中(節)政府委員 これは委員御指摘のように、平成二年の改正の際に、大変当委員会でも御議論があつたというふうに私ども承知をしております。

その際に、従来これは指導でありまして、五百メートルから政令で二キロメートル以内に車庫を持つというように定めた。この経過で、今お話しのよう、この二キロメートルという数字が果たしてどうであるか、こういうことでござりますけれども、その当時は、車庫の距離要件は短い方がよいというような反面、都市部においては駐車場の差見是非常に困難である。できるだけ使用の本拠の近くに駐車場を確保しようとしても確保できない人々の事情にも配慮する必要があろう。

また、軽自動車まで適用を広げますと、いうようなことでそういうようなことになつたのだろうとあつたというふうに私どもは承知をしておりま

すよ、今建つてある建て売り住宅でも。

そうすると、その人が二キロ以内だということと、家を建てて売ろうというわけですから、ほとんどの家が車庫を初めから設置していないのですよ、今建つてある建て売り住宅でも。

そうみると、車庫の設置を促進させることにつながつていいと私は思うのです。現実に、二キロも離れたところに利用価値があるのか、これがまず一つ。そして、今警察庁の方で資料を整備されておりますように、二キロという遠いところに車庫を持つた人の数がかなり減少してきた。それが事実だとすると、二キロといふこの前に定めた政策をもう見直しをする時期に来ているのではないか。いつまでも二キロといふことで、私はよいとは思わない。

もう一つ問題点は、その二キロという範囲内でも、いつまでも二キロといふことで、私はよいとは思わない。

それから、第二点目の御意見でございますけれども、継続的に車庫を持たせるための仕組みはどうであらうか。特に、車検のときに再度車庫を確認する必要があるのではないかというような状況も見ますと、やはり現在の車庫の基準というのを維持しながら、適用地域を拡大するのもおられます。先ほど申し上げましたように、私も、今回政令を改正いたしまして適用地域を拡大するということを考えておりますので、そういうような状況も見ますと、やはり現在の車庫の基準というのを維持しながら、適用地域を拡大するということを当面としては考えてまいりたいということが一つでございます。

それから、第一点目の御意見でございますけれども、継続的に車庫を持たせるための仕組みはどうであらうか。特に、車検のときに再度車庫を確認する必要があるのではないかというような御意見でございます。

法改正をいたしまして、いわゆるシールを張ることにしたわけでございますけれども、シールは三千八百四十万枚交付しております。この数字が現在まで、平成六年末でございますけれども、どういうような数字かというと、いろいろ御意見もあるらうかと思いますけれども、この法律が一部対象としておりますのは平成三年七月以降に新車として購入されたもの、あるいは変更登録があつたものというようになつておりますので、すべての自動車が対象になつてゐるわけではございませんので、全体として三千八百四十万という数字はいろいろな評価はあるらうかと思いますけれども、この確認をしろということを提起したのですが、こ

れもそれ違いになつたままになつています。車庫というものは、一時的なものであつてはならぬ。町へ出でて一時的に駐車するのとは違うわけでありますから、これは継続性を持たせなければいかぬ。これはどのようにお考えになつていらっしゃるか、お答えください。

○永井(孝)委員 私の近くでも随分と建て売り住宅がふえてきました。中には車庫つきの建て売り住宅もありますが、狭い土地に効率的にたくさん家を建てて売ろうというわけでありますから、ほとんどの家が車庫を初めから設置していないのですよ、今建つてある建て売り住宅でも。

そうしますと、その人が二キロ以内だということと、家を建てて売ろうというわけですから、ほとんどの家が車庫を初めから設置していないのですよ、今建つてある建て売り住宅でも。

そういたしますと、その時点で継続していないものにつきましては、あるいは標章が表示されないものについては街頭でわかるわけでございませんので、取り締まり等を通じてチェックをしていく。そして、車庫を持たせるようなことを考えます。

