

て、例えば無免許運転をし、よって交通事故を起こして人を死傷させた者を処罰することとしております。無免許運転自体が悪質な行為であるのはもう言うまでもありません。しかしながら、無免許運転とは無資格で運転する行為のことであり、この行為をすることによって、すなわち、この行為と因果関係を持って起こされる人の死傷とはいかなることを指すのでしょうか。

すなわち、こうした無資格で運転した者が交通事故を起こした場合の原因は、無資格で運転することにあるのではなく、例えば、道路交通法法令違反を理由に免許を取り消されていながら、無免許で運転して交通事故を起こした者の中に見られるように、遵法意識に欠けていたことにあるという場合があるのではないでしょうか。こうした場合には、この遵法意識の欠如が原因となり、交通ルールに沿った運転をしなかつたがゆえに交通事故が起きているのではないかでしょうか。

また、こうした者も一度は免許を取得したことがあるのであり、運転操作そのものは本末できるのであります。こうした者が無免許で運転し、交通事故を起こした場合について、無免許運転によつて人を死傷させるというところではなく、無免許運転自体に悪質性を見て、無免許運転をしている場合に人を死傷させる行為を重く処罰するということは考えられると思います。

しかしながら、民主党の法案のように、無免許運転によつて人を死傷させるとするのでは、運転操作そのものはできる者が、無免許運転という無資格で運転することが原因となつて交通事故が発生するということを想定することになるのであります。これでは、原因である無資格での運転行為と結果として生ずる人の死傷といふかかる因果関係があるのか明らかではありません。

このように、無免許運転という無資格運転とこれによつて起こされる人の死傷という結果との因果関係がいかなるものか、必ずしも明らかではありません。この点については問題があるのでないかと考えておりますが、提案者のお考へを伺い

○細川議員 おはようございます。私の方からお答えをさせていただきます。

危険運転致死傷罪が成立をするためには、無免許運転を初めといたしまして酒酔い運転など危険かつ悪質な一定の道路交通法違反の罪を犯して、よって交通事故を起こして人を死傷させたということが必要でございます。いわば、道路交通法違反の罪の結果的加重犯的な性格を有しております。したがいまして、危険、悪質な運転という行為と事故の発生という結果の間に相当因果関係があることが必要でございます。その因果関係が立証できないときには危険運転致死傷罪は成立しない、したがって、立件することができないというふうに考えております。

無免許運転におきます人身事故も同じように言えるわけでありますて、無免許運転の場合であつても、結果を回避するために必要な注意義務を怠つたということで人身事故を招いたというようなケースの場合に危険運転致死傷罪が成立をするということになります。

先生御主張されますような無免許運転について無過失責任を問うということになりますと、例えれば、うつかり免許の更新を忘れていた者が全く過失がないような場合にもこの法律によって重く罰せられるということになつて、かえつて問題を大きくするのではないかというふうに思つております。

そこで、危険運転行為と先生の言われる因果関係、これを法的に、ではほかにも立法の例があるかといいますと、実はこの道路交通法そのものにもこの因果関係を認める条文がちゃんとござります。例えば道路交通法の百三十二条の一の一項二号、これは無免許運転の違反行為をして、よって交通事故を起こして人を死^亡させ、または傷つけたときは免許の効力を仮に停止することができるという、道路交通法そのものにもそういう因果関係を予想する規定がございます。

それから、他の法律で、例えばダンプ規制法、

「こ」にもやはり無免許運転の違反行為をして、よつて交通事故を起こして人を死にさせ、または傷つけたときというように、因果関係があるということを想定した法律の条文があるということでお理解いただきたいと思います。

○三ツ林委員　ただいまお答えいただきましたけれども、結果として生じた人の死傷が何を原因とするものなのかを考えれば、仮に無資格で運転するということではなく、やはり例えば違法意識が欠けていること等に原因があるはずでありまして、民主党の案はこれを看過することであることを指摘しまして、次の質問に移らせていただきま

す。

次に、この法案では、危険運転致死傷罪を犯した者について運転免許の欠格期間を最長十年に延長することとしております。

・飲酒運転等の悪質、危険な運転をして交通事故を起こした者について運転免許を再取得することができるようになるまでの期間を今よりも厳しくすること自体は、交通安全対策上考えられるところであります。しかしながら、民主党の法案において、運転免許の欠格期間延長の対象としている危険運転致死傷罪を犯した者には、運転をして故意により人を死傷させた者は含まれておりません。飲酒運転等をして交通事故を起こした者ももちろん悪質ではありますが、故意により人を死傷させた者は、それよりもさらに悪質なのではないでしょうか。

民主党の法案では、危険運転致死傷罪を犯した者よりも悪質が高い、故意により人を死傷させた者について、運転免許の欠格期間を現行の最長五年から延長することとしておりません。これでは、より悪質である故意により人を死傷させた者の方が、故意によらずに人を死傷させた者に比べ、運転免許の欠格期間が短くなるという不合理が生じてしまうという問題が起り得ると考えますが、この点についてどのようにお考えか、提案者にお尋ねします。

○細川議員 お答えいたします。
免許取得の拒否の制度というのは、これは委員も御承知のように、道路におきます危険を防止するためには、道交法に違反をした者に対して五年を超えない範囲で公安委員会の方で期限を指定する、こういうことでありまして、前提として道交法の違反が必要とされております。そこで、この危険運転致死傷罪を犯した者につきましては、一定の危険かつ悪質な違反を犯した者でありますから、その者が今後も道路におきましてより危険性が高いということを考慮して、十年間に延長したわけでございます。
そこで、先生の言われる運転をして故意に人を死傷させた者というのは一体どういう意味か、ちょっとよくわかりませんけれども、先生が言わされている故意に人を死傷させるということは、車を手段として人を殺したりあるいは傷害を与える、こういうことではないかというふうに想定をいたしますと、これは明らかに先生の言われるよう、悪質な故意の行為だというふうに思います。しかし、車を手段として、車を凶器と使って人を殺したりあるいは傷害をさせたり、こういうことがありますと、それは別の観点、例えば刑法にあります殺人罪とかあるいは傷害罪とか、そういう刑法の観点からその行為を評価すべきだというふうに私は思っております。
したがって、そういう行為そのものは、道路におきます危険を防止する目的であります道交法とは直接的には関係のない故意の行為ではないかとういうふうに思っているところでございまして、そういう車を使って人を殺したり傷害を与えたような人に期間の延長というようなことは特に考えなくていいのではないかというふうに考えております。
○三ツ林委員 余り時間がありませんので、先ほどの点について指摘させていただいて、次の質問に移りたいと思います。
次に、政府側にお尋ねします。

改正試案に、危険運転により人を死傷させる罪の創設として、飲酒運転等に起因して人を死傷させた者を重く処罰する新たな罰則規定の創設を盛り込んでいたものと承知しております。これについては、交通事故の遺族、被害者の皆様を初めとして、パブリックコメントでも多くの国民が期待を寄せていたものと思うのであります。

一昨日の参考人質疑において全国交通事故遺族の会の井手会長のお話にもありましたように、交通事故により命を奪われた方の御遺族、関係者の方々の言葉に尽くせぬほどの無念さを思いますが、制度としての不備のないものであり、また他の刑罰との整合性のあるものであるといったことは不可欠ではあるものの、こうした法整備自体は私もぜひとも必要であると考えております。

こうした法整備が今回の道路交通法改正では見送られておりますが、このような新たな罰則規定の創設を見送った理由について、警察庁交通局長にお尋ねします。

○坂東政府参考人 お答えいたします。

委員御指摘のように、昨年の十二月に道路交通法改正試案というものを公表いたしましたが、この試案の中におきまして、醉酔運転等の悪質、

危険な運転に起因して人を死傷させた者に対する罰則規定の創設を盛り込んでいたところをございます。そして、この案に対しましてパブリックコ

メントの募集を行うとともに、それと並行いたしまして法務省とも調整を行っていたと

ころでございますが、交通事故につきましては現在は刑法の業務上過失致死傷罪が適用されている

ということで、これとの調整を十分に行つ必要があるといったような意見が出されたというところ

でござります。

こうした整理、検討にはなお時間を要することなどから、この試案中のこの部分につきましては、今国会に提出する道路交通法案の中に盛り込

むことを見送ることといたしまして、法務省とともに連携の上、できるだけ早期に対応を図ることとしたものでございます。

○坂東政府参考人 お答えいたします。

現在、私ども警察庁におきましても、関係方面の有識者から成る意見交換会というものを法務省

と合同で開催しているところでございまして、この会の意見も参考しながら鋭意検討を進めているところでございます。

今後は、この秋に仮に臨時国会が開催されると

いうことでございましたならば、これを日程に政府として所要の法整備を行いたいというように考

えているところでござります。

○三ツ林委員 同じくこうした法整備の検討状況と今後の予定について、法務省刑事局長にお尋ねいたします。

○古田政府参考人 悪質、危険な交通事故につきましては、これまで業務上過失致死傷罪というこ

とで対応してまいりましたわけですが、その中には、当然事故を起こすのも不思議はないとい

うふうな非常に危険な行為によって事故が起きるというケースも間々あるわけでござります。こう

いうものにつきましては従来の過失犯という枠組みでとらえるのは適当ではないという御意見も十

分理解されるところでありますので、こういう悪

質な事件につきまして従来の過失犯の枠組みとは違った対応をすることが適当であると考えて、

そこで、今回の道路交通法改正において飲酒運

転等に対する罰則の強化を行うことは大いに評価すべきものと考えますが、こうした悪質、危険な

運転をした者に対する刑事罰の強化とあわせて、免許の取り消し等の行政上の措置についても政府

としては検討しているものと思います。その検討の状況について、警察庁交通局長に伺います。

○坂東政府参考人 お答えいたします。

ただ、一方で、委員御案内のとおり、今大変な車社会になっております。したがいまして、この罰則というのは、非常にたくさんの国民の方に適用される可能性がある罰則になっていくわけでござります。そういうことを考えますと、やはり、

どういう場合が悪質、危険な行為かということにつきましては厳密に考えなければいけない。ま

た、本当に悪質、危険な行為、これはできるだけ漏れなく逮捕しなければいけない、そういうふう

に、いろいろな方の御意見なども伺いながら準備を進めております。

具体的に申し上げますと、この秋の臨時国会がもしさりますれば、これにたまに申し上げたよ

うな観点からの対応を盛り込んだ法案の提出をす

べく、準備を進めているというところでございま

す。

○三ツ林委員 ゼひ秋には提出していただきたい

と思います。

次に、刑事罰についての質問に引き続きまし

て、悪質、危険な運転をして交通事故を起こした者に対する行政上の措置について質問したいと思

います。

悪質、危険な運転をして交通事故を起こした者に対する免許を取り上げることは当然のことでありま

すが、一たん取り消された者もある期間を過ぎ

れば再び免許を取ることが可能になります。民主

党の法案の問題点については先ほど指摘したとお

りでありますから、悪質、危険な運転の防止が交通

安全のために極めて重要であることも、これまた先ほど述べたとおりであります。

そこで、今回の道路交通法改正において飲酒運

転等に対する罰則の強化を行なうことは大いに評価

すべきものと考えますが、こうした悪質、危険な

運転をした者に対する刑事罰の強化とあわせて、

そこで、今回道路交通法改正において飲酒運

転等に対する罰則の強化を行なうことは大いに評価

すべきものと考えますが、こうした悪質、危険な

運転をした者に対する刑事罰の強化とあわせて、

しながら制度として不備のない法案を政府として
早期に立案され、秋の臨時国会に提出されること
を期待しております。

○横路委員長 中沢健次君。以上で私の質問を終わります。

○中沢委員 おはようございます。民主党の中沢でございます。

幾つか質問を予定しておりましたが、特にきは、危険運転処罰法を提案されました民主党の提案者として細川さんと山花さん、ふだんはこちらでありますから、きょうは答弁席にお座りでござります。大変御苦劳さんです。

まず最初に、最近余り新聞報道にはなっておりませんが、例の外務省の機密費問題で、現在いろいろ警察を中心にして取り調べが行われております。松尾容疑者の関係について、簡単に警察庁の長官にお尋ねをしたいと思うのです。

人気もまだ少ないまま又は二三回のみ。新聞取扱

以前の委員会でも私に見て頂きました。新規申請道などで承知をしておりますが、いずれにして
も、再逮捕がされて、依然として事件の全容解明
の努力をされている、こういうことだと思うので
す。ただ、具体的にどういう状況なのか。それか
ら、いつも、捜査のこれから展開がどうだとい
う質問については、支障があるから答えができな
い、こういうことなのでしょうが、「ここはひと
つ、本人の身柄がもうしつかり押さえられている
し、証拠隠滅のおそれもないわけでありますか
ら、国民党として、あるいはこの委員会としては極
めて関心の高い事項でもある、」こういうことを私
としては踏まえておりますので、これから容疑者
に対する具体的な捜査といいましょうか、取り
調べの進展がどうなるか、日程的なといいましょ
うか、若干のめども含めて、できれば積極的にお
答えをいただきたいと思います。

○田中政府参考人 お尋ねの事件につきまして
は、警視庁におきまして、去る一月二十五日、約
五千四百万円の業務上横領の事実で外務省からの
告発を受理いたしまして、鋭意捜査を推進してき
たところですございます。これまでに、三月十日、

