

りません。

○小野委員 大臣からは、シナリオを描いて小泉内閣としてのメッセージをこれから出していくことを考えながら目標を設定していきたいということとでございませうけれども、そうなりましてした場合に、どのようなシナリオというんでしょうか、むしろこれはビジョンと言った方がよろしいかも知れません、日本国民に対して、また世界に対して、日本はこういうふうな経済をこれから実現していくんだというふうなことを訴えていくものにならうかと思いますが、それはどういうことを基準にしながら設定していくのかという問題が生まれてくると思うんですね。

私どもも政治活動をやっているわけでございしますから、日常、いろいろな経営者にもお会いいたしますし、一般国民と言われるような皆さん方とも話し合いをする場面が多々あるわけですから、このしばらくの間に日本国民の意識というのは明らかに変わってきているなというのが率直な気持ちでございします。

例えばフリーターの問題等も、重要な課題であるということでも政府の課題になりつつあるんですけれども、これも、もう二百万に及ばんとするような若者が定職につかないで、自由にアルバイト的に仕事をやっている。よく聞いてみれば、仕事の場所がないわけじゃないけれども、自分の人生をこんなことで固めてしまいたくないからしばらく自由にしていたいんだというふうな意識のフリーターが非常にふえているような感じがいたしますね。

我々の年代でいいますならば、非常にいい給料をもらっている人たちが極めて簡単に、もつと人生というのは大事なものがあらずだというふうなことを言っていて、安い給料でもいから自由な時間が持てる、人間の触れ合いが持てるという職場を求めて動き始めているような現象もあります。また、企業の立地ないし発電所の立地のような問題でも、昔は地域振興にこういうものは不可欠であるということで、地域は基本的には誘致を賛

成していたわけでありましたが、最近の動向を見ると、そういう工場等がやってきて騒々しくなる、また公害のおそれがあるというふうなことは嫌だ、そんなことよりも、むしろ静かな生活というんですか、いい環境での生活を望むんだというふうな、こういうものも現れつつあります。日本人は経済成長というものが何より大事だという感覚から変わってきて始めているんじゃないかというふうな思いがしてならないわけでございます。

こんなことも織り込みながらこれからの経済のあり方という議論をやられるのかどうか、この点について御所見いかがでございますか。

○竹中国務大臣 かつて、例えば一九六〇年代に、とにかく十年間で所得を二倍にして、GDP、当時のGNPを二倍にして、それでそれの一つの私たちの国の目標にしようというふうな時代でないということは、これはもう明らかかなんかと思ひます。

ただ、正直言ひまして、これは私が元来経済学者であるということと関連しているのかもしれないんですが、若干複雑な思いも私は持っています。

どういふことかといひますと、もう成長の時代じゃないというふうにいひながら、一方では景気を何とかしてこれというふうな国民は必ずやう。景気を何とかしろということ、要するに、ある程度やはり所得を成長させろと。所得を成長させろということとは、とりもなおさずこれは経済成長を意味しているのであつて、成長がすべてではないけれども、やはりある程度緩やかに私たちの生活が豊かになっていく社会というのを国民は求めているのではないかとこのうに私は思ひます。

かつて、くたばればGNPという言葉がありましたけれども、私は、GDP、成長というのは、人間でいへば体温とか、一つの指標だというふうな思ひますね。体温は重要です。体温が下がり過ぎると、これは大変なことになります。しかし、体温が幾ら健全でも、血圧とか血糖値とかそういうものが別途重要であつて、多分その意味では、

先生御指摘になつていられるように、やはり非常に多様な判断をしなければいけなくなつてきているということとは間違いないと思ひます。しかし、同時にやはり、繰り返して言ひますが、ある程度の速度で私たち全体の豊かさが上昇していくというふうな、そういうこともまだ国民はかなり強く求めているのではないかとこのうに感じています。

○小野委員 大臣がいられるような要素を勘案しながらやつていかねばならないという非常に重要な視点を御指摘いただいたわけでございますけれども、そうなりましてした場合に、いろいろな指標がばらばらに存在するものであつては国民の理解というのにはなかなか得られないことになつてくると思ひますね。

ですから、それぞれの指標というものを統一するところの何らかの、思想的な基盤になるのか、具体的な国の未来のビジョンというふうなものの中に統合するのか、何らかの統合手段というものをもち込まない限りきちんとした整合性のある説明というのとはとれなくなつてしまふのではなからうか、こういう気持ちを持つわけでございますけれども、先生の非常に幅広い御見識の中から御判断いただいて、そういう問題というのはどういうふうにおとらえになられますでしょうか。

○竹中国務大臣 大変大きなテーマだと思ひます。かつて三木内閣のもとでGNPに対してNNWという指標が議論されたのを、当時私は若かつたですけれども、大変よく興味を持って勉強したので記憶しています。ネット・ナショナル・ウェルフェアという議論ですね。

これは、所得、つまりGNPは重要だけれども、それに加えて、一方で公害で失われた費用がある、それは引いてあげましょう。一方で、例えば主婦が労働している。主婦が労働しているというのには市場の中での取引ではありませんが、これはGNPに入つてこないんだけれども、間違いなく生活を豊かにしてくれている。それはつけ加えてあげましょう、市場外の労働もつけ加えてあ

げましょう。そういう指標が一時つくられて、これはその後十年ぐらいたつてまた見直された経緯もあります。

しかし、考えてみると、ある人は所得、GNPを重視して他の環境というのを一重視する、ある人は所得を一重視して環境を十重視する、これがまさに多様化でありますから、結局のところ、そういう統一指標をつくるというの、考えてみれば、いろいろな指標を考慮しているわけで、価値観の多様化を必ずしも認めているわけではないという側面があるんだと思ひます。恐らく、当面重要なことは、GNPを補うような幾つかの指標を割と丁寧に国民に示していくことによつて、トータルで、まさにさつき言ひました体温と血圧と血糖値とトータルで判断してくださいという判断の材料を国民に示していくことではないかと思ひます。

一つの最近の動きとして私自身も大変興味を持っていますのは、GDPに対するEDPという指標なんですけれども、これはエコ・ドメスティック・プロダクト、ちよつともう一度確認しますけれども、だと思ひます。つまり、まさにこれは環境によつて失われた部分を引いて、しかし環境問題があるからこそ新しい産業が出てきているわけで、そういうものを足したり引いたりすることによつて、環境という観点から見ると、実はGDPは余りふえていないようだけれどもEDPは上がつていきますよとかそういう見方も実はできるわけで、そういう試みはぜひ幾つかしていただきたいというふうな思ひます。

○小野委員 大臣言われますとおり、今非常に価値観が多様化したとしておりますし、しかも、多様化だけではなくて年々それが動いているという状況でございますから、ある多様性を保障しながら、その中で皆さんの理解をいただくということが基本になるんだらうと思ひます。

その中で、ちよつと一点、私ども、最近の政治家の発言、また経済学者等の発言を聞いていて気になるのは、例の失われた十年という表現で

すね。一九九〇年代、バブル経済が崩壊をして、それ以降、日本は何もとるべきものがなかった、だから失われた十年だ、こういうふうなことを非常に安易に使われて、その十年間を無価値であったと言ってしまうわけですが、こういう非常に一面的で、しかも断定的な、しかもその断定の中に将来への展望が全く含まれていない、こういう表現を使って自分で納得してしまっている、自己満足してしまっている、こういう姿が非常に私は日本の現状として憂うべき姿のような気持ちをしてならないわけでございます。

大臣は、こういう失われた十年という表現についてどういう御所見をお持ちになっておられるのでしょうか。そして、何がどう失われたという意味で皆さん方は具体的にこの言葉を使われようとしておられるのでしょうか。そして、さらには、このような自己責任というものが明確にならない、しかも展望が全く開けない、ただ過去を悔やむだけというふうな表現が使われるというところが、日本社会をさらに混乱の中に追い込んでしまふんじゃないかというふうないろいろな印象を持っているわけでございますけれども、大臣のお考え、いかがでございますでしょうか。

○竹中国務大臣 失われた十年という言葉自体は、一九七〇年代に中南米の諸国で危機に陥ってロストデイクードという言葉が使われた、それをそのまま実は持ってきているものだというふうに思います。

実は、まさに先生御指摘のとおり、私たちはやはり反省すべき点はたくさんあると思います。何を反省すべきかということを議論しないで、何か知らないけれども僕たちはだめだというふうな言って、その意味でロストデイクードということが使われている、実はそういう論調をたくさん見受けましても、これはやはり生産的ではないというふうに思います。

一体私たちは何を反省すべきかという点、実はこの点に関しては私自身も研究書を出版していますけれども、ようやくこの二、三年になって、こ

の十年間の経済と経済政策を回顧するというようなきちつとした試みがなされ始めたというふうな認識をしています。

確かに、失われた、文字どおり解釈すれば、九〇年代の平均成長率は、これは実は統計の基準が変わっておりますので、どの時点でとるかということにもよるんですが、今の新しい統計によると、九〇年代の平均成長率は一・三％である。本来二％ぐらい成長できるはずの経済が一・三％だから、〇・七％ずつくらい毎年失われて、それが十年積み重なったら、やはりかなりの部分、私たちのまさに得べかりし利益がそこにあつたという点は数字の上では否定できないわけですが、見方を変えれば、千二百兆円の資産を失ったという言い方をよくなされますけれども、これは、GDPの二・四倍の資産をなくした国で経済が毎年一・三％成長してきたわけですね。ということは、バブルのピークよりも今の方が私たちは一五、六％高い所得を得ているということ、これは見方を変えれば、日本経済というのはとんでもなく強い潜在力を持っているということ、この十年間証明したという言い方も私たちはできるわけです。

まさに私たちがやるべきことは、残念だけれども不良債権の処理とか幾つかの構造改革を先送りしてしまつた、この点は本当に反省すべき問題である。しかし同時に、私たちの経済が強い潜在力を持っているということも証明されている。問題は、私たちがいかに前向きにというか、フオーワードルッキングに私たちの体制を今、将来に向けて立て直せるか、そのことが議論されなければいけないと思います。

○小野委員 大臣の御所見、私も賛成でございます。この十年間日本社会は、決して国民が寝ていたわけじゃない、それぞれの場所で、それぞれの問題を抱え、それを解決しようと思つて懸命に戦い続けてきたはずであります。その努力が成果としてなかなかあらわれにくいとするならば、それはどこかに宿っているはずだ。

人間の営みというのは、本当に本人が挑戦をし努力したものはエネルギーとしてどこかにあらわれるはずでありまして、表面にないならば見えなところのマグマになつてはいるはずでありますから、今回の大臣のあいさつの中にもございましたように、これからは潜在成長力というものを考えながらそれを引き出す政策をやつていかなければいけないという御指摘がありましたけれども、私は、この十年の間に、皆さんが何もなかったと言っている間、潜んだものが随分たくさんあると思うんですね。それをうまく引き出す政策ということ、これをこれから大臣初め皆さんのお立場の中で考えていただきますように、これは御要望をさせていただきますかと思ひます。

それからもう一つ、言葉遣いの問題で、ちよつと概念の話ばかりきょうは申し上げて失礼なんでしょう、日本経済がうまく浮上しないのは将来への不安があるからだというふうな議論がなされるわけですね。

それは確かに消費の立場からすれば、これから収入がふえてこない、だから心配だ。いや、それは心配でございましょう。企業だって、設備投資したらあとは償却しなきゃいけないけれども、それができるかどうかといえれば心配、不安でございましょう。しかし、これも非常に後ろ向きな言葉遣いなんですね。不安だ、不安だと言えど何だつて実は不安になるわけですね。世の中安全な、一〇〇％何をやつたつて大丈夫なんということはあり得ないわけでありまして、不安だ、不安だと呼べばどんな部分だつて不安が出てくるわけでありまして、こういう言葉遣いで経済現象を語つてしまつたところ、やはり底の浅さが日本の場合あつたというふうな気持ちが出て来ます。

ちよつとというところとお声がありますけれども、野党さんからの御議論を聞いておりましたが、二十ぐらいの大学生が奨学金をもらつたら老後の心配のために貯金を一生懸命やっているんだ、こ

う議論をされるんですが、ほんまかいなというのが実際の私どもの気持ちでございます。これは、不安だから使わないということではなくて、私は、何に使えば自分がより充足した人生を送っていくのかどうかがよくわからないから、その戸惑いの中で今は使わないで置いておこうという意味なんだろうと思ふんですね。

企業においても、設備投資をすれば、そのお金は借りようと思つたら借りられる企業はいっぱいあります。自己資本が十分ある企業だつてあるわけでありまして、それを使おうと思えば使えるにもかかわらず今使わないのは、何に投資すればもうかるかわからないから使わないだけでありまして、単なる不安じゃないと思ふんですね。一般の国民も、自分が幸せになるために使えるお金がこうだとはつきりわかればどんどん使つて、海外旅行なんかどんどん金を使つて皆さん行っているわけですから。

こんな現象を見た場合に、私は、やはりこの言葉遣いを改めて、この戸惑いを解決するためのビジョンを描くことを通して国民の消費を引き起こす、設備投資を生み出してくる、こういう議論になつていかなければいけないと思つているのでございますが、大臣、御所見いかがでございますか。

○竹中国務大臣 二つのことを不安という言葉からいつも考えています。

一つは、私はまさに高度成長期に小学校の時代を過ごしたわけですが、和歌山という地方都市で父は小さな商売をしていて、三人の子供を東京の大学にやつてくれて、本当に父親は頑張つてくれたというふうな感謝しているのですが、あの私たちの小学校のときに父親や母親は不安ではなかつたろうか。物すごく不安だつたと思ふんですね。本当に、今、十年後どうなるかというのが不安だと言いますけれども、まさにあした食べていけるかということ、多くの日本人は多分不安に思つていただと思ふんですね。

御指摘のとおり、まさに私たちの世の中という

のは常に不安がつきまといっているわけで、今急に不安になったわけではない。その意味では、これは何を意味するかというと、やはり私たちが生きてきたこの戦後のある一定の時期というのは、非常に特殊な時期だったということなのだと思います。大体、普通の会社に入って、それでそのまま給料が定年まで上がり続けていって、そのまま定年を迎えられるなんていう人生が普通の世の中にあるというふうな前提があるのが、私はやはり、残念だけれども違うのだと思うのです。それはかなり特殊な時期だったのです。まさに奇跡の時代をたまたま私たちは数十年過ごしたわけで、そのときのメンタリティーが私たちを縛り過ぎていて、それで実は何もかも不安というせいにしてしまっているというのは、まさに一つの社会現象としては存在しているのだと思います。

しかし同時に、やはり不安で解消できる部分もあるというふうにも、これは政策の立場から思います。特に、不安、不安といいますが、一体何に対する不安なのか。将来の財政赤字に対する不安なのか、老後の年金に対する不安なのか。これはやはり制度の問題というふうにあります。自分力に對する不安だと思えます。世の中がどんなに変わっていくとも、やはり常に自分の力を信じて、まさに総理がおっしゃる自助自律ですけれども、それを信じて自分の父親、母親は地方都市で子供を育ててきたのだと思うのです。

ところが、今、やはり自分は余り努力していない。これは、努力している人はたくさんいますよ。でも普通の、特にイメージとしては大手企業の管理職みたいなものをイメージしていただければいいのですけれども、自分はそんなに世界に通用する力があるわけじゃない、自分の会社もそんなに大した力を持っていないとも思われない、ところが、今また、今までの経済が非常によかつたために本来の実力以上の待遇を与えられてしまっている。それこそが私は、自分の能力に対する不安というのが最大の不安なのだというふう

思うのです。

これに対しては、やはり今までは違った、結局自律的な力を国民一人一人がつけていく、企業一つ一つがつけていくというような形に持っていくことが、私は小泉総理が目指す自助自律の社会、それを目指した構造改革であるのかなというふうに思っています。

○小野委員 大臣から非常に的確な御指摘をちょうだいしたと思います。最後はやはり人間の力こそが世の中を動かすし、みずからの生活基盤等を築き上げてくるものだと思っています。

特に、教育者でこれまでやってこられた立場でござらんになっておられますと、恐らく、今も規制緩和の議論もいろいろなされておりますけれども、この規制緩和の議論というのが、私は、どちらかといえば法律上の問題として取り上げられることが多いけれども、心の壁の方がよほど日本の社会の中でたくさんあると思うのです。慣例だ、慣行だといって、何も法的な裏づけがあるわけじゃないけれども、それにいつの間にか縛られてしまっている。霞が関の官庁の皆さん方にもそういう傾向を非常に強く我々は感じておりますから、恐らく大臣もこの数週間、それを痛感される場面があるだろうと思えますけれども、人をはぐくむという観点から、ぜひそういう壁を乗り越えるような打ち出しをお願い申し上げたいと思う次第です。

そこで、そろそろ最後の質問になりますけれども、私は、自由競争というものの対する非常に大きな懐疑を抱いております。大臣のあいさつの中でも、競争政策の導入の問題、さらに規制改革の問題という形でその問題が提起されてきているわけでありまして、自由な競争は、これは非常にとうとうといふものだと私は思います。しかしながら、無節操な自由な競争が必ずしも人を幸せにしないということも事実でありますし、また、グローバルゼーションの世の中で、IT社会という中で、世界がたつた一つの市場になって、その中で自由、何の社会的制約も加わらないで競争が

行われるという状況は、極めて不自然であります。

よく申し上げるのがありますが、アフリカのサバンナに行ったら、一番強い者だけが勝ち残るとなれば、ライオンだけの世界が生まれなきゃいけないけれども、現実はずいぶん違って、多種多様な生物が一緒にそこで生活しながら調和の世界をつくっているということを考えれば、競争政策と同時調和政策というものがあってもいいはずだ。その調和政策を担保しない限り、大臣が今言われた多様な価値観という観点がありましたけれども、多様な経済社会というのは決して生まれるはずがない、こういう問題意識を持っているわけでございます。

非常に抽象的な問題提起で恐縮でございますけれども、この自由競争政策の問題について、大臣の御見解はいかがでございますでしょうか。

○竹中国務大臣 経済社会の問題というのは、非常に私には常におもしろいというふうに思うのですけれども、必ずコインの両面のように、一見相反する問題というのが同時に出てくるのだというふうに思います。

アメリカの歴史の中で、二十世紀の最初の二十年間というのは、まさに変革の時代というふうに言われるわけですね。それは何が起ったかといえますと、十九世紀型の非常にクルドな資本主義、その結果、所得の格差がもう惨めなほどに拡大して、都市が荒廃して、労働者が虐げられて、その中で実はセオドア・ルーズベルトとかウッドロー・ウィルソンとか、これは党は違うのですけれども、理想主義を掲げた大統領が出てきて、結局やはり一種の、市場のメカニズムとしかし社会の安定というものの調和を図っていったわけですね。

この一九〇〇年から一九二〇年代の間に、今の資本主義のシステムのほとんどが築かれているというふうには私は思います。例えば、幾ら自由だといっても、労働者には団結権を認めないと、やはり立場は違うのだ。労働組合の制度ができるのは

この時期ですね。幾ら自由だといっても、銀行が自由にお金を出しては困るわけで、それは、中央銀行というのは一つで制限しなければいけない。だから、連銀、連邦準備制度というのができたのは、やはりこの時期であるわけですね。私は、自由な市場とそれをむしろコントロールする制度というのは、やはりコインの両面のようなもので、常に同時に進行していくのだと思います。

ただ、一つ客観的な条件があるとすれば、一九九〇年代に入って、実は世界のマーケットの規模が一気に二倍に拡大した。これは、まさにグローバルゼーションで社会主義国が市場経済の中に入ってきた。同時に、IT革命によって完全情報が行き渡るようになった。その意味で、やはり市場の圧力を活用しなければいけないという状況が今短期的には私は出てきているのだと思います。

これがしかし、この市場の圧力を活用しないと経済というものは世界の中でやはり生き残れない。その一方で、しかし市場の競争の時代だからコントロールする政府の役割を新しく築いていかなければいけない。まさに私たちは今、その両方肯定するのではなくて、両方肯定した議論をしていかなければいけないのだというふうに思います。

○小野委員 二十一世紀になりまして、これから新しい時代の新大陸を切り開かれるところに今大臣はおられるわけでございますが、日本の国のグランドデザインを築く、最も中枢の企画を担う大臣だろと思えます。二十一世紀にあさわしい日本社会、経済社会を築くために御尽力を心からお願いして、質問を終わります。ありがとうございます。

○横路委員長 大島章宏君。

○大島委員 民主党の大島章宏でございます。大臣にお伺いをしたいと思います。今の政局というものを考えますと、何となく、幕末に突然織田信長が率いる武者軍団があらわれて、国民の異常とも思える支持を集めているようにも感じます。こういう軍団の中の懐刀としての竹中平蔵軍

師の活躍にも期待をしたいと思うところですが、先日の竹中大臣の所信の「あいさつを伺わせていただきました」。

構造改革なくして景気の回復なし、さらには、目下の最重要課題は聖域なき構造改革の断行により経済の再生を図ることであると。さらには、いろいろと竹中さんらしいお話が盛り込まれておりまして、痛みを恐れず経済財政の構造改革を断行する、不良債権の最終処理、競争政策、規制改革を推進する、e-Japan計画の推進、財政構造改革、六月をめどに経済財政諮問会議の方針を作成します、こういう内容のお話だと思っておりますが、まことにそのないごあいさつであつたなと思います。

私も、当選以来十一年、ひたすら日本の改革をずっと求めてまいつたところでありますが、先ほど小野さんから、国民の皆さんの考え方がまずいのだ、もうちょっと明るくすればいいじゃないかと言ふけれども、それは余りにも政治家としては、私はちょっと異議ありという言葉が聞こえてくるのじゃないか。それは、これまででどれぐらいこの経済混乱に、利益誘導政治とかあるいは利権政治とか、もうもろもろのものがあつたよ。そういうものが日本の経済を混乱させて、肝心の年金とか医療とかをやってくれと言つたにもかかわらず、ある特定の団体に配慮して国民の立場の政策改革をやらなかった、ここに大きな日本国民の不安の原因があるわけですよ。それをさておいて、あなた方、もうちょっと暗い考えではなくて明るくしなさいというの、ちょっと私は聞いていてどうかなと思つたわけですが、いずれにしても、これ以上自民党政権を続けては日本の国がつかれると思つた。これは私だけではなくて、梶山静六先生も言つていたわけですよ。私は本当だと思つた。

それで、民主党を誕生させていろいろやつてきたわけですが、小泉政権の誕生というのは政権交代と同じですという話を総理もされたそうでありまけれども、世間から見ると非常にわかりにくい。私は本当かなという感じも持つのですが、国民が小泉政権の発言の中で一番期待したところは、自民党を変えますというところなのですね。

私はここで大臣に、小泉内閣に加つた一員として、この自民党を変えますということはどういうふうに出てくるのか、大臣のお考えを伺いますと同時に、そこら辺を明確な形で意識を持って入つていただかなければならないと思ふので、その点を第一番目にまずお伺いしたいと思ひます。

○竹中国務大臣 ちようど大臣に就任させていただいてから三週間半ぐらいたつたのですけれども、本当に四週間前は、私はこんなことをするとは思ひませんでした。

大学教授の仕事というのはなかなか心地よい仕事でありまして、好き勝手なことを言つていければいいし、はつきり言ひまして講演料等々を含めて副収入も結構あつて、なかなかいい生活だつたと自分でも思つてゐるわけですね。願わくはその生活を続けたいという個人的な願望がすごくあります。

私は自民党員ではありませんから、党の方向について余り口幅つたいことを言う立場にはないといふふうにおもひますが、私が大学教授の生活を捨てて、どうせもうこの先いろいろ批判されるのだらうと。きのうも国会でたらめだと言われまして、学者としてたらめだと言われたのは生まれて初めてでありますから、大臣というのはしんどいなといふふうにおもひますけれども、それでもやはり今回の仕事をお引き受けしようと思つたのは、まさに私は、小泉さんという方は、このもとでやはり今までなかなかできなかったことができるのでないだろうかといふふうに直感したからだといふことに尽きます。

その変えてくれるものの中には、今までの自民党をどのように定義するかということにもよりましますけれども、これは自民党だけではないと私は思ひますけれども、日本が非常に右肩上がりの成長

をし続ける中で、やはり一部の既得権益グループというのができて、その既得権益グループの利益配分のシステムを担うものとしての一部の国会議員と官僚のシステムというのが世の中にあつたといふことは、私はこれはもう間違ひないのだと思ひます。

それを、やはり私はリーダーというのは大変重要だと思ふのです。そのリーダーがかわつたことによつて、完璧にどこまで短い年限で変えられるかどうかはともかくとして、少なくとも歴史の中に一つのくさびを打ち込む、そういう総理大臣であるといふふうには私は強く感じました。