私どもで調査した資料によりますと、現在、五百メートル以内で持つておられる方が都心部で約九六%近く、それから、住宅地では九三%の方が五百メートルの範囲内で車庫を持っておられるという数字がございます。それでもやはり二キロメートルの範囲まで、そこで求めておられる方

車検のときに再度確認とということにつきましては、もう少し時間をかかれていただきたい。そして、検討を重ねていきたいというふうに思つておられます。

車検のときに再度確認とということにつきましては、もう少し時間をかかれていただきたいと思つておられます。

○永井(孝)委員 この継続性を確保するということは違法駐車をなくすることに直結するわけですから、最前からずっと違法駐車の問題が出ておりますから、これは本当に重視をしてもらいたいと思うのです。

今、シールの話を私も出しました。私も口が悪いから、最前からずっと違法駐車の問題が出ておりますから、これは本当に重視をしてもらいたいと思うのです。

この前言つているのですね。このシールといふのはほんなんシールか、私は直接張つたものを残念ながらまだ見たことがないのです。私の近くでさる者は車を持てずということを貫け、こう私はから悪い表現をしているのですが、車庫を持たざる者は車を持てずということを貫け、こう私はから悪い表現をしているのですが、車庫を持たざる者は車を持てずということを貫け、こう私はから悪い表現をしているのですが、車庫を持たざる人がいないのかなと思つてみたりもするのだけれども、しかし前から持つてある車はシールを張る必要はない。新しく購入した、名義変更したときだけにシールを必要とする。そうすると、シールを張つていない車が、果たして車庫を持ったまま継続している車なのか、あるいは車庫を持たないまま潜りで車を持つているのか、これは見ただけでは調べようがないわけでしょう。

だから、シールを交付するなら、車検のとき、車庫証明のあるものは、今まで持っている車も新しい車も全部張れと、このときも私は言っているのです。そうしたら、シールのない車はもう一日で車庫のない車だとわかりますから、シールをもらうためには車庫を確保しなければいけない、こうなつていくのですね。これがまず一つ。

もう一つは、今私が申し上げたように、車庫飛ばしということがある。最近は少なくなってきたと思われるけれども、ディーラーが車を売るために、車庫の証明を私に任せてくれたいということで適当にやつて、警察から摘発されたことも何回もマスコミをにぎわしているわけです。

ましてや、二キロの問題に逆戻りするようで恐縮ですが、そのときだけ遠いところに駐車場をとりあえず借りておいて、一ヶ月でキャンセルする、二ヶ月でキャンセルする、後は車庫がないのです。なくとも、そのときもらったシールがまかり通っているわけです。だから、シールは万能なのではなくて、あるいは、シールを張ることによります。

車庫のあるなしを判断することができるのではありません。だから、車庫飛ばしを行った場合にどこまで厳しく車庫の継続性というものを改めて問題提起して

いるのです。

これについて再度御答弁をいただきたいことと、そして車庫飛ばしを行った場合にどこまで厳しい罰則が適用されるか。金で済むことならいいということで、ディーラーなら十万や二十万の金を払つたって、片っ方で金もうけができるわけですから、こういう関係については厳しく対応することを検討してもらいたいということを、重ねて私は申し上げておきたい。ちょっとと答弁願ります。

○田中(節)政府委員 まず第一点のシールの問題でございますけれども、平成二年の法改正を検討いたしました場合に、当委員会でも今委員御指摘のような御意見があつたと、いうことは、私ども十分承知をしております。ただ、その際に、一齊にやりました場合に国民にも大きな負担を課すという

ようなこととか、いろいろなことがあります。現在のような仕組みになつたというふうに理解しております。

ただ、委員御指摘のように、シールが万能であるというようなことではなくて、やはりあくまで国民の皆さんの自発的な意思に基づくものでございまして、シールはそういうものを促進するための一つの手段であるという認識を持っておりまして、それがあれば万能であるということで私は思っているわけではございません。国民の方が車庫を確保するための一つの施策、それを積極的に持つていただきための一つの手段であるといふうに理解をしておるところでございます。

