

参議院地方行政・警察委員会会議録第九号

平成十一年四月二十二日(木曜日)

午前十時開会

委員の異動

四月十四日

藤井 俊男君

補欠選任

堀 利和君

四月十五日

堀 利和君

補欠選任

堀 利和君

藤井 俊男君

出席者は左のとおり。

委員長 小山 峰男君  
理事 釜本 邦茂君  
松村 龍二君  
奥石 東君  
山下八洲夫君  
富樫 練三君  
井上 吉夫君  
鎌田 要人君  
木村 仁君  
久世 公麿君  
谷川 秀善君  
保坂 三蔵君  
高嶋 良充君  
藤井 俊男君  
魚住裕一郎君  
白浜 一良君  
八田ひろ子君  
照屋 寛徳君  
高橋 令則君  
松岡清善男君  
岩瀬 良三君

事務局側

常任委員会専門員 入内島 修君

参考人

国民生活センター 相談部調査役 島野 康君  
株式会社JAF メイト社取締役 岩越 和紀君  
編集長  
社団法人全日本指定自動車教習所協会連合会専務理事 鈴木 邦芳君

本日の会議に付した案件

○道路交通法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(小山峰男君) ただいまから地方行政・警察委員会を開会いたします。

道路交通法の一部を改正する法律案を議題といたします。

本日は、本法律案の審査に関し、参考人の方々から御意見を承ることとして申し上げます。

参考人の皆様は一言ごあいさつ申し上げます。

本日は、大変御多忙のところ当委員会に御出席をいただき、まことにありがとうございます。

皆様から忌憚のない御意見を承り、本法律案の審査に反映させてまいりたいと存じますので、よろしくお願いいたします。

本日の議事の進め方でございますが、まず、参考人の皆様方からそれぞれ十分程度ずつ御意見を述べさせていただきます、その後、委員の質疑にお答えいただきますと存じます。

なお、参考人の方々の御発言は着席のまま結構でございます。

それでは、島野参考人からお願いたします。

○参考人(島野康君) おはようございます。国民生活センターの島野でございます。いつも当センターの業務について御指導いただきましてありがとうございます。

私は参考人としてお呼びいただきましたけれども、チャイルドシートそのものについて余り深い知識はございません。ただ、長年製品関連事故や苦情処理というところを担当しております、その立場から今回の義務化に対して意見を述べさせていただきますということにいたしましたと思っております。

まずその基本的な認識でございますが、着用の効果といえますか、極めて高いということも周知のことです。死傷率は三倍、致死率は八倍なんというふうな数字が出ますけれども、死亡なんというのは、生存と死亡ですので、そんな数字であらわせないのではないかと、このように考えております。

しかしながら、着用率は一割にも満たない。我々のモニターに聞きますと、大人がいつも同乗しているんだとか、シートベルトをさせているよとか、子供を乗せるには近距離過ぎるとか、やっぱりちよつと大きいものですから煩瑣であるとかいろいろな言い方をされますけれども、一応一割にも満たないというところがございまして、しかしながら、こういうのはやっぱり義務化をしないと先ほど言ったような効果がなかなか上がらないのではないかと。シートベルトの例を見るとおりであります。

ですから、国民生活センターでも、平成十年七月には警察庁に対してチャイルドシートをぜひ法制化してほしいというふうな要望をいたしましたところでありまして、ですから、これは大歓迎というふうな全然大賛成、大がつくものであります。失礼ながらやや遅きに失するぐらいではないだろうかというふうなことを思っております。

ただ、法制化あるいは義務化に対して先ほど申し上げましたような観点からやや留意的なことを申し述べさせていただきます。

苦情相談はいろいろありますが、危険、危害と、危険な目に遭ったとか実際にけがをしたとかいう苦情がございまして、ダッシュボードなどに頭部をぶつけて、これは死亡事故もございまして、そういう事例がございまして、走行中シートごと転落しちゃったとか、これは御案内のとおりですけれども、ベルトが首などに絡みついて、親がちよつと留守にしていたという監督義務違反的なことがあると思っております、そういう部分で死亡事故も起きていますということもございまして、これはバックルの金具がありますが、炎天下にためておいて、またすぐ乗るものだから、バックルの金具でやけどしたというふうな事例も寄せられております。あるいはそのシート自体の折損とか、ばりがあつて手を切ったというふうなことも寄せられております。

品質、機能にかかわる苦情としては、余りもないですぐぐだめになっちゃうとかいうことで、耐久性だとか使用感ですね、ざらざらして子供が嫌がるとか、そんな苦情もございまして、適合性、これもまた大変大切なことじゃないかと思っております、この自動車この自動車、オルターナティブというかなかなか汎用がきかないというふうなことがあるわけです。あるいは幼児の体格に適合したというふうにして買ったのに、それが適合しない。重心が高くて不安定であるというふうなことがあります。

それから、多分議論になるのではないかと思います、表示とか修理にかかわる苦情です。やっぱり安くはないものでありますから、リサイクルとかレンタルとかいうことになりまして取扱説明書

がなくてわからなかったとか、そういうこともございます。あるいは修理対応に対する部品がなくなっちゃって取りつけてもらえなかったというようなこともございます。

そういういろいろなことを考えますと、二の方の安全基準でございますが、道路運送車両法での自動車用部品ということでございますが、やはり今まで申し上げましたようなところを見ると、消費生活用製品というのがあります。消費生活用製品安全法という法律で、戦後の安全三法と言われているもの一つですが、特定製品というのはSマークがついておりまして、国がある一定の基準をつくりまして、その基準に合致しないと販売してはいけませんということがあります。ですから、かなり強制基準が強いのですが、二十四カ月以内の乳児用ベッドとか登山用ロープなんというのがそれに当たります。そういう視点も必要なのではないかということが考えられるわけです。

それから、技術基準もかなりいろいろなことを考えているようにございます。ダイナミック試験とかそんなことはされているんですが、側面からの衝撃や、あるいは被害者になるというか受ける、追突された場合の基準とか、そういうようなものは余りまだ考えられていないのではないかと。そういうものも検討の一つとしていただければいいのではないかとこのように思います。

それから、大切なのはバックルの解離力といえますか、実際の事故が起きたときに取り出しやすくないといけません。取り出しやすくとすると、今度は自分自身がバックルを外しやすくなっちゃうという、そのトレードオフという部分が非常に難しいと思うんです。

薬品なんかでいいますと、チャイルドレジスタントパッケージといって子供があげにくいけれどもどうするんだ。じゃ、あげにくいからって、おじいさんが心臓があればのときにすぐあけられるかなんというの、こういうチャイルドレジスタントパッケージという考え方があります。そういうことを考えながら、これは非常に難しいんですけども、

れども、幼児には外しにくく救済の際には外しやすいうなのを考えていただければありがたいということですね。

それから、一方で消費者への普及啓発というのが今非常に大切な事項ではないかと思っております。これは改正案にもありますけれども、「固定して用いる補助装置であつて」という、この「固定して用いる」というところがキーワードであります。固定するというのが非常に難しいという、我々のところでモニターの試験をしますと、なかなか上手につかないという声がありました。何回かやるとがたつかないでつくというようなことがありますが、今の方はいろいろな方がいらつしやいまして、冗談のあれですけども、チャイルドシートに乗せておいたんだと。ただ乗せておいた、固定していない、がたがたしているのに。それでも落っこちちゃったんという苦情もないわけではありません。

消費者の意識改革もやっぱり必要であると思っております。拘束されるのはやっぱり嫌うというの嫌うんだと思えますが、それは小さいときから、あるいは乳児のときからそういう形にしておけば、割に習慣的に、二歳、三歳、四歳、五歳になつても、車に乗つたらもうチャイルドシートに乗るんだということ意識を根づかせるということだと思います。

あと、ちよつと事業者の方にも要望がございます。「装着しやすい製品開発」あるいは「チャイルドシート固定機構付きシートベルト等の装備化」と書きましたけれども、どちらかといえばISOFIXみたいな形の方がむしろいいのではないかとこのように、あるいは救済措置でもP.L法の観点からの被害救済を求めたい、あるいはその低廉化といういろいろございますが、先ほど冒頭に申し上げましたように、この法案についてどうか、義務化については大賛成でございます。

ちよつとオーバリーしまして失礼いたしました。○委員長(小山峰男君) どうもありがとうございます。

次に、岩越参考人をお願いいたします。○参考人(岩越和紀君) JAFメイトの岩越でございます。おはようございます。

道路交通法改正に關しまして、基本的にチャイルドシートの問題と携帯電話の使用に關して意見を申し述べたいと思つております。

チャイルドシートに關しましては、着用の義務化に關しまして賛成でございます。現状の六歳児未満の事故死傷率とそれから現状の着用率で考えますと、やはりこの法律は必要だろうというふうな考えです。もう一点、車内の子供の安全に關する親の知識不足というふうなものを考えまして、その点からもやはりきちんとした法律をつくつていく必要があるというふうな考えをしております。ただし、法律をつくるに、チャイルドシートの市場性というものがどのような形であるかということも考えますと、この点に關しては非常に問題があるなというふうな感じます。

第一点でございますけれども、ユーザがチャイルドシートを買うときにきちんとした形で買える状態であるかということも考えますが、今、鳥野参考人もおっしゃつておりましたけれども、実際に市場でチャイルドシートを買うときに、それを自分の車に試しにつけられる環境がほとんど整っていないと。すべてのチャイルドシートがすべての車にちゃんとつくという状況ではございませんので、やはり選んでつけないとちゃんとした形でフィットしないという状況でございますから、その点がユーザ側に担保されない限り、自分でわけもわからず買つてしまつて、それをつけてみたらちゃんとつかなかったというようなことが非常に多くあります。私どもの調査でもそういった例がございまして、チャイルドシートはあるのだけれども残念ながらきちんとついていないという状況を見受けることが多くあります。

したがういまして、やはり市場の環境として、試しにつけられる環境をどうしても整備する必要があります。第二点目に、チャイルドシートの取りつけ方法

に關してですけれども、現在の取りつけ方法は車のシートベルトを使つてつけるという形になつておりますが、各チャイルドシートメーカーそれぞれいろいろな方法がございまして、いろいろな方法がございまして、その方法の中に非常に簡単なものと非常に煩雑なものがある。簡単なものだからちゃんとつく、煩雑なものだからちゃんとつくかといふと、やはり車との整合性がありません。なかなか難しいものがある。

先日、私も七人のお母さんに集まつていただいてモニターテストをしたんですけども、時間をかければつきます。ですけども、そのついで状態を私どもの技術者なりがチェックしますと、全員確実さという意味では不合格だったという結果でございます。これはやはり、チャイルドシートメーカーがきちんとした形でマニュアルをつくり、ユーザへの指導方法を確立していかないと解決しない問題だろうなというふうな感じました。

それから、そのチャイルドシートのつけ方につきまして、ISOFIXという、ことし一月に国際標準化機構が決定いたしましたシステムがございまして、これは簡単に言いますと、車体側にアンカーを設けて、そこにがちゃつとソケットのように入込んで固定をしよう、非常に簡単な方法でございます。日本でも一社自動車メーカーとチャイルドシートメーカーが共同開発して、ついでに発表になりましたけれども、ただこれに変わっていくには、非常に車体側のコストがかかりまして、定着していくまでにはかなりの時間が必要だろうと思つております。

したがういまして、やはり車のシートベルトを使った固定方法をもっと簡単に確実につこうなものにしていくという考え方を我々としては持つべきだろうなというふうな感じます。二点目に、安全に關しましてユーザが持つてくる情報というのが非常に少ない。国が法律で決めた道路運送車両法の装置型式指定に關しましてマークがありますけれども、このマークにつ

きましてユーザーはほとんど理解をしていないという状況でございます。チャイルドシートを買いに行きますといういろいろなマークがついているんです。JISマークとか、それからその自マークとか、安全マークとかという形でついておりまして、このマークが一体何を担保してくれるんだということがよくわからない。

したがって、国が基準としてやっています五十キロの正面衝突を想定したときの安全マークなんですというふうなことをもう少しきちんとした形でPRをしていく、そのマークがなければこの製品は買えないんですよぐらいなPRをしていかないとならないのだからというふうに思います。

もう一点、チャイルドシートは使用期間が限定されているので、リサイクルとか再利用とかレンタルというふうな考え方を聞きたいと思いますけれども、基本的には私もその意見には賛成ですが、これにはやはり幾つかの条件を整備しないとまずいだろうなというふうに思います。