であるからこそ、あえて、菅直人さんは火中のクリを拾つたといふふうには表現していただきたいけれども、そのことをお引き受けしたわけで、その意味では、私はそれができると思ふから内閣にいるわけで、それができないと思つたら、先ほどの非常にコンファアブルな学者の生活に一刻も早く戻つていきたいといふふうにおもひつてゐる次第であります。

○大島委員 いずれにしても、私も現実的に改革が進めばそれでいいと思つてゐますから、ぜひそのような考えを持って頑張つていただきたいと思ふのです。

そこで、幾つか御質問しようと思つてゐますが、きのう、けさのテレビ等々を見ていまして、いわゆる道路特定財源の話が自民党内でも議論されておりますが、小泉政権として、これはやるのだ、改革するのだといふ話をかなり強くしてゐますね。その一番の懐刀である竹中大臣としては、この道路特定財源問題についてはどのような形に変えようと思つてゐるのか、お伺いしたいと思ひます。

○竹中国務大臣 どのような形に変えるかといふことの議論を、まさにきのうも実は経済財政諮問会議のメンバーとしました。どのような形にするかといふことについての結論は、はつきり言ひませんが、重要なのは、改革の方向といふのは、私は、その意味では割と広く合意されてゐるのではないかと一うふうにおもひます。それは、財源を硬化化させないことであるといふことだと思ひます。それを一般財源にするのか、その特定の範囲を広げるのかといふのは、これはある種、最終的には私はこれは総理の決断だといふふうにおもひますけれども、それを柔軟にすることによつて予算の配分を大幅に変える一つの切り込みの入り口にするといふことだけはもう明らかになつてゐるといふふうにおもひます。

これは、繰り返しますけれども、総理は予算委員会では、はつきり言うと言議院選までにやるのだといふふうには総理みずから明言されましたし、私が予算委員会でも答弁するに当たつても、実は答弁席に立つて、自民党との関係を意識しながら、割とモダレートな答弁をしようと思つて席に立つたら、総理がここから、言え、言えといふふうには強く言われて、これは総理の決意は大変なものであるなといふふうには私も感じましたわけでありまして、今申し上げたような方向でもう明らかに議論は進んでいくといふふうにおもひます。

○大島委員 織田信長に仕える軍師としては、織田信長以上に情熱を燃やしてやらないと、逆に織田信長の足を引っ張ることになりますから、言え、言えなんて言われたから言うのではなくて、どんどん走つてくだされいよ。

私も民主党は、この道路特定財源問題については、やはり明確に一般財源化すべきだと思ふのです。まだまだ足りないと言ふ人もいるかもしれないけれども、随分日本の道路もよくなつてきましたよ。今一番いろいろ問題が出てきてゐるのは、先ほどの国民生活の不安ですよ。そういうものを解消するためにどう金を使つていくか、これが私は重要なポイントだと思ふのです。したがつて、ぜひ大臣には、この一般財源化に向けて歩んでいただきたいと思ひます。

もう一つ、地方交付税の減額方針というものを政府内部で検討し始めたといふのですが、これも非常にさまざまな議論を呼んでゐますが、この間

題についてはどういうふうを考えておられますか。

○竹中国務大臣 先ほども申し上げましたように、経済財政諮問会議では二つのことをやりたいというふうに思っているわけです。

一つは、改革のシナリオとか、ビジョンを示すということ、しかし最後は、結局政策というのはいずれも予算に集約されますから、予算のところはつきりとその枠組みを示したいということです。

その予算に関して言うならば、御承知のように、やはり三つの項目が圧倒的に大きなウェイトを占めるわけですね。社会保障、社会資本、それと地方の財政をサポートするという部分です。この三つにそれぞれ何らかの形で踏み込まない限りは、私は、構造改革というのは絵ぞらごとだというふうに思います。

国と地方の話を議論するときには、これはもう何十年の間、財政の専門家が議論してきたシステムとして、地方交付税というのは結果的には、各地方の市町村が、都道府県が、自分のところで頑張って経営していこうというそのインセンティブを完全にそぐものになっている。努力しなければ努力しないのでそのままきちんと補てんしてくれまますよ、つまり、一生懸命やる人に対してデイスインセンティブを与えるシステムになっているというところ、これはもう私は間違いない問題だと思えます。その意味では、社会資本に関しては特定財源の問題から切り込んだというように、この地方交付税そのものについても、制度そのものの見直しを大幅に進めなければいけないということは間違いないと思います。

ただ、これは言葉の問題ですけれども、誤解のないようにしなければいけないのは、交付税を減らすという議論は、実は非常に一方的なわけですね。支出そのものも縛られているわけですから、支出と収入というのはいずれも議論しなければいけないわけですので、重要なのは、そのデイスインセンティブを与えている仕組みそのものを見直す

ことである、そのようにぜひ御理解いただきたいと思っています。

○大島委員 地方の方の話を聞きますと、介護保険問題でもそうですが、厄介なことは地方に押しつけて金だけは国が持っているという意識を非常に地方自治体は持っているんですね。地方の方も非常に予算がきつくて、国の御意向に逆らわないように逆らわないようにというの、結局それが官僚制度というものをしっかりと維持させる環境づくりにも使われているわけですよ。

私は、政府内部でも議論をされていますが、いわゆる地方税と国税の関係は二対一にすべきだというような話が出始めていると聞いているんですが、私も民主党の方でも、今のようない中央に偏った税体系、そしてあと補助金と交付税で地方を従わせようというその税体系そのものが、もう日本の、このアメリカに次ぐ経済国の体制にはふさわしくないと思うんですが、こちら辺についてはどう考えておられますか。

○竹中国務大臣 政策の問題というのは、どうもジャーナリズムの議論というのは、何%減らすのかとか、最後の、おしりの数字のところにいわずに矮小化されて議論をされて、議論が余計ややくしくなってしまうというのを何回も経験していると思うんですが、私は、重要なのはやはり論理だと思えます。概念、コンセプトだと思えます。その観点でいうならば、恐らくそこは先生と意見を共有できるのではないかと思いますけれども、やはり受益と負担を明確化する、そのことに尽きるんだと思うんですね。受益と負担を明確化する、受益者がちゃんと負担しない。だから、そうするインセンティブを与えることによって節約するところは節約する、本当に必要なものだけつくるという効率的な配分につながっていく。

地方の場合難しいのは、しかしナショナルミニマムを維持するところ、しかしナショナルミニマムに属する御質問がありましたけれども、それと全く同じで、すべての受益と負担を今、あし

たから一対一に対応せしめようということになると、恐らく東京は非常に潤うだろうけれども、そのほかのところは結構大変なことになるといいます。現実の政治、政策はその現実の中で、リアリズムの中で考えられるわけですから、その見切りをどのようにつけるかということに関して、かなり踏み込んだ議論を経済財政諮問会議ではしたいというふうに思います。

○大島委員 受益と負担という話がありました。実は、竹中大臣に質問するのいろいろ本を探索して、この「強い日本」の創り方という本を、教授のころのといいますが、大臣になる前の本を読ませていただきましたが、その中にもいろいろ書かれておりました。

次に、IT問題、この本の中にも入っているんですが、IT担当大臣でありますから、私も民主党の、ネクストという名前がついていますが、ネクスト情報通信担当大臣というのをやっていますので、IT問題について御質問をさせていただきます。

この本の中にも、日本の政府に求められる四つの改革という項目がございまして、バランスシート調整をというのと、それからIT革命関連資本の充実、公共事業ビッグバン、ここにいわゆる負担と受益の明確化というのが入っているんですが、それと、高等教育改革で人材大国を目指せという、四つの指針というものが示されているんですが、その中で、IT問題について、例えばこの二十八ページに次のような文言がございまして、

残念ながら世界各国と比べて、日本の高速インターネットのインフラ普及率は大きく遅れをとっている。これは考えてみると、非常に驚くべきことだ。日本のように技術水準が高く、資本も貯蓄も多い国が、アメリカのみならずアジアの発展途上国よりも超高速インフラの整備が遅れている。なぜこのようなことになったのか。

これについては世界の各国を見ると、非常に

高速インターネットに関して、早い時期から競争政策を進めた国ほど整備が進んでいるということだ。民間の自由競争に任せて自由に光ファイバーを引かせた結果、国のインフラ整備が早まったのである。

逆に電気通信事業を独占にして競争が進まなかった国では、インフラの整備が進んでいない。その典型が、日本というわけである。結局のところ、インフラ整備を早く進めるには、競争政策を促進することで資本がどんどん投入される環境をつくるのが大切なのである。

こういうふうな教授時代は述べておられるんですが、この電気通信事業の競争政策に関して大臣としてはどのようなお考えをお持ちなのか。特に、私は、この公正競争政策というものを、まさにこの本の指摘のとおり、これを整備することがIT革命推進の原点と考えておりますが、この点についての御認識をお伺いしたいと思います。

○竹中国務大臣 IT戦略会議というのが去年ありました。実は、ちょうど一年何月か前に、日本経済新聞にまさにその本のことと同じようなことを書いて、だからこそIT戦略を総合的に議論する場を総理直属のものとしてつくってほしいというところを書きました。実は、その日のうちに当時の小渕総理から電話がかかってきて、それはおもしろいと。ところが、その直後に小渕さんは倒れられる。森総理がそれを引き継いでくれてIT戦略会議ができて、そこで、一種の、競争政策をもとにしてインフラ整備を行う、五年で日本を世界の最先端の高速インフラの国にするという、これは非常に野心的な計画ですけれども立てられました。

その意味では、私は、日本の政策そのものが当時私が申し上げたような議論の方向に向かってようやく動き始めたというふうにも思っております。競争政策を軸にするというところも、徐々にではありますけれども、そのようになりつつあるんだと思います。

問題は、実はまさにこの先でありまして、今月

の末にIT戦略本部、私がIT担当大臣になってから初めての戦略本部が開かれますけれども、当面の目標を決めて、当面の重点項目を今決めた段階である。これは当面できることでありますから、しかし、その残された問題として私はまだ二つあるというふうに思っております。一つは、やはり競争政策を促進して五年後の目標を本当に実現できる体制を整えること、これが第一のポイントです。

それと、第二は、IT戦略会議の議論ではどちらかというとインフラ整備の点に重点が置かれているわけですが、結局のところは、それを使う人間や企業の能力の問題、まさに情報リテラシーの問題であります。その情報リテラシーの政策については、残念だけれども、まだ世界でもどんなことをしたらいいかというのはそんなに人類わかっていなくて、日本についても、おかれていられるわけですから、他国にはないやはり画期的なことをしていかなければいけない。

その意味では、お尋ねの基本認識は全く変わっておりませんし、それを具体化する方向でIT戦略本部での議論をぜひ詰めていきたいというふうに思っています。

○大島委員　そこで、実は今総務委員会の方でもこの問題についての関連法案が審議されようとしておるんです。いろいろその法律案を読ませていただいておりますが、公正競争というものを担保するために、この法律案の中では八条委員会としての位置づけの紛争処理委員会が対応するということになっておるんですが、私は、日本版のFCCというものの、情報通信に関する公正競争監視委員会的なものを設置して、日本国内だろうがアメリカだろうがヨーロッパだろうが、全部に対して、日本国内の情報通信に関する環境はフェアですということを外内に明らかにするような機関、これは独立機関をきちっとつくるべきだとは思っております。

どうもそこら辺が、とにかく紛争処理委員会ではないかと。紛争処理というのは、紛争が

起こって、裁判所みたいなものかもしれない、だけれどが提訴したら始めましょうという話なんです。ちよつと腰が引けているんじゃないか。要するに、情報通信なんか、光が七回り半もするわけですから、あつという間に世界じゅう回っているわけですよ。そういうときに、訴えがあつたときには調べましょうというふうな番所をつくっている場合じゃないんじゃないか。

竹中平蔵さんとしては市中をちゃんと見回って、火盗長谷川平蔵じゃありませんが、ふらちなことがあればちよつと事前に、犯罪に及ぶ前にびしつと押さえるとか、そういう積極的な役割をするためには、私は、この公正競争監視委員会、三条委員会みたいなものをつくるべきだと思うんですが、その点についてはどう考えておられるんでしょうか。

○竹中国務大臣　昨年、IT戦略会議のメンバーとして、私は、実はFCCをつくるべきだというふうな意見を述べています。その点に関しては、私は、私の平蔵ではなくて、ぜひ鬼の平蔵になってきちつとした競争政策の確立を目指したいというふうに思っています。

それで、申し上げたいことは、幾つかの日本の制度的な制約の中でFCC的な機能を担うものをもどるような形で任せたいいかということの詰めがまだできていないということなんだと思うんですね。

ただ、客観的な事実としてやはり私たちが無視できないのは、次のような点だと思えます。大体、世界じゅうどこを見ても、政策主体というのは、これは三つに分けているわけですね。一つは、まさにこの分野を育成するためのところだと思えます。日本だと旧郵政省がそれに当たるわけだと思ふのですけれども。二つ目は、まさに競争促進を保障するためのところで、これはまさにFCCなわけですね。三番目は、価格形成が公正かどうかをチェックする公正取引委員会のようなところだと。調べてみるとほとんどのところで、実は、OECDのうち、四カ国を除いてすべての

OECDの国でこの三つというのは分立しています。やはり、そのチェック・アンド・バランスがあつて初めて競争政策というのはバイタルなものになるんだというふうに思う。

ところが、四カ国においてはそうなっていない。その中のうちの二つが日本なわけですが、日本の場合に、ことしの一月に中央省庁の再編が行われましたので、実は、今の三つの機能が結果的には全部一つの省に集まっているという、確かに少し異常な形になっているのだと思えます。これは、チェック・アンド・バランスというのは、実態もさることながら、ある程度は形式の問題だというふうに私は思っていますので、IT戦略本部では、この問題は、積み残された問題として、ゼロベースで専門家の意見を聞いて議論をしていきたいと思ひます。

○大島委員　明確な考えをお伺いしました。

続きまして、実は、IT社会になつたらどんな社会になるんだというのがよく国民にはわからないのです。何となく、キーボードをたたかなきゃいかぬとか、パソコンのスイッチを入れたらうまく動かなくなつちやつたとか、そういうのがあつて、どんな社会になるんだろかというのがよくわからない。

実は、民主党の内部で、NC i n N E Tという、ネクストキャビネット i n N E Tというが、国民から、どんなことを希望していますかということを入ンターネットで、メールで募集したんですね。そうしたら、福岡の大学生の星野恒さんからは、インタートネットにより大学入試の申込手続ができるようにしてほしいという意見、あるいは京都の深田麗美さんという二十の女性の方ですが、お母さん、美智子さんと一緒にいになりまして、テレビや映画にテロップなど字幕を義務化してほしいというような提言があつたのです。IT社会の中では、こんなことは可能な範囲に入つてきているんですね。

さらには、シンガポールの方を見ると、図書館と郵便局をうまく活用してまして、図書館で

は、IT教育とか、本の貸し出しも、全国の図書館を結んでいて自宅から検索して本を借りることができるとか、それから郵便局では、運転免許証の書きかえ、それから公営住宅の申し込み、駐車券の販売、バスの割引券の販売、年金、納税、テレビ、ラジオの受信許可の取り扱い、交通違反切符の公的罰金請求とか受け取り、こんなところまでできるのかということなんです。

私は、ITを進める上で、日本で積み上げ方式を今政府がやってはいますが、まず国民から、どういふことをやってほしいですかということを入ンター大臣として公募して、それを実現するために阻害している要因を法律改正してやらせる。韓国がそうなんです。韓国が、どれだけやるかというので、やりたいことを集めて、その阻害要因を集めて、百六十本近い法律案を改正してやつちやつたんです。

日本のこの下から積み上げ方式もいいのですが、国民が求めるものをまず聞いて、それをやるために阻害している要因は何かというのをつぶしながら法律改正に持っていくことが、IT社会を国民が理解しながら進めるためのポイントだと私は思うのですが、どういふ考えをお持ちでしょうか。

○竹中国務大臣　実は、韓国の百六十本の法律というのはちよつと私の方では確認できなかったのですけれども、詳細があれば、またぜひそれをお教えいただきたいと思いますけれども、基本的にはIT社会というのは、御承知のように、これはまさに分権化の社会ですから、一人一人がどのようにこれを楽しんでいるかということに尽きるんだと思ふのです。個人を、今までの距離の制約、時間の制約、お金の制約、あらゆる制約から解放してくれる可能性を持っている、それがデジタル情報のやりとりの場としてのインタートネットの本来の意味だと私は思ひます。

インタートネットというのは、デジタル情報をやりとりするスペースであつて、それ以上のものでも以下のものでも絶対にはないと思ひます。結果的

には、その中で私たちが付加価値を、一人一人が付加価値を、楽しみをどのように見出してけるかということですから、御指摘のように、まさにグラスルーツで発展していかなければ意味のないものだと思います。そういうことを政府はやっているのだと思います。やっていないわけではなくて、意見箱のようなもので実はかなり多くの意見が寄せられておりますので、御指摘のとおり、ぜひそれは活用していきたいというふうに思います。

これは今後とも考えていかなければいけない問題、あえて私は皆さんにお考えいただきたいというところで二つの問題を、漠然と考えていることをぜひ提起させていただきたいと思うのであります。

一つは、何が阻害要因になっているのかということを考えて積み上げていく、実は結構細かいことばかりなんです。ちよつとこの川の下にケーブルを通せないとか、何かやろうと思つたらきめ細かい指導にひつかつたとか、これを細かく挙げていく方がいいのか、それを一つずつぶつけていく方がいいのか、ないしは、これもIT戦略会議では議論としても既に出ている言葉ですけども、一つの特区のようなもので、この地域に關しては一種の治外法権にしますよというような形に持つていく方がいいのか、その規制のクリアの仕方については幾つかの方法があるんだと私は思います。

いずれにしても、とにかく細かい規制が積み重なつて今日のようなものができている限り、何らかの新しい工夫が必要なのであつて、その点については、ぜひ立法の側の立場でもお考えをいただきたいというふうに思います。私自身は、特区的なものも一つ考慮に値する有力な方法であるというふうな意識を持っています。

もう一つの点は、とにかくこれを促進したいという政策の議論になると、よく言うあめとむちの必ずあめの議論になるのです。これは、私自身も議論してはたと気がついて、IT講習会を

やりましよう、IT講習会というのは大変成功しているというふうに私は認識していますけれども、何かメリットを上げる。つまり、減税をするとか、あめを与えるからそれで頑張つてほしいと。

しかし、考えてみたら、政策には必ずむちの政策というのがあるわけですね。むちの政策の典型的な例は、私はそんなことを考えていないですよ、考えていないから新聞に書かないでほしいですけれども、一つのわかりやすい例として申し上げると、例えば、来年から税金の申告はネット以外では受け付けないというふうにどこかで決めたら、国民の皆さんは必死でやるわけですね。恐らく現実には、あめとむちの組み合わせでなければ、むちの政策というのは意外と重要なんですね。

実は、この一年半で大学生のインターネット人口は三倍になったというふうに言われています。それはなぜかという、理由は簡単なんです。就職試験の説明会、インターネットじゃないと受け付けができませんのですよ。そうすると、きのうまでマージャンをやつていた学生が、一生懸命、急にインターネットをやり始める。

むちというのは、一見、国民から見ると負担というふうな意味も割合あるのですが、これをあめと組み合わせることによって初めて世の中が画期的に動くという面がありますので、この点についても、そういう問題意識を持つておりますので、ぜひ御検討を立法院でもいただければというふうに思つております。

○大島委員 時間でありまうので終わりますが、今こちらの方で、政治家の立候補届もインターネットでしかだめだというふうにしたらどうかかなんという話もありましたが、いずれにしても、率直な御答弁をいただきました。ありがとうございます。これを貫いて日本改革に取り組んでいただきますようお願いしたいと思います。ありがとうございます。

○横路委員長 河合正智君。

○河合委員 竹中大臣は、学問は何のためにあるのか、大学はだれのためにあるのかということ、を、絶えず学生とともに歩む姿を通していらつしやる姿を私たちは非常に注目して見ておりました。その大臣が経済財政政策担当大臣に御就任いただきました。私はむしろ感謝を申し上げております。きょうは、一日竹中ゼミ生になったつもりで質問をさせていただきたいと存じます。よろしくお願い申し上げます。

構造改革なくして景気回復なし、このように就任のごあいさつでおっしゃつております。橋本内閣は、財政構造改革に失敗したと私は思います。その後を受けました小淵内閣は、二兎を追う者は一兎をも得ずとして、景気対策を優先させてまいりました。森内閣は、小淵内閣の路線を継承してきたわけでございますけれども、森内閣から小淵内閣にかつた段階で経済財政政策というのはこのがどのように変わつたとお考えでしょうか。これは非常に混乱がございますので、大臣から、整理していただく意味でお願いしたいと思います。

○竹中大臣 小淵内閣で経済戦略会議というのが組織されました。私もそのメンバーとして議論をさせていただきました。当時、一九九八年の後半というのは、本当にあした何が起つても不思議はないという一種はらはらした状況の中に置かれていたわけですから、そのときに議論されていくことは今小淵内閣がどうとしていく政策というのは、私は実は一貫して続いているというふうに思つています。

ただ、とらえる政策はかなり変わつてきていることは確かで、それは、政策に対する考え方が根本的に変わつたというよりは、私は、経済の現状に対する認識が変わつてきたという方が説明が確かなのではないかとこのように思います。

経済戦略会議で一体我々は何を議論したかという、経済の再生には幾つかの段階があるというふうな考えがたつてます。まず、危機が起つていう状況、クライシス。クライシスとは何かという

のは、何か政治学者の間では定義があるんだのでありまして、経済学者の間では定義はないんですけれども、あした何が起るかかわからないような状況、危機的な状況だというふうな一般に想定されるとすれば、まさに金融危機だったわけですね。

このような状況が一たん起つてしまつたならば、私は政府がとるべき方法は常に一つだと思ひます。それはなりふり構わずお金をつぎ込むことです。これは、金融機関、決済機能を担っている銀行に対しては資本を注入します、経済の総需要が盛り上がるように大型の経済対策を行います。これは、歴史を見ても、東西どの国を見ても、危機が起つてしまつたら、政府としてはなりふり構わずお金を、流動性をマーケットの中に注ぎ込むしかないんだと思ひます。九八年から九九年にとられた政策というのはまさにそういう政策であつた。小淵総理はそれを決断されたということ、実はその後、やはり高い支持率を得るようになってきたわけですね。

問題は、危機を克服した後に、一体どのような政策が必要だろうか。実は、これも経済戦略会議の中で議論されたことが今そのまま続いてきていると私は思ひます。改革をしなければいけない。改革は二つある。一つは、リアクティブな、つまり受け身の、守りの改革である。守りの改革の意味は、できてしまつた不良債権は償却するしかないじゃないか。できてしまつた不良債権がどこかへ消えていつてしまふのか。それは償却するしか絶対消えないわけですから、これはまさにバランスシート調整をしなければいけない。しかし、これはまさに守りの改革です。

それに加えて、実はもう一つの改革、これはプロアクティブな改革、攻めの改革ということなのは、先ほどから議論された、IT革命という新しいフロンティアが私たちの目の前にある、この新しい時代に私たちの身丈を合わせていかなければいけない、制度を合わせていかなければいけない

い、電気通信事業に関してはやはり思い切った競争政策が必要だ、もろもろの問題であります。

その考え方のものは私は一貫して引き継がれてきたのだというふうに思うんですが、恐らく、若干の批判があるとするれば、危機が起つてしまつてとにかく政府がお金を出さざるを得なくなつた、それを引つ込めるタイミングがやはり大変難しくなつたことなのではないかと思うんです。引つ込めたら、景気が悪くなる、どうしてくれるんだと国民からもジャーナリズムからも非常に強い批判がある。先ほど、経済成長を求めるか云々ありましたけれども、そのときには国民はやはり求めたんですね、成長を何とかしろ、景気を何とかしろというふうに言つてきて。

当時、堺屋太一経済企画庁長官とお話したことがありましたが、堺屋さんは次のように表現されました。抜いた刀をどうおさめていいかわからなかつた、おさめ方が非常に難しい。一たん政府が大型の支出を出してしまつたらそれをもとに戻すというのはは大変勇気が要ること、やはりそのタイミングをいろいろかがかねていた。それが、実はさまざまな問題、これは、変化というのはそんなに連続的に起こるのではなくて、特に政治的な変化は非連続な形で起こるんだというふうに思いますが、今までたまたまつていた矛盾が小泉総理を押し上げる非常に強い社会の世論となつて、今とにかく新しい段階に移行してくれ、だからバランスシート調整をまずやつて、不良債権処理をやつて、同時に新しい二十一世紀型の自助自律の経済をつくつてくれという世論が盛り上がり上がつて、今日のような一つの新しいステージにまさに今移行している状況なのではないかなというふうに思います。