それから、車庫飛ばしの問題でございますけれども、一般にディーラーが保管場所の証明申請手続を代行いたしまして、代行費用をユーチャーが負担している、あるいは、ディーラーがサービスとしてやつてあることは、事実そのとおりでございます。ただ、私どもとしては、そういうような問題もありますので、ユーチャーが直接保管場所申請手続ができるような合理化というのもしております。

また、今お話しのようないわゆる車庫飛ばしにかかるなりましたディーラーにつきましては積極的に検査をしておりましまして、不正登録を防止するためにも、運輸省と連携いたしまして、関係業界もとよりでござりますけれども、ディーラーに対しても強力に、車庫飛ばし、そういうことのないよう指導を重ねているところでございます。

○永井(孝)委員 もう時間がありませんのでこれから、以上多くは言いませんが、せっかく車庫法を改正して軽自動車の保管場所の義務づけの範囲を広げ、これをできるだけ早い期間に、さらに次の拡大ができるようなことをひとつ検討してもらいたい。今の到達目標が明らかにされておりますから、委員会で何を言つたって、いや、それはもう考える余地はないということなら、委員会をやる必要はないんだから。もつと委員の発言と、言つておられるんだから、真剣にこれは受けとめてやつてもらわぬと、僕は国民の代理でやつておるんだから。委員会で何を言つたって、いや、それはもう考える余地はないということなら、委員会用地域を拡大することを考えているわけでございませんけれども、今委員御指摘のように、最近車を

ですね。

もう一つは、現在の車庫の実態からいって、政令で定めている二キロというものを見直す時期に来ていると私はさつき申し上げておるのですが、まさに十万人までの都市に広げたい、こういう考え方を持っております。これはやはり駐車問題が深刻化している地域から広げていくという考え方に基づくものでございます。

○田中(節)政府委員 適用地域の拡大の問題につきまして、私どもいたしましては、平成十三年までに十万人までの都市に広げたい、こういう考え方を持っています。これはやはり駐車問題がこれをひとつ聞かせてください。

○賀沼委員長 藤田スマ君

○藤田委員 今回、軽自動車についていわゆる車庫法が改正されるわけであります。新たに百二十七市が届け出の対象になるわけであります。

○永井(孝)委員 終わります。ありがとうございます。

ございますが、私ども、先ほども申し上げておりますように、適用地域を今回拡大しようというふうに考えておりますので、その適用地域を拡大いたしました場合に、適用地域拡大に係る地域の方がどういうような状況で車庫を持つておられるのかというようなことをある程度見ながらでないと、そういう作業ができませんので、そういう意味

でございます。関係地域内の軽自動車は車庫な車を、はみ出し駐車をしているわけであります。軽自動車の数はこの対象区域内に千六百万台弱あると聞いています。関係地域内に支障を来る車を運転するからにはそうした面についても十分に考慮しておられますけれども、車庫を確保できないために日々生活に支障を來すというようなことがあつてはならないわけでありまして、私は、基本的に今は今もまだ車庫を要するというふうに考えておるところです。

○永井(孝)委員 これで終わりますが、局長、検討する時期じゃないとか、これだけ前から僕は言つておるんだから、真剣にこれは受けとめてやつてもらわぬと、僕は国民の代理でやつておるんだから。委員会で何を言つたって、いや、それはもう考える余地はないということなら、委員会用地域を拡大することを考えているわけでございませんけれども、今委員御指摘のように、最近車を

持たれる方、ハンディキャップを持たれる方ある方は検討に入るという姿勢を示さないと、こんなばからしくてやつてられないよ、あなた。どちらにどうぞ。やはりそういう意味でもできるだけ、先ほど来答弁申し上げておりますけれども、路外に

駐車施設が確保できるような、そういう施策を関係省庁あるいは関係地方自治体とも相携えながらやってまいりたい。そして、今委員御指摘のような方々についても、安心して車を運転できる、そしてまた車庫が確保できるというような環境づくりに我々としても努力をしてまいりたいと考えておるところでございます。