それは、構造部材等の耐用年数をきちっと示す必要がある。それから、そのチャイルドシートの履歴、事故に遭っていないかというようなことを明確にするシステムが必要である。それから、それを仲介する人、仲介する組織の責任を明確にしていく必要があるというふうに感じます。そうしたことの条件整備をした上で、再利用なりリサイクルなりレンタルというふうなことが許されるべきだろうなというふうに思います。

チャイルドシートに関しましては以上でございます。

二点目の携帯電話、カーナビに関してですけれども、基本的な考え方で携帯電話を考えますと、携帯電話の使用というのはやはりマナーに任せられるべきだろうというふうには私は思っております。しかし、最近の道路状況を見ても、余りに携帯電話に集中し過ぎてドライバーが多過ぎます。それは確かなことだと思います。その状態で考えますと、やはり携帯電話の使用に関し

て何らかの規制を設けなければいけないのだろうなという感じが私の意見でございます。

この状態で携帯電話を使い続けますと、携帯電話による事故というのはどうしても急増していくだろう。それには、やはり何か措置をとらなければいけない。そのときに、自動車安全運転センターがやったテストの中でも、携帯電話を操作するときに非常に危険があるというふうなテスト結果が出ておりますけれども、自動車を運転する心理学的の先生方のお話をお聞きしますと、やはり意識のわき見といいますが、話していることに集中してしまつて、目は前方を見ているんだけど意識は話し相手に行つていて注意力が散漫になる、この状態で歩行者の飛び出しでもあれば、確実にブレーキを踏むタイミングがおくれるというふうな結果がありますので、その点もやはり留意した形で考えていく必要があるだろうなというふうに思いました。

カーナビに関しましては、カーナビを注視するというふうなことは、運転中を考えますとやはり論外のことでございます。危険さわかりません。ただし、カーナビというのはドライブの支援情報端末として出てきたものでございますから、やはりその点に関しましては配慮していく必要があるだろうな。一概に積極的に取り締まっていくというふうな形ではなく考えていただきたいなというふうに考えます。

以上でございます。

○委員長(小山崎男君) どうもありがとうございます。それでは、鈴木参考人からお願いたします。○参考人(鈴木邦秀君) 私は、社団法人全日本指定自動車教習所協会連合会事務の鈴木と申します。どうかよろしくお願いを申し上げます。本日は、こうして指定自動車教習所における運転免許取得者に対する教育の現状などについて申し上げる機会を与えられて、大変に光栄に存じます。

以下、お手元のレジメに従いまして、簡単に

御報告を申し上げます。

私どもの団体の全日本指定自動車教習所協会連合会は、指定自動車教習所の連合体でありまして、成立は昭和三十六年であり、昭和三十三年に社団法人として認可をいただいたところであります。自動車教習にかかわる各種の調査研究、自動車教習所職員の教養、訓練等の事業を行うことによりまして、自動車運転者教育の健全な発達を図り、交通の安全に寄与することを目的としております。

次に、指定自動車教習所についてでございますが、指定自動車教習所とは、自動車教習所の内に資格のある者が教習指導員、技能検定員として置かれまして、また設備も道路交通法の基準を満たしているもので、都道府県公安委員会によって指定されたものというところであります。指定自動車教習所におきまして所定の教習を修了し卒業検定に合格した者には卒業証書が発行され、それによって卒業者は公安委員会の行う運転免許試験のうち技能試験が免除されるというところは御案内のとおりであります。

指定自動車教習所の数は、平成九年で千五百二十五カ所ありまして、そのうち、当連合会傘下にあります指定自動車教習所は千四百六十三カ所となっております。毎年、新規に運転免許を取得した人の九割以上が指定自動車教習所を卒業しております。いわば指定自動車教習所は初心運転者教育の中核をなしていると考えているものであります。

指定自動車教習所は、このように、運転免許を取得しようとする者に対する教育を行っておりますが、同時に地域の交通安全教育センターとして、ペーパードライバーとか高齢運転者などさまざまな方を対象に、運転技能等の再確認を行うとともに、具体的な交通状況に的確に対応できる能力の涵養を図るための教育を展開しているところであります。

ちなみに、自動車教習所につきましては、交通安全対策基本法に基づく交通安全基本計画におき

ましても、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努めることというふうなされているところであります。

平成九年中に指定自動車教習所におきまして運転免許取得者教育としてどのようなものがあったのかということをお簡単に御説明申し上げます。まず最初に、ペーパードライバー教育というところでありますが、これは、既に運転免許を取得しているものの、長い間運転から遠ざかった後に再び運転をしようとしている方を対象にいたしまして、各種の運転法の再認識あるいは定着を図る教育でありまして、全国の指定自動車教習所のうち千三百二十三カ所において約九万七千八百人を対象に行われております。

また、高齢者の方を対象にいたしました高齢運転者教育、これも、全国九百四十一カ所の指定自動車教習所におきまして約五万二千八百人を対象に行われております。

青少年バイク教育というのは、高校生などで普通自動車二輪車等の免許を保有している者に対して、二輪車の点検要領、乗車姿勢等を指導するとともに、走行訓練を通じて安全運転に必要な技能の定着を図るもので、全国五百六十五カ所約五万四千人を対象に行っております。

また、自動車等によって製品を搬送する企業に従事しておられる職員の方に行います企業安全運転教育、これも広範に行われておりますが、全国千八百八十カ所の指定自動車教習所におきまして約十三万人を対象に行われております。

最後に、「その他」というのがありますが、これは、冬の道の安全教育等、地域の実情に応じた教育を行うもので、全国千二十八カ所約八万人に対して教育を行っております。

こうした運転免許取得者の教育は、対象となる方の年齢や自動車の運転の頻度、あるいは運転能力等の違いがさまざまにございますので、そのニーズに応じましていろいろな内容、方法で行うというのが特色であります。

現在、国会で審議をされております道路交法  
の改正案の中にございます運転免許取得者の認定  
制度について、一言私どもの考えを申し上げます。  
既に申し上げたとおり、免許を受けている人に  
対して生涯にわたって交通安全教育を実施し、そ  
の方の運転技能を向上させるとともに、道路交通  
に関する知識を深めさせるとことは大変重要  
なことだというふうに考えております。

私も指定自動車教習所がこれまで実施をして  
まいりました運転免許取得者教育は、指導者の指  
導のもとで実際に車を運転することなどを通しま  
して、安全運転に必要な技能を体得し、また安全  
マインドを身につけるということで役立っている  
というふうに考えております。

私ももととしては、このような教育が公的に明確  
に位置づけられまして、その存在が広く一般の  
方々に知られ、多くの方に普及するということを  
期待しているものであります。

したがって、改正案にありますように、都  
道府県公安委員会の認定制度が設けられること  
となれば、広く一般に運転免許取得者教育の重要性  
が明らかになるとともに、その教育水準がより一  
層向上することが期待をされますし、またこれら  
の教育を受講する人も、公安委員会の認定を受け  
た教育であるという信頼のもとで安心をして受講  
することができるということで、運転免許取得者  
への普及が図られるものと期待をするものであり  
ます。

このように、運転免許取得者教育の認定制度は  
交通安全に大きく貢献をすることになるといふ  
うに理解をされているところであり、運転免許  
取得者教育の認定制度が導入された場合にお  
きましては、私も指定自動車教習所といたしま  
しては、教育の担い手の一つとして認定を受ける  
ことができる教育水準のより一層の推進に努力を  
してまいりたいというふうに考えております。

以上、私どもの考えを申し上げますが、今後  
とも、地域の交通安全教育センターとしての私ど  
もの活動につきまして御理解を賜り、御指導いた

だきたいと思っております。

貴重な時間、まことにありがとうございます。  
○委員長(小山崎男君) どうもありがとうございます。  
ました。

以上で参考人の方々の御意見の陳述は終わら  
した。

これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○山下八洲夫君 参考人の皆様方には、このよう  
な機会を与えていただきまして本当にありがとうございます。  
ご意見を、まずもって心からお礼を申し上げます。  
と思います。

まず最初に、鳥野参考人あるいは岩越参考人に  
対するお尋ねになるかと思いますが、チャイル  
ドシートのごとお尋ねをさせていただきたいと  
思います。

今お聞きいたしましたとおりでしたら、私自身、チャ  
イルドシートというのはい度も装着をしたことも  
ありませんし、極端な言い方をすると触ったこと  
もないというような現状でございます。今お話を  
伺っております、かなり危険な部分があるんだ  
なということを一強く印象に持りましたこと  
と、そんなに装着するのが難しいのかということ  
も、これは感想として感じました。

特に、装着につきましては、地方都市へ行けば  
行くほど、女性の方が自分のお子さんを乗せて買  
い物その他へ多く車を使いますので、チャイルド  
シートを使う機会というのはふえると思うんで  
す。それだけに、装着については簡単にして、そ  
してより安全でなくてはならない、それらを早急  
に開発しなくてはならないというようなことを感  
じたわけでございます。その辺につきましてはお  
答えは結構でございます。

私がお尋ねしたいのは、シートベルトに  
たしましてチャイルドシートにいたしました  
も、私は着用することは大賛成なんです。当然す  
べきである。これはなぜかといいますと、もし不  
幸にして交通事故が起きますと、シートベルトの  
おかげで少しもけがが小さくて済む。そういう

自己防衛であるわけでございますから、ある意味  
では自己責任ということもあるかと思いま  
す。ただ、六歳未満というのは確かに、自己責任  
をとれと言ってもとることは不可能でございます  
し、私はこれは十二歳でも、自己責任がとれるだ  
ろうかといえますとなかなかとれる範疇ではない  
というふうに思っております。そういう中で、今  
回、この法改正で六歳未満となっているところに  
私はなかなか理解ができない点があるんです。  
と申しますのも、もう一歩突っ込んで申し上げ  
ますと、本来なら、自己責任がありますから今ま  
で多くを申し上げなかつたわけでございますが、  
今の乗用車はもう全部と申すにいいほど後部座席  
にシートベルトはついておるんですが、大人の皆  
さんは後部座席に座るとほとんどの方はシートベ  
ルトをしないという現状であるわけです。

六歳未満のお子さんは後部座席へ座ってもシー  
トベルトをしなくてはいけぬ、母親があるいは  
父親はしなくてもいいということになりますね。  
子供は親の背中を見て育ちますから、子供にさせ  
たら親もそのときするようになるかわかりません  
が、この際思い切つて、後部座席に座つてもすべ  
ての皆さんがシートベルトをすべきだ、私はその  
ような判断をしているんですが、その辺の考えに  
つきましてはいかがでしょうか。

○参考人(鳥野康君) 先生の御指摘ですけれども、  
自己責任というのはいろんな言い方をされて、こ  
のころ特に規制緩和だとかなんとかというところ  
から自己責任というのがありますけれども、この  
六歳未満とかはおっしゃるよう自己防衛能力が  
ないんですね。だから、自分ではもう全く事故を  
回避する能力がないから、そういう人には安全基  
準が非常に高くてもちっとも問題ないものだと思  
うんです。今の御質問ですと、そうやってシート  
ベルトをしなさい、何々をつけなさいというのは、  
もう親からしなさいとだめだと思ふんです。そうい  
うことを習慣づけること。

ただ、先生はおっしゃいますけれども、今私ら  
が友達やら何やらといると、後ろに乗つても必ず  
即シートベルトは締めております。その辺はどの  
程度の装着率かわかりませんが、割合そう  
いうことでされてきて、だんだんそういうふう  
にはなっているんじゃないかなというふうには思  
います。余りちゃんとした答えではありませんけ  
れども。

○参考人(岩越和紀君) ちよつと違う観点から  
のお話になるかと思ひますけれども、六歳児未満  
ということにつきまして、やはり交通安全というの  
は生涯教育でなければならぬだろうというふう  
に考えます。そのときに必要なもの、自分の命を  
守る教育というものが日本の中であるかといいま  
すと、今は残念ながらそういう意味での考え方が  
出てきていない。

したがって、六歳児未満の時代から、自分  
の命を守るためにはそれだけのことが必要なの  
だということを経験的に覚えさせるといふ意味では  
非常にいい時期ではないかというふうに思いま  
す。それも、命を守る、危険を予知する能力みた  
いなことを開発していくという考え方で必要だろ  
うなというふうに思います。

○山下八洲夫君 そういたしますと、六歳未満の  
お子さんが乗れば、その前に当然親と一緒に乗っ  
ていけば、親が逆に子供に教育されるだろうとい  
うようなことにもなるかと思ふんです。