四月四日、五月八日の二回にわたりまして外務省の元室長を詐欺の容疑で逮捕したところでござります。

逮捕容疑につきましては、当時、外務省大臣官房総務課要人訪問支援室長でありました同人が、内閣総理大臣の外国出張に伴い随員等に支給された宿泊料と実際のホテルの利用金額との差額として内閣官房に水増し請求するなどして現金をだまし取ったというものであります。現在までの立て件総額は約二億六千七百万円でございます。だまし取られた現金の用途につきましては、個人的な用途に費消されたものが多いというふうな報告を受けております。

現在捜査中の事案でござりますので、先ほど見通しはというお話をございましたけれども、捜査機関としての判断を申し上げることは今後の捜査に支障を生じさせるおそれがござりますので、具体内はお答えいたしません。

りこの松尾容疑者に対する詐欺事件、全容解明」ということはもちろん大事です。しかし同時に、そのスピードを速めて、国民の関心としては早くあとの事件の真相を知りたい、それが外務大臣として、あるいは小泉内閣としてどういう反省も含めてやるか。

きょうは官房長官の出番がありませんから、官

の事件の真相を知りたい、それが外務大臣として、あるいは小泉内閣としてどういう反省も含めてやるか。さようは官房長官の出番がありませんから、官房長官にはまた改めて質問をしたいと思いますが、国家公安委員長として、警察を直接指揮するという立場にはありませんが、一般的に言えば、叱咤激励、督励、こういうお立場でありますから、国民が期待をするこの全容解明、しかも早期に、こういう声について、私も全く同じ思いで今質問に立っておりますので、そういうことに対して、公安部委員長として、政治家として、どのようになりますか。これから対処をされるか、ぜひお聞かせをいただきたいと思います。

の事件の真相を知りたい、それが外務大臣として、あるいは小泉内閣としてどういう反省も含めてやるか。

きょうは官房長官の出番がありませんから、官房長官にはまた改めて質問をしたいと思いますが、國家公安委員長として、警察を直接指揮するという立場にはありませんが、一般的に言えば、吐咤激励・督励、こういうお立場でありますから、國民が期待をするこの全容解明、しかも早期に、こういう声について、私も全く同じ思いで今質問に立っておりますので、そういうことに対して、公安委員長として、政治家として、どのようにこれから対処をされるか、ぜひお聞かせをいただきたいと思います。

○村井国務大臣 この事件は、何と申しまして、國民の血税が報道されているような形で使われたという大変ゆるい事案でございまして、現在警視庁でいろいろ捜査を進めているところではござりますけれども、警視庁の皆さん問題意識も全く同様のものがあろうかと思っております。中沢委員も十分御案内のとおり、國家公安委員長という立場は大変微妙な立場でございまして、民主的管理とそれから政治的中立ということを警察に求める、警察に対してそういう対応をするという観点から、私自身は国家公安委員会を總理し代表はいたしておりますが、警察に対する管理と、いうのは、これはあくまで国家公安委員会という立場としてやるという立場でございます。直接私がこの件について何かを言うということは、これは当然慎まなければならない問題でございますけれども、しかし、國民の期待が那辺にあるかといふことは、これは当然いろいろな形でメッセージ化を伝えることは可能だと考えておりますので、そまいりたい、こんなふうに思つてはいるところでござ

さいます。
それからもう一点、先ほど長官に対する御質問の中では将来の捜査の見通しというようなことを仰

せにならざりましたか。」の点に「きましましてあるで私見を申させていただきますと、松尾以外にも関係している者がひょとしたらあるかも知れないと、一般論でござりますけれども。そうとすれば、見通しを述べることによって、その者にこれ以外広がらないとかなんとかいうような推測を与えることも恐らく避けなければならないことで、さような意味で私は、当委員会に限らず、私もいわゆる捜査、こういったこととにかくわります人間は、やはりそのあたりのことについては、およそ将来の予測に関することは申し上げるのを避けさせていただく、これはやむを得ざるところだろう。私は、この立場になりましてもあえてそのように思っているということを申し添えさせていただきます。今後ともよろしく御

りますが、別な亀井先生が、非常にぎやかな亀井先生が自民党の筆頭理事としてちょうどちはつしやりまして、しかも委員会だけじゃなくて、小委員会でやはり学者や国民の意見もしっかり聞いて、完全かどうかは別にして、十分な法体制を整備しようと随分努力をした記憶があります。別に昔話だけを言うつもりはありません。

そこで、ことしは恐らく、あの法律が平成四年施行だというふうに記憶をしておりまして、ちょうど十年目。最近の暴力団絡みの事件なんかを考えますと、あれから十年間、いろいろ警察も現場の第一線で努力をされていると思いますが、まず最初に田中長官に、現状の暴力団対策がどうなつてあるか、重要な課題はどの辺にあるのか、余り時間がありませんから詳細な内容は結構ですけれども、特徴的な内容についてお答えをいただきました。

私の関心は、暴力団にもいろいろありますけれども、例の指定暴力団、構成員、準構成員、伝統的な事件のほかに最近は経済分野にも巧妙に進出をしている。やみ金融とか債権の取り立てなどか、最近は俗に言うボーダーレス化、国際的なさまざまな密入国から金銭の密輸入から始まって、そういうことが非常に目につくと思うのですから、特にそういうところに重点を置いて、現状と対策、何をやっているか、できるだけ簡単明瞭にお答えをいただきたいと思います。

○田中政府参考人　お答えいたします。

平成十二年十二月末現在の暴力団の構成員及び準構成員の総数は約八万三千六百人でございまして、暴力団対策法が制定された当時と比べますと約七千四百人の減少となっております。この間の特徴といたしましては、山口組、稻川会、住吉会、指定団体の中でもこの三団体の寡占化傾向が指摘であります。

六

対して、業務上過失致死という刑法の行為類型で処罰するのが妥当なのかどうなのか、むしろ故意犯ではないのかというような意見も出されましたが。そんな中で、この二つの事件の遺族の皆さん

にということで提案をさせていただいているところでございます。
そこで、委員の御質問は、どういうような対象の行為を厳罰に処するのかという意味も含まれておりますので、そのことについてまず御説明をしたいと思います。

積みの罪とかそのほかにもいろいろ六ヶ月以下の道交法違反の罪はありますけれども、速度超過違反だけをとりたてて特にほかの罪よりも重く罰するという理由は見当たらないということで除いたところでござります。

また、速度超過の罪につきましては、事故が起

に二十六万人の署名が集まりまして、法務大臣の方に法制定をお願いをされたという経緯がござります。

この法律は、一定の危険かつ悪質な道路交通事故違反の罪を犯して、そしてこれによって交通事故を起こして人を死傷に至らしめる、そういう重い結果を生じた場合に厳しく重く処罰しようというものです。

こった後で速度超過運転をしたという立証がなかなか困難だというようなことも考慮いたしまして、実務上の理由からもこの法律では対象外とうふうにしているところでござります。
以上でございます。

べく立法作業を進めてまいりました。政府の方といたしましても、先ほども警察厅あるいは法務省の方から御答弁がありましたように、いろいろ検討をされたようでありますけれども、なぜか先廷びまして、次の臨時国会とかいうようなお話をなっているところでございます。

私どもは、やはり国民の皆さんのこういう高い世論といいますか、早く法制定をしてほしいという要求に対しては、立法府としては早急にこれに応じて、立法作業を進めて御提案をさせていただいたところでございます。ぜひ御理解をいただ

○中沢委員 そこで、具体的に、現行の業務上過失致死罪、それと今回提案をされた法案の量刑の関係について、具体的にはどういう違いがあるのか、まずそれが一つ。それからもう一つは、スピード違反ということが対象から外れて、六つの関係について絞られている、こういう内容についてどういう判断をされて法案としてまとめられたのか。この二つ、あわせてお答えをいただきたいと思います。

○細川議員　お答えをいたしたいと思います。
私どもは、今度、道路交通法の中での改正ある
いは刑法におきます業務上過失致死罪で処罰をする
というのではなくて、新しい特別法をつくりま
して、そして量刑の方も、業務上過失致死が五年
以下の懲役ですけれども、これを十年以下の懲役

にということで提案をさせていただいているところでございます。

そこで、委員の御質問は、どういうような対象の行為を懲罰に処するかという意味も含まれておりますので、そのことについてまず御説明をしたいと思います。

この法律は、一定の危険かつ悪質な道路交通法違反の罪を犯して、そしてこれによって交通事故を起こして人を死傷に至らしめる、そういう重い結果を生じた場合に厳しく重く处罚しようといふものでござります。

そこで、法律の対象となります危険かつ悪質な道路交通法の違反としてどういうのを決めたかといいますと、酒酔い運転、麻薬等の運転、暴走族などの共同危険行為の禁止違反、無免許運転、酒気帯び運転、そして過労運転、この六つの罪を規定いたしました。

何を基準として悪質であり、また危険である行為としたのかということにつきましては、今度の道路交通法の改正案につきましては、自由刑といふのが八つの段階になっております。これは、五年以下の懲役、三年以下、二年以下、一年以下、六月以下、三月以下の懲役、そして六月以下の禁錮、三月以下の禁錮、こういう八段階になっております。こういう八段階になっているというのは、それぞれ法定刑の違いが罪の重さといいますか危険性の度合いによって定められているといふように理解をいたしますので、私どもとしましては、懲役一年の罪とそれより以上重いものが上限として定められている違反行為、それらを対象といたしまして六つの罪をこの法案で対象行為として挙げたところでございます。

そこで、もう一つ質問がありましたいわゆるスピード違反、速度超過の罪につきましては、先ほど申し上げました基準から申し上げますと、この速度超過の違反は道路交通法では六月以下の懲役ということになつておりますので、その基準から外れるということになりますのでござります。スピード違反の場合の上限が懲役六月というこの罪につきましては、過

積みの罪とかそのほかにもいろいろ六ヶ月以下の道交法違反の罪はありますけれども、速度超過違反だけをとりたてて特にほかの罪よりも重く罰するという理由は見当たらぬということで除いたところでござります。

また、速度超過の罪につきましては、事故が起つた後で速度超過運転をしたという立証がなかなか困難だというようなことも考慮いたしまして、実務上の理由からもこの法律では対象外とうふうにしているところでござります。

以上でございます。

○中沢委員 時間があればもっと具体的な内容でいろいろお尋ねをしたいんであります、いずれにしても、民主党が遺族会の皆さん方とも非常に頻繁に接触をされてこの法案をまとめる、つい先日も参考人で井手会長にもわざわざお越しをいただいて改めて意見を聞く。私は、別に自画自賛じやないけれども、やはりこれは国民あるいは関係者が非常に期待をする非常に立派な法案だと思ふんです。ただ、残念ながら、理事会ではこの法案の扱いについて各党の意見の発表がそれぞれありました。後ほどまた国家公安委員長にも政治決断を私は求めたいと思いますが、大変丁重な御答弁をいただいてありがとうございます。

さてそこで、最後の質問になりますが、村井國家公安委員長に、もう時間がありませんから、二つまとめてお尋ねをいたします。

一つは、道交法そのものの修正案を、我が党を中心にして結果的には共産党、社民党三党の共同提案、こういう連びでこの後具体的な議事運びをしていただきたいです。

まず、質問の第一は、修正案の内容はもういろいろとお話を聞いていらっしゃると思いますが、運転免許を付与するに当たって今までとはさまざま欠格条項があった、警察庁と関係団体との間で今までいろいろすり合わせをやって一步前進をしました。そのことは正確に一步前進であるという評価をしたいと思うんです。しかし、やる以上、もうと、あと一步、あと二歩ぐらい前進をすべきでは

やはり小泉内閣というのは改革断行だ、国民にしっかりと目線を置いて国民の期待にこたえてやる、私は党派は違いますが、そのこと自体は大歓迎ですよ。ですから、ハンセン病もあいう総理の決断があったと私は思ふんですね。それとはもちろん次元が違いますけれども、この三党共同修正は、大体基本的な考え方は、障害者にも優しい、憲法で認めております人権を尊重する、そういうことが背景で修正案で出しました。ですから、この際、私は、政治家として私どもの修正案に基本的に賛同の意を表していただきたい。これ大事ですよ。

しかしながら、法案処理という技術的な関係からいうと、今のこの委員会ではなかなか難しい。参議院の審議がまだ残るわけでありますから、参議院段階でも私はぜひ、国家公安委員長として、この法案の提出をされた事実上の法案の提案責任者ですから、そのことを含めて、基本的なこの共同提案に対する見解、法案処理に当たってのこれからの方力、ぜひひとつ、改革断行内閣の有力な閣僚であるはずですから、私は決断を持って明快にお答えをいただきたい。これが一つ。

それからもう一つは、今ほどいろいろ議論をいたしました危険運転処罰法、これも残念ながら、法案としては議事さばきではなくかうまくいかない模様です。私は大変残念だと思うのですね。これも同様に、遺族会の皆さん、会長初め関係者から、早くこういう法律が必要だ、こういう非常に強い意見が出ている。これは国民の声だ。警察庁も法務省も、その声を受けとめたがらも、今国会ではできません、次の秋の臨時国会ではできます、やりましょうと。

私は、いいことは早くやったらしいのじゃないか。こっちの方は手っ取り早く、もう早急に、できればきょうの委員会の採決に当たって、公安委員長として、非常に大事な法案だから、ぜひ私ども

があるとは思いますけれども、私は、その点が一番本質的な問題ではないか。さような意味では、政府提案でございますけれども、適切な縛りを加えて政府に授権するという形になつてはいるのではないか、こんなふうに思つております。