○藤田委員 次に、二輪車の問題に移りますが、今回二輪免許が再編されまして、大型二輪免許については教習制度ができるわけであります、現在の自動二輪免許にはない路上教習、高速教習をどういうふうにされるのか。それから、現在はもう使われておりますが、シミュレーター、これを二輪車用として活用されることになるのかどうか。これはもちろん教習所のコスト問題もありますけれども、この辺はどうなっておりますか。

○田中(節)政府委員 現在、普通自動車の教習につきましては、指導員が同乗いたしまして、危険な場合でも応急用のブレーキを活用するといふような安全措置が図られますので、路上教習あるいは高速教習を実施しております。しかしながら、二輪車教習につきましては、その構造上の問題がございまして、応急用ブレーキの活用等安全措置を図ることが非常に困難でございますので、いわゆる仮免とか、あるいは免許を取る前に路上教習をすることはなかなか難しい、導入できないのではないかと考へております。

また、高速教習につきましても、安全の確保が困難でありますので、実車での高速教習の導入も困難であるというふうに思っております。しかしながら、教習所の中でできるだけ路上に合ったような教習、混合教習と申しますか、そういうものにつきましては前向きに取り組んでまいりたいとふうに思っております。

それから、シミュレーターの問題でございますけれども、やはり高速教習あるいは路上教習を補うものとしてシミュレーターというのは大変有効性が高いものでございますので、この活用等については現在検討しておるところでございます。

なお、負担の問題が御指摘ございましたけれども、現在、普通運転用シミュレーターにつきましては税制上の特別の措置が講じられておりますので、二輪運転のシミュレーターにつきましても、導入することとした場合には、同様の措置が講ぜられるよう我々としても努力してまいりたいと考えております。

○藤田委員 ドライブでは、何か無縫を積んで、そして並行して路上教習をやっているというようなことを聞いています。シミュレーターは早く開発するように、その場合、本当にコスト問題については配慮をしていかなければいけないというふうに思います。

現在、原付免許は法令試験だけで実技の試験はなく、免許を受けようとする者に対する講習があるだけであります。しかし、普通、二輪免許や原付免許というのは国民が年齢的に最初に取得得できる免許であり、とりわけ原付免許は実技試験がないために、最初に取得可能な免許というふうに言えると思います。十六歳から十九歳までの年齢で原付免許を所持しているのが百二万人、自動二輪免許を所持しているのが二十五万九千四百四十一人いるわけです。

最初に免許を取得するときに、法令はもちろんですが、やはり安全運転に対する知識や理解、あるいは運転技能について十分教育すること、免許を所持することについての社会的責任を十分自覚してもらうことが重要だ。最初が肝心といいますが、その最初だからこそ、そういうことが本当に重要だと思うのです。とりわけ、運転技能や法令の持つ意味、そういうものをきちんと教育するところが大切でありますので、その内容や時間についてももっと充実されるべきではないかと考えます。

また、応急の救護講習も検討をしていただきました。同時に、免許取得希望者に講習を受けやすくなるために、その開催場所の拡大も必要だと思いますが、お答えをいただきたいと思います。

○田中(節)政府委員 原動機付自転車の免許取得

習を受けた方が免許を取得できるわけでございまして、それでも、現在、原付自転車の操作方法、走行方法等々、運転者として必要なものとが初心運転者に対する講習を実施しております。社会的責任あるいは他人への思いやりや安全運転の心配り等も教えるというようなことで、交通事故の防止を図ることを目的として実施しております。

現在、国民の皆さん方の負担を考慮いたしまして、三時間程度のものを各県でやっておりますけれども、今お話しのようなことも踏まえまして、これでいいのかどうかということにつきましては検討を重ねていただきたいと思いますけれども、現在の状況では、やはり国民の負担等を考えますと、三時間ぐらいが妥当なところではないのかなどというような考え方を持つております。