確かに、アメリカの州ではほとんど四歳以下、  
EUでは十二歳だったかそれぐらいまでやったり  
しているわけでございますが、いずれにしまし  
ても、安全性のことを考えればよく理解できます。  
鳥野参考人にお尋ねしたいんですが、朝日新聞  
の「論壇」にちよつと意見が述べられていたわけ  
でございますが、自動車損害賠償責任、自賠責と  
メーカーの製造物責任の関係について書かれて  
いました。ああ、なるほど私も思つたわけ  
です。

確かに、第十六条の一項と第十七条の一項の規  
定での請求権は二年を経過したら時効になると。  
ただ、民法の第六章の第一節で救済措置はありま  
すけれども、PL法の裁判をやっていますと常に  
二年以内に手続をしないとイケないという煩わし

さがあるわけでございます。私もこれを讀ませていただきました。それこそ安全性の問題、これはチャイルドシートだけじゃなくて自動車本体についても言えることだと思ふんです。

これは、場合によってはもっと簡単にやれるようにそれこそ私も法改正した方がいんではないかなというふうに感じたんですが、今までそういうことで特に現場でいろいろ御意見をお聞きになつておられるので、御意見があればもう少し詳しく教えていただきたいと思ふます。

○参考人(島野康君) 自動車の事故、自動車というのは危険性があるというのは皆さんわかつていますよ。

それで、チャイルドシートをしていたのにもかかわらず、それが飛び出してぶつちやつたというとき、チャイルドシートに何かの欠陥があるんじゃないかということ、このチャイルドシートメーカーに対して損害賠償請求をしたい、あるいは自分の心を晴らしたいというのが出てくるわけですよ。

しかしながら、この間ちょっと書きましたのは、例えばその子が三千万なら三千万の命だとすると、自賠責から三千万は支払われますので、そうするとこちらのメーカーはその被害者に対して損害賠償といういわゆるお金を補てんするということはなくなる、その辺がちょっと矛盾しているんじゃないかということです。

その自賠責のものは非常に大切なものですが、でも、先生おっしゃる通りに、事実上、心のあれを晴らしたいということになってメーカー責任を問うときには、P.L.訴訟だと六年も七年もかかるということがあります。そうすると、二年ずつ時効の中断、民法百四十七条の承認といったところで、相手方、保険会社に、承認を受けて中断してくださいよということではできませんですけれども、そういう形ではなかなか、P.L.の請求でこちらが勝つというのはいかにも思ふます。やはり製造物責任的な考え方をすれば、メーカー側に挙証責任というのをやや転嫁しないと、いや私の

ところはタイプエクトがなかったんだという形で挙証の転換みたいなことをさせないと、なかなか難しいなというふうには思ふます。

だから、大きい事故はそういうことですが、小さい事故のときの話、いわゆる少額個別被害といいますが、少額といつてもある程度の被害の場合に、このメーカー責任をどう問うかというのは今の法律ではなかなか難しい部分があると思ふます。

○山下八洲夫君 どうもありがとうございます。それでは、ちょっと移らせていただきますが、運転免許取得者教育の認定について、鈴木参考人にお尋ねさせていただきます。

現在、自動車学校あるいは自動車教習所ですが、公安委員会指定というところは、先ほどの御説明にもありましたとおり、これは免許証を持つていない方が教習を受けて、そこで合格をすれば実地試験が免除になる。ですから、かなり高度な教育システムをお持ちになつておられると思ふます。それからもう一点は、そのほかにいろいろとメーカーなんか独特なドライビングスクールなんかをお持ちになつておられるわけですが、こういうところでペーパードライバーの方が再教育を受けるということについてなせ認定がわざわざ必要なのかという、私はこの辺の理解ができませんが、その辺につきましてもまず教えていただきたいと思ふます。

○参考人(鈴木邦秀君) ただいまお話がありましたように、運転免許証を持つておつて、そしてしばらく運転をしていないので、運転をしようと思つてやや危険があるので一度教習所で教習をしたといういわゆるペーパードライバーの方が比較的多いわけでありまして、こうした方に現在も教習を行つておられるわけでありまして、今回もし認定制度というものが認められますれば、認定された制度であるということ、さらに教習内容を充実したものにしたいという関係者は公認ということになるだろうと思ふます。その意味で、教育の水準も当然向上して行くというふう

に考えられます。それからまた、公安委員会認定の制度としてペーパードライバー教育をうちはやっておりますというところがはっきりいたしますれば、受講する方が安心して、信頼をして受講できるというようになリットもあるというふうに考えまして、全体として大変交通安全教育上プラスがあるというふうに考えておるものであります。

○山下八洲夫君 ペーパードライバーの方を教育しますというものは、今の公安委員会指定の自動車学校でも堂々と看板を上げてやればいいんです。その横にわざわざ私のところは認定ですよ、公認ですよというふうな、そういう冠がなぜ必要だろうか。

と申しますのは、今はどちらかといいますと規制緩和をどんどん進めている。規制緩和を進めている中で簡単に言えば、商売の信頼性を高めたいというふうな気持ちがあるんでしようけれども、信頼性というものはそういう冠ではなくて教育の中身だと思ふます。

そうしますと、私は今の指定の自動車教習所なんかレベルは相当高いと思ふますし、そういう中でユーザの皆さんもほとんど運転免許を取りましたので、取る人はかなり少なくなつてきている。そういう中で自動車教習所も、先ほど御説明ありましたとおり、いろいろな知恵を絞つていろいろな方へのいろいろな教習をしようというふうになつておられるんですから、わざわざ冠をつける必要があるんだらうか、どうしても理解できないんです。答弁もらつても同じかなと思ふますが、せつかくですからもう一度御答弁いただきたいようか。

○参考人(鈴木邦秀君) 認定をしなくても現実に今教習をやつておられます。そして、それはそれなりに成果を上げておられるという御指摘のとおりであります。

ただ、一般の方は自動車教習所というのは新たに免許を取るときに免許を取るための教習をやつてくれるというところはよく認識をされておられますが、しばらく運転をしていないので教習所へ行く

きたいが教習所はやつてくれるだろうか、あるいは丁寧に教えてくれるだろうかという心配をお持ちのペーパードライバーの方も現実にはかなりいらつしやいます。そういう方の照会があれば私も自動車教習所へ行つて相談していただきたいということでも申し上げるんですが、これが正式に公的な制度として認定され、周知徹底されれば多くの人が安心して受講することができるようになるというふうに考えておるところであります。

○山下八洲夫君 結構でございます。カーナビ、それからテレビ装着の問題もございまして、一言だけ触れさせていただきます。思ふます。

走行中テレビを見る、これは論外の話だと思ふんですが、カーナビというのは私もしょっちゅう活用させていただいておられます。活用の仕方によつては大変便利なんです。映像と音声が出ますので、それこそどの範囲まで注視というかはまた別にいたしまして、ほとんど注視しなくてもある意味では八割ぐらひは音声だけでも行けてしまふ。特に、一キロ先を右折ですよとかあるいは三百メートル先を右折ですよ、こういうことを先に教えてくれますから、路線変更も安心してできます。使い方によつては大変素晴らしいもので、私はこの点はいいと思ふます。そのほか無線あるいは電話、そういうものは正直に言つて余分だと思ふんです。ですから、そういうことについては私もこの提案と全く同意見でございます。

注視というのを広辞苑で見ますと、「視力を集中して見つめること」というふうな広辞苑には出ていたわけでございますけれども、カーナビというものは正直言ひまして、走りながら視力を集中して見るほどおもしろいものだらうか。そう思ふますので、カーナビも、「視力を集中して見つめること」との注視というところまで入れる必要はないのではないかとおもう思ふます。ごさいますが、最後に岩越参考人のお考えをお聞かせいただいで終わりたいと思ふます。

○参考人(岩越和紀君) 注視という概念に關しま

しては私も意見はございませんけれども、カーナビの危険と携帯電話の危険というのはやはり基本的に違うように思います。

携帯電話は、先ほど申しましたような意識のわき見というようなことが起こる可能性がある。カーナビというのは、必要なときに必要なだけ自分が見ればいいだけのことで、先生おっしゃる通りに、別に注視をしなくても、ちらっと見てそれで終わる。つまり地図の形を見るだけで、自分がどこら辺にいるかというのわかりますので、そういう使い方があっていいと思います。それと差別するために注視という言葉が出てきたんだというふうに私は理解しておりますけれども、そういうことであれば問題はないかなというふうに思います。

○山下八洲夫君 どうもありがとうございます。○魚住裕一郎君 公明党の魚住でございます。何点が参考人の各先生にお聞きしたいと思えます。

まず、チャイルドシートでございますけれども、島野先生と岩越先生、六歳ということでご切つていただけますけれども、本来これは六歳ではなくて体の大きさはないかなと私は思うんですが、この点はいかがでしょう。

○参考人(島野康君) 私は国民生活センターのただの職員でございます、先生では全くございません。

それから、年齢の話は先ほど山下先生からも御指摘があったんですが、法律は専門家の方がいらっしゃるんですけども、ただ、どこかで切るとすると学童か幼児というのは、法律その他の整合性やら何やらいろいろあると思うんです。ただ、先生おっしゃるとおり、体の大きいものもあるし小さいものもある。七歳になったって八歳になったってそれをつけても差支えないと思うんです。ただ、どこかで区切るといったときには幼児あるいは学童と、そういう意味では私はこういう法律案としては、差し出がましいのですが、

六歳未満というのはそんなに変わるものではないのではないかとこのように思います。

○参考人(岩越和紀君) 確かに先生おっしゃる通りに、チャイルドシートは体に合わせて使うものから、現在販売されているものだけでも三種類ございまして、ベビーシートといわゆるチャイルドシートというもの、それからジュニアシートという体の大きさに合わせたおしりを上げるようなシステムのものと三種類ございまして。

そういう意味でも、それは体に合わせて規制をすべきだという考え方も一つはあるというふうに考えますけれども、法律のつくり方というのは私は専門家じゃないのでわかりませんが、国民が理解しやすい形ということで考えますと、年齢で切つていただいた方が国民としては理解しやすいのじゃないかなという感じはします。

○魚住裕一郎君 悲惨な交通事故の事例を見たりあるいはJAFでもいろんな実験をされていると思えますけれども、そういう事例を見るとやはり義務化というのは本当に大事だと思えます。

そのやり方なんですけど、点数制度というところで強制をしようというところでございまして、例えは今の考え方ですと、タクシイの場合は免除されているわけですね。ところが、孫がおじいちゃんのところに行つた、近くの公園に行つたといったらもうだめなんです。おじいちゃんも点数でだめよと言われる。あるいは雨の日お母さんが幼稚園に子供を送る、お友達がいっている、でもお友達は乗せられない、だつてお友達の分までシートベルトがないんです。それでも点数をつけると、こういうことなんです。あるいは幼児が四人いる、お父さんお母さんとみんなドライブに行こうかと。これでもだめよ。こういう基準になるわけですね。

ちよつと生活実感と合わないものを点数という裏づけをもつてやろうという、こういう法案なんです。島野、岩越両参考人、この点についてはいかがでしょうか。一方でタクシイは免除されている、そういう状況の中で。

○参考人(島野康君) これは私が答えるというより警察庁がお答えする話だと思えますけれども、やはり点数制度、罰金はあれにはないんですが、やはりこういうものを義務化するというのは何かでしなくちゃいけない。先生おっしゃる通りに、少子化の時代に何人もいっていったときに、ではどうなんだといったときは取り締まりを、お、い、こらじやないですけれども、ある程度そういう部分については、たしかこれは、私も十分法案を知りませんが、例えば家族が何人もいて、その自動車の後ろに現実的には三つも四つもつかないわけですね。だから、そういう場合はある程度は許されるのではなかったでしょうか。

その辺はまた警察庁の方から聞いていただきたいと思えますけれども、私なんかは全くそういう面では点数化という形で義務づけたいとなかなか国民には浸透しないのではないかとこのように思っています。

○参考人(岩越和紀君) 点数に関しましては、シートベルトと同じ点数なのでという単純な考え方をしておつたんですけれども、人数に関しましてはやはりある程度はいたし方がないかと思えます。この制度を導入するということではやはり子供の命を守ることだと思えますので、そのときに員数外の子供を逆に言えば乗せないという考え方があつても仕方がない制度だろうというふうに考えます。