この受け身の改革、攻めの構造改革という言葉は実は森政権でも頻りに使われていた言葉で、その意味では、繰返しになりますけれども、考え方が変わったというよりは、現状をどのようにとらえるか、それへの移行が実はやや非連続な形で起こつたというのが今の内閣ではないかと思つて

います。

○河合委員 大変ありがとうございます。あいさつの中で大臣は、緊急経済対策は新たなサブプライム重視の経済政策を推進するためというふうにご定義を直されております。これは、抜いた刀をおさめて新しい体制に入ろうとする再定義なのかもしれません。しかし、緊急経済対策は森政権下の政策でございまして、この政策転換の意味、これは今お述べになつたことのほかに追加される点がございまして補足していただきたいと存じます。

○竹中国務大臣 御指摘のように、緊急経済対策は前の政権でつくられたものなわけですね。これを小泉政権がどのように引き継ぐかということに關しては、当然議論があつてしかるべきななだと思ひます。

ところが、まさに、やはり機は熟したということとをこの政策は示しているんだと思うんです。前の政権でつくられていたわけですが、今までのように、さらに政府はお金を出し続けるというふうな政策をもつて緊急経済対策とはしてないわけですね。あの中で見ると、例えば公共事業を何割ふやすとかそういう政策というのは実は全くないわけ、政策の第一番目に不良債権の処理というのが来ているわけですね。しかも二年から三年という期限を切つてやるということですので、実は、先ほど言いました第二段階に森政権の終わから政策の実体はもう移行し始めていたということなのではないかと思ひます。

も、今の御質問に対して言うならば、実は、森政権の末期から、まさに今までの政策を転換する一つのプログラムがたまたま用意されていたということだと私は思ひます。

○河合委員 また、大臣は、九〇年代の経済低迷の原因は政策危機であつたと東京財団の政策研究で実証されておりますが、具体的に何がどのよう政策危機であつたのか、簡単に述べたいと思います。

さらに、引き続き、財政構造改革、これは、橋本政権下の財政構造改革と現在の位置づけというのとは当然違うんだと思うんですけれども、その財政構造改革の具体的なスケジュールとその手法についても第二点目にお述べいただきたいと存じます。

○竹中国務大臣 政策危機という言葉は、使わせていただいておりますけれども、私はその中身は、特にその本の中で書いた期間に關して言うならば、二つの問題がそこにあつたというふうに思ひます。

一つの問題、私たちが反省すべき点は、一九九二年から九四年ぐらいにかけて、まさにバブルが崩壊した直後の時期に、資産デフレの影響を圧倒的に過小評価してしまつたということだと思ひます。

九二年、九三年、九四年、この間日本経済の成長率というのは〇・四％、〇・五％だったというふうに思ひます。済みません、これは古い基準の統計に基づく数字ですけれども、新しい統計はちよつと記憶してないんですが、つまり、〇％の成長だったんですね。ところが、その三年間、政府経済見通しは三％ぐらいの目標を掲げ続けていたんです。これは、バブルが崩壊して土地の値段が下がつて株の値段が下がるということの影響を、残念だけれども、当時の私たちがいかに過小評価していたかということを示している。しかし、あえて肩を持つならば、これは政府だけではなくて、民間のシンクタンクもほとんど余り変わらないう予測をしているわけで、日本社会全体が

資産デフレというものに対する知的な蓄積を持っていなかつた、日本社会全体が不勉強であつた。だから、これはもう、政府も民間も学者もジャーナリストも、全員が反省すべき問題だと思ひます。

もう一つの問題点は、やはり住専の問題が一九九五年の末に一つの決着を見るわけでありましてけれども、その時点で、実は不良債権問題というのはもう峠を越したというふうには多くの人が考へていた。これも、新聞の記事検索とか何かやっていますと、びつくりするほど、不良債権とか公的資金とかという概念はほとんど出てこないんです。住専という概念しか出てこないんです。つまり、個別の問題を議論しているだけけれども、その背後にある経済メカニズムについて我々の社会全体がほとんど議論していないということの意味は私たちが社会全体が反省すべき問題だという形で指摘させていただいたつもりです。

さて、二番目の財政構造改革なんですけれども、橋本内閣のもとで財政構造改革を行つた。今また財政構造改革を目指そうとしている。目的が大幅に変わつていくわけではなくて私は思ひます。目的はやはり今の財政を持続可能なものに還元させる、サステナブルなものにするということだと思ひます。

借金をしていると金利を支払わなければいけません。しかし、金利を支払うためにさらに借金をしなければいけない、そんな企業にだれがお金を貸すでしょうか。こういう状況をサステナブルではないというふうには言うわけですが、多くの予測で明らかになつていくように、日本の財政はまさにこういう状況に、つまり、GDPに対する国債残高の比率が無限度まで拡大していく懸念が出てきているわけで、これをサステナブルなものに戻さなきゃいけないという一種の目的意識を私は共有しているんだと思ひます。

それで、橋本内閣のもとでの政策が結果的に幾つかの問題点をもたらした背景には、要因が複数

あるんだと思いますが、最大の問題、今の違いは、やはり不良債権問題に対する、バランスシート問題に対する社会的な情報量が違つたということに尽きていんだと思います。当時、これは繰り返して言いますが、日本はバランスシート調整はもう終わったと思つていたんですね。そのもとで計画を組んだことによつてそこが出てきた。私たちは、バランスシート調整はまだ大変困難な局面をあと二、三年経たないといけないというふうな考えでいますので、その点、実は責任を持った政策を今度こそできるのではないかなというふうな考えでいるわけです。

それで、今申し上げたことが結果的にどのようなスケジュールで財政を改革するのかということにつながつていきますけれども、小泉総理が所信表明で述べられたシナリオの中にもそのエッセンスは示されているわけです。二段階で考えるんだということでもあります。

二段階で考えるということの意味は、最終的には、財政をサステナブルなものに持つていくためには、いわゆるプライマリーバランスを回復させる、これ以外もう絶対方法はありません。このプライマリーバランスを回復させる以外に方法はないわけでありすけれども、それをやる段階に行くにはまだやはりしばらく時間があるんだと思います。これは、先ほど言ったように、バランスシート問題がある程度決着をつけて、経済の脆弱性をまずなくしてしまわなければいけない。

しかし、では、それまでの期間、財政改革は何もしないかという、そうではないんだというのが小泉総理のメッセージだと思います。当面の国債発行目標を抑えて、この意味は、国債発行目標を抑えることによつて野方図に財政赤字が拡大することを防ぐというのが第一点。もう一つは、頭

率のある程度抑えておくことによつてその中の効率的な配分を行うというインセンティブを与えるということだと思ひます。

その意味では、バランスシート調整の動向をにらみながら、当面そういった暫定的な赤字抑制目標を置いていく、その上で、最終的にはプライマリーバランスの回復を目指した本格的な改革に向かつていくということだと思ひます。

○河合委員 時間の関係で二つの質問をまとめてお伺いさせていただきますと存じます。

一つは、「政策課題二〇〇」の中でおつしやつていくことでございますけれども、構造改革の基本は競争政策、これはサブプライム重視の経済政策という先ほどのお話でございますけれども、その場合に、セーフティーネットというのが非常に大事になってくると思ひますが、これは言葉で表現する以上の重要性を持つていっていると思ひます。先ほど大臣がお述べになった、大島委員に對する三つのお話の中の、特に社会保障に関する具体的なセーフティーネットも含めてどのようにお考えかというのが第一点でございます。

それから、最後の質問でございますけれども、また大臣の別の著書の中で、現代の日本の状況というのを一九二〇年代と共通点があるというふうなことがかなり列挙しておいででございます。しかし、考えてみましたら、これは大変な問題提起をしていただいたと私は思ふんですけれども、一九一九年の世界恐慌、それから日本の昭和恐慌も同じでございますけれども、結局あれを解決したのは第二次世界大戦であつたという説もございす。しかし、私たちは二度とあの惨禍を起してはいけないうちうに誓ひに立つております。その上でこれをどのように解決していくかというのが最大の課題であらうと思ひますけれども、しかし、皮肉なことに、この状況を解決したのはむしろ需要重視のケインジアンたちの政策だつたのではないかと

思ひます。サブプライム重視の経済学というの、私の少ない知識では、インフレーションの経済学として登場したのではないかと思ひますが、現在の日本の深刻な、ある意味ではデフレバイラルに陥る寸前まで行つてしまつた状況にもあつた日本の経済をサブプライム経済学で立て直していくということとは、経済学的にどういうふうにか、考えたらいいか、この問題を最後にお聞きし

て、終わりたいと存じます。

○竹中国務大臣 時間が限られている中ですが、大きな問題を二つ提起されたんですけれども、手短に。大きな問題ばかりだと思ひます。

最初の、セーフティーネットの話は、結局、自分に対する自信こそが最大のセーフティーネットであるというふうな話を先ほどさせていただきましたけれども、その意味では、個人、働く人に対する教育投資を拡充させる、それを促進させる仕組みを新たに作るということが私はセーフティーネットの基本だと思ひます。

それと同時に、いわゆる年金に対する信頼感を取り戻させる。人口変動のリスクというのが日本社会はもう圧倒的に大きいわけですね。今のようない賦課方式で、支える人が支えられる人に対して圧倒的に小さくなつてしまつたというリスクは、これはもう人口要因ですから避けようがありません。しかし、これを理論的に避ける方法は明らかに一つあります。それは、賦課方式をやめて積立方式にすることです。そうすると、これは理論的にリスクはゼロになりますから、方法はもうそれしかないんだと思ひます。それを組み込んで、しかし、これをやると特定の世代に二重払いが生じることになりますから、それをいかに緩和するかという現実的な政策を打ち出して、その設計がやはり基本だと考えます。

一九二〇年代とのアナロジーは、これはまさにあの改革が不十分であつたから私は戦争にのめり込んでいったんだと思ひます。結局、サブプライムでいい面が出てきたにもかかわらず、あれを戦争という最大のケインジアン政策で解決しようとしたのが、私は一九二〇年代から一九三〇年代の教訓であつて、そうならないようにするためにも今の改革を徹底させなければいけない。

インフレとサブプライムの関係は、実はなかなか悩ましい問題でありますけれども、デフレの問題に對しては、実は私はやはり金融政策が大きな役割を担うのか。実物政策に對するサブプライムの政策、一方で、その分デフレ圧力をあ

る程度緩和するための今日的な金融政策というのは、金融政策をさらに強化するということがある程度は示唆されておりますけれども、やはり重要な課題になつてくるのかというふうな思ひています。

○河合委員 二十分の質疑で大変な期待を深めました。どうぞ御健闘よろしくお願い申し上げます。

○横路委員長 塩田晋君。

○塩田委員 自由党の塩田晋でございます。

竹中大臣におかれましては、国民また学生に非常に評判がいいと聞いております。それは、才気煥発、そしてまた非常に説得力のあるわかりやすい説明をされるというところにあるかと思ひます。これは政治の場におきましても非常に重要なことであると思つております。いかに国民にわかりやすく、納得をしてもらう説明をするか、弁舌さわやかに、そしてみんながなるほどと思うような説明をされるということは非常に重要なことであります。これが求められている、このように考えまして、大臣に非常に期待するところでございます。

そこで、現在の日本の経済の状況というもの一言で国民なり海外の諸国、関心を持つている人たちにどういふふうな説明するか、そしてこれをどうしようとしているかということについて、簡単に申し上げられるとすればどのようなことになるでしょうか。

○竹中国務大臣 日本の経済は大きくて複雑ですので、一言で言うのはなかなか難しいのでありますけれども、特に海外に對してのメッセージというお尋ねでしたら、私は、日本の経済が有している非常に大きな潜在力をいよいよ前面に押し出して活動的に活性化させる、その重要な入り口に立つた、そのような言い方が適切ではないかというふうな思ひます。

○塩田委員 政府は最近まで、景気は回復の兆しが見えてきたということ毎月、ここ数カ月続けてまいりまして、最近に至りましてデフレを容認

するような表現も出てまいっております。

今おっしゃいましたように、経済、財政というのは非常に難しい、非常に複雑であり、なかなかわかりにくい、そういう面があるわけであります。しかし、国民の関心というのは、経済がどうなるか、もっと端的に言うと、景気を早く回復してもらいたい、それは生活にも産業にも直接結びつくことでありますから、ぜひとも景気の回復を早期に手を打ってもらいたい、こういうことが国民の大部分の要求、要望であらうかと思うのですが、この点についていかがお考えですか。

○竹中国務大臣 予算委員会でも申し上げたのですが、景気という言葉が時々違った意味で使われているのではないかなというふうに私は思うのです。景気というのは、当面の総需要、当面の需要を上げてくれ、まさに当面売り上げがふえるようにしてほしいというような議論で議論される場合もありますけれども、景気回復というふうな言場合は、むしろ持続的な経済の発展、持続的に経済が発展していく状況にしてくれ、そういう意味合い、両方あるのだと思います。これは両方とも確かに国民は求めているのだと思うのです。

同時に、私は、経済にとつて非常に重要な原則があるというふうに思っているのは、ただ飯はないということなんだと思うのです。フリーランチは食えないということなんだと思います。私たちは、国民が生み出す付加価値、それに見合った生活しかできないんだという点も、やはり経済を考える場合の重要なメッセージなんだと思うのです。

私は、よく次のような説明の仕方をさせていただきます。景気云々の議論を明確にさせるために次のような言い方をします。日本の経済は、いわば巨大な連立方程式のようなものだと思います。消費者がいて生産者がいて、その連立方程式を解いてみてください。これは皆さんずっと前に連立方程式を解いたことがあると思いますけれども、時々答えが二つ出てくるのですよね。二つ三つ、複数の解が出てくるわけです。

一つの解は、日本の経済は二・五%成長しているという解です。もう一つの解は、日本の経済は〇・五%成長だという解です。短期的な意味での景気というのは、この〇・五%の成長軌道でふえたり減ったりして、その中では確かに回復しているとも言えるけれども、余り大したことはないねと。今日の日本の経済は、例えば不良債権の問題、財政赤字の問題、さまざまな不確定要因の中で、不幸だけれども、〇・五%のソリューション、解のところに張りついてしまっているのだと思います。

構造改革の意味は、これを本来の二・五%のところにちゃんと戻してやろう、仕組みを変えれば、もう一度私たちはこのソリューションのもとで、この二・五%の成長軌道の上で景気がたまたま短期的によくなったり悪かったりする、そういう軌道に戻したいということなんだと思うのです。ね。恐らく、長期と短期のそういう議論をジャーナリズムにも一般の皆さんにも割とはつきりと持っていただけかどうかというものが、構造改革と景気の議論をする際の非常に重要なポイントではないかというふうに私は思っています。

○塩田委員 現在の日本経済は、経済成長あるいは景気に関係するものとしては、ほとんどのものがマイナスといえますか、暗い状況ですね。消費は伸びない。それから、設備投資もよくなってきた。おつたのが、今や停滞している。生産も停滞してきた。そして、輸出も輸入も停滞してきている。赤字は六百六十六兆円も中央、地方を通じてふえてしまつておる。明るい面というのは、株価が以前よりはちよつとましになったということも、その他の景気は、雇用、労働の面を見ましても、あらゆる経済の要素はよくないわけですね。

この中でどうやってこれを回復して上昇軌道に持っていくのか。潜在的な能力というのは二%はあるんだということも言っておられます。私もその信じますけれども、それだけの力は日本経済は構造的にはあるということですから、現時点における状況、また、過去数カ月あるいはここ

一、二年の状況を見ましても、これからどうなるのかという不安がかなり一般にあると思うのですが、この点についてはどうお考えでございますか。

○竹中国務大臣 不安という言葉は強調し過ぎてはいけないう御指摘がけさほどあつたかというふうに思うのですが、現実にはどのような形で経済を運営していったら、まさに安定的な持続的な成長軌道に持っていくのか、まさにこれこそが構造改革の中身は何かという点になるのだと思います。

この問題については、私はやはり三つの段階のことをしなければいけないのだと思います。一つは、とにかく今私たちが縛っている不良債権問題を一刻も早く片づけることなんだと思います。

考えてみると、経済というのは一体どういうものかという、常に経済を発展させるものというのは、リスクに対して挑戦していく一つの姿なんだと思います。リスクをとって投資を行つて、その投資が高い収益を上げることによつて私たちの所得もふえていく。だから、リスクをとって革新的な行動をとるといふのが、これが実は経済発展の原動力である。これは別に私が言つたのではなくて、まさにシュンペーターという人が言つたわけでありまして。

不良債権がこれだけいろいろなところにあると、リスクがとれないわけですね。リスクがとれないのだから新たな挑戦的な投資ができない。挑戦的な投資ができないのだから私たちの所得がふえないのは当たり前でありまして、残念だけれども、これが今の日本経済の実力だと私は思っています。そのためにはまずリスクをとれるような状況に戻さなければいけない。これが不良債権処理の意味です。

これが第一段階であるとすれば、先ほど申し上げた、新たな機会に対して向かつていくような体制を整える。ITの話でも出ました。なぜIT投資がなかなか出てこないのか、ベンチャー企業

が出てこないのか。調べてみると、細かな規制がいっぱいあつて私たちの力を縛っている。縛られたままでは、今の経済が私たちの今の実力なわけですね。しかし、それを解き放つてやれば、私たちはもう少し力を発揮できるであらう。だから、競争政策、規制緩和を中心にITを促進するということは大変重要になってくるし、そのようなチャンスは、パイオオも含めてまだまだ私たちの目の前にはたくさんあるということだと思ひます。

それに加えて、財政の改革。将来の日本に対して国民一人一人が自信と誇りを持てるような、今私たちは借金をしているけれども、一体これから借金をしているんだ。考えてみたら、これは子供たちから借金をしているねというのが財政赤字の意味だと私は思いますので、その自信と誇りを回復できるような財政構造改革を行う。

これを、一つ一つをとると地味なんだけれども、着実に大胆に進めていくことによつて初めて日本経済の展望が開けてくるんだと思います。

○塩田委員 私たちは、日本経済を運営、また再生するためには、何としても一定のルールのもとに自由競争原理を確立することだ、そのためには、今言われました規制撤廃、改革、これがぜひとも必要であると思ひます。それから、今までの官主導の経済運営でなくして、民間主導による継続的な自主的経済活動、これが活性化することだ。このことを基本に置いて政策なり経済に対する見方を持つて主張しておるところでございますが、橋本第二次内閣のときのいわゆる九兆円吸い上げたという問題ですね。これは、いろいろな要素が加わつて複合的にたまたまそうなつたという意見もありますけれども、消費税の引き上げ、あるいは医療費、あるいは減税をやめた、こういったことであるわけですが、これについてどういふふうに評価しておられるかということ。

そして、その後の小淵また森内閣におきまして、一説ではじゃぶじゃぶと金を出していった、それがほとんど効果をもたらさなかつた、こういう評価もあるわけですが、大臣はどのようにお考

えでございすか。

○竹中国務大臣 まず、橋本内閣における実質増税といえますか、民間部門からの実質吸い上げの話でありますけれども、私は、エコノミストとしての純粋な見解を申し上げますけれども、世間で一般に言われているあの政策が間違っていたという認識は誤っていると思います。

それはどういふことかといひますと、まず先ほど申し上げたように、不良債権問題が基本的には解消していったということを社会全体が信じていたわけで、その中で選択という事になると、私はそんなに間違つた選択ではなかったと思うのです。その銀行のバランスシートのうそを見抜けなかったという事をもし糾弾されるのであるならば、それは橋本さんだけではなくて、日本人全員が糾弾されるべき問題なんだというふうに思います。

それともう一つは、バランスシートが実は非常に傷んでいるにもかかわらず、当時四％とかの成長をしているんですね。これは要するに、みんなが気づかなかつたから。あれは何が起つていたかという、あの九五年、九六年の経済というのは明らかにミニバブルなんです。私たちが、不良債権、サブライサイドが傷んでいるということを感じず、浮かれてあれだけ消費、投資をしていたわけですから、あれはミニバブルだったんだと思ひます。ミニバブルである以上、ほつておいてもいつかどこかで破裂してはいるのです。ひよつとしたら、あの九兆円の吸い上げがなければ、あのミニバブルはもっと長く続いて、その後破裂はもっと大きくなつていたという可能性もあるわけで、ひよつとしたら、あの政策はミニバブルを結果的に早くつぶしてくれたという効果もなかったわけではないわけですね。

私たちの情報セットが間違つていたということに対する反省はありますけれども、あの政策が日本経済を悪くしたという一面の言ひ方は、経済学者の論理としては明らかに間違つていていると思ひます。

二つ目の、経済に対して非常に大きな支出を行ったにもかかわらず経済はよくなつていない、これは失敗なのではなかつたかという指摘でありますけれども、これも、ある時期では、経済が危機的な状況にあるときには、政府はなりふり構わずお金を投入するしかないのでありますから、その政策が間違ひであつたとは思ひません。その抜いた刀をおさめるタイミングが、結果的に見るともう少し早くてもよかつたのではないかと意味での批判は、私はあり得ると思ひます。

ただ、あえて申し上げたいのは、私たちは、先ほど申し上げたように、バブルのピークに比べて、正確ではありませんが、一六％ぐらい高い所得を得ています。GDPは高くなつています。一六％ぐらいですから、GDP一六％というところから九十兆、バブルのときよりもGDPが高いわけですね。御承知のように、この間、政府は追加経済対策を百何十兆円やつてゐるわけですね。つまり、実力もないのに生活水準を無理やり押し上げた、その押し上げた手段が財政であつたということに尽きてゐるわけで、結果的には、繰り返しになりますけれども、まず私たちの実力そのものを高めるようなサブライサイドに焦点を置いた政策を今改めてとるしかなひ。

それで、つなぎの政策として、危機を回避するために政府はある程度お金を出さざるを得なかつた。もし反省があるとすれば、それをさやにおさめるタイミングがなかなか難しく少しくおくれた可能性はある、そういう点ではないかと思ひます。

○塩田委員 時間が参りましたので、まだまだお尋ねしたいことはたくさんありますけれども、これで終わりたいと思ひますが、大臣が所信表明でも言われましたように、まず当面不良債権を整理することに全力を集中するということは、それは私は結構なことだと思ひますし、また、競争政策、規制改革を推進する、これは具体的に何をどうするかということについてお聞きしたいわけですが、これは次の機会にしたいと思ひます。ぜひ

とも具体的な内容について明らかにしていただきたいと思ひますし、また、NTTの改革とかあるいはIT革命の推進にとつてどういふことが必要かということについても具体的に聞きたいと思ひます。

また、ちよつと離れますけれども、高速自動車道の有料道路ですね。この通行料、これをゼロにするとかあるいは半減するとか、こつたことでも可能ではないかと思ひますけれども、これについてもまた次回に議論を譲りたいと思ひます。ありがとうございます。

○横路委員長 松本善明君。

○松本(善)委員 日本共産党の松本善明です。

竹中大臣には初めて質問するわけでございすが、いろいろ御答弁を伺つてゐると聞きたいことがたくさんあるのですが、きょうは一部ということになりましよう。これから長いつき合ひになるか、大臣言われるように早く学界に帰られるかわかりませんけれども、さわやかに論戦をしたいと思ひます。

まず最初は、大臣が昨日の参議院予算委員会で、不良債権の処理で出る失業者が数万から数十万、五年後には五百万の雇用を創出して日本は人手不足に悩む国になる、こつういふに趣旨は言われましたね。筆坂さんも指摘しましたが、二〇〇一年の五月十一日付の経済財政諮問会議のサブ部門における雇用拡大を戦略とする経済の活性化に関する専門調査会緊急報告によりまして、「これから五年後にサブ部門を中心に五百万人の雇用を創出し、その結果、女性や高齢者を含め失業者は増加し、失業率は四％以下の水準に引き下げられるものと想定している。」これは明記してゐるわけですね、もう御存じでしょうけれども、失業率は今の四・七％よりは〇・七％以上下がることになるけれども、これは、人手不足に悩む国になるというのとやはり違つてゐる間違ひないんだらう。

それで、大臣の筆坂さんに対する答弁を速記録で何遍読んでも、これは同じということには絶対

ならない。何か答弁は、これはちよつと違うんだということでもコメントしておられるようなんです、さつぱりよくわからないというのが率直な感想なんです。

「みんなの経済学」、これは立場はともかくとしてよくわかるのですが、わかるように、ちよつと簡明に、この緊急報告との関係を答弁してくれませんか。

○竹中国務大臣 私が十八で東京に出てきたときに、その後には選挙がありまして、その選挙のポスターで先生のお顔を拝見してからこつういふ形で議論できることを、まず大変光榮に思つております。