また、応急救護の問題でございますけれども、これは先般の法改正によりまして、普通免許、自動二輪免許取得の者につきましては応急救護の処置の講習が義務づけられたのでござりますけれども、そうでない、例えば既存の免許取得者、あるいは今お話しのような原付の運転免許取得者につきましても、そういう声が高いのは私ども十分に承知をしております。そういうような者にどういうふうにこたえていくかにつきましては、部内で検討を重ねているところでございます。

また、開催時の場所の問題でございますけれども、これは原付の法定講習を導入いたしました場合に、その指導員の資質の問題とか、あるいはコースの問題とかというようなことで、かなり運転免許を決めたという経緯もございますけれども、原付自転車免許取得の要望、あるいはいろいろな年齢の方から、近いところで、できるだけ便利なところでこの講習を受けたいというような要望がございます。今回の免許制度改正の際にもそういう御要望がいろいろ出ておりますので、これは積極的に検討してまいりたいというふうに思っております。

○畠田委員 この原付の講習といふのは、法定講習の問題だけではなくし、普通免許を取得しますと原付には乗れるわけですね。そうすると、四輪の自動車と二輪はいろいろな面で違いがあるわけですから、普通免許取得者に対する原付の講習なり教育といふものを考えておかなければいけないのではないか。おれは四輪を持っているから乗れるということで、いきなり原付に乗った場合の危険というのを考えます。

また、原付バイクの中には、相当程度速度が出来るいわゆるスポーツタイプのものがあるわけですね。これらは法令区分では原付とということになりますが、その性能だと仕様あるいは実際の使われ方などから見て、危険度が非常に高いものになっておりますので、これはやはり特別な教育を必要とするのではないかと考えますが、この点はいかがですか。

○田中(節)政府委員 御質問は二点あったかと思いますが、一つは、普通自動車の免許取得者、これは法律によりまして原動機付自転車も運転できることになります。この普通自動車運転免許取得者に対しまして原付講習を制度化すべきではないか、あるいはもっと積極的にやるべきではないか、こういうお話をございます。

現在、義務づけられておりませんけれども、原付自転車の特性を理解させる、あるいは交通の現場で安全な運転ができるようになりますということです、この普通免許取得者に対しましても、教習の希望者については原付自転車の実技の講習をする、カリキュラムの中では原付の特性について指導を行なうことにしておりますし、また、特定自動車教習所におきますところの教習におきましても、希望者あるいは公安委員会におきましてもそういう講習をするというようなことで、そういうような御要望におこたえするよう努めをしておるところでござります。

ただ、普通免許を取得された方の中では、本当に原付自転車に今乗ろうとするような段階になつて初めて講習を受けるというような形もございま

すので、そういう方たちの要望にこたえるような体制についても検討を進めていきたいというふうに考えておるところでございます。

それから二点目の、いわゆるスポーツタイプの原付の問題でございますが、これにつきましては、今回の法改正の際に、このような原付の中でもスポーツタイプと言われるようなもの、大変速度が高くなるまで出せるというようなものにつきましては、免許制度の中で、例えば新たな免許制度を考えてはどうかというようないろいろな御意見もございました。

しかし、これはやはり免許制度というものが大変複雑になりますと同時に、またいろいろな形のものが出ておりますので、これを免許制度の中でそれぞれ位置づけるということは大変難しいと、もう一歩の結論を得まして、現在の原付講習につきましては、やはり基本的な原付と申しますか、専ら一般に使われている原付ということを中心において、その操作方法、実技訓練、そして適切なアドバイスをするというような対応でまいりたい。

しかしながら、今言われますようなスポーツタイプのものにつきましては、免許取得後そういうものに乗りたいというようなことのニーズが出てまいりますので、新しいタイプのそういうものを受け入れる講習というものを考えていくというようなことで、今検討を重ねておるところでございます。

○藤田委員 父を交通事故で亡くした子供たち、交通遺児の会の皆さん、原付バイクの制限速度を超えるようなスピードを出すスポーツタイプのバイクはもうやめるべきだ、ここまで主張しておられたことがあります。肉親を交通事故で奪われただけに、そういう思いを本当に強くして、非常にシビアに主張される学生の皆さん、気持ちが私にはとてもよくわかるわけです。したがって、こういうものについては本当に厳正に今後とも取り組んでいかなければならないというふうに考えます。