ういう観点で私は言つたつもりですから。
もう時間がありませんからこれ以上は申し上げ
ません。あとは同僚議員の質問にしつかりまたお
答えをいただく。そして、くどいようですが、参
議院でもこの法案の議論をする場があるわけですか
から、そこでまた改めて参議院は参議院でしつか
り議論をして、私どもとしては、修正案が通るよ
うに、そして我が党の衆法が通るようにこれから
努力をすることをあえて国民に向かってお約束を
して、私の質問を終わります。

○村井国務大臣　再度申し上げますが、お氣持ち
は大変よくわかりますし、そういう方向で私ども
も一生懸命努力する、その方向につきましては改
めて付言をさせていただく次第でござります。

見方があつたと思うのです。——つば、すき間産業という表現で見方をされてきた。一方で、いやそうではない、いわゆる「ユーサービス業だ」というような観点から、新しいサービス事業として肯定的にとらえる見方をしてきた面もあるわけござります。この二つの見方を、関係する皆さんには今まで搖れ動いてきたというふうにも私はとらえておるわけでございまして、この基本的なスタンスというものについて、先ほど言ったようなことで、新しいサービス産業としてとらえてこれから育成あるいは発展をさせていくという思いで、今回はこういった形に法を出されたんだろうというふうに私は認識しておるわけでございます。

この今ほど言つたスタンスについて、これから議論するに極めて重要な問題でありますので、この部分について警察庁と国土交通省の方でどのようとにらえているのか、お聞きをしたいと思います。

ういう観点で私は言ったつもりですか。
もう時間がありませんからこれ以上は申し上げ
ません。あとは同僚議員の質問にしつかりましたお
答えをいただく。そして、くどいようですが、参
議院でもこの法案の議論をする場があるわけです
から、そこでまた改めて参議院は参議院でしつか
り議論をして、私どもとしては、修正案が通るよ
うに、そして我が党の衆法が通るようにこれから
努力をすることをあえて国民に向かってお約束を
して、私の質問を終わります。

○村井国務大臣 再度申し上げますが、お気持ちは
大変よくわかりますし、そういう方向で私ども
も一生懸命努力する、その方向につきましては改
めて付言をさせていただく次第でござります。

○中沢委員長 終わります。

○横路委員長 今田保典君。

○今田委員 大臣、大変御苦労さまでございま
す。私は民主党の今田保典でございます。

かねてから問題になっておりました自動車運転
代行業の事業について、警察庁、国土交通省の両
管による運転代行業の法制化を提案されたとい
うことについては、私もかねてから関係している一
人として、大変うれしく思っているところであります。

この運転代行業については、七〇年代の半ばご
ろから地方の都市から始まった問題であります
て、大変長い間、今日まで来たわけでございま
す。その間、違法行為というものを取り締まって
やってきた以外には、これといった施策は講じ
れないままに放置されてきたわけでございます。
そういうことを思えば、もっと早い段階でこの運
転代行業の問題については取り組むべきではな
かったのかなというような思いをいたしておりま
すが、いすれにしろこういった形で法案を出さざ
つた、こういうことについて、私も関係する一人と
してうれしく思つてございます。

そこで、運転代行業のスタンスについてお伺い
をしたいというふうに思うわけでございます。
この事業に対するスタンスは、これまで二つづ

見方があつたと思うのです。——つば、すき間産業という表現で見方をされてきた。一方で、いやそうではない、いわゆるニューサービス業だというような観点から、新しいサービス事業として肯定的にとらえる見方をしてきた面もあるわけござります。この二つの見方を、関係する皆さんには今まで播れ動いてきたというふうにも私はとらえておるわけでございまして、この基本的なスタンスというものについて、先ほど言ったようなことで、新しいサービス産業としてとらえてこれから育成あるいは発展をさせていくという思いで、今回はこういった形に法を出されたんだろうといふうに私は認識しておるわけでござります。

この今ほど言つたスタンスについて、これから議論するに極めて重要な問題でありますので、この部分について警察庁と国土交通省の方でどのよううにとらえているのか、お聞きをしたいと思います。

本的には民法の請負に当てはまるかと考えております。

○今田委員 いろいろ今お話をありましたけれども、このことについてはこれから申し上げますけれども、いろいろな運転業務の提供事業の一つに自家用自動車管理業、というものがあります。自家用車への運転業務の提供を中心に、整備、管理などを含めた、総合的に請け負うという事業であります。さきに申し上げましたように、一般的に請負とされる形態であります。これは少し前になりますけれども、道路運送法あるいは職業安定法の違反ではないのかというようなことがせんたつての運輸委員会で問題になつたこともあります。

この自動車管理業は、運転代行業のように社会的に目立つ存在ではありませんけれども、現在は事業としてかなり大きなものになつております。市場規模いたしましては、年間売り上げを見てみると、運転代行業が一年間で約六百から七百億円、自動車管理業については、これは平成十二年度でありますけれども、一千百三十五億円といふものであります。このようになっておるわけであります。

この事業も本質は運転業務の提供であり、運輸代行業と全く同じような感じがいたすわけでござります。運転代行業法の制定を機会に、自動車管理業についても法的な位置づけを行うべきではないかといふふうに私は思つております。そうでなければ運転代行業とバランスがとれないのではないかというふうに感じるわけであります。そうはいつても、時間がかかるということであれば、少なくとも二種免許の義務づけを早急に行うべきではないのかというふうに思つておるわけでございますが、これらについて、国土交通省ですか、警察庁さんでも結構であります。自家用自動車管理業でございますが、自動車運輸代行業と異なりまして、長期的な契約に基づい

てサービスが提供されているものでござります。

また、自家用自動車管理業におきましては、自動車運転代行業のように、夜間の繁華街という限られた時間あるいは場所で、無理に申しましょうか、業務の効率を上げるという観点から営業が行われるということもないために、交通の安全についての問題も特段生じてはいるとは考えていないところでございます。

このため、自家用自動車管理業につきましては今回法的な位置づけを行う必要がないものと考えております。また、警察庁におきましても、交通安全の確保の観点から、道交法におきまして二種免許の対象範囲を検討する際に二種免許を義務づけることしなかったものと認識しているところでございます。

○坂東政府参考人 自家用自動車管理業を行う者について二種免許を義務づけたらいかがかというふうな御質問でございますけれども、先ほども国土交通省の方からも御答弁ございましたように、この自家用自動車管理業というものは長期的な契約に基づいているといったようなことから、仮に事故があつたといったときには、そういった信頼関係の喪失というものが契約解除へつながつてしまつたような認識が非常に広く存在しているというようなことから、事故を多発するようなデータがない。そういう観点から、私は現も、現時点におきましては第二種免許というものを義務づける必要はないというように考えているふうに思います。

○今田委員 そういう観点から次に質問させていただきます。

たつきたいのです。自動車管理業への二種免許の義務づけということを私は今申し上げたのですが、御回答いただきたいと思います。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

自家用自動車管理業でございますが、自動車運輸代行業と異なりまして、長期的な契約に基づい

いますので、それらの運転者にはやはり二種免許を義務づけるべきではないのかというふうに思う

わけでございます。有償、無償を問わず、自動車をもって他人の需要に応じる旅客運送サービス、これについてはやはりすべて二種免許の義務づけを行つべきであるという立場に立つて私は申し上げたい、このように思つております。その中には、現在何かと話題になつておりますボランティア輸送、あるいはせんだけ規制緩和で道路運送を行つておるわけであります。

このように申し上げるのは、新しいサービス事業を前向きに受けとめるということで、やはりそれは安全や社会的秩序というものをないがしろにしてはならないのだろうというふうに思うわけでございます。したがいまして、お客様を運ぶあらゆる人の命を運ぶいわゆる旅客運送もしくはそれを準じたサービス事業、そういう方々に対する二種免許の義務づけが最低限度、私は社会的規制として必要なのではないかというふうに思つかけであります。しかし、そうはいっても、特にボランティア輸送の方はいろいろ、私にも要請が来ておりますけれども、そうなると大変だよというふうに思つます。

○坂東政府参考人 二種免許につきましても、現在私どもが二種免の対象としているもの、あるいは今回の改正法で二種免許を義務づけたいというふうに思つます。

○今田委員 ちよつと時間がないので先に進めさせていただきたいのですが、今ほど御回答あつたものについてちょっと私なりの意見があるわけですが、いずれにしろ、いろいろな方々への御負担も含めてとというようなお話をありました。そのことを言われば私もちょっと心痛むところがあるんです。特にボランティアでいろいろやつておられる方がおるわけでありまして、その方々へ、おまえたち二種免許をきちっと取りなさいと言うのも何か正直言つて心痛むところがあるんです。特にボランティアでいろいろやつておられる方がおるわけでありまして、その方々へ、

うふうに思ひます。

○高橋政府参考人 次に、公安委員長にお尋ねをしたいわけです

が、警察庁が管轄する事業、先ほど申し上げまし

たところであります、数多くあるわけですが、

その中に自動車教習所事業があります。これから申し上げることについては、いつも私、公安の方

形態、そういうもののから見まして運転者に高度な運転能力が要求されるべきである、そのように認められる事情があるかどうかというものを検討する必要があるというように考えているところでございます。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

一般的に申し上げれば、輸送サービスにおける安全確保を図るための措置として、二種免許の義務づけというのは有効な手段の一つであると思ひます。一方で、実態から見て過重な負担をもたらすような規制となることも、これまた避けることがあります。二種免許の義務づけそのものは、今警察庁の交通局長から御答弁がございましたように、道交法において措置されている必要であると思ひます。二種免許の義務づけそのものは、第一種免許を新たに義務づける必要はないというように考えたところでございます。

お尋ねをしているわけでありますけれども、この事業には指定という規制方法がとられておりました。ただ、道路交通法の第九十九条においては指定という手続が記載されているだけであつて、事業そのものが法制化されているわけではありません。この事業は、かねてから業界の健全な発展のため必要だとして、事業法の制定を強く私は求めてきたところであります。

そこで、考えてみますと、このたび法制化されることになった運転代行業は、事業者数が二千七百十五あるそうであります。そこで働いている方は約四万人というふうにお聞きしております。それで、先ほど申し上げましたように、年間の売上高が六百から七百億円あるというふうに聞いておりますけれども、これに対して自動車教習所事業は、事業所数こそ千七百事業所と少ないわけでありますけれども、そこで働いているのが六万人といふふうにお聞きしております。それで年間の売上高が六千億億円というふうに聞いております。

このようなことを考えれば、私は、この自動車教習所事業は立派な産業だというふうにとらえてしかるべきではないかというふうに思います。しかも、この車社会の中で大変重要な役割を果たしているわけでございまして、運転代行業が法制化されるという時代になってきたわけですから、自動車教習所についても事業法制定について早急に検討すべきではないのかなというふうに思っているわけでございますが、この点についてお伺いをしたいと思います。

○村井国務大臣 今田委員かねて御主張の点であることはもう重々承知しておりますが、自動車教習所は確かに、このマイカー時代にありまして運転免許を取得する人によりまして非常に大切な役割を果たしているものでござりますし、また、確かに一つの業と認識できる規模にまで達しております。

地域住民のニーズにこたえましてさまざまな交通安全教育も行つておりますし、地域の交通安全

教育センターとしての役割も果たしている。そういう重要性にかんがみまして教習所業というのがあることはそれなりにきちんと発展していくてほしい、事業法が要るかどうかということになりますと、私は必ずしもそのような必要はないのではないかと思つております。

道交法におきまして指定自動車教習所等の制度

が既に設けられておりまして、その責務でございますとか指導員の資格でござりますとか、明確な位置づけがされておるわけでござりますし、さらには、私ども所管庁といたしまして、教習が適切かつ効果的に実施されるような指導監督は十分

やつてきているつもりでござりますし、さらには

税制上のそういう優遇措置などもとられておる

ケースもございまして、さような意味で教習所業

の健全な発展も十分に図られているのではない

か。

こういう規制緩和の流れの時期にありますと、

私は、やはり國が余り業法をつくって縛っていく

というのはいかがなものかという感じがいたして

おるということを付言させていただく次第でござ

います。

○横路委員長 石毛錦子さん。

○今田委員 この問題についてはもつと議論をし

たいところなんですが、持ち時間が終わりました

ので、改めてまた機会があれば議論をさせていた

だときたい。どうもありがとうございました。

もとより、この精神分裂病に該当する者につきまして、一律に免許の拒否等を行ふものではございませんでして、一定の寛解状態にあると申しますか、そういった方々や、あるいは自動車の安全な運転に支障を及ぼすおそがない方につきましては、免許を取得することが可能となるよう基準というものを定めたいというふうに考えているところでござります。

また、幻覚でござりますけれども、この意味は、対象がない知覚というものを意味するものではないかと考えています。

そこで、幻覚というものを法律に入れた理由と

いうことでござりますけれども、自動車を安全に

運転するためには、道路交通状況がいかなるもの

であるかということを認知し、その後どういうも

のが起こるかということを予測し、どういう運転行動をとるかということを決断し、そしてその決

断に従つて操作を適正に行うことが必要だ

というふうに私どもは考えております。

そこで、この幻覚でござりますけれども、幻覚

は、こういったような基本的な運転行動というも

のをとる場合においては、やはり不正確なものにならないかというようなことを考えている

ところでございまして、本来求められている認知等を行う上で必要な注意力を低下させるものであ

ら、自動車の安全な運転に支障を生じさせる病気というものを法律上明らかにした上で、典型的な症状として幻覚の症状を伴う精神病ということです。まず、イの「幻覚の症状を伴う精神病」というのはどのような精神病を意味しているのでしょうか。また、精神病の症状には幻覚のほかにも幻聴、妄想という症状も言われておりますが、法文では幻覚と規定した理由は特別にあるのでしょうか。お尋ねいたします。