予算委員会では時間の関係で非常に言葉足らずであつた点もあると思ひますので、数字についての解釈をぜひ申し上げたいと思ひますが、経済の数字というのは、幾つかの前提を置いて、必ずその範囲で議論されているもので、これはこつういふ前提でこつういふ立場で議論しているものかといふことはぜひ御理解いただかなければいけないのだと思ひます。

まず、人手不足云々については、まず大きな前提は、中長期の経済シナリオについては経済財政諮問会議でマクロモデルを使って今試算しているところでありまして、その数字そのものについてはもう少し時間を待つていただきたい。はつきりとした、トータルにコンシステントな数字については時間を待つていただきたいというのが第一のポイントです。

第二のポイントとしては、私は五年以内にと申し上げたつもりはないのですけれども、日本の経済、日本の労働人口全体が減つてくる中で、日本が本当にグローバル化を行つて、グローバル化して、世界のマーケットを相手にして商売してゐるならば売り上げはそんなに減るわけではない。しかし、労働人口が減つてくるのであるから、これは理屈の上では、日本はここの時点でやはり労働不足に悩まされる国に向かつていくに違ひない。これは、中期的な方向として私はそ

見ている。問題は、しかし、当面、幾つかの要因で失業がふえる可能性はあるから、その中間時点での過渡期の政策が重要である。そういうコンテクストで、大きな、漠然とした方向の話をつつ議論させていただきます。

今、直接先生が尋ねておられますのは、雇用拡大専門調査会の数字だと思ふのですが、これは実は専門委員が専門委員の立場で報告書を書いたものであります。それは見ていただければわかると思うのですけれども、そこで出てきたのは、五百三十万人の雇用を創出できる可能性が有りますよという、その可能性を議論して、それに基づいて、それが本当に実現したならば、これはマクロモデルを使ってコンシステントな推計を行つていくわけではありせんけれども、他の条件を一定にして考えるならば、失業率もこのぐらいまで下がる可能性が有りますよと。それは専門委員が専門委員の立場で、繰り返し言いますが、そんなコンシステントな推計をしていくわけではないけれども、他の条件を一定にして、これが実現されるかどうかという可能性が有りますよという数字を一つのめどとして実は出しているわけです。そういう一つの数字の制約をぜひ御議論いただきたいと思うのと、もう一つは、それが一体、失業率が高いか低いかという問題なのだと思うのです、四％云々というの。

これも実は解釈が非常に難しい問題だと思ひますが、成熟した市場経済になつてくれば、いわゆる構造的な失業率というのはほとんど高くなつていきます。四％の失業率が高いか低いかということの解釈は、基本的には構造的な失業者がどのぐらいいるかということに、むしろ、そういう判断に依存するのではないかと私は思うのです。

私は、もしも五年後ぐらいに本当に四％とかの失業率に抑えられるのであるならば、これは極めて一般には人手不足感の強い経済になつていくというふうに認識します。これは、経済の中には必ず構造的なミスマッチというのはある程度出てくるわけで、それを考えると、先進国の状況から考

えて、これぐらい高い所得の経済で四％に失業率をもしでされば、もう一度言いますけれども、これは人手不足感の強い経済であるというふうに私は認識します。

○松本(善)委員 計算でいけば、四％以下といつたら二百七十万ぐらい。私は、少ないものではないように思います。しかし、それはそれとして、少なくとも、人手不足に悩む国という表現はやはり誇大広告じゃないかというふうに私は思います。

しかし、それはともかくとして、倒産はどうなるのでしよう。失業については初めて数字を、数万から数十万と言われている。倒産はどのぐらい出ますか。

○竹中国務大臣 そういふ具体的な数字は、まだ試算していません。倒産と同時に、むしろもう一つの、私たちが大変興味を持つてゐるのは、どのぐらいの企業がでてくるかという問題だと思ひます。一体、ネットでのどのぐらい企業がふえてくるかということに注目して、年末ぐらいまでに、モデルでどのぐらい正確に出るかとはともかくとして、何らかのめどをつけたと思ひつています。

○松本(善)委員 これはやはり早くしないとけない。というのは、学者として議論されている部分にはいつてもいいですよ。だけれども、これは対策とかかわるわけですよ、幾らの失業者が出るか、幾らの倒産が出るか。だから、数字が出ていないから、坂口厚生労働大臣の対策についての答弁はとても国民が納得できるようなものじゃないのですよ。そこが大臣と学者の違いだと思ひます。

失業といつたら一時の痛みだというのは、日本経済としてはそういう言い方ができるかもしれないけれども、失業する人にとっては死活の問題ですよ。倒産は企業者にとっては本当に死活の問題ですよ。そういう問題について早く数字を出さないとこれは無責任だということだ、私もそれはそういうふうに思つてゐるのです。

数字を近く出すということなので聞きますが、

御存じのように、衆議院の予算委員会でも指摘しましたが、ニッセイ基礎研究所では百三十万、第一生命経済研究所で百一十一万、ドイツ証券で三十万から百一十、神戸大学の大学院教授で第一勧銀の総合研究所の専務理事をやつていた山家さんも百三十万だということだ、これだけとにかく研究者が数字を出している。でたらくとはおっしゃるぬでしよう。それぞれ前提が違うとか、それからやり方が違うとかいうことはおっしゃるかも知れぬが、これだけ出ていけば、やはり政府として根拠を持つて、これは違うのだ、これが本筋なのだという数字を早くきつと出さないと信用しないですよ。それは不安でいつぱいですよ、失業するかも知れぬ、倒産するかも知れぬということだ。

その数字を、根拠を挙げて、こういう反論も含めて、私は委員会にきちつと文書で報告してほしいと思ふのです。それをいつまでにやるか、これが一つの質問です。

それからもう一つ、あなたの「みんなの経済学」、これを拝見しましたが、「財政再建は二〇〇三年から五年かかる。消費税は最低でも一四％」というところで、二〇〇三年から段階的に消費税を上げ、最低でも一四％にしなければならぬというところと考へています。このことを言つておられる。これは大分先のことで見通して言つていらつしやるのですが、いろいろな要件はあるかも知れませんが、これは大臣になつても変わらないのかどうか、そういう考へでいらつしやるのかどうか。

この二つの点、時間がありませんので、二つあわせてお聞きしたいと思います。

○竹中国務大臣 まず、ちよつと数字のことで一つ申し上げておきますけれども、幾つか出ている数字というのは、失業の数字というふうに理解するのはなくて、職をかねる人の数字だ。つまり……(松本(善)委員「一緒」と呼ぶ)いや、それは違います。失業というのは、離職して新たに職が見つからなくて失業者になるわけですから、離職と、いかに別の職が見つかるかというのは、

実はもう一つの大きな要件ですね。これは予算委員会でも申し上げましたけれども、離職者がふえても、それを上回るような雇用をつくることこそが構造改革だといふふうに申し上げたつもりですけれども、今幾つか議論されているのは、その意味では失業者ではなくて、それによつて職をかねる人の数字だといふことを前提に置いてちよつと議論をさせていただきます。

学者と大臣は違うのだ、全くそのとおりだと私も思つておりました、学者だったらこんな怒られることもなかったのになというふうに思ふわけでありませうけれども、ただ、ぜひ御理解いただきたいのは、私が学者から大臣になつたのは三週間半前でありまして、それをマクロモデルで、コンシステントなもので含めて数カ月でやろうといふふうに言つてゐるわけですから、これは物すごく早い、ちよつと常識外に早い突貫工事であるといふことは、ぜひ御理解いただきたいと思ふのです。それまでに政府全体として数字が準備されていなかったということに関しては、これは別途議論していただく必要があるにしても、私たちの、小泉内閣のキャパシティとしては、突貫工事非常に早くやろうとしてゐるということとはひとつ御理解いただきたいと思ひます。

幾つか数字ができてゐるということでありませうけれども、幾つか出ている数字は、いわゆるマクロモデル的なものを使ってコンシステントに数字を出したものは皆無です。そんなものはありません。幾つかの前提を置いて簡単に数字を出しているものばかりでありまして、それに關しては、予算委員会での私の申し上げましたけれども、そういう簡単に前提を置いて出すのだったら私の数字はあれよりもかなり低い、数万人から数十万人の範囲だと思はれるといふことをきのう申し上げたとおりでありますので、同じレベルでの、キャパシティでの一応の私たちの考へは示させていただきます。次の、もう一つの、将来の消費税の話がありま

したけれども、その本では、簡単に書いてあるつもりですけれども、そこに書いてある数字は、実は経済戦略会議のときに議論された数字をそのまゝ紹介しています。経済戦略会議では、あのとき、正確に言うならば、もしも今と同じほどの公共事業を維持して、今と同じだけの福祉水準を維持して、つまり、政府の支出を変えてくれるなど国民が言うならば、自動的に計算するとそんな高い税率になってしまいますよ。それは書き方の問題がある。解説書ですから、そこまで書いていませんけれども、経済戦略会議の解説した本にはそういうふうにならんと書かれているはずであります。一方で、もしも国民が消費税を5%に据え置きとすることであるならば、これは公共事業を8%減らさなきゃいけませんよという数字が出てきます。つまり、申し上げたいのは、それだけ日本の財政は大変ですよということの一例示として申し上げています。

その後その考えは変わらないかというふうな御質問だと思いますが、つまり、そのときと条件が大幅に変わったから新たな試算が必要だということに思っているわけでありまして。条件がどう変わったか。その後の経済成長率が違います。不良債権についての見方も違ってきました。だから、それをもう一度洗い直してみようというのが基本的な考えでありますし、その場合にはそこで議論されていないさまざまな要因も考慮しなければいけないと思います。

例えば、政府の部門で切り売れる部門というのは幾つかあるはずですが、それを売って公債を一気に返してしまふことができるならば、国債の初期値が違ってしまうから、その後の負担については大幅に違ってくるでしょう。そういうことも含めた議論を経済財政諮問会議で、これは、六月の曾太の方針はまさに方針でありますけれども、その後も引き続いてそういう議論をぜひ積み重ねていって、できるだけ私たちが考えている数字を示しながら皆さんと対話していきたいというふうに考えています。

○松本(善)委員 消費税の方で言えば、一応書いていらつしやいますよ。書いていらつしやいますけれども、しなければならぬと書いています。これは物すごく宣伝していますよ。それなら、変わったというならやめた方がいい、私はそう思います、人を惑わすから。

しかし、私は余り変わらないと思います、公共事業に本格的に切り込むという姿勢は小泉内閣はありまけんから。私は、やはりこの方向になるだろう、なる可能性があるというふうに思います。

それと、数字を出すと言われるんだけれども、一生懸命やっているとやうなだけでも、一生懸命やっているとやうなだけでも、やはり、失業したり倒産をする人たちにとっては、それを背景に抱えている私たちにとっては、小泉内閣の政策を支持していかどうかということなんです。数が出て、どういうふうにするんだ、セーフティーネットはどうなるんだ、それがわからなければ、これは大量の失業と大量の倒産、そして大増税ということになる可能性は極めて大きいんですよ。そのことを指摘して、質問を終わります。

○横路委員長 北川れん子さん。

○北川委員 社民党・市民連合の北川れん子といひます。よろしくお願ひします。

大臣は教授であつたとき、お忙しかつたのか、休講が多かつたというふうにお伺ひしています。私がその貴重な一講座を聞く機会があつたら、ああ、なるほどという感じで聞いて、教室を出て自分が戻るべき階層に帰つたときに、あの話は一体何だつたのかな、そういうふうにも感じ得る部分が先生のお話の中には多々見受けられるというふうに思ふんですが、大臣が大臣就任時に抱負として述べられた競争力を高める唯一の方法は競争すること、今もこうした持論、お考えは変わらないのかということ、その根拠をお伺ひしたいと思ひます。

○竹中国務大臣 まず、私はそんなに休講していませんと思ふんですが、休講をもししたとしないけれども、数字を出すと言われるんだけれども、一生懸命やっているとやうなだけでも、一生懸命やっているとやうなだけでも、やはり、失業したり倒産をする人たちにとっては、それを背景に抱えている私たちにとっては、小泉内閣の政策を支持していかどうかということなんです。数が出て、どういうふうにするんだ、セーフティーネットはどうなるんだ、それがわからなければ、これは大量の失業と大量の倒産、そして大増税ということになる可能性は極めて大きいんですよ。そのことを指摘して、質問を終わります。

でも、私たちのキャンパスでは必ず補講しなければいけないことになっていきますので。

その問題はともかくとして、競争力を高める、言い方は問題があつたかもしれませんが、唯一の方法と言ふるかどうかは知りませんが、私は、競争力を高める最大の方法は競争することであるというふうに今でも思っています。その根拠はまさに経験則です。

○北川委員 それは、先生が競争に勝つた方であるからという御自身の絶大なる自信を背景にしてのお言葉であらうと思ひます。先ほどのどなたかの委員のお話の中に、追い込んでいく、そしてたのみにインターネットを学ぶ国民がふえる、納税をする部分にインターネットを使わなさいといひない、何々でなければいけないという前提を与えればやみくもにみんなは頑張るんじゃないか。そういう思想をお持ちの方なんだらうというふうに思ふんです。

先ほどの松本委員のお話の中にもありました。先生は失業を経験されたことがないからだろうとも思ひますが、セーフティーネット。先ほどのお言葉の中に、最大のセーフティーネットは自信だ、自分に対する自信。自分に対する自信を持ってない教育ということのありやうが、今いろいろな段階で噴出しているということが世にはあるんです。先生は雲の上でいらつしやるので、なかなかその部分にはお触れになる機会なくお育ちになつたということであらうと思ひますが、最大のセーフティーネットを具体的にどういったものを想定されているんでしょうか。

○竹中国務大臣 私は何かさういうバイアスのかつた議論にはとんだなれていませんので、すごくバイアスのかつた議論をされてちよつと戸惑つておりますけれども、私は成功者だと別に思つていませんし、私の家内も家計のやりくりは大変困つております。

それはさておき、直接の質問は、セーフティーネットとして何を考へているかということだと思ひます。

基本的には私は、御指摘のとおり、やはり自信を持ってなくなつていゝるのはその個人の一人一人の責任だけではないというふうに思つています。それは、教育のあり方というものを、だから、やはり根本的に見直さなきゃいけない、それは全くそのとおりだと思ひますし、同時に、今のような普通のサラリーマンの会社に縛られた生活の中で容易に自分の実力をつけることが難しいということも、そのとおりだと思ひます。だから、その仕組みそのものを考えることが重要であつて、これがまさに構造改革の意味なんだと思ひます。

では、具体的に何をトリガーにするかということが重要になつてくるんだと思ひます。あれもだめ、これもだめというふうな形で決めつけていくと、結局、それは、本当にもつと豊かになりたいてい、もつと自己実現をして暮らしたいというふうな思いならば、どこかでやはり出口を見つけてトリガーを引かなければいけないわけで、そのための政策が何かという御質問であれば、ある程度答えやうがあると思ひます。

私が考へるのは、それは、例えばですけども、普通の人が普通に新たな自分の能力訓練を受けるようにすることを容易にするような何らかの政策であらうかというふうに思ひます。これは、各国非常にそういう政策、いわゆる積極的労働市場政策に大変頭を悩ませて、これをやれば必ずうまくいくということは今ところそんなに定説はないと思ひますけれども、これは知恵の出しようでありますから、幾つかの知恵を出していきたいと思つています。

○北川委員 それは、私たち女性にとつても、今の日本のシステム、二十二歳、二十四歳、大学院とか大学卒業といったところで決まるというのではなくて、いずれの段階においても、学ば、そして学んだことを今度生かせる職場のありやうというものを日指してくださつていゝというお答えだというふうにお受け取りすれば、まさしく、女性たちが今地位の向上の低いまま置かれていゝ状況の中では、とてもありがたい提言だというふう

ただし、もしもこの所得の格差が固定されていたならば、私は非常に悪い社会だと思います。私
ないし私の娘は頑張れば孫さんのようになれるの
だ、私はそれはすばらしい社会だと思います。今
までのように、一見所得格差が小さい社会でも
意外と日本の社会は所得格差が固定されていた

それで、最後ですが、去年の七月の日経ビジネス

○北川委員　今の格差のある社会は、では明るいというふうにおっしゃっているのか、今の答えが

らなかつたのでありますけれども、私は、頑張つて豊かになりたいと思う人が豊かになるというのはやはりいいことだと思ひ、そうすることに、よつて結果的に今のフロンティアの時代は社会全体の生活水準が上がるというふうに考えているわけです。しかし、一方で、私はそんな受験勉強に

参加したくない、そんな残業なんかしたくないというチヨイスがあれば、それはそれで当然いいわけで、そういう人も世の中にはたくさんいらっしゃる。要は、そのバランスの問題だということになります。

今、日本に総体的に欠けているものは何か。例えば、多くの人が、ルイ・ヴィトンがスクールバッグかと言われるぐらいに普通の人々がルイ・ヴィトンを持っている社会の中で、今総体的に欠けているのは、もつと頑張っている人たちに對して、余りにその働く者に対するペナルティーを科するような幾つかの制度があるということが、総体的には今の日本の社会の閉塞感を高めている大きな要因になっているのではないかとこのように私は認識しています。

○北川委員 時間が来ましたが、私の質問がわかりにくいというふうに言われました。できればいろいろな階層の方と出合つて話をさせていただきたいということを最後に申し上げて、質問を終わりたいと思います。ありがとうございます。

午後一時三十分開議

午後一時三十分開議

○横路委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

内閣提出、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。

本案審査のため、参考人として、日本大学名誉教授長江啓泰さん、全国交通事故遺族の会長長井手涉さん、社団法人日本てんかん協会常務理事堀井典子さん、以上三名の方々に御意見を承ることにいたしております。

この際、参考人の皆さんに一言ごあいさつを申し上げます。
本日は、大変お忙しいところ、本委員会であ

いま審議中の道路交通法の一部を改正する法律案について御意見を伺うことにいたしましたところ、御出席をいただきましたこと、心から感謝を申し上げます。参考人の皆さんにおきましては、それぞれのお立場から忌憚のない御意見をいただければ、このように存じております。

次に、議事の順序について申し上げます。
長江参考人、井手参考人、堀井参考人の順に、お一人十五分程度御意見をお述べいただき、その後、委員の質疑に對してお答えをいただきたいと存じます。

なお、参考人の方々に申し上げますが、御発言の際にはその都度委員長の許可を得て御発言くださいますようお願い申し上げます。また、参考人は委員に對して質疑することはできないことになっておりますので、御了承いただきたいと思

それでは、長江参考人をお願いいたします。
○長江参考人 日本大学の長江でございます。

私、結論から申し上げますと、現在提出中の法律案が成立することを望んでおります。以下、その理由あるいは考え方について意見を述べさせていただきます。

車社会と言われて久しい時間がたちますし、国民皆免許時代を迎えたというふうに出ていっていいと思います。そういうことは、運転そのものが国民生活の中で欠かせないものになってきたというふうになつていっていると思ひます。

それでは、運転というものをどう考えるのか。これは余りそのことが書かれておりませんが、運転というものを一つのシステムというふうには考えられ、多分運転の中身がよくわかるのではないだろうか。システムという言葉は非常に多く使われますけれども、具体的にシステムを中学生の方にわかりやすく説明しようとするとなかなか難しいというところなんです。システムというところを考えると、まず、例えば運転でいいますと、運

転をするためには何がなければ運転ということが成立するかというところをひとつ考えていただきますと、まず、運転をする人というのが一つの要素としてあるだろう。それから、運転をする車というのがシステムの要素として一つあるだろう。人と車がなければ運転ができるという話ではありませんが、路上に出ますと、歩行者とかあるいは自転車とかほかの車とか、また道路にしましても、雨が降っているときと乾いているときと雪が降っているときとでそれぞれ変わります。そういう意味で言いますと、それらを取り巻く道路・環境というのが一つのまた要素になるだろうと思ひます。

このシステムというものを考えますと、安全運転を確保するためにはシステムが全体としてよくならなければいけないわけです。それにはどうするかといふと、それを構成している要素、具体的に、私は機械工学なもので、機械工学でシステムという言葉の定義は、同一目的に向かつて機能し合う要素の集合体、これで大体技術屋はああそういうものかとわかるわけですが、すべてがある一つの目的に向かつてお互いに機能し合うもの。そういう中で、じゃ、人、車、道路、環境のどれをよくすれば一番よくなるんだろうかといふと、システムの原則論としますと、一番弱いところで全体の性能なり限界というものが決まってしまう。

これは非常に卑近な例で、そんなばかなことを言うなと言われるかも知れませんが、例えば物を引き上げるときに、一本のひもで物を引き上げようとしたときに、そのひもを、何種類かの材質の異なるひもを結びつけたとしたら。そうしますと、それが紙のひもで切れても、あるいはビニールのひもで切れても、一番弱いところであつと切れます。もう物を持ち上げるといふ機能はなくなりません。それからもう一つはひもの結び方です。構成している要素を結び合

なるわけです。
そういうことで、最も低い要素が全体の限界を決めるということになります。したがって、よりよいシステムというものをより上げるためには、それを構成する要素のバランスのとれた性能というものを確保しなければいけない。例えば、車だけをよくしてもだめだ。道路・環境だけをよくしてもだめだ。運転をする人というものが高めなければいけない。その間のバランスというものが非常に大事になるだろうと思ひます。

一方、運転の主体というのを考えますと、御案内のとおり、ITS、高度道路交通システムというものが二〇一〇年から実際に実用化しようというふうになっておりますけれども、そういうものが、あるいは高速道路の自動運転というふうなものを実現したとしても、最終的に、そこから離脱をするあるいは自分のうちへ帰るというような運転の主体というのはやはり人でありま

また、システムの中で、人を除くその他の構成要素であります車とか道路・環境というのは、科学技術と非常に密接な関係があります。特に、最近、その技術進歩というのは車の操作を非常に簡単にし、しかも、運転をしている方がどういふことをやっているかといふと、通常は自動車教習所で認知、判断、操作といふことですが、最近では、認知、それから予測、判断、操作といふものがドライバーのいわゆる作業の内容である、こういうふうになつてお

を手助けして危険な状態に陥らないようにしよう、そういう技術開発というのがだんだん実用化に向かっています。

ところが、先ほど国民皆免許と申し上げましたが、運転の大量化に伴いまして、実際に路上で運転している中で、いわば模範生と言われるような方たちを同時にたくさんいかにきやいけないうらう。そういうことを図るために、第二種免許に關する規定の整備ということが多分これに当たるんだらうと思います。

しかし、陸上交通における事故の要因というのは、いろいろな研究がありますが、その九〇%以上が人的要因によるものであるというふうに言われております。人である運転者の特性とか、あるいは人間というのは行動変化がどんなメカニズムで起るのか、まだこれは、車とかあるいは道路・環境に比べますと科学的に十分な説明がなされておられません。特に、運転にかかわる正確な適性検査も確立されていない状態にあります。

しかし、生活を維持するためには、あるいは生きるあかしとしての運転ということ、車の好きな方はそういうふうにおっしゃいますし、生活上やむにやまらず、車がないと生活ができないという方もいらっしゃると思いますが、そういう観点からは、現状で可能な資格、教育のあり方を見直すということから、多分、この一つの例として、高齢の運転者の保護に關する規定の整備ということが提案されたらうと思ひますし、同時に、欠格事由、運転免許証が取得できないという方の問題もそこに入っているのかと思ひます。

現実には大事故が多くなつております。一般の方は、死者数が一万人を切つて九千人に近づくと、いろいろなことを言つておられますけれども、人というのはやはり弱い面を持つてゐることも否めません。事故発生時あるいは検問などがありますと、まず免許証を出して、そして警察官の方がそれを書き取る、そんなことは早くしてくれればいいのと思うのですが、そういうようなこともあります。あるいは、そういうことが近づきます

と、何でスピード違反でこんなに長い時間をとらせるのかというようなことがあつて、それが、逆に言うと、交通警察というもののに対する反感を買つてゐるかもしれない。

そんなことを考えますと、心に決めて、そういうことをしてはいけなうんだというところを知つてもらう、あるいは思い起こしてもらうという意味から、免許証の電磁的方法による記録に關する規定の整備あるいは罰則に關する規定の整備、それからその他というところに書いてあります内容がそれに当たるんだと思ひます。

さらに、車社会というのは、車優先社会では必ずしもありません。これは釈迦に説法かも知れませんが、道路交通法の法の精神を説きますと、歩行者にも自動車にもそれぞれ優先権を与えていくわけですが、同じ道路を共有する歩行者やほかの車に対する思いやりも非常に重要であります。同時に、限られた道路を有効活用するための情報活用のあり方も、現在問題になっておりますITの進歩に合わせて見直すことが必要になるだらうと思ひます。これらのことを具体化するための法律が、その他の交通安全及び円滑を図るための規定整備であるというふうに考えております。