それは、例えば後ろの席に四人子供を乗せて約束しない状態でぶつかったことを考えますと、これは本当に恐ろしいことになりまして、やはり何らかの拘束装置が必要だということを前提に考えますと、チャイルドシートが乗せられる範囲だけしか子供は乗せられないんだということを理解していただく方が大事のような気がいたします。

○魚住裕一郎君 ただ、乗せられるというふうには道路交通法規上は可能なわけですね。例えば、我が家も子供が三人います、あともう一人とあつたらどうしようかというユーザの立場からすると余りにも過酷なやり方。安全性は大事だ、子供の命は大事だ、それはもうだれも否定しないんですけども、やり方が余りにもお上の考え方だけじゃないのかなというふうには私は思うわけですね、ユーザの立場でどういうふうにお考えかと思つてお聞きしたわけでございまして。

次は、今、島野さんからお聞きして、チャイルドシートが途中でシート自体の折損というのがあつたとありますけれども、非常に国際基準にも満たないような状況に今なっているようですね。でも、そういうものを何か安全性が満たされなまま普及を義務づけるというのは非常に時期尚早ではないのかなと思えますけれども、島野参考人、いかがでしょうか。

○参考人(島野康君) 基準自体は、FMVSSですが、そういうものと比べて、品質だとか構造上の問題についてはやや規定がないようですね。でも、そういう強さについてはかなりクリアしているのではないかとこのように言われているようでもあります。

ただ、私の申し上げたいのは、今おっしゃったように、あるいは私が申し上げたように、消費生活用製品なのではないかと。自動車用部品という自動車からくる部品という考え方もあると思えますけれども、もつと生活に密着した生活用製品なのではないか。

だから、ある程度の基準に合致したもののじゃないかと、これは先生方嫌がるかもしれませんが、だれが見ても運輸省の自の何とか、これがついでにこれはオーケーしているんです。だから販売してもいいし、何とかでという、そういう部分である程度基準よりも、クリアしたものでないかと先つてはいけませんという形、それは法律にはこれに適合したものと、こういうふうになつていきますけれども、その前の売つてはいけないとか売つて何とかという形にはなつていないかと思つて、Sマーク製品とか特定製品的な考え方があつていいのではないかと。それで、首つり事故などというのがあると。それは、自動車



用部品というか、そういう部分ではクリアできない部分があるんで、そういう視点も持っていただければありがたいのではないかと、うううなことを申し上げたつもりでございます。

○魚住裕一郎君 今の点でございますけれども、関連して、日本の道路運送車両の保安基準等によりまして、別に取り扱ひの説明書をつけなくてもいいですと、こうなっているんですね。アメリカあるいはヨーロッパでは当然もうすつかりその辺の規定がありますし、また素材等について玩具の毒性に関する基準もそういうシートベルトに適用になっておりまして、この点の整備が大前提になさやいけなさと私は考えておるところでございます。

次に、普及への方策でございますけれども、私は、例えば法律で義務づけられればいんだと、そういう話ではなくして、例えば事故が起こった場合、賠償責任とかいろいろありますけれども、そういう過失相殺で見るとか、そういうことの方が、あるいは保険金の支払いの基準にチャイルドシートをやっているかどうか、こういうことも要素に含めれば随分また普及へ大きなインセンティブになるのではないかと、うううに思っております。

また、結構高いものです、現時点において。そして、二台、三台と買わなきゃいけない、あるいは体の成長に合わせて買いかえが必要になってくる、そういうことを考えますと、例えばその買った費用について所得を控除するとか、あるいは補助金を出してあげる、リサイクルという話もありましたけれども、そういうような手だてもあった方がもっと普及しやすくなるのではないかと思っておりますが、岩越参考人、また島野参考人、いかがでしょうか、普及について。

○参考人(岩越和紀君) 金銭的にはおっしゃるとおりだと思います。

ただし、価格が非常に高いという話がいっぱい出てくるんですけれども、私どもの調査では、一万円を切るものから十万円を超えるものまでたくさんございます。それはすべて運輸省の装置型式

指定を受けているものでございまして、あとは機能の違いで、土台がありまして、その上のシートがくるつと回るとか、そういう機能がついているので価格の違いが出てくるということもございまして、ユーザがきちんとした商品知識を持てば、金額としては非常に高いと私も思いますけれども、買えないものではないんじゃないかというふうに思います。

したがって、先生おっしゃいますように、それにさらにそういう税制の優遇策とかございすれば非常にいい結果になるんじゃないかというふうに思います。

○参考人(島野康君) 先ほどの道路運送車両法では取り扱ひ説明書云々というのがございまして、けれども、やはりPL法が平成七年の七月一日から施行されて、それ以降、例えばバックルの金具によるやけど事故というのは結構あったんですけれども、こういうものも、メーカー自身でそれをコーティングするなりなんなりして、ほとんどありません。だから、そういうことで、取り扱ひ説明書あるいは本体表示というのが大分一時よりもよくなっている。それはもうメーカー責任として結構なつています。

だから、あとはどういうふうに進ぶか。孫ができたからおじいちゃん、おばあちゃんが高いのを買つてあげてそれがなかなかたななというふうなものじゃなくて、もう少し選びやすいという形に適合性、先ほど岩越参考人がおっしゃいましたけれども、そういう適合性なんかの問題が今後もう少し普及啓発されるといいのではないかと、うううに思っております。

○魚住裕一郎君 値段につきましては、例えばミツキーとかそういう子供の興味を引くようなものをつけたり、そういうことで値段が高くなっていると思いますけれども、実際メーカーは子供用のベツドといいますが乳母車メーカーが中心になっていと思うんです。やはりこの辺を考えると、もっと自動車工学に基づいたしっかりしたものをつくらなさいけないかと私は思っております。

だんだん持ち時間が減ってきましたけれども、あとカーナビ、携帯電話でございますけれども、本来これはわき見運転はしちゃいけないと。当たり前の話で、これは道交法上書いてあるわけですね、安全運転義務。だから、カーナビを注視しちゃいけない、これは当然のことであって、改めて私は規定を設ける必然性が余りないのではないかと、うううに思っておりますが、岩越参考人、いかがでしょうか。

○参考人(岩越和紀君) ちよつと記憶がはつきりしておりませんが、前にドライバーのわき見の意識について調査したことがございまして、けれども、車内のわき見はわき見じゃないというふうなことを外側の何かに見ている人も多いというのを見ました。車内のわき見というのに罪の意識というのを持たないドライバーが多いもので、そういう意味で、それを区別するという意味では有効ではないかなというふうに思っています。

○魚住裕一郎君 最後に、免許取得者教育云々というところで鈴木参考人にお尋ねいたします。いろいろ認定制度の目的とかねらいというものを先ほどおっしゃられましたけれども、山下先生もお聞きしておりましたけれども、どうもよくわからないんですね。広く普及するとか教育水準の向上、あるいは安心して受講できる。この認定制度と因果関係が本当にあるのかどうか。ねらいと手段が乖離しているのではないかと私は思うんです。

人によっては、要するに教習所業界としてお客様の確保ではないかと言われましますし、さらに口が悪い人は、警察の天下り先の確保じゃないかと言われましますし、非常な何というかわからないわけですね。非常にこの認定基準というものは、鈴木参考人のお考えでは、例えばその認定の範囲には受講料まで入る予定でお考えでしょうか。

○参考人(鈴木邦芳君) 大変多岐にわたる御質問であります。まず最後の認定の基準でありますけれども、私どもが聞いております限りでは、従来、私どもあるいは指定自動車教習所に限らず、いろんな施設をもつて既存の運転免許を保有している者に対する教習、この中で、ある程度の指導者がおつてある程度の教育をやっているものが認定の基準になるというふう聞いておりますが、この認定の具体的な基準はこれから決まると思いますが、極めて厳しい基準だというふうには聞いておりません。

今申し上げましたように、指導者がおつて施設があつて、ある程度の教育をしているものは認定されるという意味で、この基準そのものはそういう形で認定になるわけですが、そのときに教習料金というものは、もちろん今現在の初心運転者の教習も自由料金であります。講習料もまた教習所において任意に決定するというふう聞いております。

と申しますのは、話がちよつと長くなりますが、先ほど申し上げましたように、実は教習所へ入ってくる既存の運転免許証を保有している方というのは非常にいろんな差がございまして。大変に運転がお上手で、あしたからすぐに街頭へ出て運転をしても支障ないような人と、それから運転免許を取つたけれども二十年間全く運転していないというある意味で白紙の人とおられまして、その中にいろんな運転能力、自動車の運転頻度の方がおられますので、その相手に応じた教育をするという必要があると思いますので、教習料金もなかなか決めるに難しいと思つて、基準によって決められるというふうにはないかということでありまして。料金は、そういう意味では自由であるということでありま

す。それからもう一つは、ねらいと手段の関係でございまして、今現在も教習をやつておるので、それはそれで効果は上がつておるといふことはそのとおりであります。この制度ができれば、さらに教習の効果も上がるといふことは間違いありません。それは、今申し上げましたように、この制度ができたことによつて、制度そのも

のが発足したことによって、関係者が非常に一生懸命研究を体系化した教習をしようというふうな努力をいたしますし、同時に、それがPRされることによつて、そういう制度ができたならばおれも実行しようということで、新しくこの教習に参加をしていく人も必ずふえると思います。それと相まって、私どもは極めて効果が大きい制度であるというふうな理解しているところであります。

○魚住裕一郎君 終わります。

○八田ひろ子君 日本共産党の八田ひろ子でございます。チャイルドシートのことに関して幾つか教えていただきたいと思つて質問をいたします。

チャイルドシートが売り出されて約二十年と言われておりまして、私も、自分が子育てをしていくときにはちょうどそういうものを利用して、保育園の送り迎えなんかでも、新生児から車で移動したものですから、本当に冷やっとしたことが何度もありました。ですから、そういった意味でもチャイルドシート、ベビーシートやジュニアシートが法制化されるというのは大歓迎なんですけれども、先ほどからもお話がありましたように、幾つかの問題点があるのではないかとということで伺いたいと思つています。

まず第一は、安全の問題なんです。参考人の皆さんの関係資料というのでいろいろ伺ったんですが、先ほどのお話にもあったんですが、チャイルドシートをしていても、またしていたから事故に遭つたというふうなお話を伺つて、後で伺いますが、取りつけないかの問題もあるのではないかと、チャイルドシートそのものの素材や形状とか、あるいは先ほどからありました、消費生活用製品安全法というと本来はこうあるべきなんだけれども、道路運送車両法の規制で実際にはどうなつていないというの何と何とていいます。実際に緊急時の圧迫ぐあいとか耐衝撃性というのがあるというところまで考慮されているのか。それから、外国の輸入品もたくさんあるんですけども、そういう面で国産と外国で違いがあるのかどうか。それから、メンテナンステナンスとか品質保証は実

際にはどうなつていのか、まず岩越さんと島野さんに教えていただきたいと思つています。

○参考人(岩越和紀君) 国産と外国のものという御質問が一個ございましたけれども、ヨーロッパの安全基準もアメリカの安全基準も日本の安全基準も、時速五十キロの衝突を対象にしている点では変わっていないと思つています。したがって、基礎的な部分での安全性能というものはほとんど違いがないというふうな思つていますけれども、ヨーロッパのものをみますと非常に使いやすいい形になつてきているものがある。これは自動車メーカーと一体になつて開発しているものがありまして、そういう形ですとやはり自動車の衝突安全の方から思想が入つてきてチャイルドシートがあるという形になりますから、衝突時に対する考え方がきちんとできているものが出てくるということでございます。安全の機能がはつきりしているという形のものが多く見受けられます。

それでは日本のものがだめかと申しますと、日本のものの中でも、私どもがこの間装着テストをやつたと先ほど申しましたけれども、二分でついでしまう種類のものもあるんですね。お母さんがやつて二分で簡単についてしまうものもある。一方では二十七分四十五秒もかかつてしまったものもあるというところでございます。したがって、やはりユーザーが試しに自分でつけられる環境があればそういった製品に関しては自然淘汰されていくんだらうな、それはやはり市場の原理に任せざるべきだらうなというふうな思つております。

○参考人(島野康君) 特段ないんですけれども。

○八田ひろ子君 先ほど出ていたんですが、値段のことなんかで実際には買うのをちゅうちよすというの私もよく聞くんでは。せんだつて、幾つかのお店でチャイルドシートが幾らぐらいいかというのを見に行つてきました。とりわけ、新生児から使えるというベビーシートが置いてないお店も結構ありまして、新生児からもうちよつと大きいところまでつと使えるというのがあるんですけども、それはみんな六万円を超してしまし