○坂東政府参考人 御案内のように、疾病というものは、日本におきましても国際疾病分類、ICD 10によって分類しているというように聞いています。法律で書いております「幻覚の症状を伴う精神病」とはいかなるものかと云うことでござりますが、精神分裂病を考えているところでございます。

もとより、この精神分裂病に該当する者につきまして、一律に免許の拒否等を行ふものではございませんでして、一定の寛解状態にあると申しますか、そういった方々や、あるいは自動車の安全な運転に支障を及ぼすおそがない方につきましては、免許を取得することが可能となるよう基準というものを定めたいというふうに考えているところでござります。

また、幻覚でござりますけれども、この意味は、対象がない知覚というものを意味するものではないかと考えています。

○石毛委員 今、最後のところで、意識障害を伴う糖尿病等というふうにおっしゃられたとお聞きいたしましたけれども、等という場合には、ま

だ、それではこれから検討によつて病気が広がつてしましましたけれども、等という意味でしょ

うか。確認させてください。

○坂東政府参考人 委員御指摘のような意味も含めての等ということでお答えさせていただいてい

るところでございまして、例えば睡眠発作によつて一時的な意識障害等があるといったようなもの

ではないかというように考えているところでござ

います。

○石毛委員 それでは次ですけれども、同じく、まずは最初でござりますけれども、この法案で、第九十条「免許の拒否等」のただし書き、あるいは、第一百三條「免許の取消し、停止等」を規定した条文で、次に掲げる病気にかかる

安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気」としていますが、具体的にはどのような病気を指していますか。

○坂東政府参考人 お答えいたします。

九十条の第一項第一号のハの「自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気」でござりますけれども、これは政令で、躁うつ病、それから睡眠時無呼吸症候群、これは睡眠時に呼吸が頻繁に停止する、そういうことで深い睡眠が妨げられることによりまして慢性的な眼鏡を主な症状とする病気というように承知をしておりますけれども、「こういった睡眠時無呼吸症候群、さらには、恒常的な常用薬の服用により、先ほど申しましたような正常な認知とか予測とか、あるいは決断とか操作とか、あるいはその前提となる知力あるいは運転機能に支障を及ぼすこととなる場合、そういうことを規定することを考えているところでございます。

○石毛委員 最初の方の御答弁では病気を具体的

に指摘をしていただいたと思いますけれども、後

半の御答弁は、運転との関係で認知に問題がある

とかそういう趣旨の御答弁になつたかと思いま

す。具体的な病名と、あわせて、運転との関係で

の症状も規定されるということをおっしゃつたと

いうことでしょうか。

○坂東政府参考人 先ほどは躁うつ病とか、この

ハに書く規定というものを列記したわけですが、

ますが、これ以外にも書くものがあるだろうとい

うことでもありますので、知力や運転機能に支障

を及ぼすことのある場合と、いうふうな形で答弁さ

せていただきましてけれども、そういう病気と

いうものを書くということでございます。

○石毛委員 では、具体的に病名は特定してない

場合もあるということで、運転に支障を及ぼす場

合というような理解になると、思いますけれども、

再度御答弁、必要でしようか。

○坂東政府参考人 若干御説明不足だったところ

があるかもわかりませんけれども、先ほども言いましたように、ハというものは、「イ又は口に掲

げるもののか」ということでございます。

○石毛委員 それでは次の質問ですけれども、後

つきましては、それぞれ法文が「政令で定めるも

の」としてますけれども、政令で定めるものと

いうことは、政令で病名を定めることでござ

うか。あるいは、「この九十条等の法文には

「政令で定める基準に従い」というような文言も

ございます。運転の安全性に関する基準というよ

うなことも含まれるのでしょうか。その辺を少し

整理して御説明いただきたいと思います。

○坂東政府参考人 改正案の九十条の一項には、

柱書きと、一号でイ、ロ、ハというような形がござります。

二項一号のイ、ロ、ハに書いている

「政令で定めるもの」といいます。これは病

気を定めるということでございます。

それで、柱書きの「政令で定める基準」という

ものは、そういった病気に該当した場合において

果たして運転免許を与えていいのかどうかと

いうことを判断するための基準というものを定め

るというものでございます。

○石毛委員 そうしますと、イ、ロ、ハの「政令

で定めるもの」は、具体的には病名が、あるいは

病気が記載されるというふうに御答弁いただきま

す。

○石毛委員 分裂病に関してはいかがでございま

すか。

○坂東政府参考人 従来、現行法では欠格事由と

いうことを判断する政令の基準とそれからガイド

ラインとの関係いかんという御質問でございますけれども、政令の基準は、具体的にどのような場

合に免許の拒否あるいは保留といった処分を行

っておりますが、それに対しまして、ガイドライン

は、処分の対象となる病気等について、医学的な

観点を十分踏まえつつ具体的に記述をしようとす

るものでございまして、作成されるとすれば、都

道府県公安委員会が運転の適否を判断するに當

たって参考になるものというように考えておりま

す。なおまた、このガイドラインで記述した内容が

熟するといったような形になりますれば、それを

また政令で定めることもあり得るものというよう

に考えているところでございます。

○石毛委員 病名を具体的に御指摘いただきまし

たので、あわせて、政令で定める基準の内容につき

まして幾つか、例えばイ、ロ、ハの代表的なと

申しますようか、基準の今の検討の中身、そういう

政令の基準では、イ、ロ、ハの政令で書いた病名

の方が運転免許を与えるに、つまり運転する上で

危険性がないかどうかということを具体的に判断

する基準を定めるということでございますので、

例えばてんかんといつ形でロで病名として政令で

定められたとしても、てんかんにはいろいろな幅

がある、例えば睡眠時にしかてんかん発作が起こ

らないといったようなてんかんもあるというよう

な病名を書くことによって、それをやはり拒否すべきか

つまり免許を与えるべきか与えるべきではないか

は、病名ごとに、それではやはり拒否すべきか

といふ判断基準を書くことでございます。

で、分裂病の場合におきましても、ある一定の状

態というか、運転に支障を及ぼすおそれのないよ

うな方に対しましては免許を与える場合があると

いったような基準を政令で定めるということでござ

ります。

ガイドラインというのも、先ほど申しました

が、当然ながら、かなり細かく政令で書

くことになります。

○坂東政府参考人 お答えいたします。

九十九条の第一項第一号のハの「自動車等の安全

な運転に支障を及ぼすおそれがある病気」でござ

りますけれども、これは政令で、躁うつ病、それ

から睡眠時無呼吸症候群、これは睡眠時に呼吸が

頻繁に停止する、そういうことで深い睡眠が妨げ

られるることによりまして慢性的な眼鏡を主な症狀と

する病気というように承知をしておりますけれども、

「こういった睡眠時無呼吸症候群、さらには、

恒常的な常用薬の服用により、先ほど申しました

ような正常な認知とか予測とか、あるいは決断と

か操作とか、あるいはその前提となる知力あるい

は運転機能に支障を及ぼすこととなる場合、そ

うことを規定することを考えているところでござ

ります。

○石毛委員 最初の方の御答弁では病気を具体的

に指摘をしていただいたと思いますけれども、後

つきましては、それぞれ法文が「政令で定めるも

の」としてますけれども、政令で定めるものと

いうことは、政令で病名を定めることでござ

ります。

○坂東政府参考人 お答えいたします。

九十九条の第一項第一号のハの「自動車等の安全

な運転に支障を及ぼすおそれがある病気」でござ

りますけれども、これは政令で、躁うつ病、それ

から睡眠時無呼吸症候群、これは睡眠時に呼吸が

頻繁に停止する、そういうことで深い睡眠が妨げ

られるることによりまして慢性的な眼鏡を主な症狀と

する病気というように承知をしておりますけれども、

「こういった睡眠時無呼吸症候群、さらには、

恒常的な常用薬の服用により、先ほど申しました

ような正常な認知とか予測とか、あるいは決断と

か操作とか、あるいはその前提となる知力あるい

は運転機能に支障を及ぼすこととなる場合、そ

うことを規定することを考えているところでござ

ります。

○石毛委員 最初の方の御答弁では病気を具体的

に指摘をしていただいたと思いますけれども、後

つきましては、それぞれ法文が「政令で定めるも

の」としてますけれども、政令で定めるものと

いうことは、政令で病名を定めることでござ

ります。

○坂東政府参考人 お答えいたします。

九十九条の第一項第一号のハの「自動車等の安全

な運転に支障を及ぼすおそれがある病気」でござ

りますけれども、これは政令で、躁うつ病、それ

から睡眠時無呼吸症候群、これは睡眠時に呼吸が

頻繁に停止する、そういうことで深い睡眠が妨げ

られるることによりまして慢性的な眼鏡を主な症狀と

する病気というように承知をしておりますけれども、

「こういった睡眠時無呼吸症候群、さらには、

恒常的な常用薬の服用により、先ほど申しました

ような正常な認知とか予測とか、あるいは決断と

か操作とか、あるいはその前提となる知力あるい

は運転機能に支障を及ぼすこととなる場合、そ

うことを規定することを考えているところでござ

ります。

○石毛委員 最初の方の御答弁では病気を具体的

に指摘をしていただいたと思いますけれども、後

つきましては、それぞれ法文が「政令で定めるも

の」としてますけれども、政令で定めるものと

いうことは、政令で病名を定めることでござ

ります。

○坂東政府参考人 お答えいたします。

九十九条の第一項第一号のハの「自動車等の安全

な運転に支障を及ぼすおそれがある病気」でござ

りますけれども、これは政令で、躁うつ病、それ

から睡眠時無呼吸症候群、これは睡眠時に呼吸が

頻繁に停止する、そういうことで深い睡眠が妨げ

られるることによりまして慢性的な眼鏡を主な症狀と

する病気というように承知をしておりますけれども、

「こういった睡眠時無呼吸症候群、さらには、

恒常的な常用薬の服用により、先ほど申しました

ような正常な認知とか予測とか、あるいは決断と

か操作とか、あるいはその前提となる知力あるい

は運転機能に支障を及ぼすこととなる場合、そ

うことを規定することを考えているところでござ

ります。

○石毛委員 最初の方の御答弁では病気を具体的

に指摘をしていただいたと思いますけれども、後

つきましては、それぞれ法文が「政令で定めるも

の」としてますけれども、政令で定めるものと

いうことは、政令で病名を定めることでござ

ります。

○坂東政府参考人 お答えいたします。

九十九条の第一項第一号のハの「自動車等の安全

な運転に支障を及ぼすおそれがある病気」でござ

りますけれども、これは政令で、躁うつ病、それ

から睡眠時無呼吸症候群、これは睡眠時に呼吸が

頻繁に停止する、そういうことで深い睡眠が妨げ

られるることによりまして慢性的な眼鏡を主な症狀と

する病気というように承知をしておりますけれども、

「こういった睡眠時無呼吸症候群、さらには、

恒常的な常用薬の服用により、先ほど申しました

ような正常な認知とか予測とか、あるいは決断と

か操作とか、あるいはその前提となる知力あるい

は運転機能に支障を及ぼすこととなる場合、そ

うことを規定することを考えているところでござ

ります。

○石毛委員 最初の方の御答弁では病気を具体的

に指摘をしていただいたと思いますけれども、後

つきましては、それぞれ法文が「政令で定めるも

の」としてますけれども、政令で定めるものと

いうことは、政令で病名を定めることでござ

ります。

○坂東政府参考人 お答えいたします。

九十九条の第一項第一号のハの「自動車等の安全

な運転に支障を及ぼすおそれがある病気」でござ

りますけれども、これは政令で、躁うつ病、それ

から睡眠時無呼吸症候群、これは睡眠時に呼吸が

頻繁に停止する、そういうことで深い睡眠が妨げ

られるることによりまして慢性的な眼鏡を主な症狀と

する病気というように承知をしておりますけれども、

「こういった睡眠時無呼吸症候群、さらには、

恒常的な常用薬の服用により、先ほど申しました

ような正常な認知とか予測とか、あるいは決断と

か操作とか、あるいはその前提となる知力あるい

は運転機能に支障を及ぼすこととなる場合、そ

うことを規定することを考えているところでござ

ります。

○石毛委員 最初の方の御答弁では病気を具体的

に指摘をしていただいたと思いますけれども、後

つきましては、それぞれ法文が「政令で定めるも

の」としてますけれども、政令で定めるものと

いうことは、政令で病名を定めることでござ

ります。

○坂東政府参考人 お答えいたします。

九十九条の第一項第一号のハの「自動車等の安全

な運転に支障を及ぼすおそれがある病気」でござ

りますけれども、これは政令で、躁うつ病、それ

から睡眠時無呼吸症候群、これは睡眠時に呼吸が

頻繁に停止する、そういうことで深い睡眠が妨げ

られるることによりまして慢性的な眼鏡を主な症狀と

する病気というように承知をしておりますけれども、

「こういった睡眠時無呼吸症候群、さらには、

恒常的な常用薬の服用により、先ほど申しました

ような正常な認知とか予測とか、あるいは決断と

か操作とか、あるいはその前提となる知力あるい

は運転機能に支障を及ぼすこととなる場合、そ

うことを規定することを考えているところでござ

ります。

○石毛委員 最初の方の御答弁では病気を具体的

に指摘をしていただいたと思いますけれども、後

つきましては、それぞれ法文が「政令で定めるも

の」としてますけれども、政令で定めるものと

いうことは、政令で病名を定めることでござ

ります。

○坂東政府参考人 お答えいたします。

九十九条の第一項第一号のハの「自動車等の安全

な運転に支障を及ぼすおそれがある病気」でござ

りますけれども、これは政令で、躁うつ病、それ

</div

くということはできませんので、そういう意味で、ガイドラインというものがつくられるとするならば、政令を解釈する上で基準となるようになります。

○石毛委員 正直言つて、基準かとのよくな軽視をもつて示されるのかというそのイメージが、御答弁ではなかなか理解できないのですけれども、やはり、考え方によりましては一律に基準といふようなラインを引くのはなかなか難しい側面もあるのかな、それが今後の局長の御答弁になつているというような思いをして伺いました。