これらの見直しを進めて、よりよい交通社会の構築に向けて明確な道しるべができることを願つております。同時に、成立の晩には、積極的に広報啓発活動を展開していただき、効果を発揮する方策を実行されますことを希望しております。

罰則の強化ということも必要ですが、同時に、二度と事故、違反を起こさないという問題意識、あるいは自分の心の規範というようなこと、こういうようなものをどのようにそれぞれ一人一人の方たちが心の中に植へつけていただくかといううな意味の働きかけ、これは一つには教育もあるかも知れませんが、いい社会をつくる意味ではそういうようなことにもぜひ力を入れていただきたい、こんなふうにご希望をしております。

以上でございます。

○横路委員長 ありがとうございます。

次に、井手参考人にお願ひいたします。

○井手参考人 本日は、内閣委員会に参考人としてお招きいただき、発言の機会を与えていただいたことに心からお礼申し上げます。私は、千葉県に在住し、耳鼻咽喉科医として働いてゐる井手と申します。

平成二年の十一月に当時高校三年生の娘が交通死したことを契機に、平成三年四月に全国交通事故遺族の会という自助組織を設立しまして、昨年二月に東京日本橋に事務所を開設し、被害者の救済と交通事故の撲滅を目的に活動してまいりました。

このたびの道路交通法改正案を拝見いたしますと、一つは規制緩和、二つは被害者の人権、三つ目は罰則の強化ということが基本になつてゐるように思われます。

道路交通法の目的の第一条に、「この法律は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的とする。」と明記されております。したがつて、道路交通法は、国民の生命を交通事故から守ることが堅持されていなければならぬ法律だと思つております。最近では、規制緩和の流れの中でのいろいろな規制が緩和されようとしております。規制緩和というものは、市場原理によつて規制を取り払い、国民の生活が豊かになることが目的であります。しかし、規制緩和によつて人命が死傷され、安全が脅かされるとすれば、道路交通法の目的に反することになります。

まず、免許更新期間延長の問題です。

免許更新は、ドライバーの安全に対する自覚と運転適性の定期的なチェックを兼ねた講習をするための唯一の機会だと思つております。その期間を延長したり、免除したりするのは、ドライバーに対する交通安全の大切な講習の機会を逸し、交通事故の危険が増す確率は高くなるのではないかとこのことを憂慮しております。

もう一つは、免許更新時の講習の方法です。現在は、視力の検査と約三十分程度のビデオを

見せるだけで更新手続は終わつてゐますから、交通事故を防止する講習目的としては不十分と思ひます。更新を受けるドライバーに煩わしく負担だという印象を与えるような講習のやり方には問題があります。ドライバーが、道路交通法の目的である安全を学ぶために非常に効果があつた、忙しくても更新の講習を受けてよかったと思うようなカリキュラムの作成をお願いしたいと思つております。

次に、欠格条項廃止の問題であります。

自動車は、利便性がある反面、極めて危険な乗り物です。このたび、障害者に運転免許が取得できるようになるのは、自動車の危険性がなくなつたからではなくて、障害者の人権に配慮する立場から認められたのだと思ひます。しかし、人命の犠牲を伴わないことが確立されていなければなりません。つまり、運転する人に責任が伴ふものであることが絶対の条件です。このことは、欠格条項の廃止を主張しておられる人も含めて、すべてのドライバーが既に了解していることだと思ひます。

したがつて、もしも事故を起こした場合、当然法律上の刑事責任を負う義務があることを認識して免許の取得を申し出るべきだと思ひます。それには、少なくとも申告義務を課し、虚偽申告をするなど処罰されることを附帯決議として明記してほしいと思ひます。このことは諸外国では実施されていることです。我が国でも最低限必要な条件だと思つております。

もしも人命を死傷させた場合、意識障害が理由で無罪となるような情状酌量は許されないと、この被害者の傷らざる気持ちであります。障害者の人権の問題と人の命の問題とは全く性質が違ふのです。悪質なドライバーには死亡事故を起こした場合に免許を与えてほしくないというのは被害者の傷らざる気持ちであります。したがつて、少なくとも、免許取り消し後の欠格期間は下限を定めて、つまり、例えば最低五年ということを決めて、さらに延長していただきたいと思ひます。

また、医学的な適性判定指針の基準作成に当たっては、当事者の意見とともに、被害者の意見も聞くことは当然のことと思います。しかし、今回の改正案の第三、今後における課題の中の障害者への配慮として、医学界及び障害者団体の意見を聞くことになっていて、被害者の意見を聞くことが抜け落ちておることは問題であります。また、障害者が不利益な取り扱いを受けないよう十分に検討を行うと明記されています。不利益な取り扱いを受けないということは、その目的と意図が不明確ですが、道路交通法の目的に逸脱するおそれがあるとすれば、削除されるべきであると思っております。

とにかく、障害者を特別扱いすることなく、道路の交通に起因する障害の防止に重大に配慮すること、欠格条項の廃止に当たって、附帯決議として明記していただくことをお願いいたします。現実には、私たちの会員の数名が、加害者が長い間症状がなくて、突然意識障害が起り、肉親が死亡させられた遺族がいます。障害者の人権と同時に、死傷させられた被害者にも人権があるので、去る四月十一日の伊吹国務大臣は、共生の原則と言っておられましたが、運転免許は与えられるものではなく、資格のある人がもらうものでなくてはなりません。

こうした悲劇をなくし、この二つをうまく満たすためには、突然意識障害が起った場合、事故につながるセーフティネットが確立され、それが整備されて、その上で免許が交付されるのが順序ではないでしょうか。自動車を運転中に意識障害が発症するのは、障害者だけではなく、糖尿病とか高血圧、循環器疾患などにも起こり得ることです。新幹線を初め電車や飛行機にも二重、三重のセーフティネットが講じられています。利便性が高い反面、極めて危険で不安定な自動車に専門運転技術が要求されておらず、セーフティネットが講じられていないのは驚くべきことです。

まずは、突然意識障害が起る可能性がある人

で免許を交付されたドライバーには、ブレーキがついた助手席に同乗者を乗せることを義務づけること、中長期的には、突然意識障害が発症した場合、自動的に停止する構造の自動車の製造を義務づけると同時に、経済的優遇措置を講じることも必要でしょう。これも附帯決議としてお願いしたいと思っております。

次に、罰則の強化についてですが、人の命を守るのに、名目上罰則が強化されても、それが効果のあるものでなければ意味がありません。現実には、免許停止の行政処分を受けても、無免許運転をしていて人はたくさん見られます。これでは免許停止の行政処分の意味がありません。これを効果あるものにするためには、もっと検討してみることが必要に思われます。

例えば、免許証の電磁的方法による記録に関する規定の整備については、プライバシーの侵害が問題になっていますが、むしろ、これを自動車の構造に採用してメーカーに義務づけ、無免許運転の防止やスピード違反の防止、シートベルト着用を活用することは、現在の技術水準から可能ではないかと思われます。

また、罰則の内容が、明治四十年代の刑法をもとに、そのバランスの上に検討されていますので、現在の車社会とはかけ離れた軽過ぎる刑罰や短過ぎる免許停止期間になっていることは極めて遺憾であります。肉親をある日突然交通事故で奪われた遺族としては、加害者に免許証を二度と与えてほしくないというのは偽らざる気持ちであります。

次に、交通情報の整備に関する規定の件ですが、事故の正確な情報の開示と科学的な捜査が求められます。

最近では、事故の捜査が以前に比べるとかなりずさんになりました。そのずさんな捜査結果が検察庁や裁判所へベルトコンペヤーのように乗せられ、送られて、一括処理方式で処分されているのですから、事故の撲滅は望むべくもありません。ある現場の警察官が、幾ら汗を流して一生懸命事

故の捜査をしても、検察庁が不起訴処分にしてしまふのではやる気がなくなるといふ嘆きの言葉を聞いたことがあります。

昭和六十三年以来、検察庁が寛刑化方針を打ち出してから起訴率は減少し、今や一二%まで下がっております。検察庁の弁明は、やむにやまれぬ事情とはほど遠い幼稚な言いわけにすぎません。めり張りをつけるとか言っておりますが、ざる法的な思考にすぎないと思っております。ありふれた事故には寛容であつてよいという言葉は、現在の行政、司法、一般社会の事故に寛容な風潮を物語っております。

この参考資料の十八ページ、平成十二年度の交通事故発生状況を見ますと、重傷者が八万百四人になっております。これではどの程度の重傷者が不明で、もっと明確な分類と分析が必要に思われます。配付資料にございますが、重傷の後遺障害者は、元運輸省が出された資料では激増しております。これを死亡した人と加えた犠牲者数や交通事故の増加を考えますと、新しい交通戦争が始まったと言っても過言ではないと思えます。

このような現状であるにもかかわらず、交通犯罪を司法や行政は、明治四十年代に制定された業務上過失犯として無理な処理をしています。やむにやまれぬ最悪の事情が現実に存在しているわけですから、この法律は今の時代には適応していません。交通事故を少なくするための核心的立法措置をとることが立法府に課せられた責務ではないでしょうか。明治四十年代の法律を適用して刑法上の法律体系としてバランスをとろうとするから、交通事故防止の刑事上の抑止力が働かなくなっているのです。

悪質と思われる交通犯罪の法定刑を強化することとは当然として、現在の車社会での典型的で多くのありふれた事故の加害者の責任をいかに問うかが、交通事故を少なくする刑罰の核心であると思えます。悪質な交通犯罪は、ありふれた交通事故の延長線上に位置しているからです。めり張りをつけるなどと、核心を不問にして悪質な事故に対

する処罰だけを強化しましても、問題の解決にはなりません。悪質な交通犯罪につながる芽を早期に摘むことが、交通事故を少なくするには非常に大切なことだと思います。

最近、法務省は、悪質な交通犯罪に重い刑罰を科す一方で、軽微な交通犯罪を刑事罰の対象から外すことをセットとして検討されているようですが、これでは究極の問題は解決しないと思われま。検察庁は、交通犯罪をいかになくすかを国民から負託されている大もとの機関であり、悪を悪としてたどすことがその使命であります。核心の自動車の使用を全く不問にして、ただひたすらこの前提の上でなし得る努力を払っているにすぎません。

現在の車社会は、社会全体が交通事故に寛容な風潮をつくり出しています。したがって、ますます交通事故は増加するのではないかとこのことを心から憂慮しております。この世から抹殺された犠牲者への生き残った者の責務として、遺族の叫びを重大に受けとめてほしいと願って、私の意見を終わります。どうもありがとうございます。

○横路委員長 ありがとうございます。

次に、福井参考人をお願いいたします。

○福井参考人 本日は、参考人としてお呼びいただきましたことにありがとうございます。御紹介いただきました社団法人日本てんかん協会の常務理事、福井典子と申します。道路交通法改正案の障害者関連欠格条項について意見を述べさせていただきますので、どうぞよろしく願っています。

てんかん協会は、一九七六年に二つの組織が、緒になりまして設立をいたしました。以来、全国に支部がつくられております。支部といましては、親たちがボランティアでやったりしているわけですが、その中で私たちはてんかんの社会ケアを行う我が国唯一の団体として、さまざまな活動に取り組んでいるところであります。

さて、今回の道路交通法改正に伴う欠格事項の見直しにつきましては、長年の私たちの悲願とい

いますか、大変切実な要求によりやく光が当てられたという思いであります。国際障害者年を経、政府が中央障害者施策推進協議会を設置し、一九九八年に障害者に係る欠格事項の見直しを発表したことが今日の成果を生んでいることと思ひますときに、この間の関係者の皆さんの大きな御尽力に、まず心から感謝をしたいと思ひます。

私どもは、毎年国会への要請や請願運動を行っておりまして、この運転免許問題は、いわば重要な運動の柱でございます。全国の仲間がようやく光が見えてきたという感慨の中に今いますことを思ひますときに、きょう私は、ここに立たせていただいていることも本当に感慨を持って受けとめております。

道路交通法の施行が一九六〇年ですから、実に四十年もの長きにわたって、私どもてんかんを持つ者はすべて一律に自動車運転免許を許さない、そういう法律がいわばまかり通ってきたということになります。そういうことを思ひますときに、今回の改正の意義と期待の大きさははかり知れないものがあるということを、まず最初に申し上げておきたいというふうに思ひわけでございます。

さて、ここで若干、私どもてんかんの患者の置かれてある現状について少しく述べさせていただきます。今我が国では百万人の人々がてんかんに悩んでおります。私も実はその一人です。てんかんは大変古い時代からの病気ですが、今や医学のすばらしい進歩によって、てんかんは治る時代になってきております。ところが、周囲にその病名を隠すなど、いまだに無理解からくる偏見の中に置かれていという現実があります。勢い、就職も結婚もままならず、在宅者が全国的に多いという実態がございます。

私も昨年から協会本部に座っておりますけれども、協会本部には、昨日もそうだったのですけれども、全国から連日多くの切実な相談の電話がかかってまいります。中でも、きょうの問題にしたいいただきます自動車運転免許にかかわる訴えという

のは非常に切実です。先日もお母さんが、うちの息子はもう運転免許が取れる時期になったのだけれども、取れないというところになると周りの人がどう思うだろうか、もう本当に息子と一緒に心苦しめてしまいたいような気持ちだと、電話の向こうで泣きながら訴えるのです。

私などは東京におりますから、全国的な状況を、そういうことを思ひますときに、本当に胸のつぶれる思いがいたしました。特に地方などでは、運転できないと生活できない、それから就職や社会参加の機会を閉ざされる、そういうことにつながるので、その暮らしの大変さ、困難さはとても短い時間では言い切れない、つまり察するに余りあるところがあるということを申し上げておきたいと思ひます。

障害の状況が法律に明記されることについて、ここで若干申し上げたいと思ひますが、昨年の十月に警察庁から、このことで私どもそれから関係団体は意見聴取を受けました。そのことを皮切りに、御存じのとおり十二月には道路交通法改正法案が発表され、全国的にいわば国民の意見を求められたわけです。しかし、私どもは、それを見ましては大変びっくりしたわけでございます。

その中身という、免許拒否の事由として、「てんかん、精神分裂病等にかかっている者」というふうに明記されているではありませんか。つまり、今まで規制されていた免許を受けることはできるけれども、こういう病気の、障害に限っては拒否することでもできるというふうにはっきりと書かれているわけです。てんかんについては原則拒否であって、事実上絶対的欠格事項を残したものと私たちは受けとめまして、このままでは絶対に認められないというような思いがしたわけでございます。

そうして私たちは、早速、きょう委員の皆様のお手元にお配りいたしました一月十四日付の見解をもつて警察庁とお話し合い、交渉をさせていただきまして、その結果が二月になって新たな警察庁案として示されたわけです。きょうも課長お

ですけれども、てんかんという表現は消えなければいけません。発作により意識障害または運動障害をもたらす病状にかかっている者ということになりまして、拒否事項の障害列記は残されたということになりました。

それに対して私どもは、全国から集まってきている理事会でも大いに話し合いをいたしまして、お手元に配られております提出の資料、三月十一日付の見解がそれに対する意見でございます。きょうは時間がありませんので十分述べられませんが、ぜひそこをこらなれたきたいと思ひます。

重点的に申しますと、最大の問題は、拒否事項の障害列挙なのです。これは、先ほど申し上げましたように、中央障害者施策推進協議会本部が障害者に係る欠格事項の見直しの指針として挙げております「障害者を表す規定から障害者を特定しない規定への改正」にいわば明らかに違反するばかりか、広く国際的困難も免れない、ちよつと言葉はどうかと思ひますけれども、時代錯誤だと言わなければならない。私どもは、障害列挙をする必要はないのではないかとこのふうにも考えております。最後に申し上げるようなことで、ぜひ改正の法律案の修正をお願いしたいと思っております。

細かいことについて述べる時間もないのですが、政令で基準を設けることについても、実は、警察庁との交渉の中で、幾つかこういうことで道を開くのだよということをおっしゃっていただきまして、一緒に述べさせていただきますと思ひます。

今回提出されております法律案にかかわらず、警察庁は、病名や処分の基準は政令で決める、ガイドラインについては、私どもが車の両輪のようにお世話になっております日本てんかん学会などと協議して大いに基準に反映させると言ってくださっています。それは大変結構なんですけれども、また、てんかんについては、拒否対象としない範囲を、例えば睡眠中にだけ発作が起きる

者とか一定期間発作がない者ということになっていますが、この発作がない期間については、海外の基準なども参考にすると、私どもは二年以上発作がない者というふうにするのが妥当だと実は考えておりますので、意見として述べさせていただきますと思ひます。

また、治癒した者、治つた者は免許拒否の対象とはしないということにしたいとよくございしますが、私どもの聞きます学界的定説というのは、このことでは実は定説は決めておりません。今後、判定基準の決定や手続、障害を持った者の手続ですから、そういう手続等については、申すまでもなく、患者の人権を守る立場からしつかりと私どもも意見を述べさせていただきます必要があるというふうに考えております。

明確な基準を設けることの意義について、次に述べさせていただきますと思ひます。自動車免許の問題では、協会としましては、これまで交通安全の立場にしっかりと立つて会員の皆さんへのいわば啓蒙を図ってきたところで、いろいろな提案もしてまいりました。今回のように明確な基準をつくることによって交通安全の全が保たれ、てんかんを持つ人の交通事故率は実は少なくなるというところは、諸外国の例でもう証明済みのところなんです。判定基準をつくることは交通安全を高めることになると私どもは皆さんに訴えておりますし、そのようにしてまいりたいと思っております。

繰り返しのようになりますが、ここは誤解のないように重ねて申し上げますが、私どもは、てんかんであっても一律に運転免許を与えてくださいと言っているのではありません。医学の進歩によって、事実、服薬などで患者の七割から八割は発作がなくなっている人が多数いる、つまり治る病気になっているという現状を踏まえていただいて、てんかんのある人たちの一人一人の状態、つまり病態をはっきりとさせた上で、運転に支障がないと判断される人には資格を与えるべきだと言っているのです。このことは、後から御質問も

あつたら申し上げようと思いますが、国際的な趨勢でもあるというふうには申し上げたいと思います。

事故に対する責任は当然のことであり、社会参加のバリアをつくるのではなく、市民として、国民として、参加と責任が可能な条件をつくる必要があるというふうに思っております。

最後に、これからのことでちよつと申し上げておきたいのですが、私どもは、日本障害者協議会、JIDを初め全連ですとか障害五団体が、去る三月十三日、当時の森内閣総理大臣あてに、道路交通法改正案の障害者関連資格条項の修正に関する要望というのを提出をしております。

それはどういう中身かといいますが、改正の最大の問題点、さつき申しました障害者記の箇所を、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある症状として政令で定めるものと修正してほしいというものです。どうか当委員会の議員の皆様にも、この点で十分御理解をいただきたいと思っております。

また、これは委員会でも決めていただくことでありますが、当然のことながら、見直し規定ですとか附帯決議等も必要であると考えておりますので、どうぞよろしくお願いをいたします。

御承知のとおり、障害者の資格条項の見直しはまだ多くを残しております。今回のことを通して、これからは、私ども障害者自身が参画した法案づくりの仕組みをぜひつくっていかねければならないと痛感されております。自立と社会参加の道を閉ざされ、希望のない暮らしを余儀なくされている全国百万人の仲間とその家族のことを思うと、私たちは、一層他団体と協力を深め、運動を広げていかなければならないと思っております。

この運転免許問題をその新たな第一歩として、引き続き障害者の完全参加と平等を目指してまいります。どうかこれからもよろしくお願いたします。時間制限の中で十分意を尽くせませんが、何とぞよろしくお願いをいたします。

以上でございます。大変ありがとうございます。

た。
○横路委員長 ありがとうございます。
以上で各参考人からの意見の開陳は終わりました。

○横路委員長 これより参考人に対する質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。岩崎忠夫君。

○岩崎委員 自由民主党の岩崎忠夫でございます。参考人におかれましては、大変お忙しい中を御出席いただきまして、それぞれのお立場から極めて示唆に富みました大変貴重な意見を賜りました、ありがとうございます。

では、早速質問に入らせていただきます。まず、運転免許証の更新制度について、長江参考人、井手参考人にお伺いをしたいと思います。

運転免許証の更新制度は、我が国運転免許適齢人口の約七割、七千四百万人を超える運転免許保有者を対象とするものでございます。交通安全の確保にとりまして、また国民の利便にとりましても、ないがしろにできない大変重要な問題でございます。そのあり方につきましましては、改めて規制緩和と言ふまでもなく、交通安全の確保が損なわれない範囲内で、国民負担が過度にならないよう負担軽減を図られることが肝要であります。

そこで、更新制度の核心であります運転免許証の有効期間についてでありますけれども、諸外国の例を見てもまちまちでございます。近年制度改正が行われたイギリスにおいては十年、ドイツにおいては五年ということで、必ずしも一定してないようでございます。事故防止に果たします交通安全の重要性でありますとか、あるいは定期的な適性チェックの必要性などといったようなことも勘案いたしますれば、改正案にございます有効期間の原則五年というのは妥当なような気がします。長江参考人は、運転免許制度に関する懇談会の委員もなさっておられるというように

伺っております。運転免許証の有効期間についてはどのように考えていったらよいのか、その基本的な考え方についてお教えいただければ幸いです。

また、井手参考人は、免許更新は運転者教育の唯一の機会であり、安易に免許証の有効期間を延長すべきではないとお考えのようにお伺いいたしました。が、原則五年という免許証の有効期間、これは長過ぎると思えてございませうか、お伺いをしたいと思います。

○長江参考人 私、全く私見を申し上げますが、私が免許を取りましたときには更新が二年でした。その後三年になりました。今、優良運転者のゴールドカードができたときに五年になりました。ずっと前から私は、もう少し長くてもいいんじゃないかということ、今お話しその間にいろいろな情報を伝えるということとはちよつと違うんだらうと思っております。

もちろん、免許証を保有しておられる方が運転あるいは法規に関するいろいろな情報をとるのが免許更新時の講習だけということではないような気がいたします。例えば安全運転管理者だとかいろいろな制度がありまして、しかも最近講習が、試験場へ行かなければ、あるいは更新をするところへ行かなければだめだということでもない。むしろ講習の質を上げるといふ努力をされていきますので、そういう意味でいうと、じゃ五年がどうなのかという、多分これは、ゴールド免許が実施されてからの実績ということがあって提案をされているんだらうと私は解釈しております。

通常では問題ありませんし、何か問題があった人はその都度個別にそれなりの講習を受けるというふうなことがより効果的ではないかというふうに考えております。

○井手参考人 私は、運転免許の期間の問題ではなくて、問題は、適正に行われているかどうかの問題です。今の運転講習制度のあり方というものが含めてもう少し検討した方がいいのではないかと思っております。

あと、五年ということですが、これはできれば短い方がいいと私は思っております。

○岩崎委員 どうもありがとうございます。

それでは、今話にも出ましたが、優良運転者の優遇制度の考え方につきまして、長江参考人、井手参考人にお伺いしたいと思います。

大変個人的なことを申し上げて恐縮でございますが、実は私は昭和三十六年に運転免許証を取得いたしました。以来四十一年間、無事故無違反であります。ところが、前回、誕生日の日にお気がつきまして、ひよつとしたらことが免許の書きかえの年かと思つて確かめましたところ、案の定、有効期限の当日に当たつておりました。その点、今回免許証の更新期間が、誕生日の一月前から一月後までに二月というところで延長される改正が行われますことは、大変よい改正だろふと思つておるわけでありまして、

うっかり失効になりました。一番残念なことは、うっかり失効後の免許取得は更新ではなく新規取得の扱いになってしまひまして、当時三十数年間、無事故無違反の輝かしい優良運転者の経歴が一挙に消滅してしまつたことであります。この点も今回の改正で一部手当てがなされるようでございますが、それはともかくとしまして、今回の改正で免許証の有効期間が、原則三年なりあるいは五年が、原則五年ということになったわけでありまして、こういうようなことによりまして優良運転者のメリットが著しく減じられたことになるわけでありまして、

そもそも、優良運転者の優遇措置が安全運転を促すために有用であるといふことは、優良運転者にはつきりメリットがわかるような措置、例えば免許証の有効期間を、原則五年であります、それを七年にすると、めり張りかいた規定にした方がよいのではなからうかというようにも考えるのでありますが、交通安全上、優良運転者の優遇措置とはどこまで許されるのか、あるいはどのように考えたらよいのか。長江先生は今、