た。私の孫が生まれまして、息子のいとこたちがみんな買つてくれたんですが、それも新生児から大きくなるまでのんですが、やっぱり四万円ちよつとものなんです。そういうふうに非常に高い。

小さいころからの習慣性が必要だということなんですけれども、さつきのお話ですと、非常に廉価なものもあるというふうな何と何とていいます。特に自分でいろんなことができない子供を乗せるものから、そういう場合に実際には何を基準に選んだらいいのかわかるので、先ほどマークのことをいろいろとおっしゃつていましたけれども、そういうのは今選びやすいようになってい

るかでしょうか。

それから、さつき島野さんの方からなかなか装着が難しいというお話もあつたんですが、値段によつてそういうのがあるのかどうか。

それから、消費生活用製品としての視点をと

ふうにおっしゃいます。乳幼児用のベッドではそういうのがあるということなんです。乳幼児用ベッドですと買う人もありますけれども、私も三人目の子供のときはレンタルを使つたんです。こういうチャイルドシートなんかでも、そういう高いものでしたら当然レンタルを利用したいという意見があると思つておられます。そういう観点ではどういふふうにお考えなのかを教えてくださいたいと思つています。

○参考人(島野康君) マークのお話ですけれども、今は運輸省認定マークといいますが、先ほどのJISマークもあるし、そういうマークは幾つかというかほとんど日本のは扱つていて思つています。ただ、私が申し上げたいのは、そういう消費生活用製品の観点のマークではないので、今度運輸省認定マークをつける場合には、そういう消費生活用製品安全法のような視点も必要なのではないかというのを申し上げているわけです。

○八田ひろ子君 ありがとうございます。

安全性の問題で、チャイルドシートそのものの安全性は、きちんと装着をしないと実際には効果が期待できないというのが何度も言われているんです。

そこで、二つ目に教えていただきたいのです。今アンカーナットとかチャイルドシート固定機能つきのシートベルトというのは輸出車には標準装備だといふふう聞いていますけれども、国内ではそうではないという部分もあるそうなんです。従来の販売車での程度に今なつていっているのか。実際に買つてつけようと思つたときにそれがつかないということになると非常に困るわけです。先ほど、つく車とつかない車とあるということ、私も運輸省の方の自動車を見ましたけれども、実際につかない車もあります。そういう場合は、ユーザーとしてどういふことが考えられるのか。

それから、さつきちよつとISOFIX方式のお話も出ましたが、これで今言つてい

ないというのがなくなるので非常にいいのではないかと、実際に日本でもこれからですね。そうしますと、このISOFIX方式がスタンダードになる前には、どういふふうにしたら義務化されたときにスムーズにいくとお考えなのか、ちよつと教えていただきたいのですが。



の寄与するところが大きいです。キーワードが、きちつと固定するというふうに申し上げましたけれども、固定しないためなんです。私たちが余り言い過ぎていたのかと思えますけれども、難しいと言われれば、何回かやればかなりお母さんでもつけられるようになるわけです。

ただ、おっしゃる通りに、こちらの車こちらの車ではだめだということ、日本の家庭では、例えばスポーツカーを持っていけばスポーツカーしか持っていないとか、あるいは軽四輪しか持っていない。軽四輪を持っていたらそれで家族じゅうでどこかに旅行に行くとか、そういう何台も持っているという環境には特に東京なんかはないと思うんです。そうすると、スポーツタイプのものですつかないとか、そういうようなのはどうしても出てきてしまいます。

ただ、おっしゃる通りに、私はISOFIXみたいな形にだんだんなればいいとは思いますが、けれども、標準装備するというのが必ずしもどうかかと。例えばこれはこのくらいお金がかかると、コストが高くなる。ではこつちだったら選べるじゃないかという、選ぶ方で、オプションなりでできるような形の方がいいのではないかと、私には思っています。

○参考人(岩越和紀君) チャイルドシート固定機能つきシートベルトの件ですけれども、これにしましては、運輸省と自動車事故対策センターが発表しています。「自動車安全情報」という、(資料を示す)もう五年ぐらいになる衝突安全性を出しているものですが、これにリストが出ておりまして、ちよつとざつと今見たのですけれども、六〇%から七〇%ぐらいの乗用車に関してはその機能がございません。

ただし、その機能を理解しているユーザーがどれだけいるかという、かなり疑問がございます。車の取り扱い説明書には必ず書いてございますので、それをよく読んで使えば非常にいい機能で、これは一度シートベルトを全部取り出しまして、それでチャイルドシートをつけてそれを巻き

戻していくとそのたびに固定していくというようシステムになっておりますので、非常につけやすいシステムですから、ぜひ利用していただきたいなというふうに思っておりますこととでございます。

○八田ひろ子君 説明書というのですか、使用者に対する教育というのですか、啓蒙活動が現時点では非常に大事なんじゃないかなというふうにお答えを思っています。

私は愛知県に住んでおりまして、愛知県はチャイルドシートの着用率全国一を目指してというキャンペーンを平成七年からやっております。そこで体験的なチャイルドシートそれからジュニアシートの無料貸し出しとかそういうのをやっております。その結果モニターアンケートなんかもしているんです。それを見ますと、そういうふうなキャンペーンをしても、着用させるといふのは二七・七%で非常に低いわけです。愛知県では母子手帳で添付書類としていろいろあります。低体重児の。こういうので宣伝しているんですけれども、実際に普及しているのはなかなか難しいというふうな感じを持っております。

これは鳥野さんと岩越さんに伺いたいんですが、こういう宣伝をやっているのが警察の窓口とか市役所とか保育園、幼稚園であるのですけれども、効果的なやり方は、どういうふうにしたらシートベルトをつけるのが必要であり、またこういうふうにするにはどういった啓蒙がでできるのか。今まで特にJAFではいろんな特集なんかもやっていらしたのですが、どんな意見が寄せられているのかちよつと教えていただきたいです。国民生活センターでは苦情が多いんですけれども、その中で、こういうふうなところでも啓蒙が効果的ではないかと思っております。

○参考人(島野康君) 全国に消費生活センターというのには三百八十一カ所ございます。各戸配布のものなんかをやっておりますけれども、そういう

たところにはもちろんどんな普及啓蒙的なことをやらないといけないと思えますけれども、やはり私は保健所とか病院とかアメリカなんかですと産院から退院する際にベビシートをしていないと退院させないというぐらいいき指導をするお医者さんあるいは病院もあるというふうな聞きなす。ですから、やはり新生児のうちからというか、病院とかそういうところからの一言というのは非常に効くものだと思うんです。あるいは、行政からこうですよああですよといつても残念ながらなかなかという部分がないところがあると思います。保健所というところから指導なんて来るわけです。そういうところからの指導あるいは病院からの指導というふうなことが、こういうものについては非常に効果的なのではないかというふうに思っています。

○参考人(岩越和紀君) チャイルドシートの記事は「ジャフメイト」もことは連続して出しているんですけれども、それぞれのテーマがございまして出しています。最初の段階では、チャイルドシートが必要だということキャンペーンいたしまして方法論に関しては何も述べなかつたんですが、ことしに入りまして義務化ということが出てきましたのでチャイルドシートを選びなさいという形で記事を今つくっているところなんです。選ぶというのには、体に合わせて選ぶということと、チャイルドシートを置く場所を選びなさいということを主眼にした記事づくりをしております。それは単に方法論を述べるといよりは、やはり子供の安全を守りましょうということを主眼に置いたページづくりなんです。

ただ、日本の場合とヨーロッパの場合を比較してみますと、スウェーデンがチャイルドシートの義務化をするために使ったポスターというのをごらんになったことがあるかと思えますけれども、子供の顔面が割れたポスターを出すんです。それを街角に張るんですね。子供の顔面が血だらけになったのを出しまして、僕は学校に行きただけだったんだけどコメントがついているポス

ターが出たことがあるんですが、そこまでシリアスなもので訴えかけていく。その隣にお父さんではないんですけれども大人の顔が割れたものもついておりまして、それはシートベルトをしていなかったからこういうことになってしまったんだというふうなことを訴えていくんです。

そういう社会的なコンセンサスが日本にあるのかということがこういうキャンペーンがうまくいくかどうかの分かれ目のような気がしているんですけれども、その方法がいいとか悪いとかいうことではないんですが、実際に事故というものが非常に悲惨だということをわからせる方法というのが一番効果的かなというふうには思っています。

○八田ひろ子君 産院から退院するときに重要なことというのは、いただいた資料の中でも、退院のときに着用してきた人は八八%がその後使用していないかと思えます。しかし実際には、さつき申し上げたように、ベビシートが非常に高いということとか、どういうふうな自分の車に合ったのが買えるかというので、日本でも実験でこういうレンタルなんかあつていないかというのがあるんです。

最後に、最初のときにリサイクルとかそういうものよりもまず考えるべきことがあるという御意見もあつたんですが、高価格や省資源という観点からでもリサイクルやレンタルなんかは行政が責任を持ってやるべきだと思っておりますけれども、そういう面での問題点をどうお考えなのか。それから、高いものに対する援助というのは、補助金も無論大事だと思えますけれども、実際にどういう意見が寄せられているのか。このアンケートを見ると、非常に高いとか短期間しか使わないのでもったいないとかという意見もあつたので、さつき言われた社会的なコンセンサスをつくるための宣伝も、ショッキングなお話もあつたんですけれども、そういうのも必要でしようけれども、行政に何を一番お求めになっているのか、またユーザーから求められているのかを教えてください。

だきたいと思えます。

○参考人(島野康君) リサイクルとかレンタルとかというのは、こういう時代ですから特に大切だと思えます。それと、これは岩越参考人が最初の安全性についてのときにレンタルとリサイクルについて、耐用年数だとかあるいは事故歴だとか、そういったものをきちっと把握した上で。だから、リサイクルをする際に、そのリサイクルをする主体、行政になるかショップになるかわかりませんけれども、そういったところがかなり責任のあるところでないとなかなか。

私もこれについて、かなり大きいものですから、島野なんかはほとんど着用の方に大賛成大賛成と言ってくれども、例えばごみの問題を考えたら、あれをどこに捨てたらいものだろうというようなことを言われたときにちよつと詰まったことがあります。やはりリサイクルという形でやっていく、あるいは行政がどう絡むか。

行政は、例えば自転車のリサイクルなんかにしても結構していると思えますけれども、その製品がどれだけ安全性を確保できるかといったところをまずチェックしてリサイクルに關与してもらいたい。それは最初から、おっしゃるように十二万だとか、それが何人もいたりすると大変な出費になります。四万でも何でもそれですけれども。そんなところで行政が、消費生活センターだとかそういったところを中心に、そういうものもレンタルをしたりあれもしますよみたいな形でやれると望ましいのではないかとというような気がいたしております。

○岩瀬良三君 無所属の岩瀬でございます。数点お伺いしたいと存じます。

初めに島野参考人にお伺いしたいと思っておりますけれども、先ほど来お話の中にも出てまいりましたし、また参考人からのお話の中にもありましたけれども、苦情相談の内容をいろいろ網羅していただいたわけでございます。普通は苦情といった場合に買ったお店に一番行くんですけども、消費生活センターまたは国民生活センターの方へ言

われてくるということとはまたその次の次元の問題だろうと思っております。

そういう点で、どういふ点が一番苦情としてチャイルドシートについては言われてきているのかというような点をお話しただけだと思っております。

○参考人(島野康君) 先生おっしゃるとおり、買ったところがメーカーに行くのが大多数なんです。国民生活センターとか消費生活センターというところへの苦情の申し出率というのは、不満があったあるいは苦情がある人の残念ながら三割ぐらいしかないわけです。

ただ、二次的な要求といいますが、例えば大きい金額なんかになりますと、多額被害と言いますけれども、例えば過失相殺をどう考えるかとか、そういった点はかなり難しいわけです。あるいはメーカー側がなかなかそれに応じない。あなたの誤使用でしよう、つまりミスユースというのはいつの時代でも最大の抗弁でありまして、そういう部分でなかなか話し合いがつかないといったときに二次的に国民生活センターとか消費生活センターに行くのが多いかと思えます。どんな苦情かというのには先ほど申し上げました。

今までに相談を含めて苦情というのは、国民生活センターにインプットされているのは三百万件以上あるわけでございますが、その中でこの種の苦情、苦情というか相談も含めてですけれども、価格が高いなんというのも含めて百件ちよつとぐらいいです。ただ、危害とかあるいは品質だとか適合性にかかわる問題とか表示とかというものは五十件ちよつとというぐらいいですから、そんなに多いものではございません。