そこで、次に申し上げたいことなんですかけれども、具体的には、免許が拒否されるあるいは取り消されるかといいますのは、病名をどう規定されるか、あるいは基準をどうつくられるかということが決定的に重要な分岐点になるわけです。当然、病気ですから、医師等の専門家の御判断も大変重要であり、十分に意見も伺うのだと私は思いますが、それでも、同時に、運転免許行使して社会的活動を営んでいく、社会生活に積極的に参加していくということは、まさに欠格であるかどうかという判断の対象になつておる障害や病気をお持ちの方でいらっしゃいますから、御経験など、あるいは薬に対する判断ですとか、あるいは精神の病気の方の場合は病識をどのようにお持ちでいらっしゃるかというようなこと、これは十分に意

見をお聞きになり、また協議をする、そうした仕組みを据えていくことが大事なんだというふうに考えますけれども、いかがでしょうか。

○村井国務大臣 先日、当委員会で、てんかん協会の方をお招きになられた。いろいろの意見を御聴取になられた、このように承知しておりますが、私ども、ただいまの政令の基準をつくるに際しましては、こういった皆様から御意見を拝聴する、そしてそれをまた重視してまいりたい、そういうことも十分に考えてまいりたいと思っております。

そういうことで、ただいま石毛委員御指摘のよ

うな配慮も十分してまるいつもりでございますので、御理解いただきたいと存じます。

は恒常的な検討期間になるのだと思いますので、相互の立場できちつと協議をし合える、そうした運営といいましょうか、進め方を要望させていただきたいと存じますので、ぜひ受けとめていただきたいと存じます。

「次に掲げる病氣」ということで病気を規定して
ございます。法文を丁寧に読んでいけば理解の仕
方は一通りではないといいますか読み得るとい
う、そうしたこともあり算るわけですかけれども、
それでは、次でござりますけれども、久松先生
ということと、第九十条もそれから第百三十二条も

例えば、こういう規定の仕方では、薬などで症状をや機能障害が十分にコントロールされていても欠格であるかのような印象を社会的に与えることになりかねない、あるいはなる。まず、法文の「政令で定める基準に従い」ということよりは、幻覚

がある精神病とかそういうことの方が印象として表面に出でまいりますから、そういう印象をうながすということ。

に予兆がありコントロールできるというようなことを今実現しているわけです。それからでんわなんをお持ちの方でも例えば就寝時だけの発作といふ

うような方もおられて、安全運転には支障のない幻覚や意識障害発作もあることがまた無視されがちになるというような問題もあります。

法律に病気、病名を記すことは社会的な誤解や偏見を生み出すという問題につながっているとおもは考えるわけですが、この点どのようにお考えになりますでしょうか。

○村井国務大臣　せんだつてもんかん協会の参
考人の方からも御意見の陳述がございましたり、
そういう御懸念があることは私ども十分承知して
おりますが、やはり何らかの形で基準を決めなけ
りません。

ればならないわけでござります。それを法律よりも下位の命令体系、政令なり省令あるいは国家公安委員会規則というような形で決めるということにいたします場合に、国民の権利を制限することによるわけでござりますから、どのような形態の

ものを制限するのかということはできるだけ正確に書いておかなければいけない。そういう意味でぎりぎりのところが今この法律案としてお出ししている線ではないかと思うわけでございまして、これ以上にあいまいな形にいたしますと、過度に攻子に重きを置くことによってここまるづはよ

政府に格別を担当してしまったことになるので、いかが、そんなふうに私は考えておる次第でござります。

・なお、今は法律で一律にある要件に該当しまった欠格、こういうことにしておりますのを、今度は、病気につかっていましても危険性が低い

と認められる場合には免許を認めるということと認められますので、そういう意味では今よりも確かに改善になっているとは思うわけですがございまして、そういう点につきましては、さまざまの手段で広報に努めて、国民の御理解を得ていくよう

に努力をしたいと思っております。

○石毛委員 今回の法案が改善になつてはいるといふ点につきましては、先ほど私も民主党の中沢筆頭理事も御発言の中で触れていただいた点でございます。私もそういうふうに思いますが、絶対化して各へつけてはいるということ

的ケホなれ木文由ケホに夏木、アシカシ、
も理解をしております。

施策推進本部決定では、障害者あるいは障害者等の有する者というような規定から、心身の故障のため業務に支障があると認められる者等への変更、いうようなことを提示しているのですので、この点、私の方からは申し上げさせていただきたいと思います。

それからもう一つ、ぜひこれは今後の方向性として受けとめていただきたいと指摘させていただきますけれども、運転免許に関するECC指令ですとか、それからイギリスの医学的運転適性の疾患

別ガイドライン、あるいはカナダ医学会の運転適性についての医学的ガイドライン等々についての規定をしていることが中心で、病名についての規定はされていないというふうに紹介されています

ので、せひともこういう点を御検討いただきたいと申し上げます。

た。私ども民主党、共産党、社民党的提案は、この点につきましては、意見の聴取に関する事項ということで、当該政令で定める症状を呈している者の意見を代表する者の御意見を伺うことという修正案文もあわせての修正案でございますので、

私の方からも申し添えさせていただきます。
最後に、厚生省からおいでいただきましたの
で、時間の限りで、障害をお持ちの方、生活保護
を受給している方が多ございますけれども、自
動車所有に関する、欠格条項が変わつてしまい

りますと、もっと幅広く認めていっていただくなりがあると思いますので、その点についての御答弁をお願いいたします。

動車につきましては、原則として、活用すべき資産ということで保有は認めていないということですぞ。

の利用が著しく困難な場合、障害者の通院・通所などに定期的な利用が明らかな場合等には例外的にその保有を認めております。いわばその世帯の実情と障害の程度、その必要性というものを個々

ということを目的とした講習でございまして、具体的に申しますと、大きく三つほどに分けられると思います。

一つは、運転適性検査機、これは反応の速度とかあるいは正確性を判定する機器でございますが、そういった運転適性検査機とか、さらには動態視力検査機、これは、動くものをどのような形で正確に早くとらえられるかといったものを測定するものでございますが、そういった動態視力検査機、こういったものを使いまして、反応の速度とかあるいは正確性、あるいは動態視力等を測定いたしまして、その結果に基づいて個別に高齢者の方々に安全運転指導を行うというのが一つでございます。

それから、二つ目でございますが、実際に自動車に乗つていただきて運転していただきまして、そして指導員が助手席に座つて高齢者が運転する運転行動というものを観察いたしまして、その結果に基づいて個別に安全運転の指導を行うというのが二つ目でございます。

三つ目、最後でございますが、高齢者に多い交通事故の特徴とかあるいは高齢化に伴つて生ずる視力等の身体的機能の低下についての説明、あるいは最近改正された道路交通法令の説明等を行うといったもの 내용としているものでございまして、少人数のグループ編成によりまして三時間行つてお伺いしたいと思います。

○坂東政府参考人 まず、実施主体でございますが、高齢者講習というものは都道府県公安委員会が行うということになっておりますが、講習は委一体だれが実施しているのか、講習料は幾らか、お伺いしたいと思います。

○井上(和)委員 それでは、その講習というのは、講習料は幾らか、お伺いしたいと思います。この高齢者講習の講習料数料といふことで、もう一つのお尋ねの料金でございまして、多くの公安委員会では指定自動車教習所等に委託して実施しているものというように承知しております。それから、もう一つのお尋ねの料金でございますけれども、この高齢者講習の講習料数料といふ

ものは、高齢者講習に從事する講習指導員の人物費、あるいは先ほど申しましたように高齢者用の視力検査機その他の資機材、こういったもの

を整備するための物件費とかそういうものを総合的に勘案いたしまして、政令で定められた額といたしましては六千三百円ということになつておりますので、これを標準にして各県が条例でその高齢者講習の講習手数料を定めているところでございます。

○井上(和)委員 今、高齢者の講習の費用が六千三百円ということをお伺いしました。それ以外にも、免許の更新手数料二千二百五十円が必要です。

一千五百五十円必要なのです。これは私はちょっと高いのではないかと思います。今の世の中、価格破壊の時代です。ユニクロ現象なんかを見られますが、私もよく吉野家で二百五十円の牛丼を食べています。毎日吉野家の牛丼を食べても七千五百円ぐらいで済むのですよ。それで、高齢者の方が八千五百五十円払わなければいけない。まして、七十歳以上の方になりますと、ほとんど働いている方はいらっしゃいませんから、ほとんどが年金收入の方でしょ。私は、ちょっとやはり高いと思うのですよ。もちろん、講習自体には賛成です。

それで、何でこんなに高いのかなと私は考えて

いたのですよ、きのうも夜に質問を準備しながら、何で警察庁はこんなに高い講習をやるのかなと思いまして。大臣、私は子供のころ、推理小説が好きで、シャーロック・ホームズをよく読んでいたのです。大臣も国家公安委員長ですから、やはり推理小説的なものに恐らく興味があるかも知れないのですけれども、ぜひ私の推理に関して御意見をいただけばと思うのですね。

殺人事件を推理する場合に、やはりその動機が何か、動機があるのかどうかというのが、その殺人事件の犯人を見つける一番大きなポイントですよね。私は、今回の高齢者の講習料が高いというところ、一体どこに動機があるのかなと考えていた

のですよ。きのう質問を準備していたのが夜中、コンピューターをたたきながら考えました。そうしたら気がついたのです。よく聞いてください。

今回、この高齢者の講習というのは、免許証の更新が三年から五年になることとセットになつているなということなのです。つまりは、現在、七十五歳の高齢者での講習を受けている人が四十万人、更新料、講習料を合わせて三十八億円入つてます。これが、七十歳にします

と、これは私の推測なのですが、大体一年間で百二十万ぐらいになつて、収入も百億円ぐらいになりますね。三倍になるのですよ。さっき言った更新期間が三年から五年になるのとこれは非常に関係があるのですね。

つまりは、更新期間が五年に延びれば、当然手数料收入というのは非常に減つてきますよね。私は計算したのです。そうしますと、一年間で百五十億円ぐらい、七千五百万人の免許保有者が免

許期間の更新が三年から五年になることによつて払う手数料が減るわけですね。逆に言えば、警察庁の、警察庁と言えば正しくないかもしませんが、各県でこういった免許証の更新をやっている機関の収入というものは日本全国で百五十億ぐらい減つてしまつのですね。そうなのだと私はわかりましたよ。

皆さんのが行政改革、行政改革、やらなければいけないと。この改革でも、更新期間を延ばせ、延ばせといふふうに言つてはいるわけだからやらなければいけないと。警察の方は今回戻りやられました。

私も偉いなと思っていたのですけれどもやはり何か、野党に長くいますと、物事を真っすぐ見ないで斜めに見るのがもう習慣になつてしまふのですよね。早く私も与党になりたいと思っていました。私も偉いなと思っていたのですけれどもやはり何か、野党に長くいますと、物事を真っすぐ見ないで斜めに見るのがもう習慣になつてしまふのですよね。早く私も与党になりたいと思っていました。私も偉いなと思っていたのですけれどもやはり何か、野党に長くいますと、物事を真っすぐ見ないで斜めに見るのがもう習慣になつてしまふのですよね。早く私も与党になりたいと思っていました。私も偉いなと思っていたのです。

大臣、私は思うのですけれども、この問題は三百六十万人の高齢者に影響を与える大変大きな問題なんですよ。選挙が近いからというわけではないのですよ。これがあくまでも、三百六十万の高齢者が、若い

人たちの更新手数料が三年のかわりに五年になつた、その分を自分たちで背負つて高い講習料を払わなければいけないのだということがもしわかつたら、大反乱が起りますよ。

だから、これはあくまでも法案で決めていることではなくて、講習をやること自体は私は賛成です。しかし、その講習の内容とか講習料、これは相当真剣に政府で考えてやらないと、今のような事態になつてしまふかと私は本当に心配しているのです。

これは質問通告を全然していないので、大臣、も大臣の推理か何か、ちょっとお伺いできませんかね。よろしくお願ひします。

恐らくは優秀な警察官の方が考えた。つまり、高齢者講習を拡大すれば、その分、そのショートフォールというのですか、減った分の収入を何とか埋め合わせできるのだと。なかなか知患者ですね。

ところが、大きな問題というのは、免許保有者というのは日本に今七千五百万人いるわけですよ。その方たちの更新期間を延ばしてしまつといふこと、これは人數が多いから大変ですよね。七

十歳以上の高齢者は三百六十万しかいないのですよ。だから、三百六十万の人に七千五百万人の更新期間が長くなつた分を背負つてもらわなければいけない。背負つてもらうには、人數が少ないと高いのではないかと思います。今の世の中、価格破壊の時代です。ユニクロ現象なんかも見られますが、私もよく吉野家で一百五十円の牛丼を食べています。毎日吉野家の牛丼を食べても七千五百円ぐらいで済むのですよ。それは少な