よきドライバーをつくる奨励策の一つとしてこの優良運転者の優遇制度をとらえておられるというように話されたわけでありますが、御所見を伺いたいと思います。

また、井手参考人にお尋ねしたいと思ひます。全国交通事故遺族の会では、警察庁長官に對します意見書の中で、免許証の更新は、運転者の安全に對する自覚の節目と運転適性の定期的チェックであつて、無事故であるとか無違反であるとかで延長されたり免除されるべきではないとされておるのでありますが、優良運転者の優遇措置を考へる上でも大変重要な視点だと思ひますので、井手参考人に再度、優良運転者の優遇措置に對しての御意見を賜りたいと思ひます。

○長江参考人 私は、実はゴールド免許で昨年書きかえをいたしました。七年になつていればよかつたなと思つておりますけれども、実はゴールド免許ができたときに、メリット制であるという議論がありました。通常は三年だけれども、優良運転者だから五年にするというふうな話がありました。たつたそれだけのことだったので。今議員お話しのように、私は何らかのメリットがあつたらいと思ひましたが、実はゴールド免許が始まつて、六本木でまず、ゴールド免許を持っている人は有料駐車場の料金を割引くという、民間は既にそういうことをやっております。

やはりこの辺のところも、多くの人が、すべての運転者が優良運転者になつていれば事故は起きないはずですから、そういうふうな意味で、優良運転者の数をふやしていくことをぜひひとつお考えいただいて、お手当ていただければありがたいと思ひます。

○井手参考人 優良運転者については先生の説に賛成であります。

○岩崎委員 どうもありがとうございます。次に、大型二種免許等を受けようとする者に対する応急救護措置に関する講習について、長江参考人にお伺いをしたいと思います。

が到着するまでの間に、事故当事者等により、迅速かつ適切に応急救護の措置が講じられることが必要であることは言うまでもありません。救命手当の對象となつて心臓停止者の蘇生率は、心臓停止後、分刻みで低下しまして、心臓停止五分後の蘇生率は二五%にまで落ち込むと言われております。一方、救急車が現場に到着するのによする平均時間は六・一分であります。その間をつなぐ応急救護の措置がどうしても必要なゆゑんであります。

今回の改正で、大型二種免許等を受けようとする者は、公安委員会が行う応急救護措置に関する講習等を受けなければならぬとされておりますが、交通事故の実態を考へますれば、むしろ遅きに失した感さえ受けるのであります。アメリカのよきサマリヤ人の法、グッド・サマリヤン・ローのような法制を持たない我が国におきまして、も、応急手当を施した者は、原則としてそれに伴う責任を問われることはないともされているわけであります。

市町村の消防機関が平成五年から行つております応急手当の講習は、年々受講者がふえて、平成十一年には八十三万九千人を数えております。この消防機関の行います普通救命講習でも、心肺蘇生法など実習を主体といたしまして三時間をかけて行われます。上級救命講習では八時間の講習が行われております。現在、第一種免許を受けようとする者が受講する応急救護措置に関する講習も、実技も含め三時間でありまして、そこで、今回の改正によりまして応急救護措置に関する講習でどの程度に充実した講習が行われたらよいのか、長江参考人、お考えがございましたら、よろしく御教示願ひたいと思ひます。

○長江参考人 今、議員がおっしゃられたとおりだと思ひますが、実はもう一つ、第二種免許の講習所での教習をするという問題のときに、一種免許と二種免許と何が違うのかという話がありました。そういう中で最も大事なことは、いわば、自家用車であれば自分の知つてゐる人、家族だとか友人だとかを送るわけですが、実は、二種免許というのは不特定多数の方を乗せてその命を預かるということになります。そうしますと、他人の命をきちんと守るという心構えをどういふふうにつくるか、それから万が一何かがあつたときにどういふふうに応急救護をするのか、そういうことをいわゆる教習課程の中で二種免許を受けようとする人たちにきちんと心に決めてもらふということの一つに、やはり自分で手を下し、汗を流すということが大事じゃないのか。

ですから、救急救命というのを単にテクニクというふうにおとりになると、多分その効果は出てこないだらう。だれのためにやるのか、なぜやるのかということが受講者の人たちにわかつていなければ、当然、周りの人の命だとかそういうことも氣遣ひして運転をしてくれるだらう。そういう意味で、実は、文字で書いてしまひますとこれをやれということになります。問題は、やる心というものをどういふふうにとらえるかということが非常に大事だと思ひます。

○岩崎委員 どうもありがとうございます。二種免許を受ける者は特に心して、心を込めて応急手当の講習を受けるべきだと、しかとわかつた次第であります。

次に、障害者に係る免許の欠格事由の見直しにつきまして、福井参考人、井手参考人にお伺いをしたいと思います。

平成十一年八月の障害者施策推進本部決定では、資格・免許制度の障害者に係る欠格事項については、障害者が社会活動に参加することを不当に阻む要因とならないよう、その見直しに当たっては、現在の医学、科学技術の水準等を踏まえ、再検討するものとされておりますが、今回の道交法改正では、障害者に係る免許の欠格事由を廃止し、障害者でも試験に合格すれば免許を与えることとされておるわけでありまして、ただし、一定の病氣にかかつてゐる者については、政令で定める基準に従ひ、免許を与えず、あるいは免許を取り消すことができることとされております。

この問題は交通安全の確保と人権に係る問題でもございまして、一方で障害者が社会活動に参加することを不当に阻むことがあつてはなりません。同時に、交通安全の確保を図るという観点も欠かせません。ただいまの参考人意見陳述では、井手参考人は、障害者の人権への配慮も人命の犠牲を伴わないことが前提となると趣旨の御意見のようには伺ひましたが、今回の改正案の考え方について、改めて福井参考人及び井手参考人のお考えをちょうだいしたいと思ひます。

○井手参考人 障害者の社会参加という意味での障害者の人権を配慮するということに対しては賛成でありますけれども、実は、例えば一年か二年ぐらい症状がなければ与えてもいいんだということとは、医学的に非常に不安であります。例えば、私の遺族の会の会員で、二十年間何も症状はなくて突然意識障害を起こして、それで死亡させられたという方があります。ですから、一年か二年で、それで免許を与えてもいいんだというのは、非常に短絡的なことではないかと思ひます。

ただ、長期的に障害者の人権を守るというか、社会参加を促進する意味で、セーフティーネットといひますか、いわゆる自動車の構造に、例えば意識障害が起つた場合には車が自動的に止まるような、そういうふうな技術革新といひますか、そういうものを取り入れてもらいたいと思ふのです。実は、今回はそんなことが問題になつておりますけれども、意識障害を起こすのは、たとえば糖尿病でも高血圧でも循環器障害でもあつたわけでありまして、当然そういうセーフティーネットを早く構築していただきたいというふうになつております。

○福井参考人 ただいまの御質問でございまして、私、過日のこの内閣委員会も実は傍聴させていたでございまして、おっしゃる通りに、いわゆる障害者の人権を守るということと交通安全上人命を守る、これは對置して考へるというか、ごく当然のこととござい

ますよね。ですから、私も今意見の中で、その辺は力を込めて言ったつもりでございす。欠格条項ということは、つまり、障害を持っている人には実はこういう権利は与えないんだということ、これを国がみずから宣言しているわけであって、いわゆる国際障害者年の完全参加と平等ということからいっても、実は今の二十一世紀の時代、これはできるだけ早くやめようではないかということで、私も当事者にとっては実は運きに失したと思っているぐらいのことです。

ですから、つまり、どうすれば重い障害を持った人も参加できるだろうか。それには、医学の進歩や、いろいろな機器の開発や、いろいろな公的な援助や、そういうものが重なって、今私たちは、欠格条項の見直しが大きく打ち出されている中で、私たちの権利も保障していただきたいと言っているわけではありますので、その辺の一番根源的なことを考えていただきたいというふうに思います。

それから、私も、てんかんにかかりますことにつきまして、今も申し上げましたように、いろいろと政令等で細かく決めていただくことはもちろんでございます。そこでこそ、私たちの権利が守られ、安全が守られることが面立していくのだと、覚悟といたしますか、しっかりと受けとめているところでございますので、どうぞよろしくお願いたします。

お答えになりましたでしょうか。

○岩崎委員 どうもありがとうございます。

最後に、悪質、危険運転者対策の強化につきまして、井手参考人、長江参考人にお伺いをしたいと思います。

交通事故がふえ続けた四十年代からずっと、無免許、酔っ払い、スピード違反などに対して、交通三悪あるいは交通凶悪犯としてその追放が叫ばれてまいりましたが、近年、救護義務違反、酒酔い運転、暴走族の共同危険行為など、悪質で危険な違反に対します罰則が軽過ぎるとしまして、悪質、危険な違反について厳罰を求める

機運が急速に高まってきておるわけでありす。今回、これらの悪質、危険な違反者に対します罰則が引き上げられることになりましたが、そもそも、懲役刑はともかくとして、我が国の罰金刑の量刑は、犯罪抑止効果を上げるには余りにも低過ぎるものと考えられるのでありますが、交通違反に関する罰則の事故防止への抑止効果、あるいは罰則の見直しをどのように考えていくべきなのか、井手参考人、長江参考人、一言ずつお答えを賜りたいと思ひます。

○長江参考人 先ほど私の意見の中で申し上げましたが、やはり人間とは弱いものですから、何らかの罰則があるよと頭の中にあれがいいんだと思ひますが、ある方が、これは特定の地域のところですが、駐車場を借りるよりも駐車違反で捕まる方が年間で安くなるというようなことをドライバが言っている。これはもつてのほかどうと思ひます。

ただし、基本的には私は、刑事罰と行政罰それから民事の責任、これはそれぞれがバランスがとれていなければいけないだろうと思ひますが、本当に迷惑になるものはないかとすれば、たぶん私わなければいけないというふうに周知すれば、それが減ってくるのが世の中じゃないかと考えております。

○井手参考人 現在の法律が非常に昔の、明治時代の法律を適用しているというところにも問題があるように思ひます。ですから、これは立法府の責任ですから、新しい法律をつくっていただきたいと思ひます。いつまでも業務上過失致死でいいのか、今の時代、今の車社会に合っているのかということを開いて、立法府の責任において刑罰の問題はきちっとしていただきたい。現在、刑事罰とか行政罰とか民事罰が非常に希薄になつておりますので、これをもう少ししっかりとさせていたいただきたいと思ひます。

○岩崎委員 以上で質問を終わります。参考人におかれましては、それぞれ貴重な御意見を賜りまして、本当にありがとうございます。

○横路委員長 井上和雄君。

○井上(和)委員 民主党の井上和雄でございます。参考人の皆様方、本日はよろしくお願ひいたします。

まず、井手参考人にお伺ひいたします。

井手参考人、日ごろ私どもの超党派の機運である交通事故を考える議員の会に御協力いただきまして、まことにありがとうございます。遺族の会の皆様、交通事故をなくさなさいいけない、二度と自分たちが経験したような悲惨なことがない社会にしたい、そういう御熱意と行動力に対して、深く敬意を表したいと思ひます。

それで、本日お伺ひしたいことは、井手参考人御自身もみずから御経験されたことだと思ひますけれども、遺族の会の皆様、突然の交通事故により愛する家族を失われた、そして、さらにその後、例えばその事故が警察においてきちんと捜査されないとか、そしてまたその捜査に疑問を持たれる方もいらっしゃるかもしれないし、また不起訴になるということも多々あります。また、たとえ起訴になった場合にも、何らかの例が出ておりますけれども、その罰が不当に低い、そういう事実態も現実起こっております。まさに、交通事故の被害を受けて、その後さらに二重三重の苦しみを遺族の方が受けている現状があると私は思ひますね。

そういう意味で、ぜひ参考人に、御自身の経験、また遺族の会の皆さんの経験という観点から、被害者への対策というものが現在どういうふうになつていて、どういうところを改めなさいいけないか、そんなことを率直に言つていただければと思ひますが、よろしくお願ひします。

○井手参考人 よく言われることですが、交通事故に遭つたと思ひなさいということで、交通事故というものは遭つても仕方がないんだと思ひられているようなんですけれども、それは非常に困つた考え方でありまして、先生が今議連の方でいろいろ御活躍していらつしやいますけれども、やはり、交通事故に対して、人ごとではないというか、認

識を深めていただくようにすることが非常に大事でありまして、まず、国会の中に交通事故に関する委員会がなくなつたということは非常に問題があると思ひます。ですから、まずこれを入れていただきたいというふうに思ひます。

被害者対策については、いろいろとございすけれども、まずお願ひしたいことは、基本的に、交通事故に対して人ごとではないんだという認識を抱いていただくというのが一番大事だということに思ひます。

○井上(和)委員 国会における取り組みということ、確かに私自身も十分じゃないということをご委員会で申し上げてまして、理事会でもいろいろ検討していただいているところでございすので、何らかの活発な議論が行われるということになると思ひますので、御期待ください。

それで、今、交通事故に遭つたと思ひなさいとおつしやつた言葉が、まさに参考人のお気持ちであらわしているんじゃないかなというふうに思ひました。そういう意味で、いつ自分が遭うかわからないということをやはり国民、ドライバー自身がしっかりと自覚して日ごろ運転しなければいけない、そういう認識を持たせるような努力をあらゆる場面でやつていかなさいかと思ひます。私自身も日ごろ車を運転していますし、運転をするたびに冷やつと思ひます。私もあります。だから、本当に毎日毎日が、運転するたびに運転はしているんです。

それで、御存じのように、私も民主党では、一昨年の十一月に、東名高速で酒酔い運転のトラックに追突されて幼い二人のお嬢さんが亡くなつたというふうな事故とか、それ以外にも本当に悲惨な事故がありました。しかしながら、その裁判の判決というものが、東名の場合も懲役四年というように異常に軽い。そしてまた、裁判官みずから、立法府がこういう法律を見直す必要があるんじゃないかということも示唆されている。そういうことで、今回、民主党と無所属クラ

ブで法律を提出いたしました。

この法案というのは、危険な運転により人を死傷させる行為の処罰に関する法律案というものですけれども、簡単に御説明いたしますが、要するに、酒酔い運転、麻薬等の運転、共同危険行為等、また無免許、酒気帯び、過労運転等の規定に該当する違反行為をして交通事故を起こして人を死傷させた場合には十年以下の懲役というふうに、これまでの業務上過失致死の懲役五年を十年に引き上げることが趣旨の法律です。

私もこういった法律を提出する背景というのは、遺族の会の皆さん、また東名高速でお子さんを亡くされた井上御夫妻のお働きとか世論の要請を受けてこういう法律を提出したわけですが、でも、いろいろな思いがあると思うんですね。まだ十年じゃとても軽いんじゃないかと、その辺を率直にお伺いしたいと思うのです。よろしくお願ひします。

○井手参考人 民主党のこの法案には大賛成でございます。本日は通していただきましたが、たぶんですが、どうもいろいろな事情があつて通せなかった。この間、法務省と警察庁の間でお話があったんですが、どうも軽微な過失と悪質な過失を切り離して、軽微な過失を刑事罰から除外するということがセットでやろうとしていらつしやる。これでは交通事故はなくなるかと思ふんですね。民主党の案には賛成なんです。悪質な運転手に対して厳罰を処すというのは大賛成です。ですけども、切り離して、それで軽微な業務上過失は罪を問わないというのでは、国民の命を守るという意味からは不適切じゃないかなというふうに私は思つております。

○井上(和)委員 法案はまだ当委員会では採決されておりませんので、御了承いただきたいと思ひます。とにかく、この法律を成立させるように、与党の方にも御協力をお願いしている次第です。

それで、軽微な交通違反が大きな交通事故につながるんだという参考人のお言葉、私もそれは本当に同感です。スピード違反なんかでも、日本の

場合、きちつとした取り締まりがされていないから、どんどんスピード違反が常習化しているのです。そこ当たり前に行われているのが実態です。そういう意味で、あらゆる場面で交通違反をなくするような取り締まりの強化ということも私訴えていきたいと思ふんですね。

それで、次は福井参考人にお伺ひいたします。今回の欠格事項に関する自動車運転免許の問題に関して、日本てんかん学会としてもいろいろな医学的な面から研究調査されていると思ふんですね。けれども、てんかん協会として医学的な面に関してどういうことを認識しているか、ちよつと教えていただきたいと思います。

○福井参考人 てんかん学会についての御質問でございますが、てんかん学会は、私たちがてんかん協会のいろいろな活動を医療の面から支えてくださつていまして、これまでも、車の両輪のように、先ほども申し上げたように活動を続けているところでございます。

今回の欠格事項の見直しに際しまして、国際的にてんかん協会がございまして、その中でも大変いろいろな調査や研究が進んでいるんですが、とりわけてんかん学会の皆様方の医療的な調査や研究の積み重ね、それが今回非常に私たちを励ましてくれましたし、もうそちらも御存じと思ひますが、私たちよりもいち早く、ことしの一月十日と三月二日に、こういう膨大な資料もつめたものを警察庁の方に提出をしていただいて、医療的な見地から、てんかんの人たちのこういうところをチェックしていけば大丈夫なんだ、国際的にもこういうところがいわばクリアされているというようなくとも提出をしていただいていた、きょうはむしろてんかん学会の先生も呼びいただきたいなと思つたぐらいでございます。

そういうことでよろしくございましょうか。○井上(和)委員 今回の法改正に伴つててんかん協会としてはどういう決意で臨んでいくのか。特に会員に対する啓蒙はかなり重要になってくると思ふのですけれども、それに関して何か今計画さ

れていることがあったらお伺ひしたいんですけれども。

○福井参考人 大変ありがとうございます。

先ほどもちよつと述べさせてもらったところなんですけれども、私たち、全国で百万人と言われているんですが、どうすることも治つてしまつてしまつてしまつてしまつてもあります。今全国で七千人ちよつとの会員なんですけれども、全国に支部がありますものから、機関誌を毎月出ししております、「波」というのですけれども、そこにこの欠格事項問題はすつと取り上げておりますし、それから、このところ、やはりマスコミでも取り上げてもらつております。

そして、権利を得るといふことは、同時に社会的責任を負ふということ、患者組織としてはこれからの正念場だと実は思つております。道が開かれたことに対する喜びは、みんな規則を守つていこうということ、社会的にアピールしていくと思つておりますので、間もなく全国から会員が集う支部代表者会議ですとか総会ですとかございまして、十一月には長崎で大会も開かれますので、いろいろな場面でこの問題を、私たちの権利の問題と義務の問題とあわせて大に取り組んでまいりたいと思つております。

○井上(和)委員 次に、最後になりますが、長江参考人とまた井手参考人にちよつとお伺ひしたいんです。

先ほど長江参考人が、運転というのは一つのシステムであつて、人と車と道路・環境ということシステムとして、一番低いレベルに運動してシステムが機能するということをおっしゃつたんですけれども、今、年間九千人の方が交通事故で亡くなつていて、そしてまた、さつき井手参考人からも参考資料を提出していただいて、負傷する方も非常に多いという事実があります。そういう意味で、交通事故をなくしていくというのをシステム論的に考えて、具体的にどういうふうにかつたら交通事故を有効に減らすことができるのかという点についてお伺ひしたいんです。

そういう問題にあわせて、井手参考人からも、もし御意見がございましたらお伺ひしたいと思ひます。よろしくお願ひします。

○長江参考人 先ほど私はそんなことを申し上げましたが、交通安全教育とか交通安全活動というのが主に人に向けて進められています。

人々は、交通安全教育とか交通安全活動という説教かというふうな受け取つていらっしゃるんですが、現実には事故の内容をごらんいただきますと、死傷者数が昨年はたしか百十五万人を超えていて、死傷者数、ということ、八十人から九十人の人が集まると、その中に一人は交通事故だけが主としてお話をうかがう。しかし一方では、先ほどの万が一という、ですから、死者数は減つてはいるんですが、事故件数とか死傷者数がふえている。しかも、それを見てもみまると、端的な言い方をしますと、追突が多いとかあるいはその原因としてわき見をしてたとか、漫然運転というのが非常に多いわけですね。

運転の主体は人間だと言ひました。運転をするドライバーというのは、先ほどもあつた権利と義務というのがありますので、その辺をもう一度思い起こしていただくような活動をドライバーに向けてしなきゃいけないと思ひます。

人としては非常に難しいと思ひますが、今国民皆免許と言はれて、運転をされる方は御存じだと思ひますが、自分が運転をしていると、歩行者がゆつくりと横断歩道を渡つて、時にはちよつとあけてくれれば後続の車に迷惑をかけないように走れるのに、それをしてくれない。しかし、今度は自分が歩行者の立場に立つと歩行者優先であるというふうな、いわゆる別な側面を出して行動するということもありますので、世の中をどうしたらよくするかという観点からもう一度、ドライバーはどうあるべきか、歩行者はどうあるべきかというふうなことを、国民的な議論の形にするかどうかかわかりませんが、いい社会をつくつて享受できるような世の中にするためにどうしたらいい

いんだらうか。私は教育以外にはないと思っております。

○井手参考人 私は、自動車の使用ということを不問にして、それを前提にしていろいろなことが言われるものですから、加害者の過失とか被害者の過失とか道路の状況とか、そういうことだけが問題になるものですから、どうしても交通事故は減らないと思うんですね。

私の近くの警察官がお話ししていたんですが、やはり総量規制というか、車の量を減らさない限り交通事故は減らないと。そうであれば、やはり車に頼らないでも生活できるような交通システムというか、二十一世紀に合ったような交通システムに変えていくような努力をしないといけない、いつまでたっても今の状況は変わらないのではないかなという心配をしております。

○井上(和)委員 本日はどうもありがとうございます。

以上で終わります。

○横路委員長 河合正智君。

○河合委員 公明党の河合正智でございます。

本日、長江参考人におかれましては、自動車工学と安全交通に関する第一人者として御出席いただきました。それから、井手参考人、福井参考人におかれましては、お述べになつておられるお姿の中から、本場に身につまされる思いでお聞きいたしておりました。特に、ともすれば立場が全く正反対のお二人の参考人が同じ席でこのように私たちの質疑にに応じてくださいましたことに、心から感謝申し上げます。

最初に、福井参考人にお伺いさせていただきます。

最終的に運転ができないとされた場合に、しかし、先ほどお述べになつておりましたように、就職もできない結婚もできない、しかし生きていかなきゃいけない、そういう立場に立たれた方たちのためにどういうことをなされるのか、また、どういったことをさせていただいたのか、御意見がございましたら最初にお伺いさせていただきます。

たいと思います。

○福井参考人 一人一人の患者に立つて御質問いただいて大変ありがたい、恐縮でございます。実は、そういう人たちが全国にたくさんおられます、私どものところにも相談が引きも切らないわけでございます。

私たちは、所得保障といいますが、障害者が自立していく道を例えば日本障害者協議会などで御一緒に検討もさせていただいておりますが、てんかん患者に關して申しますと、私どもの支部があります全国のいろいろなところで、例えば福岡ですとか東京ですとか富山ですとか、てんかんを持つた人々を中心にした作業所を今実は立ち上げております。ぜひいろいろな御援助や御配慮も賜りたいと思います。別にてんかんだけということではないのですけれども、その人たちのことを理解できる作業所を立ち上げておまして、福岡などではもう三カ所も立ち上がっております。

そういう試みと同時に、また、どうしても就職もできないという場合には、もちろん、いろいろな方面からその人の条件が精査されなければならませんが、生活保護をもらつとか、それから障害年金でございますね、そのあたりも、精神保健福祉手帳などもいただいておりますので、そういう関係で障害年金の取得ですとか、それから、申し上げるまでもなく、障害者基本法の中に私どもはきちつと位置づけられていないのでござい

ます。そういう点で、しっかりと一人一人の生活が保障されていくということを考えますときに、いろいろと御要望したいことがございまして、また、私ども、六月になりましたらいろいろな要望も国会に提出をする運びになつておりますので、どうぞ多角的ないろいろな面から御援助を賜りたいところの際お願いをしておきます。よろしくお願いいたします。

○河合委員 ぜひとも、その都度その都度率直に御要望をちょうだいできたらと存じます。

中長期的なこととして位置づけられておりますけれども、突然意識障害が発症した場合に自動的に停止する構造の自動車の製造を義務づけることも必要なのではないかと。とりあえずは、突然意識障害が起る可能性がある人で免許を交付されたドライバーには、ブレーキがついた助手席に同乗者を乗せることを義務づけることが大事ではないかとおっしゃつておりましたことに対して、長江参考人、御専門の立場からどのようにお考えでしょうか。御意見を賜れたらと思います。

○長江参考人 既に御案内だと思いますが、ITS、高度道路交通システムというシステムを採用するに当たつて、日本でも、ASVと言つておりますアドバンスド・セーフティー・ビークル、これはいろいろな新技術の開発をやつておまして、既にもうそれが実用化されておると思ひます。今お話しのように、自動運転することを想定しているのですが、もし障害物があつた場合にはそれを避けて通つていくのとまつてしまふという装置は、もう既に実験段階では済んでおります。