○岩瀬良三君 それから、岩越参考人の方にお伺いしたいんです。

今お話の中に出ましたけれども、このチャイルドシートを正確につけておけばいいんだらうけれども誤使用が多いということなんです。私はつけたことはございませぬけれども、お母さん方がちよつとちよつとやっているのを見ているんです

けれども、そんなに間違つたとかつけ損なつたとかいうような感じは私は持たないんです。現実問題としては誤使用はかなりあるんでしょか。

○参考人(岩越和紀君) 数は少ないのですが、私もが去年の五月に二十六台ちよつと運転トレーニングをやつたときに集まつていただいたお母さん方、お父さん方の車をチェックさせていただいたことがあるんですが、きちんとついていたのはわずか一台でございまして、あと一台ぐらいはただ置いてあるだけというふうなものもございまして。当時は、去年の時点でございますから、まだそういう意識が多少希薄だったかもしれませぬけれども、そういう事態がございまして。

それと、シートベルトを使つてつけるときにロッキングクリップという金具が必ずついてはいるんですが、それをつけなくてつけちゃうとかそういうものは無数にあるようでございまして。ロッキングクリップをシートベルトに通すのが非常にかたくてちよつとつらい作業でございまして、かたくていいだろうというのでちよつとちゃうというようなことがあります。それは、チャイルドシートの座面の部分を車のシートの座面に圧着すれば形としては一応固定したことになるんですが、背中の問題を除いて、だから、それが確認できちゃうとそこで大丈夫だというふうに考えられるんですが、ロッキングクリップで固めないでとめなものが固まらないでそのまま浮いた状態でついてもすから、何かあればちよつと前に倒れてしまうことが容易に想像できるというところでございまして。

○岩瀬良三君 岩越参考人の書かれた参考資料の中にもそういうような記述を見せていただいたわけですが、結局考えますとお母さん方は子供さんを連れていくとかなかなか忙しいんです。ですから、そうなるべくと簡便さというのが一番求められてくるんじゃないか。安全であることも簡単にできないチャイルドシートというのは一番費用を足していないわけですから、これは問題だろうというふうにお伺いしたいんです。

岩越参考人の方にお伺いしたいんですけれども、今までユーザー、消費者の方のことをいろいろ言われていたんですが、メーカーに対して、これは役所の方がいいじゃないですか、これもちよつといたしませんので、非常に「ジャフメイト」というようなたかさんの部数も出しておられるところの方、いろんなケースがそこ集まつてくると思うんですが、そういうメーカーに対しての要望とか啓発とかというような点についてはどう考えておられますでしょうか。

○参考人(岩越和紀君) 先ほど申し上げたと思

いますけれども、チャイルドシートメーカーは二種類に分かれます。ペビー用品の方からつくられているチャイルドシートメーカーとそれからシートベルトを中心としてつとつとつけているメーカーと二種類ございまして、それぞれやはりつくつていく思想が違います。その思想の違いに關して何かを申し入れするとかということ

は、JAFメイト社としてはしたことはございませぬ。やはりいろいろなお考えでいるんな商品が出てきた方が、仮に多少つけにくくても安全にづく方法があればそれにこしたことはないというふう

に思いますし、ユーザーの選択も必ずしも、簡便で安全であればもちろんよろしいんですけども、やはりきちつと動かない、固定する形でつけられるものを選べる環境がたくさんあつた方がいいのではないかとこのように私は思います。

○岩瀬良三君 先ほど来のお話にも出てまいりましたけれども、衝突や何かのあれでは保安基準というふうなものがあつて、それに合わせているんなものができていくわけですから、チャイルドシートについてはまだそういうものというものは私余りよく知らないんです。保安基準的なチャイルドシートの基準、それは同じものじゃないかと思

うんですけれども、そういうものは外国でもなされていくというふうな、この間ちよつとアメリカのクリントン大統領が基準を出したというふうなことがあるように思いますが、そういう基準を日本でもつくつていかなきゃいけないんじゃないかというふうにお伺いしたいんです。それとともに、メー

カーの方もと努力すべきじゃないか、そういう安全性について。我が社の製品はこうだよというこの安全性もやっつけていかなきゃいけないんじゃないかという両方の考えを持っている人ですけれども、そこら辺でどうでしょうか、岩越参考人の方に。

○参考人(岩越和紀君) 安全性とおっしゃってられる基準のことですが、日本の場合は、運輸省が決めている、道路運送車両法の装置型式指定によつて担保されている形になっていますので、それで先ほど来申し上げています五十キロの衝突のときに三歳児のダミーを乗せた三歳児の頭部の加速度が幾つであるとか胸の加速度が幾つであるとかということが数字としては決められておりまして、それをクリアしているという事は、一応その事故の衝突、五十キロという低いようにも感じる部分があるんですが、基本的な衝突速度で考えますとほとんどカバーする速度でございますから、したがって、それが緩いというふうなことはならないのではないかとこのように思います。

外国も速度に関しては、ヨーロッパもアメリカも同じ基準でテストをしております。ただし、ヨーロッパの場合は多少そのチェック項目が多いというふう聞いております。

○岩瀬良三君 いろいろな保安基準があるようですけれども、それともう一つ、日本の場合は何か事故を起こしますと、個人名は別にして、だれだれが事故を起こしたという事でドライバーの責任になっていってしまう傾向が私はあるように思うんですけども、そういうときの道路環境とか車の性能と申しますか、そういうようなものも入ってくるんじゃないかな、一つの事故についてはドライバーだけの責任じゃないかなというふうなふうに思っております。子供の点についてはなおさらそれを深くするんですけども、ちょっと話がそっちの方へ行ってしまうましたけれども、そういう点ではいかがでございますでしょうか。

○参考人(岩越和紀君) 事故の責任といえますか、日本の場合に、事故の形を調査する機関、事故分析センターというのがたしか五年か六年前からできておりまして、その調査によりまして事故の形が大分明らかになっていく点もございまして、したがって、チャイルドシートという新しい枠組の保護装置が車の中につけられたわけですから、きちっとした形で事故分析をしていく、それを匿名の形でやっつけていきまして、その事故の責任、つまりチャイルドシートの安全性がいかに保たれていたのかどうかというところまできちんと踏み込んで調査をしていくという体制をつくっていく必要はあるかというふうに思います。

○岩瀬良三君 それではちょっとチャイルドシートから変えて、携帯電話やカーナビの方へ入らせていただきます。

いろいろ規制が今度できるわけですが、いろいろな資料を見ますと、危険な目に遭遇する手感があるというふうなことで、確かにそれとおりだろうと思うわけでございます。

ただ、携帯電話にしろカーナビにしろ、今後またいろいろ使われていくものだろうというふうな思いわけですけれども、カーナビの点でいきますと、先ほど来話がありましたように、交通をしていく上での参考として発達してきたというふうな経緯から見ると、これを見ないというのもちょっとと思うし、余りこれを見ないと事故が起きるといふようなことだろうと思っております。

これらについて、外国などではどのような取り扱いにしているんでしょうか。こういう点がおわかりになれば、岩越参考人にちょっとお願いしたいと思っております。

○参考人(岩越和紀君) 正式に調べたわけではないので正確なお答えができるかどうかわかりませんが、アメリカの一部の州では携帯電話のドライブ中の使用を禁止したということをニュースとして私は記憶しております。基本的に、こういう情報端末を持った形で、意識もそちらに集中するようなもので運転するというのはどう考えて

も危険なことではございますから、何らかの抑制措置は必要かというふうに思います。

○岩瀬良三君 それから、たまたまきょうの日報を見ていましたら、「携帯電話に文字情報提供」というようなことが出ておりまして、文字情報を入れることと余計これを見るような形になっていくわけなので、これを規制しながら、こういう一つの発達もまた必要なことであるわけではございません、なかなか難しいなというふうにおかしの話であろうかと思われ、見ている見ないでいるという判断をどこでつけるのか、こういう点もあるんですけども、危険なことは確かだろうというふうな思いわけです。

こういう点で、岩越参考人の方へばかり行つてしまつては傾向がありますけれども、携帯電話について今後の利用方法、こういうものについてお考えをいただきたいと思っております。

○参考人(岩越和紀君) 携帯電話、カーナビというのは情報端末としては非常に便利なものでございます。例えばカーナビで考えますと、国のスマー トウエー構想などを見ますと、今後はカーナビがドライバー側への情報端末として多機能化して もっと進化した形のものが使われることは容易に想像できますので、その発展の部分と危険の部分の割合でどう整合性を持たせるかということでございます。

一つの考え方としては、例えばドライブ、走り出したら見せないような仕組みというものは、今、自動車工業会が自主規制で出している機能がござい ますけれども、そういうものに特化していくとい うような考え方もあるかというふうには思いま す。

○岩瀬良三君 それでは、鈴木参考人にお伺いし ます。認定制度は私も賛成なんですけれども、ちよ っとそのもろもろについてというよりも感想的に申 し上げさせていただきたいと思っております。年 齢が非常に高くなつても免許は取得したまま

であるわけですか。そうしますと、この間たまたま 会合をやりましたら、遠くの方から親しい人が来 てくれたんですけども、その人のお年がたしか 九十歳近くなんです。お丈夫な方なんです。お丈 夫な方なんですけれども、田舎なものですから、 話をしているうちに、何で来たかと、車で来たとい うのが話の中に出てきて、私もちょっとびっくり したんです。

元気な方なんですけれども、高齢になつてま いりますというんな機能がだんだん衰えることは 確かなんです。認定制度だけじゃなかなか補えな いのじゃないかと思つておられますけれども、講習を やつておられる方の立場から見ますと、これはど ういうものでございましょうか。ちょっとお考え をいただきたいと思っております。

○参考人(鈴木邦芳君) 高齢化社会ということが 言われますけれども、お年を召しても非常に元気 な方が多くて、そして車の運転を高齢になつても やつておられるという方が大変多いわけでありま す。

御案内のように、昨年から七十五歳以上の方で 運転免許を更新される方は一定の講習を受けること いうことで、指定自動車教習所においてもその委 託を受けまして講習をやつておられるわけでありま す。七十五歳以上を過ぎた方が運転免許の更新を するときに教習所に講習に来られるわけでありま す。七十五歳以上を過ぎた方が運転免許の更新を するときに教習所に講習に来られるわけでありま す。七十五歳以上を過ぎた方が運転免許の更新を するときに教習所に講習に来られるわけでありま す。七十五歳以上を過ぎた方が運転免許の更新を するときに教習所に講習に来られるわけでありま す。

ただ、この講習が、当初七十五歳以上の方々に とつては、一定の試験があつて、その試験にパス しなれば免許の更新がしてもらえないのではな いかという誤解があつたようでありまして、教習 所に来られて一定の講習を受けて、免許はそこで 当然更新できるわけでありまして、その意味で その懸念はないわけでありまして、自分の体力の 低下というものを十分認識してもらつてというの

目的でもありかなり効果があるというふうに関いておるところであります。

したがって、視力の検査、それから反射機能の検査、こうしたものをいろんな機材を使ってやるわけですが、自分の反応能力あるいは動作、こういうものがかなりおこなれているということを確認されて、こんなだったのかということ、その能力を認識して慎重に運転をしようというところで目的は達するわけでありまして、高年齢の方で現実には行われておりますし、高齢者の方にとっても大変好評な講習であるというふうに考えております。

ただ、専門家の意見をいろいろ聞きますと、体力あるいは視力というのは六十歳を過ぎるとかなり落ちてくるんだ、だから七十五歳になって初めてその検査をやるだけではちよつと遅いと。特にこれはドイツの学者などが終始私どもにそういう話をされます。

御案内のように、一部府県では、六十五歳以上の方で検査をしたいという方は、任意でありますけれども、その方の要請に応じまして検査あるいは検診をやっております。その費用はもちろん御本人が負担をされるわけですが、一部の府県では県の補助も若干ありまして、六十五歳を過ぎて講習を受けるということもございまして、いずれにいたしましても、私どもも承知をしておりますが、八十歳を過ぎた方でも運転をしております方もおられます。したがって、今申し上げましたように、自分の体力あるいは視力、反応能力というものがどういう状態であるのかということを確認しながら慎重に運転をしようというふうな講習、こうしたものをやしていきたいというふうな考えをしております。

○岩瀬良三君 ありがとうございます。  
○松岡満壽男君 参議院の会の松岡満壽男です。三人の参考人には大変御苦勞さまでございまして、まず、チャイルドシートの着用の法制化の問題でございます。