いから、やはりどうしてもある程度高くしないと背負い切れませんよね。だから、やはり講習料と

いうのは高くなつてしまつたのだと私はわかったのです。これはあくまでも、私、シャーロック・ホームズの推測なのです。

それで大臣、私は、私の推理に対しても少し御意見があつたら、ぜひ国家公安委員長の推測もお話を伺いたいと思うのです。

大臣、私は思うのですけれども、この問題は三百六十万人の高齢者に影響を与える大変大きな問題なんですよ。選挙が近いからというわけではないのですよ。これがあくまでも、三百六十万の高齢者が、若い

人たちの更新手数料が三年のかわりに五年になつた、その分を自分たちで背負つて高い講習料を払わなければいけないのだということがもしわかつたら、大反乱が起りますよ。

だから、これはあくまでも法案で決めていることではなくて、講習をやること自体は私は賛成です。しかし、その講習の内容とか講習料、これは相当真剣に政府で考えてやらないと、今のような事態になつてしまふかと私は本当に心配しているのです。

これは質問通告を全然していないので、大臣、も大臣の推理か何か、ちょっとお伺いできませんかね。よろしくお願ひします。

進めていただきたい、このように思います。

そこで、人の心の問題と運転あるいは事故との関係でございますが、これを科学的に分析をいろいろしておられるかと思うんです。例えば、先日も申し上げたんですけれども、いろいろしているとき事故起こしやすい、また、そういう事故を起こしやすく、もともと、まあ関西ではいらちといいますか、もともと、まあ関西ではいらちというんですけれども、そういう人は本当に心をどう落つかせるかというようなこと、これも大いに関係いたしますし、また、のんびりして不注意がどうしても起こる、そういう性格の人もありま

すね。そういう運転者の特性あるいは性格、それから行動変化のメカニズムということを言われておりますが、それと事故との関係を科学的に分析しておられる成果がございましたら、これは局長で結構でございますから、お答えをいただきたいと思います。

○坂東政府参考人 委員御指摘のように、運転者の特性などが交通事故の要因の一つとなるということは、これは一般的に考えられるところでございまして、私も警察庁の科学警察研究所では、こういったドライバーの性格とそれから事故との関連性についての調査研究を重ねました上で、心理的運転適性検査の開発というものに努めてきたところでございます。

こうした結果を踏まえまして各人の適性に応じた教育が行われるということは非常に重要なことだというように認識しているところでございますので、自動車教習所における初心運転者教育におきましても、教習生に対しまして、この心理的運転適性テストというものを行った上でその各人の適性に応じた教育を行うというようなことをしているところでございます。

○塩田委員 科学的分析、調査といいましてもなかなか難しい問題で、時間もかかることがあります、やはり地道な研究開発成果を上げていただいたい、その上に立って教育なり講習、そういったもののカリキュラムが組み立てられるべき

問題だと思います。

これらは更新時の講習について、先ほど申し上げましたように、魅力あるものにしてもらいたい、印象に残る、心を打つものでなければならぬと思います。これは役所側の一方的な、押しつけじゃないですけれども、答えるだけじゃなくして、民間でもそういうことを開発してやっていける民間スクールがあるわけでございますが、これを受けた者につきましても同種の講習を受けた者と認定するということはお考えでしょうか。あるいは、この法案の中には盛り込まれていますかどうか、お伺いいたします。

○坂東政府参考人 委員御指摘のように、民間の機関におきましても、ドライバーの安全運転教育が非常に重要なことだと認識して、いろいろな形で安全教育というものをやっていただいている企業者というのは非常に多くなっているというふうに認識しているところでございます。

そこで、高齢者講習につきましては、今回の改正によりまして、政令で定める者は高齢者講習を受ける必要がない旨の規定を設けるというようになっておりまして、そして、この政令で定める者といふものは、今先生が御指摘のような形で、一定のレベルのあるような民間の安全運転教育というものを受けた者でもいいというふうな形にしたい

ふうに認識しております。

その点は万遺憾なきを期していただきたいと思います。

○坂東政府参考人 委員御指摘のように、運転者の特性などが交通事故の要因の一つとなるということは、これは一般的に考えられるところでございまして、私も警察庁の科学警察研究所では、こういったドライバーの性格とそれから事故との関連性についての調査研究を重ねました上で、心理的運転適性検査の開発というものに努めてきたところでございます。

それから、既にもう現在の道路交通法の百一条の三の第一項ただし書きにおきまして、政令で定める者は更新時講習を受ける必要がないというふうに定められているところでございますので、ふうに定められているところでございます。

今回はこの政令というものを改正いたしまして、今までの更新時講習を受ける必要がないというふうに定められているところでございますので、ふうに定められているところでございます。

それからまた、当然ながら、彼らとしては、集団で暴走する場合もあるは単発で暴走する場合もあるわけござりますけれども、やはり予測できないような形で神出鬼没するといったこともござりますから、そういう運転行為に対しても、我々としては取り締まりあるいは指導体制といふことをななかな整えられない間に暴走行為が行われてしまうといったような事例もあるということ

いずれにいたしましても、民間の力を活用する

という意味では大いに奨励されてしかるべき問題だと思います。それだけにまた、何でもかんでもというわけにいきませんので、一定の基準を設けてそれを認定するということが必要かと思いますが、その点は万遺憾なきを期していただきたいと存じます。

次に、いわゆる暴走族の問題でございますが、この暴走族の横行によって一般住民は非常に迷惑をしている、何とかしてくれないかという声がござります。我々のところに上がってくるわけでござります。警察も努力はしておられると思いますけれども、有効な決め手というか、なかなかとまらないところを見ると、努力にもかかわらずうまくいくつてないという面があるかと思うのですが、これは一体どこに問題があるんでしょうか。お伺いいたしました。

○坂東政府参考人 暴走族というものが犯す典型的なものは、共同危険行為という道路交通法で違反として規定している。そういう危险な運転行為あるいは迷惑を及ぼす運転行為でござります。これはやはりその名のとおり集団で暴走するというようなこともありますので、これを取り締まるというためには、私ども警察としても一定の体制というものを作ります。なかなか安全に検挙というのですか、するともできませんし、あるいは最終的には立証ということもできな

いというようなこともありますので、一定の体制を整えなければならないといったところが一つ大きな問題ではないかと思います。

それからまた、当然ながら、彼らとしては、集団で暴走する場合もあるは単発で暴走する場合もあるわけござりますけれども、やはり予測できないような形で神出鬼没するといったこともござりますから、そういう運転行為に対しても、我々としては取り締まりあるいは指導体制といふことをななかな整えられない間に暴走行為が行われてしまうといったような事例もあるということ

片や、まあ若い者が少々暴走するのは許してやれよ、生きるあかしとして騒いでいるんだから、そう迷惑つたって、けたたましい音を立ててうるさいだけだ、辛抱してやれよ、若い者はみんなそういう若い時代があるんだから、こういう物わかりのいい見方もあるわけですが、いずれにいたしましても、迷惑をかけられている側からいいますと、夜は眠れない、そして大変な危険も場合によつてはある。こういうことで、これを取り締まる方法の一つとして、私は、法的措置でやるべきことがあるのではないか。

例えば、車の構造自体をそういうた音が出ないようになります。それから、大抵、車両なり購入のときはない構造を、みずからつたり、あるいは業者から部品を買って取りつけるとか、あるいは業者がそれに加担をしてというか、そういった取りつけをする、こういった車の改造を正したいというふうに考えているところでござります。

○坂東政府参考人 今回、国会に提出しております道交法の改正の中の一つといたしまして罰則の

強化というのを打ち出しているところでございまして、ですが、この中の一つとして、暴走族の犯す典型的な危険行為の罰則といふものを引き上げたいということで、法律改正というものをお願いしているところでございます。

そのほかに、やはり先ほども申しましたように、いずれにしろ暴走族というものは国民に対しても危険なりあるいは大きな迷惑をかけているということでございますから、既存のあらゆる法令等も駆使しながら暴走族の取り締まり強化に当たりたいというふうに考えておりますし、それから、先ほどお尋ねの、違法な改造を行ったような者に対する対応しているのかということでござりますが、こういった形で暴走行為を助長する者に對しましても積極的に刑罰法令というものを適用して取り締まりを推進していくふうにしておりります。

運転免許の欠格事由、それから拒否等、それから取り消し、停止、これは現行法及び改正案の第八十八条、九十一条、百三十二条に関係するところでございますが、改正原案を見ますと、もちろん政令で定めるものというがござりますけれども、これこれの病気にかかっている者、あるいは何々の病気というのが要素としては主になつてゐるわけですね。

も駆使しながら暴走族の取り締まり強化に当たらないというふうに考えておりますし、それから、先ほどお尋ねの、違法な改造を行ったような者に対する対応してどう対応しているのかということです。さるが、こういった形で暴走行為を助長する者に対する対しても積極的に刑罰法令というものを適用して取り締まりを推進していくたいというふうに考えております。

○塩田委員 最近は、人権問題に非常に注意をしながら警察行政を推進しておられる、その難しさもあると思うのです。一定の限度があつてなかなかそこまで踏み込めないというものもあるうかと申いますが、大変御労苦をしておられることと申します。こういった問題につきまして、法的規制がなお必要であれば、これは検討して措置すべき問題だと思います。

それから、先ほど申し上げました車の構造を免
えてしまうということですね。これに対する罰則
なりあるいはそれに加担をした業者の取り締
まり、そういうことは、これは国土交通省の要請
なりあるいは経済産業省の関係もあるうかと思
います。そういうふたごとに連携を密にして、車両
構造自体を変えていく、あるいは変えるのを抑
止する、構造的にそういうことが起こらないような
仕組みを最初からつくるとか、いろいろなハ
ンズからの対処の仕方があるんではないかと思
いますが、これは国土交通省、関係省と連携を密
にして、ひとつ総合対策として適切な手を打つて
いただきたいということを要望いたしました。
次に移ります。

案の中では、安全な運転に支障を及ぼすおそれのある症状を呈している者、その中には政令で定めるものというものが入っておりますけれども、いずれにいたしましても、症状を呈している者といふ表現になってしまいますね。この違いといいますか、具体的にはどういうふうに違ってくるか、例えば手続の上で証明書を出すとかなんとかいう場合にどういうものになるのか、お聞かせいただきたいと思います。

○坂東政府参考人 委員御指摘のように、修正案案の中では、免許の拒否事由等につきまして法律に病名等を規定しなくて、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を呈している者の場合に免許の拒否等ができる規定に修正しようというような形であるというように承知しているところでござりますが、この修正案につきましては、当委員会でもいろいろと御答弁申し上げておりますように、国民にとって非常に大きな問題である運転免許が取得できるかどうかということに関して、国会は具体的なことは規定しないことになるということになりますので、私どもとしては、一般国民の権利義務にかかるることはできる限り法律で規定すべきとの基本的な考え方方に照らしていくかがなあのかというよう考へておるところでござります。

○塩田委員 証明書等はどういうふうに変わるんでしょうか。

○坂東政府参考人 そこで、私たちの改正案に關してでございますが、免許の拒否あるいは取り

私どもの改正案では、イ、ロ、ハ、というところ
で病名あるいは病気というものを定めて、そして
政令で定める基準で、今言いましたような形で、
ある程度の長期の期間において運転させる危険性
があるかどうかというものを見定められるような
判断基準を設けたいというものです。

○塩田委員 わかりましたが、具体的に証明書と
いうのは、お医者さんから、こういった病状であ
るあるいは病気であるという証明書を必要とする
んでしょうか、それとも役所側だけの判断でいい
んでしょうか。

○坂東政府参考人 もちろん、最終的に免許を拒
否するかどうか、与えるかどうかということは、
それはやはり公安委員会の権限ということにして
おりますので、公安委員会が判断するということと
になりますけれども、それを判断する上において
臨時の適性検査というようなものを受けでもらう
ということにしております。その適性検査という
ものは専門医の方々のいろいろな御判断をいただ
くというような形にしたいと思いますので、そつ
いった意味で、専門医の御判断というものを踏ま
えた上で、最終的に政令の基準に従って免許を与
えるかどうかということを判断するということです
ござります。

○塩田委員 今の点は、役所側としては手続的に
はいろいろ準備をしておられるということはわから
りました。

そこで、これはまだ提案されておりませんの
で、提案者に質問をするわけにはきません。この
点、本当は 症状を呈するというのはどういうふ
うであります。

な気持ちの中で、また、中には生活に苦しんでおられる方もあるられるということをお聞きいたしましたして胸を打ったところでございますが、このことに関連いたしまして、これも国土交通省の関係の法案ではございますが、関連いたしますので、御要望を申し上げたいと思います。

自動車損害賠償責任保険の政府再保険の廃止を盛った法案が今国会に出されることになっておるわけでございますが、この再保険をやめることに伴いまして約一兆円の金が出てくるわけです。この二兆円の使い方ですが、一兆一千億は保険料の減額に充てる、あと九千億につきましては、それを基金として、毎年、百九十億円を予定し、交通事故被害者の方々に生活支援をする、生活支援といいましても限定されたもので、六十五歳以上であつたものを六十五歳未満にも介護費用の一部を援助する、こういう拡大の構想があるようでございます。

これとの関連におきまして、国土交通省のこの関係で、連携を密にされまして、遺族の会の皆さん方のこの委員会での訴えをもとにいたしまして、被害者の生活支援あるいはまた裁判訴訟に当たつての支援活動等のいろいろな費用に充てるような方策を、関係各省協議の上、やっていただきたい、このように思うわけでございますが、これについて御答弁は要りません。御要望申し上げま