それから、市販されているものでいいますと、何かがあつたときにボタンを押せばSOSをして、そして救急車が、こちらが通報しなくても、いわゆるGPSを使つて位置を確認してもらつてできるというの、もう市販はされております。

それから一度市販されましたけれども、実は居眠りをしている人に対してはどう起こすか、起こしても起きないときには車をとめてしまふという装置も実はできてはいます。

ただ問題は、今市販されているものは何か体いろいろなものをつけておけば簡単にわかるわけですが、それだけでなく、ハンドル操作の変化と、それからいわゆる小型カメラがついていて、これで寝ているかどうかというように、何かですが、それに対して、今お話しのように、何か例えば心筋梗塞だとかそういうようなこと、何かにはどうなるかというようにそれをそれにつけ加

えていくなり、あるいはもう少し、何か特殊な手袋をはめてもらふとかいうふうなことがあれば、それはそれでできる。車を自動的にとめるという技術はもう開発されています。問題は、それをどうやって読み取るかという技術の方が、センサーの方が問題かなと思います。

以上です。

○河合委員 ありがとうございます。

それを義務づけることについてはいかがでございますでしょうか。

○長江参考人 多分技術屋は、私も技術屋の端くれですが、いいものはつけたしたいと思います。現実にはその費用負担をだれがするかと問題が別な形で残つてまいりますので、技術屋サイドからだけでは、いいものだからつけたらいいじゃないですか、もうできますよと申し上げられますが、これがすべての、あるいはその対象となる車に本當につくかどうかの話はまたちよつと別な観点から見なければいけないと思ひます。

○河合委員 その問題の一番究極に位置づけられるものかもしれませんけれども、井手参考人がおっしゃつておりました提案でございますが、免許証の電磁的方法による記録、これを自動車の構造に採用してメーカに義務づける、そして無免許運転の防止やスピード違反の防止やシートベルト着用を活用するという提案でございます。これは、井手参考人みずからがおっしゃつておられますけれども、プライバシーとの関係で非常に難しいことなのかもしれません、この提案に対しては長江参考人はどのようにお考えでございますでしょうか。

○長江参考人 技術的には可能だと思ひます。今もうヨーロッパでは既に暗証番号を入れないとエンジンがかからないというような車も売り出されていますから、そういう面ではいいのですが、問題は、私は法律の専門家ではありませんが、今回ICカード化する免許証の中に、何を入れてどういつときに引き出せるかという、プライバシーの問題があると思ひますが、この辺のところの議論

がないと、技術的にはできませんけれども、多分これはいろいろ問題がまた出てくるのじゃないかというふうに懸念はしております。

技術的にはそれはできますが、しかし同時に、身近な問題とすれば、友人と二人で行って、疲れたから交代してくれないか、あるいは奥さんに交代してもらおうというときに、その登録をどういうふうにするのかという問題があるのだろうと思います。技術的には可能だと思います。

○河合委員 井手参考人にお伺いさせていただきます。免許を取り消された方が再び取得するということに対して、どのようなお考え、また、どのような制限を設けたらいいとお考えでしょうか。

○井手参考人 私は、被害者感情といいますが、被害者の立場からいいますと、もう二度と免許を与えてほしくないというのが事実であります。ですけれども、やはりできるだけ長く免許を与えないようにしてほしいというのが気持ちです。

○河合委員 車社会における必要悪といいますが、まさに私たち人間が高度に技術化された文明の中で直面している問題でございますけれども、そしてまた一方で、少子高齢化に入っております、高齢社会における交通事故の防止というのは、これはもう本当に身につまされる切実な社会的な課題となっております。

まず、高齢者が事故に遭わない、それからもう一方で高齢者が事故を起こさない、この二つの点が大事故だと思いますけれども、この二つの点につきまして参考人の御意見をちょうだいできたらと思います。どのような方法が有効であるのかも含めましてお願い申し上げます。

○長江参考人 実は、総務庁がありましたときに、もう十年ぐらい前だと思いますが、この辺のところの検討会も開いておりましたが、その当時、今もそうですけれども、高齢者の中で歩行中に事故に遭われる方の数を調べましたら、運転免許を持っている人に比べて持っていない人が圧倒的に高いですね。運転免許証を持っている方という

のは、多分十分の一ぐらいなのですよというようにことがわかりました。

これからのいわゆる高齢化社会の中には、免許を保有している方もいらっしゃるわけですから、そういうふうな意味でいうと、その辺の交通社会に対するいろいろな危険なこと、というふうな安全を確保するかという知識というのは、持っている方がだんだんお年寄りの中でふえてくるだろう。それは一つの明るい面だと思います。

ところが、もう一方で、最近問題になっていきますのは、運転中のいわゆる加害者になるような事故がお年寄りであつていくというのがあります。これについても、年齢で人を区分けするということは実はできないのです。若い人は割とホモジーニアスといいますが、均一化していますけれども、高齢者に対しては年齢でできない。五十代でも何かもろろうとしている人がいれば、八十代でかくしゃくとしている人がいる。しかし、いずれにしても、意識、頭の中にある自分というのは多分二十年前、三十年前の若い自分ではないかと思ひます。現実の自分というのは、病気をしたり何かしたときにはと気がつくだけです。

そういうふうな意味でいうと、自分の運転あるいは生活というのに対してどう変化しているのかということの一種の健康診断チェックを何らかの形で制度の中に入れたらいいのではないかと、うふうに学会で提案をしておりましたけれども、今回の中でそれが盛り込まれて、特に何歳以上ではなくて、その前の人でも参加してもいいですよというふうな前向きな形になって、そして自分で自覚をし、自分の身をどう処するかという。

これは、御家族の方ももう免許証を返したらどうだと言ふのに、御本人は、いや、これがないと社会人として認められないという話があります。これも、スリーピングライセス、今そこでは何か運転経歴何とかというふうになっていきますが、そういうことで、写真が入り、本人ですということの証明ができれば非常にいいと思います。いずれにしても、私は、運転をするとか外出

をするとかいうような形の社会は、高齢化社会であつても活力ある長寿社会には決つてなり得ないというふうな考えをしておりますので、活力ある長寿社会をどうつくっていくかということがこれから日本にとつて大変な大事なことではないかと思ひます。

○河合委員 先ほどの福井参考人の御意見の中にもございましたけれども、私は、こういう体験を持ったことがございます。それは、ちょうど日本のブラザ合意の前後でございましたけれども、一方的にアメリカ社会に車を輸出いたしました、それによつてデトロイト市が崩壊してしまつたといううな事態にまで行つてしまつたときに、メディアが、日本車をハンマーでたたいてる映像が非常に流されたことがございますけれども、これは通常の繊維とかの貿易摩擦と違う、激しいものを感じました。

そのことを、たまたまアメリカにいらしたときに、あるアメリカ人の方が、アメリカ社会において車というのは人間の意思の延長であつて、ちょうど午前中の質疑にもございましたけれども、西部へ西部へとフロンティアで開拓していったあのこともつながるのでございます。車というのは人間の意思が延長している道具だ、だからそれをアメリカ人にとつては意思を抑圧された、奪われたというふうにとらえているんだ、こういうお話を伺ひまして、さらにまた先ほどの井手参考人の御意見を伺ひまして、この文明の直面しているその根深さ、本当にきょう頭を抱えてしまつている状態でございます。

しかし、今こういう問題と、さらにもう一つ連うなと思ひますのは、例えば酒酔い運転ですとか悪質な暴走による加害ですとか、こういう問題は意思の延長といつても説明がつかない事態でございますが、この点につきましてはどのようにお考えでしょうか。まず井手参考人にお伺ひして、その上で長江参考人にお伺ひしたいと存じます。

○井手参考人 最近、飲酒運転とか無免許運転というのが非常に問題になっておりますけれども、

早く言えば、ちよつとお酒を飲んで運転しようとか、あるいはちよつと免許証がないけれども乗つてみようというところから始まつて、悪質な運転につながっているケースが多いわけですから、先ほどの繰り返しになりますけれども、やはり、悪質だから処罰するというのはなくて、早期に芽を摘むといひますか、例えば、医学の場合に早期発見、早期治療と言ひますけれども、早期に芽を摘むということを中心とすることが非常に大事だと思つております。

○長江参考人 まず、予防することが一番大事なんです、同時にやはり、予防するためには、もしそういうことをしたときに自分がどういう罰を受けるのかということも非常に大事だと思います。

ただ、私は、法体系のことはよくわかりません。計算ばかりやつて生きてきた男ですからわかりませんが、先ほど申し上げましたように、刑事罰あるいは刑事責任、それから行政責任あるいは民事、その三つのいわば罰もあるはずですので、国民の方々が納得できるような、多分、三本柱であるということは、それぞれ役割分担が決まつていて、それぞれありますので、そういう中でバランスのとれた法案を整備していただくことを願つております。

○河合委員 本日は、貴重と言ふには余りにも軽過ぎる言葉でございますけれども、御意見を賜りました。今すぐ結論が出る問題、出ない問題、大きな問題を抱えておりますけれども、今後ともどうぞよろしく御願ひ申し上げます。大変にありがとうございました。

○横路委員長 塩田晋君。

○塩田委員 自由党の塩田晋でございます。

本日は、各参考人におかれましては、我々の法案審議について非常なる貴重な御意見をいただきました。ありがとうございます。

まず、福井参考人におかれましては、人権擁護のお立場から非常に情熱的に、車社会の中における問題につきまして大変な御苦勞をされておるこ

とに對しまして、敬意を表したいと存じます。

これに關連いたしました、井手参考人からも一部お話がございましたけれども、車自体を改善していくとか、あるいは、突然意識障害が発生したような場合にも自動的に停止する構造の自動車の製造を義務づけるとか、こういう御意見もございましたが、車を人間の体なりあるいは人間に合わせたいくというような考え方というものがあのかどうか、あるいは研究をされておりますか。その点について伺いたします。

○福井参考人 私どもでかん協会は、患者当事者組織、関係者の方の組織でございます。実は、きょうここに伺って本当によかったと思ひますのは、初めて伺いますお話もございました。私どもは、今の科学の進歩といひますか、あらゆる方面でのいろいろな技術的な進歩の中で、障害者が本当に完全参加と平等ができますように、つまり、各方面のいろいろな成果を十分に私どものハンディキャップに合わせて私たちの人権が保障されるということには、本当に大いに歓迎をしていきたいというふうに思っております。

しかし、そういうものがいろいろと提供されましても、一つは、経済的なことがそこにかかわってきますと、それはいつても、先ほど来申し上げておりますように、自分の暮らしもままならない人たちがそういういろいろな高度な技術のものを本当に購入できるか、自分たちのものにできるかという点がちよつと頭をよぎります。ですから、公的な保障のもとにそういうものが提供されるなら、私たちは大いに歓迎をするところでございまして、また、きょう伺ひしたことも含めて、そういう研究も進めてまいりたいと思つていところでございます。

○塩田委員 ありがとうございます。そのような方向でもまた御努力をいただきたいと期待いたします。

それから次に、井手参考人にお伺ひいたします。交通事故に突然遭つて命をなくし、またけがを

される、後遺症が残るといった本当に悲惨な状況というものが大変多いわけですが、これは、自然的な災害の中での交通事故に遭われた場合もありますし、人的な関係で交通事故に遭われるということももちろんあるわけでございます。こういった悲惨な状況に對しての援護活動をどのようにやってこられたか、そこでの問題点、また、今後、こういう点を國として公的な立場から考えるべきではないかという御意見がございましたら、お伺ひいたします。

○井手参考人 まず、交通事故というものは、普通通らないと思つて生活しているわけですね。例えば、駅なんかで交通事故防止の運動をしまして、まずビラをとつてくれる人がありません。というところは、自分は事故に遭わないと思つて生活しているわけです。ですから、突然事故に遭いますとどうしていいかわからない。非常にパニック状態に陥つてしまふわけですね。

そういった状態です。最初に必要とされるのは、心のケアが非常に必要なんです。つまり、精神的ないわゆるPTSDとかASDと言われるような状態に陥つた人たちが救うかというところが非常に重要ですが、そういう施設がまだ日本には少ない。ヨーロッパとかアメリカなんかにはかなりできています。少ないので、そういうふうな組織を早くつくつていただきたい。それは、大きなものでなくて小さいものでもいいので、つくつていただきたいと思うのです。これは國でやるということも大事ですけれども、地方自治体とかそういう小さなところで各地域につくつていただきたいと思います。

それから、その次に、今度は裁判の問題になるのですが、今は事故の数が非常に多いのですから、裁判制度も画一的といいますか、大体決まつたような裁判しかされないで、それを人間味のあるような裁判に直してほしいと思つております。

その大きな問題というのは、やはり法律が古過ぎると思うのです。明治四十年代にできたよう

な法律を今も使っている。そうすると、今の時代に合わないわけですね。明治四十年代、何台しかなかったような時代の過失犯として扱つていたような法律を今の時代に使うと自分が合わないで、そういう法律の改正が必要なんです。それは行政とか司法ではできませんので、立法の方で新しい法律案をつくつていただきたいと思つております。

それからあと、被害者でなければわからない、被害に遭わないとわからないことが多いので、自助組織といひますか、セルフサポートといひます。そういうものを國のお助けといひますか御協力で日本の各地につくつていただきたいと思つております。東京だけとか大阪だけとかいうようなものではなくて、交通事故は日本の各地で起こつておりますから、そういう自助組織を日本全国に、小さなものでいいのでつくつていただきたいというふうに願つております。

○塩田委員 井手参考人が所属しております全国交通事故遺族の会といひます。遺族の方で生活に困窮しておられる方に対する生活援助の事業も中にあるのでしょうか。それから今、損害賠償の裁判請求、この中でそういった裁判に対する援護活動もやつていらしたのでしょうか。お伺ひいたします。

○井手参考人 先ほど申しましたように、まず、心のケアといひますか、メンタルケアといひます。それから、そういうものをやつております。

それから、裁判の場合には初めての方が多くわけですから、どういうふうにしていいかわからないといひます。裁判のノウハウを教えたりとかして、とにかく被害者が求めていることで私たちが知り得た、知つていふことを教えるといひます。

それから、生活の援助といひます。まだ日が浅いものですからそこまでは至っておりませんけれども、やはり何らかの方法でそこまで高める必要があるかなといふふうに思つております。

○塩田委員 ありがとうございます。頑張つて

いただきたいと思います。

次に、長江参考人にお伺ひいたします。

参考人が意見を述べられました中で、陸上交通における事故の要因はその九〇%を超えるものが人的要因である、このようにお述べになりました。確かにそういう要因が大きいと私は感じるわけでございます。そこで教育の必要性も述べられたわけでございます。それともちろん大事なことでだと思ひます。

私も、自分の経験からいひまして、車を運転する人、しよつちやうかわるわけですが、人によりまして本當にいらして運転をしている。そういう人はやはり特に事故を起こすわけですね。本當にゆつたりとして心穏やかな人は、割合運転もスムーズに、すつととまったり発進したりします。心の問題あるいは人間の問題だといひます。感ずるわけです。

それから、先ほど反交通警察感情、反感といひます。ことを言われましたが、これも、ドライバーによりましては、走つていふ途中、ここに信号があるのはおかしい、このつけ方はおかしい、この黄色い線を引いているのは間違ひだとか、あらゆることを、私は専門ではないんだけれども、そういうことばかりずつとやう人がいます。非常に反交通警察感情といひます。非常な反交通警察感情といひます。それは一人や二人じゃないのです。そういうことを言うのが趣味かなと思つていふ人、こういうものがあります。

やはり人間の問題であると思つていふのですが、先生は工学系統だといひます。工学系ですが、車自体、今のお話を聞きますと、ヨーロッパでも、非常に進んでいる面においては、我々は初めて聞くような話の御披露がございました。やはり、車の構造自体を直していくといひます。改善していくといひます。法、まだその余地はかなりあるのではないかと、このように素人ながら思つていふわけですが、いかがでございますでしょうか。

○長江参考人 先ほど申し上げたのはかなり具体的な話なんです。実は、先ほど申し上げたAS

V、先進安全自動車という中に、車が走っていて歩行者と衝突したときに、二次衝突を避けるというような車も実は開発が進められています。ボンネットの上からエアバッグが出まして、そこへこう行く。

御承知のように、今、乗用車がみんなバンパーが低くなっています。高いと、逆に、ぶつかったときに人を押し倒してひいてしまう。それをそうしないようにするためにこうやっています。一方では、カンガルーパーンパーをつけたような車も実はあります。

車に関しては、人に優しい、それからぶつかって乗っている人の傷害を減らそうというふうなことで、これはもうかなりそういうデータが公表されていますけれども、それ以外に、実は、本当に人の特性に合った車なんだろうかという機械と人間とのつながりをもっとよくしないといけない。えてして近代化というのは、コンピューターもそうだと思いますけれども、人がいわゆる科学技術の産物に合わせるということになっていきますが、やはり、それを使って非常に使いやすいというふうな面からいいますと、ヒューマンインターフェース、こう言っていますが、人間の面から見たときに果たしてその機械がいのだろうかという研究が先ほど申し上げましたITSの中にあるのですが、これが今一番のネックにはなっております。

従来は新しいものはいいのものだと考えていた。私は技術屋なものですから、そんなことを言っている悪いのですが、それが技術屋の考え方でしたけれども、できたものが本当に人にとっていのだろうか、二十一世紀の技術者はそう考えなきゃいけない。私は教育の現場でそういうふうな、これから技術者になる人たちにそう言っております。

逆に、人のためになる科学技術の結果をつくらなきゃいけないのじゃないか、それにはどう考えたらいいのかということで、交通文化というのがなかなか出てきませんが、交通文明という言葉はよく出てまいります。これが交通文化になったと

きに初めてその辺が解決されて出てくる言葉なのかな、早く交通文化あるいは自動車文化という言葉が世の中に膾炙される、そういう世の中になっはしいと思っております。

○塩田委員 ありがとうございます。

非常に最先端のお話を伺った後で、全く現実的な、またささいな話かも知れませんが、お聞きいただきたいのです。

一つは、タクシーの運転手が若い高校生男女に殺されたり、あるいは北海道でも連続してそういう事件があったということですが、東京では割合、運転席の後ろに防壁をつくっておたり、また最近、助手席にもつくようになってきた。ところが、地方へ行きますと、ほとんどこれがない状況ですね。

外国を見ますと、それぞれまちまちですが、徹底的に防壁をつくっているところもある、いろいろな装置もつくって防犯に努めている、こういうことがございますが、これはやはり義務づけられないとできないものでしょうか。これについてのお考えをひとつお聞かせください。

もう一つは、いわゆる暴走族ですね。これは、先生が言われますように、教育して、人間、心を変えれば、人を困らせたり迷惑をかける、そういう行為はしないし、また、けたたましい音を出して深夜に多くの人の睡眠を妨害するというようなことも、心の問題ですから、人間が変わればそういったこともなくなるだろう、こう思うのですが、なかなかそう簡単に、説教したり教育しただけでは直らない現象だと思います。

そういう場合に、あれは、車検なりあるいは新車購入のときにはなかったのに、途中で改造してそういうものに変えていっているという動きがあります。そういうことに協力するようなメーカー、業者も問題だと思っておりますけれども、やはりこれも法律でもって規制するといったことがあればかなり効果が出るのでしょうか。それについて御見解をお伺いいたします。

○長江参考人 昭和三十年代の前半にタクシー強

盗が非常にはやりましたときに、一斉にいわゆる防護さくはつきました。その後、落ちついてからそれがなくなつて、東京ではありますけれども、おっしゃるように、外国ではたくさんそれがあります。これは多分、そのときの治安状況その他で決まってくるものだと思います。

例えば、ロンドンの古いオースチンのタクシーは、実はガラス窓があくようになってしまっていて、これも、客席のあれが直接運転席に伝わらないという点では非常にいいと思いますけれども、私は、別な意味でいうと、個人的に好き嫌いがあると思いますが、全くそういうものがなくもいい社会があつてほしいし、すべてのタクシーが全く運転席と隔離されたような状態とか、あるいはフランスのように助手席に犬を乗せていて、何かあつたらそれをやる、この対策も必要があるからできたんだと思いますが、ぜひ、できればいい方がいいかな、こういうふうな思います。

それから二番目の件ですが、車検にかかわらない乗り物というのが、軽自動車とか、あるいはオートバイでいいますと、二百五十cc以下のオートバイ、五十ccの原付、こういうふうなものがございいます。これも、技術的には、ああいう大きな音を出さないように、マフラーといいますが、消音器を外せないようにしようじゃないかというふうなことがあつたのですが、考えてみますと、その中に入っているしんになるところは腐食その他によって取りかえなければいけなくなるのです。それを全く分解不可能にするとか全部を取りかえなければいけない。そういう費用負担はどうするのかという話がお聞きしました。

そういうことで、これも、先ほど申し上げましたように、費用負担をだれがするのかということと、トータルで見たときに果たしてそれが非常に有益な方法であるかどうかという結論が出ないままに今日来ております。技術的な話とは別に、むしろ使用者側の負担とか利便性ということが非常に大きなものになっていると思います。おっしゃるように、シャコタンといまして、

背丈を短くして走るような車、絶対車検に通らないのですが、車検のときにはちゃんと通つていて、後でそれがもとへ変わる、こういうようなことをどうとめたいのかというふうなことで、技術的な話とは別な側面での意味合いが非常に強いかな。技術的には、何かあればそれはできると思いますが、大変費用がかかるのか、一種のむだなことをやるというふうに見られるような手だてをとらなきゃいけないということもあると思います。

○塩田委員 ありがとうございます。

○横路委員長 松本善明君。

○松本(善)委員 三人の参考人、御苦労さまでございます。大変貴重な御意見を聞かせていただきました。ありがとうございます。

最初に、井手参考人から伺いたいのでありますが、井手参考人の御提案は、ほかのお二人の参考人の御意見も含めましてよく研究、検討させていただきたいと思いますが、お聞きしたいのは、やはり肉親などを交通事故で死傷させられた場合に、その精神的な打撃というのは非常に深刻なものだと思います。それを直接体験していらつしやるわけですが、精神的にも経済的にも非常に大きな負担がかかって、PTSD、心的外傷後ストレス障害で苦しむ遺族も非常に多いと思います。遺族の方の生活実態についてどういうふうな把握をされているか、お聞かせいただきたいと思

○井手参考人 PTSDというのは、専門家によりますと、その人の素質とか要因とか、その人自体の持っているものも影響するので、交通事故に遭った人はみんなPTSDになったり、ASDといいますが、急性のものになるわけではないわけですね。ですけれども、現在、例えば裁判している中で一番PTSDの問題で多いのは、交通事故なわけなんです。それは、何の予測もなく突然起こってくる災害なものですから、やはりPTSDというのは非常に多いんだと思うんです。

ですけれども、アメリカとかヨーロッパでは非常に研究がされておりますけれども、まだ日本にはそういう研究機関が非常に少ないということがございますので、やはりその研究機関をつくることと、あと、PTSDにかかった方々の治療をする施設を早くつくっていただきたいというふうに思っております。

私自身のことを言いますと、私も実はPTSDにかかりまして、睡眠障害といいますが、お酒を飲まないと眠れなくなりまして、浴びるほど飲みました。結局、肝障害を起こしまして、今ではお酒を飲めなくなりました。今では、やはりこれは悲惨な問題であります。

また、経済的な問題でも、やはり非常に困っている方が多いわけですから、そういう面で国家的にひとつ御配慮をお願いしたいと思っております。

○松本(善)委員 お答えにも関係をするわけですが、そういう遺族の方の精神的、経済的な非常な負担、それに対する公的な側、国や地方自治体の側からの精神的なサポートとか財政的な支援というものがやはり必要なんだと、今の御要望もありましたけれども、それ全体をどういうふうにお考えになって、どういうことをしてほしいというふうに思っているのか、お聞かせいただけますか。

○井手参考人 全国では、やはりPTSDとかASDにかかっている人は非常に多いと思うんですが、けれども、それに対応できるのは大都市しかないわけなので、やはりもっと日本全国にそういうふうな大切な施設をつくっていただいたり、あるいはそういう研究者を養成していただきたいと思っております。まだ、現在のところは非常に不足しているのではないかなと思っております。

○松本(善)委員 財政的な支援についてはどうですか。不満は特にありませんか。

○井手参考人 今のところは公的なものはありませんので、私たちの会の場合には、会費を集めて、いわゆる被害者の被害者による被害者のための

の機関になっているわけなんですけれども、交通事故というものはもう全国、国民全体の問題ですから、国がやはり少し支援の手を差し伸べていただきたいなと思っております。

○松本(善)委員 私も、犯罪になるようなものもありますから、犯罪の被害者の人権という問題について日本は非常におかれているので、やはりもっともつとやっつけていこうというふうに思います。きょうの御意見も参考にしてやっていきたいというふうに思います。