今回の法案の提出につきましては、一部にはま

ことに唐突だなどという印象を持っている人たちがいますし、同時に、島野参考人と岩越参考人はいろいろと今までの法制化等についての要望をずっと続けてこられたということでありまして、また子供の安全、生命を考えるとこれはやはり一つの当然な方向であろうとは思いますが、先ほど来の議論のように、非常に高価なものになると十二万も十三万もする、しかし既に法制化を実施している先進国に行けば四、五千円で購入できるとか、あるいはチャイルドシートの法制化によつて、業者によつてはチャイルドシート御殿をこの夏には完成するんだという、週刊誌で見ますとこういう問題につきもののそういう嫌らしい話もあるわけですね。

それで、お二人にちよつとお伺いしたいのは、こういうものを法制化せよという民間の運動がどの程度の盛り上がりがあるか過去実績としてあつて行われたのかという様子が私どももちよつとわかりませんので、その点の問題をちよつとお伺いしたいと思います。

○参考人(島野康君) このチャイルドシートを法制化してほしいという例えは消費者団体からの要望とか、そういった形のものも私ども聞いておりません。例えば、PL法をつくってほしいといったときには物すごい陳情も恐らくしたと思っておりますけれども、そういったことは余りないのではないかとお思います。

ただ、いろんな面では、例えばもうこれは法制化すべきではないかというふうなアンケートなんかをすると、皆さんもそうだなというふうなものがありますし、特にこの問題が発表になってからマスコミの取材というものは物すごい、物すごいという方が多いものがあります。

ですから、こういう形でやると、やっぱり待つていたという気は非常に業務の中ではしておるところであります。

○参考人(岩越和紀君) 法制化に関して賛成であるか反対であるかというふうなアンケートはやっておりますのでお答えはちよつとできませんけれども、私も、私どもも雑誌をつくっている立場で申し上げますと、非常にアンケートに答えられる数が多くなつてまいりました。

というの、例えばチャイルドシートをつけていて事故に遭われたことはありませんかと、その体験談を募集したりしておるんですけれども、非常に数がふえてまいりまして、やはりチャイルドシートに対する興味というのが非常に多くなつてきているなということがございます。

もう一つの端的なものを挙げますと、ある一人の読者から、チャイルドシートに座らせていると非常に暑くて汗をいっぱいかいてしまうので外してしまつたんですよというふうな手紙を載せたことがあるんですが、それに対して百二十通ぐらいの手紙が参りました、いろいろな方法を教えてあげるといふような盛り上がりを見せておりますので、法制化に賛成かどうかかわかりませんが、興味は非常に高くなつていっているのではないかとお思います。

○松岡満壽男君 そういふ世論といひましようか関心が非常に高まつているというお話でございますが、これに至るまでの諸外国のこういう問題に対する、例えば法制化の問題とか、そういういわゆる自動車先進国での扱ひの状況等につきまして私どももちよつと知識がないんですけれども、御両人の方でおわかりの範囲につきましてお教えいただきたいと思います。

○参考人(島野康君) アメリカですと、PLの母国であります、何年にどの州があつてなどというところまではちよつと頭の中にありませんが、一九八五年だつたと思ひますけれども、それでどうも全州に義務づけているというふうな聞いております。ヨーロッパの方については十分私知っておりませんが、たしか一九八五年、もう昭和六十年には全州にというふうな聞いております。

それから、もしあれでしたら、例えば他国のものが持つてきた資料にはあることはありますけれども、ちよつと頭の中にはありません。

○松岡満壽男君 ございましたら、後ほどちよつ

と拝見させていただきます。

しかし、今の状況ですと、とにかく固定して用いるということがキーワードだということ、それから実際に、先ほど岩瀬議員の御質問にもお答えになつておられるようですが、このいただきますしたレジュメでも、女性モニター七人で装着テストをやつたら一人もまともに装着できていないという実績と、先ほどは二十数人で一人ですか、そういうことになると、岩瀬先生の資料の中のISOFIXですか、こういうものができぬと、結局形だけ法制化して、つけておらぬと一点減点しますよという話をして、これはどうにもならぬ状況じゃないかと現実思ふんですけれども、その辺はいかがでございますでしょうか。

○参考人(岩越和紀君) 先ほど七人のモニターをお話しまして、最初につけたときは先ほど申したような状況でございます。二回目、三回目となるたびにやはり修練を積みまして確実なつけ方ができるようになりますから、それはやはり情報をきちんと与えることによつてそういう問題は解決するんじゃないかというふうに思います。

○松岡満壽男君 車というのはある面では非常に危険を伴うわけですし、しかし、最近はどうも非常に日本全体が安全に満ち満ちているという幻想の中で、簡単に子供も赤ちゃんも全部自動車にも乗せるし飛行機にも乗せると。これはいいことなのか悪いことなのか。家族で出ていくということはこれはいいことですが、まず、よほどの必要がなければ子供はやはり危険を伴う車には乗せないと。その辺の部分が欠落して、子供たちの事故が多いからかわいそうだからチャイルドシートだけつけようとかいうのでは、どうも配慮が偏つていふような気がいたすわけですね。

しかし、今回のこのことによつて多少家族の中でもそういう反省が起きればそれはそれでいいことだらうと思ふんですが、どうも最近の風潮が、そういう危険に対して身構えるという基本がや

ばり民族全体から欠落してきているという感じがいたします。

それで、この前も不審船の問題で私は変なことを言ったんですけれども、不審船を追つかけるのには上から網をかけたらどうかという話をしたんです。私は漁村育ちなものですからすぐそういうことを思い出すんですが、例えばこのチャイルドシートを網でつくるということはできぬのでしょうか、技術的に。網の中にはんと子供を入れてしまふ。

あるいは、けさテレビを見ていましたら、サッチー・ミッチー論争で、サッチーが後部座席の下、いすより下の段です、そこに横になって脱出をしたようであります。あそこが一番車の中では安全だという話を聞いたことがあるんですけれども、そういうところは逆にボックスで装着する、こういうことはどうなんでしょうか。

ネットの問題と装着の場所が御意見がありました。

○委員長(小山崎男君) 何かお答えありますか。

○参考人(岩越和紀君) 衝突テストをたくさん見ておりますし、それから事故現場で事故の取材も大分やりましたので、今、網とおっしゃっているのはどんな形のことをおっしゃっているのか想像がつかせませんけれども、現在、その構造部材としてはやはりかなり堅固なもので車側にきちんと取りつけないと、例えば五十キロ、六十キロのときに子供を安全に守るといふような形にはとてならないのではないかとおもうに思います。

それから、間とおっしゃっているのは前席と後席の足元というふうには理解します。基本的にはあそこが一番安全かとおっしゃられると、構造部材が下にレールみたいなものが入っておりますので安全かなというふうには思うんですが、子供もやはり人格がございますから、多少外を見たいとかいうこともありますので、ちよつとそれはかわいそうではないかなというふうには思います。

○松岡満壽男君 かわいそうというよりは命の安全の方が大事ですから。あの熟女論争をやっ

ているサッチーも、恥も外聞もなく床に伏せておるわけですし、私自身も、昔交通事故で追突されました、あのときはやっぱドーンと下に入り込んだんですよ。それで何とか最小限の被害で済んだわけですよ。

私自身も、自分で運転もしますしカーナビも見ておるんですが、いわゆる無線電話、これについては警察の方は今はイヤホンに切りかえているというふうな話であります。確かにイヤホンに切りかえてもいわゆる意識のわき見というのはあるわけですから、考え事をしながらやる。だから私の場合、うちの秘書や運転手の人が運転しながらやっていると、彼らは必ず走行中ですからと言つて電話を切ります。それはもう完全に義務づけていますし、私自身も、後ろの電話でやっている、運転している人も秘書ですからいろいろ気を使いますから、だから走行中の電話はやっぱり避けた方がいいだろうというふうには私自身は思っております。

それと、カーナビ等につきましては斜め下を見なきゃいかぬという問題がありますが、あれの位置を変えようということによって多少わき見というものが阻止できるものなのかどうか。

今申し上げましたように、無線について、イヤホンにすればそれでいいのかという問題と、今のカーナビの位置等につきまして御意見がございましたら、ひとつ伺わせていただきたいと思つておる。やはりリスクを少なくするために安全側に振るといふ考え方で整理すれば、当然手と目と運転に集中させるという意味で、その方が安全だというふうには考えます。

それから、カーナビに關しましては位置でございませぬけれども、今ワンパッケージで車に入つていられる場合にはちよつと下側になっておりました、やはり前を見る視線の誘導でいいますと、できればフロントのところに少し出てくるような形で置いてある方がわき見の確率は少なくなる。それから、もう一つ新しい方法としては、ちよつ

と名前を忘れてしまったんですけれども、運転席の下側にかけるように出すシステムも今考えられておりますので、そういう機器的な部分での工夫というのはこれからどんどん出てくるのではないかとおもうに思います。

○松岡満壽男君 ありがとうございます。

鈴木先生にお伺いしますが、今回の認定運転免許取得者教育の件であります。

確かに今、随分人口も減つてきているし、いろんな面でそういうかつて運転免許を取得したペーパードライバーを再教育するということは大切なことだというふうには思うわけですが、先ほど岩瀬先生が言われたお年寄りの問題も一つは非常に気になる。田舎の方の重大事故を見てみますと、案外運転中の心臓麻痺とか脳溢血、それによる自爆とか、多いんですね、実際は。だから、そういう点での健康管理をどこでどうチェックすればいいのかというのは非常に難しくなつてきている。

特にペーパードライバーで女性の場合は、結婚して家庭を持って子育てをやつて、何十年も運転してないのに遠ざかつていられる。だけれども、やりたいという気持ちには常々持っている。そういう人たちの再教育をした後、例えば外からわかりやすいように、若葉マークというのは今もありませんか、若葉マーク、私はなるべくその後ろにつかないようにはしていただくと、今度もこういう認定教育をされて、ペーパードライバーで何十年ぶりか運転されるという方に対してきちつと表示を考えられるということ、そういう可能性というのはあるんですか。その辺をどうのようになら考へられるか、御意見があれば伺いたいと思つておる。

○参考人(鈴木邦芳君) ただいまお話にありましたが、運転免許証を持っている人の再教育というのには非常にいろんなケースがございます。したがって、その地域の住民の方の要望に応じているような形のものもやっております。それから、高齢者につきましてもペーパードライバーに

つきましても、比較的多いのは、もう一回教育を受けるときには自分が運転免許を取得した講習所へ行つてやりたいという方が比較的多いように思います。

そういうものに対応するために、卒業生の呼び戻し講習などという言い方をいたしておりますが、免許を取得して交通社会に出た人を一年後、二年後ぐらいに自分の講習所へ呼び戻しまして再教育する、また座談会をやつていろんな御意見を聞くというふうなこともやっております。こういうものによりまして、ペーパードライバーあるいは高齢者に対してはある程度の教育ができると思つておる。先ほど申し上げました七十五歳以上につきましては更新時の講習ができるということになります。

ただ、お話がありました、そういうずっと運転をしていないで新たに運転を始める人に対してどういうマークをつけるかということについては、ちよつと私も判断をいたしかねるところでありますので、恐縮ではありますが、よろしくお願ひしたいと思います。

○松岡満壽男君 認定して一応これでいいよということになったら修了証みたいな、何かそういう証明書みたいなものは出るんですか。

○参考人(鈴木邦芳君) これはこれからの問題でありますけれども、現在でも講習所が講習所の所長の名前で、全く私的な文書になるわけですけれども、あなたはそのうちの講習所の何とか講習を終わりましたというこの証明書と申しますか、修了証と申しますか、そうしたものを提出しておるわけでありませぬ。これはそれぞれの講習所が任意に、ある程度の講習をやつて、その講習を受けた人に出すわけでありませぬ。ある意味で公的な性格ではございませぬが、そういう講習修了の文書も出してあります。

したがって、これは将来の問題としてそういうものを出す余地というのは残っているだろうというふうには考えます。

○松岡満壽男君 ありがとうございます。

終わります。

○照屋寛徳君 社会民主党の照屋寛徳でございます。

参考人の皆様方には大変貴重な御意見を聞かせていただきまして、感謝申し上げます。

最初に鳥野参考人にお伺いをいたします。関連して岩越参考人からもし御意見があればお伺いをいたしたいと思います。

私はチャイルドシート着用の法制化はやむを得ないのかなというふうに思っております。特に反対というわけではありませんが、本来はまさに自己責任というか、そういうことで六歳未満の子供を同乗させる親がきちんと責任を持つべきではないかなというふうに考えるわけでありまして、チャイルドシート着用を法制化するに当たって、チャイルドシートそのものの構造上の安全性が確保されないと私ではだめではないか、そのことが一番大事だと思います。