す。

危険運転者の交通違反に対する罰則強化、これは別途法案が衆法として提案されておりますけれども、これは、我が党といたしましては、他の関

が将来自動車を運転した場合におきましては、その人消し等の処分を行う場合におきましては、交通の危険を生じさせるおそれがある場合に行うというものです。このために、処分に当たりましては、その方の一時的な状態によって処分の可否を判断するということではなくて、ある程度長期の期間において危険を生じさせる可能性があるかどうか、そういうことを見定めた上で判断を行なう必要があるのでありますので、私どもの改正案では、イ、ロ、ハ、というところで病名あるいは病気というものを定めて、そして政令で定める基準で、今言いましたような形で、ある程度の長期の期間において運転させる危険性があるかどうかというものを見定められるようないくつかの判断基準を設けたいというものでございます。

○塩田委員 わかりましたが、具体的に証明書といふのは、お医者さんから、こういった病状であるあるいは病気であるという証明書を必要とするんでしようか、それとも役所側だけの判断でいいんでしょうか。

○坂東政府参考人 もちろん、最終的に免許を拒否するかどうか、与えるかどうかということは、それはやはり公安委員会の権限ということにしておりますので、公安委員会が判断するということになりますけれども、それを判断する上において臨時の適性検査というようなものを受けてもらうということにしております。その適性検査といふものは専門医の方々のいろいろな御判断をいただくというような形にしたいと思いますので、そういった意味で、専門医の御判断というものを踏まえた上で、最終的に政令の基準に従って免許を与えるかどうかということを判断するということです。

そこで、これはまだ提案されておりませんので、提案者に質問をするわけにはできません。この点、本当は、症状を呈するというのはどういうふうになりました。

うに判断するか、あるいは医師の診断書などを通じて検査のときの医師がどういう基準でどう判断したら症状を呈する者と言えるのかどうか、その辺を明らかにしたいところでございますが、今のようないい状況でござりますので、この問題は問題として残して、これで終わらいたいと思います。

次に、先日、当委員会に全国交通事故遺族の会の会長さんがお見えになりまして、参考人として意見を述べられました。遺族の方々が非常に悲惨な気持ちの中で、また、中には生活に苦しんでおられる方もあるられるということをお聞きいたしました胸を打ったところでございますが、このことと関連いたしまして、これも国土交通省の関係の法案ではございますが、関連いたしますので、御要望を申し上げたいと思います。

自動車損害賠償責任保険の政府再保険の廃止を盛った法案が今国会に出されることになっておるわけでござりますが、この再保険をやめることに伴いまして約二兆円の金が出てくるわけです。この二兆円の使い方ですが、一兆一千億は保険料の減額に充てる、あと九千億につきましては、それを基金として、毎年、百九十億円を予定し、交通事故被害者の方々に生活支援をする、生活支援といいましても限定されたもので、六十五歳以上であつたものを六十五歳未満にも介護費用の一部を援助する、こういう拡大の構想があるようでござります。

これとの関連におきまして、国土交通省のこの関係で、連携を密にされまして、遺族の会の皆さん方のこの委員会での訴えをもとにいたしまして、被害者の生活支援あるいはまた裁判訴訟に当たつての支援活動等のいろいろな費用に充てるような方策を、関係各省協議の上、やっていただきたい、このように思うわけでございますが、これについて御答弁は要りません。御要望申し上げま

す。

危険運転者の交通違反に対する罰則強化、これは別途法案が衆法として提案されておりますけれども、これは、我が党といったしましては、他の関

連事犯との総合的な罰則強化、罰則強化の方向は
我々は賛成でござりますけれども、他のバランス
を考えて適正な罰則強化を図っていただきたい。
これは、長年かけてやる問題でなくして、緊急を
要する問題だと思いますので、早急に法務省を中心
として結論を出していただきたい、このよう
に要望いたします。

めた署名運動に二十六万人の署名が集まつたこと、に見られるように、法定刑引き上げには大きな困難が民世論があります。

署名用紙を見ましたが、そこには、「何人死亡」させても、飲酒の上に無免許運転であろうとも、最高刑は窃盜罪や詐欺罪の最高刑、懲役十年以下の半分です、交通事故が多発する現代社会の実情を

ら、麻薬等の運転に関するものが、平成八年が三十六件でございましたものが、平成十二年が三十九件でございます。それから、過労運転に関するものでございますが、平成八年が八百九十三件でございましたが、平成十二年が八百七十一件でございます。それから、共同危険行為等に関するものでございますが、平成八年が三十三件でござい

法定刑を引き上げる必要があるということで、現行の法定刑に昭和四十三年に変えられたわけでございます。

ただ、当時、この法定刑の引き上げにつきましては、国会における御審議におきましても慎重たる御意見もかなりありまして、こういうような御意見を踏まえながら、その後その運用に努めてま

それから、運転代行法案につきましていろいろ御質問申し上げたいことがあります。前回もいたしましたので、特にきょうは申し上げませんが、法案の中で、定義の問題だとかあるいは趣旨の問題、法律案の性格が、どっちかというと規制、規制で来ている。これを、業界法として健全化

考慮し、車を運転する責任の大きさと人の命のと
うときは刑法に反映するべく、罪の量刑を見直
してくださいと遺族の心情が述べられております。
国家公安委員長に最初に伺いますが、こうした
国民世論と遺族の心情をどういうふうに受けとめ
ておられますか。

ましたか、平成十二年が二十九件でございます。
それから最後に、無免許運転に関するものでござ
いますけれども、平成八年が五千六百六十七件で
ございましたが、平成十二年が六千二百五十件、
このようになつております。

いた、こういうことでござります。
ところで、ただいま委員御指摘のとおり、非常に危険な運転行為、これは事故が起つても不思議はないというようなケースももちろんあるわけですが、まして、こういう事犯につきましては從来の過失犯という構造ではちょっとやはりなりません。

な、適正な運営が図られて交通安全が達成できる
ように、そういう方向で、健全な発展、適正な運
営の確保、こういった観点から十分に配慮をしな
がら行政を進めていただきたい、また、見直しの
段階でもそういうことを今後検討して盛り込んで
いきたい、このように思う次第でござります。
以上、質問と要望を終わります。ありがとうございました。

○村井国務大臣 全くそのお気持ちは、私も理解をいたします。人に後に落ちないものがござります。白状いたしますと、私自身、ごく身近な人間がやはり、ひき逃げといいましょうか、結果的にわかったのでござりますけれども、自動車事故で亡くなつておるというようなこともございまして、その関係者のお気持ちというのは、それは大変なものがあろうということはよく理解している

悪質、危険な運転で人を死傷させた者に重罰を科す”といふことは、刑法上から見ても私は合理的な根拠があるように思います。飲酒運転や無免許運転、スピード違反、暴走行為などの危険な運転行為は、人を死傷させることが容易に予見できる行為であります。そつしたことに起因した死傷事故は、未必の故意と紙一重の事犯と言えるのではないか。

ないのではないか、こういう類型があるということに私どもは認識しているわけでござります。したがいまして、そういう観点から、非常に危険な運転行為、それが原因となって人を死傷させられるというふうな事態になつたときにつきまして、これを特別の類型を考えるということは十分考へらされることでございますので、ただいまそういう方向で罰則の整備に向けて鋭意検討中でございま

○横路委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

○坂東政府参考人 最近の悪質運転による交通事故がどうなっているか
いと思想します。 警察署に伺いました。

万円以下の罰金
刑法二百十一條でそなへて
ります。傷害罪、窃盜罪、詐欺罪など
の懲役よりも軽い。処罰の公平性という観点から

古田正和著人「業務上過失致死傷罪」といふ組みではなくて、やはり危険な運転行為、これだけは言つてみますと暴行とかそういうようなものにもなる

○松本善明君 質疑を続行いたします。松本善明君、さようの質問は、追及型というふうな、尋ねる順序で、一つ一つ尋ねておられるのです。

故の現状いかん、あるいは推移いかんというお尋ねでございますが、交通事故の死傷者数も含めての全国の状況をこの一回お尋ね

見ても法定刑を引き上げる根拠になるのではない
かと思いますが、刑事局長の見解を伺いたいと申
います。

準ずるような、そういう危険な運転行為という類型というのは十分考えられると思つてゐるわけだ。さういうふうに荷物をこなして運転する場合

よりは、國民に問題を明確にしたしとしないでありますので、答弁の方々はそういうつもりでお答えいただきたいと思います。

の全事故の指標は「してお答えしたいと思ふ」と述べ、酒酔い運転に関するものでござりますけれども、平成八年が千二八百三十五件でございましたものが、平成十二年、昨年は千三百六十四件という数字です。

○古田政村参考人　現在の業務上過失致死傷罪の法定刑は、ただいま委員御指摘のとおりでございまして、この法定刑についてちょっと御説明申上げますと、昭和四十年前後、大変交通事故が多

酒酔い、麻薬、暴走行為などの共同危険行為、無免許、酒気帯び運転などの危険な運転行為の法定刑引き上げは、事故の被害者の心情や国民世論にこたえるものだと考えます。被害者の遺族が進

ことになつております。それから酒気帯び運転に関するものでございますが、平成八年が一萬一千四百九件でありましたものが、昨年、平成十二年が一万二千四百六十三件でございます。それから

いて重い刑が科せられるようになりますということです。
○松本(善)委員 ちょっとはっきりしないけれども、しようがないでしよう。
提出者に伺いますが、この悪質、危険な運転行為の中に過労運転を含めることについてあります。
す。
准へて過労運転による危険性は明らかでござ
ります。

した者に係るものという考え方に基づいて、過労運転の罪というものも対象としたわけであります。つまり、どこかで線を引かなければいけないということで、まず、一年以下の懲役及びこれよりも重い法定刑の上限が定められているところで、一つ線を引かせていただいたということです。

営業車などの場合に、運転手と使用者または荷主との関係が無視できないわけあります。労働条件の問題、それから荷主との請負条件などが過労運転の背景にあるからです。いつまでに届ける、こういうことで請け負ったために業務命令が出る、それを断ると労働者は首になつたりいろいろする、そういう問題があるわけですね。現行道交法でも、使用者や荷主の下命による場合には、使用者、荷主に罰則が科せられることになつております。そうした要素を持つ過労運転の責任を運転手本人だけに課すというのは、どうしても問題があると思うのですね。

こうした点を考えますと、悪質な運転行為がから過労運転は外すべきではないかと思いますが、この点について提出者はいかがお考えになつていらっしゃいますか。

このたびの道交法の改正案に従つて見ますと、
自由刑の罰則については、五年以下、三年以下、
二年以下、一年以下、六月以下、三月以下の懲役
というものと、六月以下の禁錮、三月以下の禁錮
という形で、八段階に分かれております。このよ
うな法定刑の違いというのは、それぞれの違反行
為の道路交通における危険性の度合いに応じて定
められているものというふうに考えられますの
で、一年以下の懲役及びこれよりも重い法定刑の
上限が定められている違反行為であつて直接運転

した者に係るものという考え方に基づいて、過労運転の罪といつものも対象としたわけであります。つまり、どこで線を引かなければいけないということで、まず一年以下の懲役及びこれよりも重い法定刑の上限が定められているということです。

これはやはり酒酔い運転等とも共通しております。

また、四月十一日に本委員会で行われました委員会の質疑の中でも、塩田委員の質問に対する坂東政府参考人の答弁にもございましたように、正常な運転ができるないおそれがあるという面です。

過労運転は、他の法令違反に比べると、先生御指摘の点は、危険性というよりも、悪質性がないケースもあるではないかというお話だったかと思いますが、ただ、他の法令違反に比べると、死亡事故率が大変高くて、道交法違反の中でも最も危険な行為の一つとなっているという指摘もございまして、特にその危険性ということにかんがみましてこの法律の対象とした次第でございます。

また、使用者の下命の場合にも、これは下命についての罰則というのもございまし、道交法全体で見たときには、個人だけ、実際に運転をした者だけを対象として処罰をしているということにはなっていないわけでありますので、その点については、道交法全体で見ると使用者の側にも責任が生じる場合もあるということであります。

また、論点が幾つかあるかと思いますけれども、過労運転という語感からいたしますと今お話をされた議論もあるうかと思ひますけれども、道交法上の過労運転と申しますのは、日常的な語感よりもかなり厳格に運用されているものと承知いたしております。

さきの四月十一日に行われました本委員会での質疑の中でも、ここに、過労運転というのは、正常な運転ができないおそれがある状態で車両等を運転する行為ということであって、この典型がいわゆる居眠り運転だと思ひますけれども、ただ、

居眠りがあつたからといって直ちに過労運転であるというような形で認定はされていないようあります。あくまでも事案ごとに、具体的に、あるいは客観的事実に照らしまして認定を行つてゐるところでございますと、いう坂東政府参考人のお話をございましたので、こうした厳格な認定がなされた上で、それでも過労運転と認定されるようなケースであるとすると、これは運転した個人についても重く責めを帰せしめてもらいたい方ないのではないかと考えております。

○松本(善)委員　これは過労運転が危険でないと、いうことを言つてゐるわけじゃないのですよ。もちろん危険なのですけれども、先ほど申しましたように、雇い主との関係、それから荷主との関係でやはり特別の検討が必要なんじゃないか。罰則だけでは解決をしない。やはり交通事故の問題というものは、厳罰主義だけでは解決しないというのは、一般的にもそうですけれども、特にそういう性質のものではないか。そういう意味で、これをただどこかで線を引かなければならぬということ深入人心るというのはちょっとどうかな。私どもは、そういうことで共同提案には参加しなかつたわけであります。