福井参考人に伺いたいと思います。被害者の欠格条項の見直しは長年の課題だったので、本当に、先ほどの御意見でもありましたけれども、非常に歓迎、喜んでいらっしゃる、よくわかります。

主要国では、障害に基づく差別を禁止するなどの法律が既に制定されていると聞いておりますが、自動車運転免許の欠格条項など、主要国の仕組みはどういうふうになっているのか、外国と比べて日本がどういふところにあるのか、御存じだったら伺わせていただきたいと思っております。

○福井参考人 そのことにつきましては、私どもてんかん協会も参加しております日本障害者協議会、JDDの政策委員長でいらっしゃる佐藤久夫先生とか、先ほどちょっと御質問がありましてお話ししました日本てんかん学会の中の特別委員会ですとか、諸外国の事情を調査、発表していらっしゃる、私ども知っています範囲で申し上げたいと思っております。

きょうお配りしております私どもの見解にもちよつと触れておりますが、てんかんを持つ者を運転の欠格として国は、実は十三カ国でございまして、台湾とかシンガポールとか、そういうのみでございまして。

それから、主要国ということですが、まずアメリカなんですけれども、これは佐藤先生が調査をなさったものなんですけれども、一九九八年のアメリカのでんかん協会のためによりまして、発

作消失期間について、五十二州全部の調査でございしますが、特に期間を設けていないというのは八州、それから六カ月発作がなければ免許を出す州が二十州ということになっておりまして、かなり具体的な数字が出ております。それと、イギリスでは、起床中のでんかん発作が過去十二カ月以内にあった人は免許が取れないという規定がありまして、これは他のEU諸国でも同じ基準になっているということでございます。たくさんいろいろな記録が出ておりますので、ぜひ、御要望でしたら提出もさせていただきます。

日本はどういう位置にあるのかということなんですけれども、警察庁が昨年の十二月にいわば試案を提出しましたときに、てんかん学会の先生がそれを英文にいたしましたので、全世界の各諸国のてんかん学会に送ったわけですね。そうしましたら、暮れからお正月、日本では最も忙しいというか、そういうことが休憩してしまう時期であるにもかかわらず、実は諸外国からたくさん意見が寄せられているんです。私たちがてんかん協会も、まあこんな海外の反響でということ、私たち自身の問題なのに、もっと頑張らなければいけないということ、この海外からの意見というのに非常に励まされております。これもぜひ、御要望でしたら提出をさせていただきますと思うので

日本についてどうかということ、カナダのモントリオールのベンジャミン・ジフキンという精神科のお医者様がこんなふうにおっしゃっていますので、ちよつと早口ですけれども、紹介させていただきます。

この条文は先進国におけるてんかんと自動車運転に関するものとしてもっとも厳しい規制であり、先進国における趨勢に反するものです。

公衆施策は可能なかぎり根拠にもとづいてなされるべきであります。他の国の研究や経験は、このような厳しい規制は予防可能な事故から社会を守るのに決して有効ではなく、個人や社会に有害でありうるということが知られています。

試案はその意図するものを得られないだけでなく、意図せざるリスクをさらに付加することになるでしょう。それはまた高度の文明国日本に對して、恥辱と悪評をもたらすことになるでしょう。

日本の研究者や医師はてんかんの基礎研究や臨床研究の業績において世界的な名声を得ているのです。この条文は即座に削除されるべきでありましょう。

というふうな、私たちにとっては非常にきつとするような意見を寄せてくださっていますので、このことから、こういうことに対する日本の位置はどういうものかということは御推察いただければかと思ひます。

そして、ごく最近の例では、またこれはてんかん学会の先生たちが提案をしたものなんですけれども、非常に具体的な提案をしておりますし、昨年の十一月十三日にインドでアジア・オセアニアてんかん学会というのが開催されております。そこでも非常に具体的な提案や分析がされておりますので、十分申し上げなくて恐縮でございますが、以上のようなかで御許しただいてよろしいでしょうか。よろしくお願ひいたします。

○松本(善)委員 福井参考人にもう一点伺います。今回の道交法改正案では、障害者の欠格条項の見直しは一定改善されている面もあり、歓迎もされていると思ひますが、「発作により意識障害又は運動障害をもたらす病状」という表現で、事実上てんかんなどの病名や疾患を特定するものとなつていふ点は問題だと私も思っております。

これは、中央障害者施策推進協議会の答申にある、障害者の持つ可能性を最大限に生かすよう配慮するべきであるという基本方針からも問題があると思ひますが、これらの点についてどういふうにしたいかと思うか、御意見を伺わせていただきます。

○福井参考人 大変核心に触れた御質問をいただきました。前段の意見の陳述のときにも申し上げたかと思

いますけれども、ちよつと言葉が足りませんでしたでしようか、今回のことはやはり大きく私たちに光を与えるもので、私どもは本場に前進だといふふうに思っているのです。ところが、てんかんの文字は除かれたけれども、ほかの障害、疾病もかわつてくるものの、そういう記述が入られたことは、やはり非常に遺憾だと思っております。

どういふふうにするかということなんですけれども、先ほど申し上げましたように、五つの団体で出しておりますいわば要望なんですけれども、つまり、障害列記の箇所を、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある症状として政令で定めるものといふふうに変えていただいて、もちろん政令の中には、それからまたそれに伴う判定基準ですとかガイドラインとか、そういうところには細かく記載していただいて結構だと思うのです。

ただ、大きな世界的な流れの中で、日本がそういうのはつきりと症状、障害とわかるものを入れるといふことはいかがなものかといえますか、私たちのこの趣旨には反しているといふことで、その点が一番問題だといふふうに申し上げているわけなんです。国際的な障害者のいろいろな趨勢の中でぜひその辺を御理解賜って、先日の内閣委員会もお聞きしておりましたけれども、両者が歩み寄った上での工夫とか創意とかといふことで、そのことも気持ちとしてはすごくわかるのですけれども、私はやはり、なぜ国際障害者年が完全参加、平等をうたったのか、なぜ日本が四十年も続いていたこの運転免許の欠格条項を今大きく見直そうとしているのか。

きょうは交通事故被害者の会の方も御一緒でございますが、私どももてんかん協会、それからかわります障害者団体は、この機会に私たちの思いを訴えて御理解を賜りたいといふふうに思っております。できることならばそういうことも今回の法案の中につかりと位置づけていただきたいと、重ねてお願いをするわけでございます。どう

ぞよろしく願ひいたします。

○松本(善)委員 この法案についての御要望に沿うような修正案を、民主党、社民党と一緒に日本共産党も出そうといふふうに考えております。自由党も、どうされるか、参加されるかもしれません。与党にも話をし、やはりできるだけ全会一致で修正できるように、与党の皆さんにも御理解を賜りたいといふふうに思っております。

最後に長江参考人に伺いたいと思うのですが、参考人は交通安全教育指導をされているといふふうに伺いましたが、二点お伺いします。

近年、交通事故が再び増加をして新たな交通戦争とも言われるようになっておりますが、この増加傾向をどう見ておられるかといふことが一つ。もう一つは、高齢者の事故が増加していることは御存じのとおりであります。高齢者の運転と事故についてどういふふうに見ていらっしゃるか、伺いたいといふふうに思います。

○長江参考人 交通事故をどういふふうに見るかといふことが一つの問題だと思ひます。

過去、昭和四十五年のときに死者数が一万六千幾らと非常にピークになりました。あの辺のところを見ていただきますとおわかりいただけるのですが、死傷者数あるいは事故件数とそれから死者数の経年変化を見ますと、事故件数が先行しているのです。どんどんふえてくると、後におくれて死者数がふえてきています。そして、昭和四十六年からずっと対策を打っていきましたが、その前にずっと減っているのです。一体これは何だろうかといふことが研究者の中で議論になりました。

ところが、今回は、死者数は減っているけれども事故件数、死傷者数はふえている。これをどういふふうに解釈するか。多分御案内だと思ひますが、けれども、今年度の交通白書にもその一部が書いてあります。ですから、要は死者数が減ればいいのだといふことだけではだめなので、その要因になる事故そのものをまず減らしていくといふこと。あるいは、特に効果的な話であれば、どうい

う事故が多いか、そういうことを重点的に啓蒙し、そして取り締まりもあると思ひますが、そういう形で一人一人のドライバーの方に心していただかないとこれはまずいのかないかといふふうに第一点は考えております。

それから、第二点の件につきましては、よく言われますのが、交通社会における高齢化というのは、実は、海外が先行しているといつていますけれども、これだけの量のいわゆる自家用車を運転する人口でいいますと、日本が最先端なんですね。したがって、高齢化社会といふ言葉は私は非常に嫌いで、活力ある長寿社会といふふうには先ほど申し上げましたが、それに持つていくためには、運転といふのも外せないことだろう。

しかし、では現実には今ふえている事故といふのは一体何によつてふえているのかといふ、まずはその調査とか研究といふものがなければ、対策が実は立たないのだからと思ひます。従来の対策は、危ないからやめておきなさいといふことではしたが、それではいかないとすれば、どういふ事故がどんなことで発生しているかといふことを、まず原因を突きとめて、そしてそれに対してどうすればいいかといふ対策を立てるのが本来じゃないかと思ひます。これは多分、海外のいろいろな文献をあさつても、日本に当てはまるいい具体的な対策といふのは、私自身は今まで調べていません。以上でございます。

○松本(善)委員 三人の参考人、どうもありがとうございます。終わります。

○横路委員長 北川れん子さん。

○北川委員 社民党・市民連合の北川れん子といひます。本日は、三人の参考人の皆様、貴重なお時間をいただきました。本当にありがとうございます。一応私で最後になりますので、よろしく願ひいたします。まず、井手参考人にお伺ひしたいのですが、本

当に具体的な提案を御言ひいただき、何度も、古い法律体系のもとで今の時代に合わないのではないかとのお話がありましたが、皆様の遺族の会の方では、具体的にこういふ法案という形で法案をつくる試みをされているのかどうか、その辺をちよつとお伺ひしたいのですが。

○井手参考人 法案をつくるのは国会議員の方です。私どもは法案をつくる考えはないのです。ないといふか、つくつてもいいと思ひていないだけなんです。

ただ、ちよつと御質問から外れるかもしれませんが、欠格事項の問題で、てんかんを外すといふのはわかるんですけども、安全をどうして確保するのかといふのがきょうの議論の中ではひとつ見えてこないのです。どういふふうにして安全が確保されるのか、てんかんを廃止してくれといふのはわかるんですけども、では、どういふふうにしたらてんかんの人が事故を起こしたときに責任をとつていただけるのかといふことがいままはつきりしない。だから、責任問題といふか、それを明確にしたいといふことといふふうに思ひます。質問とちよつと外れましたけれども。

○北川委員 問題点の指摘として、対立関係におありになるといふことで言われたのではないと思ひます。

私が、法案を試みられているのでしょうかと伺ひしたのは、今いろいろな段階で、ここがもちろん立法で考えるところではあるんですけども、いろいろな方々のいろいろな提案といふことを受けて具体的に考えていくということが時代性に合うといふふうに思ひました。被害者の方々が分断されているといふか、被害に遭われた状況が皆さん違ふものですか、過去四十年間黙つてこられた方が多くて、ここ二十年くらい井手さんたちのような動きの渦が、逆に言えば、私たちが本当は事故に遭うかもしれない毎日不安を感じている者に対しての警鐘をしてくださっていると思ひます。ですから、そういう問題も含め

て、まず、立法機関ではありませんが、皆さんともにも考える、今何が必要な法律かということも具体的に踏み込んで、手を携えるところがあればというふうに思います。

それで、今、欠格条項を外す、そこに文言としててのてんかんという症状例を外すということに関して、何か不安な面がまだ拭ききれないというふうにおっしゃっているのですが、では、福井さんの方にお伺いいたします。先ほどからこの間の皆様方の取り組みなどもお伺いしているのですが、機会平等ということだろうと思うのです。

私自身は免許を持つていない者なんです。今免許を持つていないというところ、どこが悪いところあるのと言われるくらい、それと、どちらかといえば社会的には不利なわけですね。仕事につきにも、資格の条項にそこがないと、私四十七なんです。が、あなた、そんなおばさん要らないよという感じになりやすいということもあるんですが、ハンドルを握るということに関しての抵抗感を自分の中で拭きできなかったということがあるのです。

先ほどからお伺いしていると、井手さんたちのように現実には被害に遭われた方、亡くなられた方を身近にしている場合に、普通の方の方が事故を起こす確率が高いんだと思うのですが、その辺で福井さんたちは、安全に對しても、セーフティーネットが二重にも三重にも必要、その場合には経済的保障が必要だという御提案だろうと思うのですが、もし具体的な面で今お持ちの試案がありましたら御提示していただけますでしょうか。

○福井参考人 いろいろと細部にわたった御質問で、ありがとうございます。

先ほど経済的なことと申し上げましたのは、新たな自動車のいろいろな整備があるのでそういうことはいかなるものかという御質問がありましたので、そういういろいろなことも購入したいけれども、それがまた患者の負担になるのは大変なので、ぜひ公的な援助をということで申し上げた

ででございます。

実は、きょうは非常に限られておりますのである申し上げられなかったのですけれども、私どもは、警察庁に伺いましたときも、それからてんかん学会のいろいろな先生方のいろいろな対策について、御一緒に運動を進めております。それで、今いろいろとお話ができました。ではどうやっててんかんという文字を外してもらったり、いろいろと免許をもらえるようにする上での私たちの具体的なことについては、いろいろなところで述べております。

実は、てんかんという病気が脳の慢性疾患ですが、非常に複雑なんです。トータルで申し上げましたが、医学の進歩でもう七割、八割の人は治る時代に入っている。先ほどもお話がありましたけれども、繰り返し発作が起こることが一つの特徴なんですけれども、寝ているときだけの発作ですとか、それから前兆があるというののも随分あります。ですから、前兆がある場合には運転をしなければいわけでして、いろいろな事例があるのですけれども、てんかんという病名で不適格を規定するのではなくて、てんかんの状態像によって適格の可否を判断すべきだというふうに申し上げております。

ですから、いろいろな政令、省令の中で、例えば、病的な状態にあるために運転の適性に疑念がある場合は必ずから申告して専門医ないし官庁の指定する医師の適正な判定を受けるようにするとか、それから、自動車の安全な運転に支障を及ぼすような身体、精神の障害の運転適性判定に関する指針というふうなものを運用細則で定めてくださいて、てんかん学会もこういうふうな言ってくださっています。細かいいろいろな対策も立ててくだすっていますので、私たちも、そういう先生方の医学的な積み重ね、これは非常に国際的にも誇るべきものだと思っております。こういう先生方の医学的な積み重ねの中で、しっかりと一つ一つの事例について、患者の権利も保障しながら政令やガイドラインで詰めていきたいとい

うふうに思っております。

資料等御必要でしたら、また提出させていただきます。よろしくお願いいたします。

○北川委員 ありがとうございます。

事故は遺つてみないとそのつらさやしんどさはわからないとよく言われますし、先ほどの井手参考人のお話にもありましたように、そういうガイドラインをどう持つかというあたりも、具体的に双方が話し合う場面が事前にあるということは大きな場面だろうと思っております。ぜひ私たちも交えて活用させていただきたいと思っております。

それで、長江参考人にお伺いしたいのですが、長江参考人は技術者でもいらつしやるといふことで、交通事故の現場への検証に立ち会われたことがおありなのかどうか。

それと、きょうは人によつての要因を主に話される方が多かったわけですが、人ではなくて、車のどこかの不備とかモデルの不備とか、道路、信号、左折右折の問題等々、今科学的な論議も少しづつ日本でも検証されていますが、その辺の取り組みについてちょっとお伺いしたいのです。

○長江参考人 私は、直接交通事故が発生したその直後に行つたことはありません。ありませんが、裁判で鑑定を頼まれたりしたときに現場へ行つたこともあります。資料でいろいろと検討したことはあります。

それから、もう一つの御質問ですけれども、実は、人的要因以外に何かあるかという話は、多く新聞をごらんいただいているとわかつていると思えますけれども、例えば今、クルーズコントロールといひまして、高速道路を百キロで走るとき、ぱっとボタンを押しますと、運転している方は全く何も操作しなくても百キロでずつと走る、こういうものがあります。それがあつたのですから、その仕組みによつては、例えばスピードを出していくためにアクセルを踏んで、ぱつと戻しても、先ほどのクルーズコントロールのワイヤといひかひもがひつかかちやうって戻らなくなつて暴

走したとか、そういうようなことは大体クレームという形で、旧運輸省のときにはそれが出ていますので、そういうようなものもあります。

それから、道路の状況が悪いとか、あるいは変形交差点で事故が多い。この辺も、実は各自自治体の方で協議会というのがございまして、交通に関する、警察だけでなく、道路とかいろいろな部門の人たちが集まつて、そしてそこで、事故多発地点をどうやって解消するかというふうなことが、最近では民間の方も入つています。それからもう一つは、この道路はこういうふうにした方がいいということをごへ言つていけばいいのか、これもきちんと明確にしている市町村も実はございます。

そんなことで、皆さんに関心を持ってもらうことが結果的に事故を減らしていくことになるという考え方が、だんだんに具体的に動き出しているのかなというふうには私は理解しております。

○北川委員 最近の車の技術というものの革新性というのを先ほどからもお伺いしていたのですが、逆に昔の車の方が、いじることが好きで、修理もしたり保全もしたり音の異常を敏感に感じ取つたりという、運転する側の車に対する愛着が持てたというのを言う方もあります。今のITに進み過ぎると、もうお手上げ、何かがあればとりあえずだれかに頼まないと直せないということ、ただ乗る人、乗せてくれる自動車という愛着関係のなさを指摘される方もあります。

ちよつとそれとは視点が違うのですが、先ほどのIC免許の問題で、長江参考人は、IC免許を有効に使えばいいのではないかとのお立場だろうと思うのですが、今の技術で、IC免許の活用の仕方と、どういう情報を盛り込むことが可能、どこまで技術が革新しているかという点をお伺いしたいのです。

○長江参考人 数年前に、実は運転免許証のICカード化というプロジェクトがありまして、私はその中の一員でありました。そのときには実は提案したのは、今の免許証と同じ厚さの中でチップ

が入れられるということになりましたので、現在ではETCといまして、高速道路の有料道路を通過するのにプリペイドカードをやっておけばいいというのがあります。もう今実験段階で進めていきますけれども、そういうような運転に関するものは免許証一枚ですべてできるような形にしたかどうかというふうなこともその中では議論されました。

ですから、技術的にはいろいろなものが入られる。あるいは、最近はいわゆる記憶回路というのは物すごく小さくなりましたから、下手をしますと、運転免許証の中にそういうものを入れておけば一日の運転状態というのが記録できるということも不可能ではないと思います。

ですから、この辺はどんどん進んでいますからいいのですが、これまた先ほど申し上げていきますように、技術者は、そういうことができれば、できるよと言っているのですが、いざ使おうとなると、プライバシーの話があるからだめだとか、読み取る機械はみんなが持っているものではないのか、いろいろな問題がありますので、技術的に可能であってもそれが実用的に問題がないかという御検討をひとつしていただければ、技術的には現在可能な範囲がかなり広がっていると思います。

○北川委員 一応、今回の道交法の改正の中では一部ICカードの面が入れられておりまして、余りこれが表に出ていない形なんですけれども、先生たちの諮問機関の中で、プライバシーとの関係、実用性に際しての問題点は、集約で、どういうところが最終的にポイントとしては話されたのでしょうか。

○長江参考人 実は、先ほど言いましたように、技術的にはこういうことも可能だ、ああいうことも可能だというふうに申し上げましたが、メンバーの中に法律学者の方がいらつしやいました。最終的には、プライバシーの問題、あるいは情報管理をどういうふうにするのか、機密漏えいというようなことがあってはならないということで、

これはもう数年前なんです。当時、それで一応できるというところはあったのですが、実行に移すという話はなくなつて、立ち消えになりました。

○北川委員 それまた、一部浮上して、顔面認識の分が入つてきてまして、あと余白の免許証になるという提案が今回あるのです。

それで、その点が、結局は免許証を持っている本人が何が集積されてあるかというのを、読み取る機械を家に置かないとわからないわけで、では、そういう免許証に集積された情報をだれが読み取るのかというのが最もポイントだろうと思うのです。

それで、まず顔面認識からということだろうと思うのですが、顔面認識でも幾ばくかの問題点はあるのではないかとこの点を私などは思うのですが、先生はそれはいかがかということ、今はこれがさらに進んで、先ほど言いましたように、免許証というのはもう当たり前にだれでも持っている。逆に言えば、ゼロ免許者に対しての社会身分的なものとして付与するとか、例えば自転車免許というのことも出てきていますよね。そういう世の中の多少の流れに対して、先生はどういうお考えを持っていますか。

○長江参考人 免許証の中に入れるものというのは、多分それは規定されているのだと思いますが、私が伺っている範囲では、現在ある免許証に記載されているものを入れる。では、なぜわざわざそれを入れるのかというと、実はそれは偽造を防止するということが一つあるんだというふうに聞いております。

それからもう一つは、例えばスピード違反をして切符が切られるときに、一々免許証番号から全部書き写すという非常に時間がかかる。それを読み取る機械があれば瞬時に読み取れる。では、その読み取る機械というのは、年齢とか住所とか本籍とかというものがわかつてしまひますので、どうするかという、これは特別な細工をして、今でいいと警察だけにしかそれを

読み取ることができないもの、そういう機械を使うんだ、こういうふうな話を伺っております。

ですから、個人が勝手に、これは前のときにそのうだったのですが、例えば先ほど申し上げたプリペイドカードも、それにかえさせようとする、預金がないと出したり入れたりしなければならぬ、そういうようなことを免許証の中で書きかえるなどということは法律上できないんだという話がある。それは同じチップを別に入れたとしてもだめだということ、これは実現しないだろう、現行法上だめだろうという結論が出たようです。

ただ、今おっしゃったように、それでは何かという、もしそのチップの中に入っているものを偽造されたらばわからないことだと思ひます。

これも本当にいいか悪いかわかりませんが、最近セキュリティが非常に発達してきて、顔写真で照合するというのがあれば指紋で照合してやるというのがあります。この辺のセキュリティの確保というのはいろいろあるものがあるのだからと思ひますが、これも逆に言うと、指紋なんかとられると嫌だということになれば、それは実現しないと思ひます。何かいわばコンピュータのハッカーのようなもので、大丈夫だというふうに対策を立てても入り込んでくるといふ追つかけてくるをやっていますので、今回それをやつたからといって万全だとは言えませんが、従来よりは免許証を持っている人にとっては利便性は非常に高まるのだらうというふうには私に考へております。

○北川委員 ありがとうございます。

では、井手参考人のお話の中で、先ほど車の総量規制をする、そして車に頼らなくても生きていける社会を目指すというの必要ではないかというお話があったのですが、井手参考人の陳述書の中にもあります、更新時の講習会がありますよね。この講習会が今は生きていない。生きていないけれども、義務づけられているから、とりあ

ず、今回五年に一回になりましたが、今まで三年に一回あった。生きた講習会にしようという具体的な試みといひますが、ここにも多少のことは書いていただいているのですが、具体的に生きた講習会というものをどういうふうに進められているか、お伺ひしたいのです。

○井手参考人 講習会につきましては、先ほど申し上げましたけれども、現在は視力の検査とあとはビデオを見るだけ。これでは講習する人は非常に精神的に負担なんです。そうじゃなくて、本当に講習を受けてよかったと言われるようなカリキュラムをつくつてもらいたいと思ひます。そのためには、例えば適性検査とかそういうものが実際行われておりますから、本当に実りある検査をしていただきたいと思ひます。

それから、ちよつと御質問じゃないのですけれども、ICカードを普及させるためには、やはり技術的なものだけではなく、経済的な優遇措置とかそういうものもICカードの中に使用する場合には組み入れないとなかなか普及しない。やはり、全国に普及させるためにはそういう優遇措置を必ずとつていただきたいというふうには思ひます。

○北川委員 では、時間が来ましたので、きょうは本当にどうもありがとうございます。

○横路委員長 これにて参考人に対する質疑は終了いたしました。

参考人の皆さんには、貴重な御意見を長時間いただきました。まことにありがとうございます。ただいま皆さんからいただきました御意見を踏まえて審議を進めてまいりたいと思ひます。委員会を代表して心から御礼申し上げます。ありがとうございます。

次回は、来る二十五日金曜日午前八時五十分理事會、午前九時委員會を開會することとし、本日は、これにて散會いたします。

午後三時五十一分散會

平成十三年六月六日印刷

平成十三年六月七日発行

衆議院事務局

印刷者 財務省印刷局