もう一つ、これは普通自動車の教習に関するで

すが、普通自動車の教習に使用している車種というのは、以前は二千ccクラスの車が多くなったわけですが、最近では千五百から千六百ccクラスが多くなってきたようです。ところが、普通免許で乗るのは普通車でありますから、四トン車まで乗れるわけです。通常の乗用車とロングボディーの四トン車とでは車体の大きさが相当違いますか

いかと考えますが、いかがでしょうか。

○田中(節)政府委員 委員御指摘のように、現在、普通自動車の教習で使われている車は、基本的に公安委員会の行います普通自動車免許の技能試験に使っている車、そういうようなものを教習所でも使用しているわけでございまして、今お話しのように、二千ccクラスのものあるいはそれ以下の千五百、千六百ccクラスのものがござります。

乗用車につきましてはそれほど大きな問題はないと考えておるところでございますけれども、今御指摘のように、特に貨物につきまして、いわゆるロングボディーのもの、十メートルを超えるものまで乗れる。免許制度上そななるわけでございまして、内輪差を意識した走行位置とか進路の選び方というものを教習をしておるところでございます。

今後も、そういう意味の効果的な教習に努めてまいりたいというふうに考えておるところでございますが、御指摘のように、普通自動車免許でそういう大型自動車まで乗れるというような、免許制度の基本にかかる問題でもございますので、踏まえて慎重に検討してまいりたいというふうに思っております。