いろんな資料を見ますと、またきょう鳥野参考人が最初の意見陳述の中で述べておりましたが、バックルの金具によるやけどの事故がかなり報告されている、苦情がある、こういうお話を聞いてびっくりいたしました。

私は沖繩に住んでおるんですけども、沖繩は夏なんかもう大変暑いんです。それこそハンドルをきちんとカバーしてないと、しばらく駐車をしておるとハンドルがつかめないくらい熱いんです。そうすると、チャイルドシートのバックルの金具によるやけどというのは、沖繩のように亜熱帯の気候、暑いところには余計起こる可能性があるわけですね。

そこで鳥野参考人に、チャイルドシートのバックルの金具によるやけどの苦情、それはどういう形態の事故だったのか、それから、さていよいよ法制化されるに及んでこのバックルの金具の問題というのは今全面的に解決されたのかどうか、そこら辺をちょっとお聞かせいただきたいと思っております。

○参考人(鳥野康君) このバックルの金具による

やけど事故というのは、全く先生おっしゃるような親の不注意のところも大分あるんです。放置していたようなところに入ってきて子供にそのままして二度のやけどをさせちゃったとか、そういう事例は幾つかあります。

ただ、こういう事例もありましたよということでもここでお示ししましたけれども、先ほど来申し上げているように、PL法は救済という面よりも安全性確保機能という形で非常に効果を発揮しているわけでありまして、ですから、メーカーがこの金具でそういう事故があるということでも今度のコートニングしたりなんなりして、もうこの金具でのやけど事故というのは寄せられておりませんが、全部見ているわけではありませんが、ほとんどそれはなくなっているのではないかとこのように思っています。

○照屋寛徳君 済みません、岩越参考人、もし何か御意見があれば。

○参考人(岩越和紀君) ちょっと私は事実を把握しておりませんので。

○照屋寛徳君 そうすると、もうバックルの金具によるやけどの事故というのは、コートニングをしたりあるいは金具そのものが別の素材にかえられるとか、そういうことでほとんど解決できた、こういうふうには理解していいんでしょうか。

○参考人(鳥野康君) 私たちが苦情の中で把握する限りはそういうふうには改善されているというふうには思っています。ただ、先ほどの松岡先生のあれじゃないですけども、今後いろんなところがこの業界に参入してきまして、その部分についてどうなのかと。そういう安全性について、そこまで最初から安全配慮をちゃんと行うかというふうなところについてはまだわかりませんけれども、現在のところは余りこういう苦情は受け付けてはおりません。

○照屋寛徳君 岩越参考人にお伺いいたしますが、効果的なチャイルドシートそのもののリサイクルのシステム化の問題です。

先ほど参考人がリサイクルをするに際しての三

つの条件を資料で配りされておりますが、私はこれはもつともな条件だということに考えるわけでありまして、要は、どうしてもこのリサイクルというのは私は必要になってくると思うんです。それをどうの機関がどういうふうなシステム化をしていくかという、そのシステム化のあり方については岩越参考人はどのように考えておられるのでしょうか。

○参考人(岩越和紀君) このシステムをつくるのは大変コストがかかることだろうなというふうな思っております。私どものJAF本体の方の宮城支部というところで現実にリサイクルというのを再活用を進める方向でやっております。経緯がございまして、その内容を見ますと非常に効果が上がっているなというふうには思っておりますが、大変な点とか、カバリーにしがみついていると利用しにくいとか、お母さんもお手を出さないと、か、そういう意味での人的な苦勞が物すごくありまして、考えられて以上で大変な仕事だということに思っております。

したがって、どんな組織がやるかということでも考えますと、チャイルドシートのメーカーが少くともベネフィットを得るわけですから、それを少くとも還元していただく、そういう仕組みをつくらなければならないというのが一番わかりやすいかなというふうには思っています。

○照屋寛徳君 よくわかりました。

このリサイクルの問題と、岩越参考人が資料で記述をしておりますチャイルドシートそのものの試着の環境づくり、これが非常に大切であるという御提言をされております。これまで資料を幾つか読みましたけれども、そういう具体的な提言に接するのは私は初めてで、これは非常にすばらしいことだと思っております。参考人御自身は、そのための仕組みというふうなんでしょうか、どういうふうなやりかたというふうにお考えでしょうか。

○参考人(岩越和紀君) 当初、これから法制化が始まるという段階で考えますと、やはり行政機関

の協力の必要があるかなというふうに思っています。つまり、チャイルドシートを売っている環境というのは、デパートと大型スーパーとそれから自動車用品の量販店に非常に多くありまして、例えば銀座のデパートに行くとチャイルドシートを売っていますかと思えますと、売っていますとやられるんですが、それはベビー用品の売場にありますとやられると、一社の一点しか置いていないんです。これは選べる環境にはないんですね。銀座のデパートでチャイルドシートを買おうかということになりますけれども、デパートの感覚としてはその程度にしか思っていないというふうな考えをすべきだろう。

実際にチャイルドシートを選べる環境にあるということでも考えますと、自動車用品の量販店に行く。そこはほとんど郊外店が多くて、駐車場も広くございますから、量販店側もそういう備えはしています。備えはしてはいるが、ただし、つけることを指導することによって責任が生じるということについて非常に憶病な状況でございます。それは、まだ形がはつきり決まっておりますので、例えばその店の店員の方がチャイルドシートを車に取りつけてあげて、これで大丈夫ですよと言ったということが、何か事故のときに責任を問われるのではないかと、何かおそれを感じているということでございます。

そういう部分をやはりきちんと、法律でそこまですることができるのかどうかかわりませんけれども、行政が責任を持ってそういう形ではないんだということも言っていたらどうか、それからチャイルドシートそのものは物すごくたくさん種類がございます。自分の車に何が一番どういうふうにつくかということのユーザーは情報を持っておりませんので、やはりそれを見て自分でしっかりと試着をするということもございまして、そういう環境をできましたら行政がつくっていただくことが大事かなというふうには思っています。

○照屋寛徳君 それでは次に、鳥野、岩越両参考人にお伺いいたします。



先ほど魚住委員から、体の大きさというんでしようか、年齢的なものじゃなくして体格というんでしようか、そのお話がありました。あるいはまた子供の数の問題が御指摘ございました。

私もそれを疑問に思っていたわけですが、恐らく普通の形態ですと後部座席に備えつけるといのが多いんだと思うんです。助手席ということも考えられますけれども、最近エアバッグが助手席に装着された車というのが多いので、やはり基本的には後部座席かな、こういうふうにするわけですが、六歳未満の子供が三名も四名もおるときに、チャイルドシートそのものはそんなににつけられないと思います。

そこで、この法案が予定をしております「政令で定めるやむを得ない理由があるときは、この限りでない」、政令で幾つかその例外規定というんでしようか、それを定めることが予想されているわけですか。例えば、法文上も「療養上適当でない幼児を乗車させる」場合とか、こういうふうな概念がつけられているわけでありまして、この政令に委託される「やむを得ない理由があるとき」という事例で両参考人はどういった形態を予想しておられるか、御意見があればお聞かせいただきたいと思っております。

○参考人(島野康君) 直接的な答えじゃなくて、各国の、先ほどの松岡先生からの御質問もありません、今と何歳以下なんというのがちよつと絡むので、そちらの方を私の方から答えるようにいたします。

簡単に言いますと、アメリカは法律があるかないかというところ、ある、罰則も十ドルから五百ドル、対象年齢は州で異なる、三歳以下や十六、十八歳以下の州もある。カナダは法あり、五歳以下、前席での使用禁止。ドイツ、法あり、これは十二歳以下、四十マルクということ。オーストラリアは法制化してある。七十から百六十五豪州ドル。七五年にビクトリア州が最初に法制化した。年齢は州で異なっているようでございます。それからイギリスは法制化あり、ここで言うところ

三歳以下になっております。二十から百ポンドの罰則、法制化は八九年。先ほどスウェーデンのお話がありましたけれども、これは法制化がある、六歳以下ということでありまして。最高三百クロウネと言っています。法制化が八八年。イタリアも法律あり、九歳以下だそうでございます。法制化は八八年。四歳以下は前席での使用は禁止というふうになります。お隣の韓国は法制化あり、これも六歳未満、高速道路でしてはならないとでしようか、二万ウォン、法制化は九二年。シンガポール、法制化あり、これは八歳未満ということ、百二十シンガポール・ドルの罰則が担保されておりました、法制化は九二年ということ、年齢的には六歳以下というよりもっと高いぐらいになっております。

それから、今度は「政令で定めるやむを得ない理由があるとき」は何かといったときにどんなことを想定するのかということですが、ちよつとそれを考えていませんでした、先ほど私もちよつと誤解だったのかもしれないけれども、三人なり五人なりいて、小さい子供だけ家に置いていってしまうというのは、今度はまたそっちの方の事故があったりというのを考えると、後の方の座席にチャイルドシートがつけられるだけの人数でして、そのほかは、何といいますが、やむを得ない事情があるという、じゃ全部いいじゃないかみたいな話になるけれども、その辺のところは、命を守るということとちよつと反しますけれども、少し取り締まりやら何やらというのは緩やかにはしてもらいたくないところがあつてもいいのではないかと気がします。理論がちよつと矛盾しますけれども、そのやむを得ない事情というのの考えておりませんので、ちよつと失礼いたします。

○参考人(岩越和紀君) やむを得ない事情を私も今ちよつと考えてみたんですけれども、この政令の方に書かれている内容以外に何かあるかという、ちよつと想像がつかません。

○照屋寛徳君 関係省庁に聞きましたら、魚住先生がおっしゃった体格との関係で、六歳未満であつてもかなり大きい子はやらぬでもいいというふうなことも政令で考えているという話もありましたので、何かそれ以外にも専門的な立場からあるのかなというふうに思つて聞かせていただきました。

それから、先ほど申し上げましたけれども、運転席もしくは助手席にエアバッグが装置されている車が大変ふえてまいりました。一方では、乳幼児を同乗させる場合には、どうしても特に母親なんかは、後部座席のチャイルドシートじゃなくしてどちらかという助手席にチャイルドシートを装着してそれで運転をする、こういうのが私は実態としては多いのではないかとこのように思うわけですが、そうすると、岩越参考人、どうなんですか、安全性との関係でいいますと、一律に助手席にはチャイルドシートをつけないというふうな決めた方がいいたいの、それとも、何と云うんでしようか、その他の、助手席に装着する場合の安全性の確保というのは具体的にはどういう手だてが考えられますか。最後にそれをお聞かせください。

○参考人(岩越和紀君) 車の衝突事故の分析の結果で見ますと、やはり前方方向でぶつかつてくるのが六割から六割五分ぐらいでございますので、その意味で見ますと、やはり衝突側に近い位置は危険だということに見るべきだと思つております。したがって後席が安全だという考え方。

それともう一つ、今、先生がおっしゃつていたように、助手席エアバッグがついたことによつて、助手席エアバッグの展開力というのは、時速三百キロぐらいの勢いでエアバッグが出てまいりますから、それに幼児が当たつたときのことを想像するととてもそれはもたない。それはアメリカの事故例でもかなり発表されました、やはり助手席には置くべきではないという考え方が出てまいりました。したがって、アメリカは、そういう理由が認められるときには自分でスイッチを切つてエアバッグが出ないようなものにするというふうな仕組みが考えられております。

日本ですういう仕組みを入れるかどうかという問題がございますけれども、入れるとするとちよつと有名無実になってしまうという危険性も感じます。どうしてもツリーターの車で助手席しかない車に乗せる場合にやむを得ず助手席に乗せなさいというときも、エアバッグがある場合ですけれども、一番後ろに席をスライドさせて安全を確保するという考え方が一般的だろうというふうに思っています。

○照屋寛徳君 終わります。

○委員長(小山峰男君) 以上で参考人の方々に對する質疑は終了いたしました。

参考人の皆様方に一言御礼を申し上げます。本日は、大変お忙しいところ、貴重な御意見を承り、まことにありがとうございました。委員会を代表いたしまして厚く御礼を申し上げます次第でございます。

本日はこれにて散会いたします。  
午後零時二十八分散会

平成十一年五月七日印刷

平成十一年五月十日発行

参議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局

P