○藤田委員 これから申し上げるのは、交通安全対策関係予算の表を見ますと、総務庁には、平成六年度の交通安全白書にあります陸上交通

二億四千九百万円の交通安全思想普及推進事業といふのがあります。文部省には、九千八百万円であります。

ですが、最近では千五百から千六百ccクラスが多

くなってきたようです。ところが、普通免許で乗

れるわけです。通常の乗用車とロングボディーの

四トン車とでは車体の大きさが相当違いますか

いかと考えますが、いかがでしょうか。

○田中(節)政府委員 委員御指摘のように、現

在、普通自動車の教習で使われている車は、基本

的には公安委員会の行います普通自動車免許の技

能試験に使っている車、そういうようなものを教

習所でも使用しているわけでございまして、今お

話しのように、二千ccクラスのものあるいはそれ

以下の千五百、千六百ccクラスのものがございま

す。

これまで公立高校を中心とした運動の取り組

みもあるわけです。私は親ですから、その三ない

も、しかし、それで終わつたというものではない

のじゃないかと思ひます。免許取得可能年齢とい

うことを見込んで、バイクについての正しい

知識の普及が大事であります。文部省、学校に

おける交通安全教育、特に高等学校における二輪

車についての教育はどのようになつてあるか、お

聞きせください。

○錢谷説明員 御説明申し上げます。

学校における交通安全教育は、生命の尊重とい

う基本的な理念に立ちまして、子供たちが安全に

交通社会の中で行動できる実践的な態度や能力の

育成ということを目的に実施をいたしております。

○錢谷説明員 御説明申し上げましたように、高校

生による二輪車事故の状況などにかんがみまし

て、実技を含めました二輪車の正しい運転方法や

車の持つ特性等について十分指導を行うよう、私

ども、教員に対する研修会の開催あるいは指導資

料の作成などを通じまして、指導を行つてあると

ころでございます。

○藤田委員 研究指定校というものは、どういうこ

とになつておりますか。

○錢谷説明員 二輪車の研究指定校は、平成六年

度から二年間の予定で指定をし、実践研究を行つ

ていただいている事業でございます。

○藤田委員 研究指定校というものは、どういうこ

とになつておりますか。

○錢谷説明員 二輪車の研究指定校は、平成六年

度から二年間の予定で指定をし、実践研究を行つ

て、実技を含めました二輪車の正しい運転方法や

車の持つ特性等について十分指導を行つてあると

ころでございます。

○藤田委員 学校で交通安全テキストの配付など

があることを私は知つておりますけれども、実際

の運転者としての見地からの指導も必要になつて

くるというふうに考えております。

○藤田委員 学校で交通安全テキストの配付など

があることを私は知つておりますけれども、実際

の運転者としての見地からの指導も必要になつて

くるといつたとしております。

研究指定校ということで、ここでようやく高校における二輪車についての交通安全教育も入り口に入ったというような感がするわけですが、研究指定校は、今御説明のように、一九九四年、九五年に実施されたおられるわけですが、その研究の成果も活用しながら、交通安全面では、自動車教習所の指導員など、専門家も全国にいるわけですから、そうした方々の協力も得て、真正面から取り組んでいくことが大事じゃないかと考えるわけです。

研究指定校もほぼ一年経過したわけですから、二年の期限を待たずに、中間的な取りまとめを行い、具体化を一層進めるというお考えはありますか。

○錢谷説明員 御説明申し上げます。

高等学校の二輪車の研究指定校は、平成六年度から研究を開始したわけですが、本年度、一年目でございますので、私どもとしても、平成六年度の研究状況について中間的な御報告はいただこうというふうに思っております。それらの内容につきましては、ことしの六月に交通安全の中央研修会、これは全国の高等学校の交通安全教育担当の先生方などにお集まりいただき会でござりますけれども、そういったところに御披露をしながら、今後の研究の進め方も含めまして、十分御協議をいただきたいというふうに思っております。そして、最終的には、二年間の研究終了後はその成果を取りまとめまして、今後の中等学校における二輪車の指導に生かしていくように配慮をしてまいりたいと考えております。

○藤田委員 大臣がお見えになりましたので……。

私は、前半のはちやんちやんといいますから言いませんけれども、前半の中でも強調しましたのは、原付の免許を取る対象者というのは、十六歳から認められていくわけですから非常に若いわけですね、まだうんと若いわけです。したがって、生まれて初めて車といふものとかかわり、免許を持って自分でそれを運転する、こういう最初のと

きにやはりうんと教育をすることが非常に大切

いません。

委員も御指摘ございましたように、政府は安全

の一部を改正する法律案について採決いたしました。

本案に賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○貝沼委員長 起立総員。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

お詫びいたします。

いすれにしても、私は、交通安全の生涯教育、そういう観点を持つて、ドライバーの教育はもちろん、免許取得時の教育ももちろんですが、母との一つはコマーシャルですね。車のコマーシャル、これにも協力を求めていかなければいけないのではないか。

これはヨーロッパのコマーシャルですが、車の事故に遭った人が、私はこれでこんなのがをしましたと顔を見せて、わあすごいな、こんなになつたらえらいことやというようなことで、その瞬間を取り組みを進め、その中で人命尊重というものを本当に徹底して国民の中に浸透させていくということが非常に大事じゃないか、そういうふうに考

みたいと存じますが、御異議ありませんか。高齢者の交通安全対策、あるいはまた青少年の交通安全対策、こういうものにつきましては積極的に、それぞれ老人クラブあるいは学校等に関係者が出てかけて、安全教育をするような環境づくりというものにも、努力をしていきたいと存じております。

また、メディアの活用によります交通安全教育といふものにつきましても、今後意を用いて、特段の配慮をしてまいりたいと考えております。

〔報告書は附録に掲載〕

○野中國務大臣 平成六年度の交通事故は、さきにも述べたと思いますけれども、その死者数におきまして、関係者の皆さん方の大変な努力にもかかわりませず、残念ながら一万六百人を超える死者を出したわけでございます。前年に比べまして二百九十三人減少したとは申せ、七年連続して

〔異議なし」と呼ぶ者あり〕

○貝沼委員長 この際、理事の補欠選任についてお諮りいたします。

○貝沼委員長 委員の異動に伴い、現在理事が一名欠員となつております。その補欠選任につきましては、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。

○貝沼委員長 御異議なしと認めます。よって、

○貝沼委員長 御異議なしと認めます。

○貝沼委員長 次に、小委員会設置の件についてお諮りいたします。

○貝沼委員長 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する諸問題を調査するため小委員十三名よりなる自転車等の駐車対策に関する小委員会を設置いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

○貝沼委員長 「異議なし」と呼ぶ者あり」

○貝沼委員長 御異議なしと認めます。よって、

〔賛成者起立〕

○貝沼委員長 起立総員。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

○貝沼委員長 「異議なし」と呼ぶ者あり」

○貝沼委員長 御異議なしと認めます。よって、

項に規定する者が同項の規定により運転することができる自動二輪車以外の自動二輪車」を削り、同項を同条第四項とする。

附則第五項中「同条第五項」を「同条第四項」に改める。

(駐車場法の一部改正)

第十二条 駐車場法(昭和三十二年法律第二百六号)の一部を次のように改正する。

第二条第四号中「自動二輪車」を「大型自動二輪車(側車付きのものを除く。)及び普通自動二輪車」に改める。

理由

運転免許行政をめぐる最近の情勢等にかんがみ、自動二輪車に係る運転免許に関する規定の整備を行うほか、最近の交通情勢に対応して、自動車の定義の明確化等所要の規定の整備を行う必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

自動車の保管場所の確保等に関する法律の一

自動車の保管場所の確保等に関する法律の一部を改正する法律案

自動車の保管場所の確保等に関する法律の一部を改正する法律

自動車の保管場所の確保等に関する法律(昭和三十七年法律第二百四十五号)の一部を次のように改正する。

附則第六項中「第十三条第四項」の下に「及び附則第八項」を加える。

7 次に掲げる軽自動車である自動車の保有者は、当該自動車の保管場所の位置(保管場所の位置を変更した場合にあつては、変更後の使用の本拠の位置を変更した場合にあつては、変更後の使用の本拠の位置)、保管場所の位置(保管場所の位置を変更した場合にあつては、変更後の保管場所の位置)その他の政令で定める事項を届け出なければ

不

な

い。

附 則

1 この法律は、平成八年一月一日から施行する。

(施行期日)

2 この法律の施行前にした行為に対する罰則の適用については、なお従前の例による。

(自動車の保管場所の確保等に関する法律の一

ならない。この場合において、第一号に掲げる保有者に係る届出は、当該保管場所の位置を変更した日から十五日以内にしなければならない。

一 軽自動車である自動車の使用的本拠の位置を軽自動車である自動車についての附則第二項の政令で定める地域(以下「軽自動車適用地域」という。)以外の地域から軽自動車適用地域に変更した当該自動車の保有者であつて、当該自動車の保管場所の位置を変更したもの

二 一の地域が軽自動車適用地域となつた際に現に当該一の地域に使用の本拠の位置を有して運行の用に供されている軽自動車である自動車について当該一の地域が軽自動車適用地域となつた日(以下「適用日」という。)以後に適用日における保有者の変更があつた場合における新保有者であつて、軽自動車適用地域にその使用の本拠の位置を有して当該自動車を運行の用に供しようとするもの

附則に次の二項を加える。

8 第六条第一項の規定は前項の規定による届出を受理した場合について、同条第二項前段及び第三項の規定はこの項において準用する同条第一項の規定により交付された保管場所標章について、第七条の規定は前項の規定による届出に係る保管場所の位置を変更した場合について準用する。

9 附則第七項の規定又は前項において準用する第七条第一項の規定による届出をせず、又は虚偽の届出をした者は、十万円以下の罰金に処する。

3 部を改正する法律の一部改正
附則第二条第二項を削り、同条第三項中「施行日前」を「この法律の施行の日(以下「施行日」という。)前に改め、同項を同条第二項とし、同条第四項を同条第三項とする。

4 理由
軽自動車である自動車の保管場所に係る届出等に関する規定の適用地域を拡大する場合における当該届出をしなければならない者を定める等の必要なある。これが、この法律案を提出する理由である。