やはり、今も申し上げたとおりですけれども、交通事故の根絶のためには、道路や交通体系の再編整備を初め、安全施設の拡充、また、無秩序なモータリゼーションなどの民主的な規制とか、犯罪被害者制度の充実なども重要ですし、交通事故根絶にはこういう国総合的で抜本的な対策が必要であるということを強調して、次の質問に移ろうかと思いますが、どうぞ、何かあるそですかね。

○山花議員　この厳罰化によつて根絶につながるものではないという御指摘は、そのとおりだと思います。

ただ、もう一言申し添えますと、過労運転の禁止という、道交法でいいますと六十六条ですが、過労だけではなくて、要するに「過労、病気、薬物の影響、その他の理由により、」ということですから。

正常な運転ができないおそれがある状態」とい
うところが一つポイントにならうかと思います。
そこで、実務的にどのような形で解釈されてい
るかといいますと、「これは過労のケースではない
のですが、正常な運転ができないおそれがある状
態ということですけれども、目が悪いというだけ
ではダメであり、例えば目を開くことができない
とか、開いていても涙が流れて前方注視ができな
いような状態が必要である、眼帯をして運転をし
ているとき、直ちにおそれがある状態に当たるか
というと、そうではなく、ほかの目も悪いため前
方注視をすることが困難であるとか、眼帯が大き
いため著しく視野が妨げられ、正常な運転ができ
ないおそれがある状態であることが必要であるな
どと、大変厳格に解釈されております。

こうした解釈を前提といたしますと、東京地判
の三十三年一月十七日ですが、「ねむ気をもよお
し安全な自動車運転を期し得ない状態になつた場
合は直ちに運転を中止して適當な休養をとり、ね
む気のなくなるのをまつて運転を再開し、事故の
発生を未然に防止すべき業務上の注意義務があ
る。」とされております。極めて限定的な場合で
ありますて、かつそうした状態に陥つたときには、
この判例が言いますように運転を中止すべし
と考えますし、また先生御指摘のように、使用者
の側の業務命令によってどうしても過労の状態で
運転を余儀なくされるという事態が起こるケース
も想定されないわけではありませんが、しかし
こうした業務命令自体が道交法違反という行為と
考えられますし、また、事実上は難しいかもしれ
ませんけれども、法的にいえば、やはり本来そ
のような業務命令は拒むべきものと考えられます。
ただ、個別の事案によっては、量刑の際の情状と
してしんしゃくされることもあるのではなかろう
かと考えております。

ちょっとと意見は違うようですがれども、次に移りたいと思います。

自動車運転代行業適正化法についてであります。警察庁にまず聞きますが、自動車運転代行業はどう見ているかということあります。運転代行業問題を書いた警察庁交通企画課理事官の個人論文によりますと、諸外国に存在しない我が国特有の産業、飲酒運転防止に寄与しているという意味で交通安全産業と言つております。これはあくまで個人論文であります、なかなかよく物を見ているというふうにも思います。警察庁としての見解を伺いたいと思います。

○坂東政府参考人 お答えいたします。自動車運転代行業は、これは昭和五十年代ころから公共交通機関が十分に発達していない地方都市を中心にしてきた事業でございまして、飲酒運転が重大な交通事故につながるという認識が広く国民に行き渡っていることから、我が国において見られるような業形態となつたのではない、このように認識しているところでござります。

したがいまして、自動車運転代行業といふものは、お酒を飲んだ方にかわって自動車を運転するということから、飲酒運転の防止に一定の役割を果たしてきているところでございまして、この運転代行業の健全化を図ることによりまして、飲酒運転防止事業あるいは交通安全事業としてこの代行業というものを位置づけることもある意味ではできるのではないか、このように考えていくところでございます。

○松本(善)委員 代行業が交通安全に一定の役割を果たしているというわけであります、さきの理事官の個人論文によりますと、「交通安全産業たる運転代行業の健全な発達を図ることはまさに警察の責務である」とまで言っています。そこまで言わなくても、必要があるなら事業を育成していくという措置がある面についてはきちっと規

制していくという、その両面が必要になる。

今回の法案は、そういうふうに見た場合に、規制的な面についてはかなり明確でありますけれども、事業の育成的な面というのが見えない。育成的な面というのは法案の中にあるのでしょうか。規制がござりますから、私から答弁させていただきま

す。

○村井国務大臣 若干本法の根幹にかかる問題がござりますから、私から答弁させていただきまして、それを育成するとかなんとかいうような法律というの、基本的に余りつくらない方がいいのじゃないかという感覚を持っております。この自動車運転代行業でございますが、これにつきましては、やはりいろいろ見ておりましてさまざま問題が出てまいりましたから、その問題になるところだけとらえて規制を行うということで、私は法律としては今環境では一番望ましいことないのじゃないかと考えておるわけでございます。

それで、これは社団法人全国運転代行業協会といふような団体も見ておるわけでございますが、こういったところを通じまして今までも指導監督はしてきたわけでございますが、そのあたりをこれからもこの法律を通していただきましたらしっかりと使つて、今松本委員御指摘の業としての健全な育成というような面、そのことももちろん警察としてもある程度考えていかなければならない点でございますが、事実行為としてやっていくことはできるのだろうと思つておるところでございま

す。

○坂東政府参考人 お答えいたします。委員御指摘のように、私どもが今提出しております代行業法という新しい法律は、夜間において行われておりますいわゆる酒酔い代行というものを中心としたものでございますが、これは、やはり酒酔い代行的なものは、交通事故あるいは交通違反というものが、あるいは暴力団による不正な威力行使事業といふものがある、あるいはタクシー事業の類似行為がある、保険に未加入あるいは料金の不正收受等の事案がある、そういう問題があるということでござりますので、そういった問題を解消して業の適正化を図りたいということで、定義としてもこの酒酔い代行を中心にして定義にしたところでございます。

そこで、もう一方、委員御指摘のように、例えば居間冠婚葬祭等のために行う事業とか、あるいは空港での送り迎えのような事業を専門に行うものについてはどうかというお尋ねでござりますけれども、こういった業務を専門に行うものにつきましては酒酔い代行のような問題点は見受けられません、したがいまして今回規制の必要がないといふふうに私は認識しているわけでございま

す。

○松本(善)委員 この法律について、代行業者の団体から、タクシー代行には法律が適用されないのは不平等があるということが指摘をされております。タクシー代行と市場が競合してそれぞれの主張があるようではありますが、基本は、双方が共存する方向で、公平の立場で処理することだと思っています。何よりも安全と利用者保護の立場から対処すべきだと考えますが、この関係について国家公安委員長はどうお考えになつていますか。

○村井国務大臣 いわゆるタクシー代行という業態でござりますけれども、こちらの方には既にタクシーとしてのそれなりの規制がかかっていると聞いて、そういう意味では、道路運送法のタクシー事業としてそれなりにきちんとされている、これはこれでいいんじゃないだろうか。全く今までそ

ういう意味での規制がなかつた自動車運転代行業の形態がそうであること、これらの代行形態にトラブルが多いことをそういう理由として挙げて

いるようですがれども、しかし代行業としての形態は、割合は少ないかもしれないけれども、昼間の冠婚葬祭の営業もあれば、車が随伴しない空港などからの代行などの形態もある。こうした形態も代行業だと思うのですね。こうした各種形態の実態を無視した狭い代行業の定義づけでは、利用者にも事業者にも紛らわしいものになるのじゃなかつて思うのですけれども、長官でも、それから警察庁でも、お答えいただきたいと思います。

○坂東政府参考人 お答えいたします。委員御指摘のよう、私どもが今提出しております代行業法という新しい法律は、夜間において行われておりますいわゆる酒酔い代行というものを中心としたものでございますが、これは、やはり酒酔い代行的なものは、交通事故あるいは交通違反というものが、あるいは暴力団による不正な威力行使事業といふものがある、あるいはタクシー事業の類似行為がある、保険に未加入あるいは料金の不正收受等の事案がある、そういう問題があるということでござりますので、そういった問題を解消して業の適正化を図りたいといふふうに私は認識しているわけでございま

す。

○松本(善)委員 その必要がないのですがれども、そのほかの代行形態も、利用者との関係でありますとか交通安全上、問題がないわけじゃないと思うのですね。

法案は、自動車運転代行業の定義を、主としてとか夜間にとか醉客に、車の随伴という、私から見ますと非常に狭くとらえていると思います。これまでの答弁も、聞いておりますと、大半の代行は外しているというところでござります。

○松本(善)委員 もちろん、必要な規制はすることが必要なんですが、規制だけではやはり交通安全対策や利用者保護が図れないのは言うまでもないと思うのですね。

そこで、もう一方、委員御指摘のように、例えば居間冠婚葬祭等のために行う事業とか、あるいは空港での送り迎えのような事業を専門に行うものについてはどうかというお尋ねでござりますけれども、こういった業務を専門に行うものにつきましては酒酔い代行のような問題点は見受けられない、したがいまして今回規制の必要がないといふふうに私は認識しているわけでございま

す。

○坂東政府参考人 その必要がないのですけれども、そのほかの代行形態も、利用者との関係でありますとか交通安全上、問題がないわけじゃない

のですね。

○村井国務大臣 いわゆるタクシー代行という業態でござりますけれども、こちらの方には既にタクシーとしてのそれなりの規制がかかっていると

聞いて、そういう意味では、道路運送法のタクシー

事業としてそれなりにきちんとされている、これ

はこれでいいんじゃないだろうか。全く今までそ

ういう意味での規制がなかつた自動車運転代行業

につきまして、今度ある程度の規制を行うということございますから、私は、それは何ら矛盾もしないし、いわゆるタクシー代行と呼ばれる業態の人たちの側で特段不利を生ずるようなことはないように考えております。

○松本(善)委員 それはやはりちょっと矛盾があるんです。

国土交通省に伺いますが、代行業者に義務づけられていてタクシー代行に義務づけられていないものに損害賠償保険がある。タクシー代行に義務づけていない理由は、顧客がタクシーに乗るからタクシーの保険で大丈夫、こういうことなんですが、問題は、代行中の自動車が交通事故や人身事故を起こすことがある、そういう場合のことあります。

タクシー代行中の車両が人身事故を起こした場合、ケースにもよるけれども、損害賠償は今日では一億以上になることがあります。タクシー会社に支払い能力があれば問題はありませんけれども、支払い能力がない場合には、自賠法第三条によつて、最終的には車の所有者、つまり代行車の顧客が賠償義務を履行しなければならなくなるんじゃないかな。そうなりますと、そういう状況ではやはり利用者の保護が図れないんじゃないかな。

ここはやはり残されている一つの矛盾で、だから、これについて、タクシー代行にも同じようにやるべきじゃないかということが代行業者の方から出ているわけなんですが、どうでしょうか。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

タクシー代行のうち、タクシー車両を利用者が運送する業務は、通常のタクシー業務でござります。事故の際には、タクシー免許の際に義務づけられておりますところの保険によって必要な補償がなされるということです。

また、利用者の自動車を別途回送する部分の業務でございますが、これにつきましては、他人の車をいわば陸送するという陸送業というものがございますが、この陸送業に相当するような行為であります。

づけてはおりません、状況でございますが、これ

す。

と同様な形態でござりますので、タクシー代行の自動車の回送についても保険を義務づけるということは考えていないところでございます。

○松本(善)委員 そうすると、結局、今私が例として挙げました、タクシーが代行をやっているその代行車、いわゆる顧客の車、それが事故を起こした場合にはやはり矛盾が起るでしょう。やはり損害賠償と保険の関係では起るんじゃないですか。今の御答弁はそういうふうに伺つていいですか。

○高橋政府参考人 お答えいたします。

その部分につきましては、通常の損害賠償の関係で処理されることになると思います。

この点なんですけれども、法的に義務づけるといふことはいかがかなと思いますが、このような利害者の自動車の回送につきまして、適切な補償がなされるということは望ましいことは望ましいとは思います。そういう意味では、タクシー事業を監督していく中で必要な指導をしていきたいと

いうふうに考えているところでございます。

○松本(善)委員 国家公安委員長、今お聞きになつたことについて理解されたかどうかわかりません

が、やはり矛盾がないではないんです。

○横路委員長 保坂展人君。

○保坂委員 社会民主党の保坂展人です。

きょうは、同僚の北川委員より時間を分けていただきまして、どうしても委員各位に考えていただきたい交通事故の現状について質疑を行いたい

と思います。

まず第一に、これは昨年の八月四日の法務委員会でただした件なんですが、藤原裕喜子さんとい

う、運輸省初の船の女性教官として注目されてい

た三十二歳の女性なんですけれども、タイヤの大

きさが直角一メートル、車高が一・六五メートル

という巨大なRV改造車、これにいわば後ろから、オートバイ運転中当たられまして、そして亡

くなつたという事件なんですね。

これについて、当時の運輸省の宮崎政府参考人

に、こんな車は車検が通るのかと。これは検査に

当たつた警察官や検事もみんな驚いていますね。

ただいまお尋ねの損害賠償をせにいかぬということになつた

ら、これはぐあい悪いでしよう。そういう点では

やはり問題が多いので、私どもは育成面というこ

とを言いましたのはそういうことなんですね。規制

だけじゃなくて、育成。これはやはり交通安全を

守るというためいろいろな点を考えにやいけない

問題だと思うんです。交通安全の確保、利用者の

保護で不十分な点が、あるいは今法律が全くな

いことを考えれば、現在この法律が必要だと思いま

す。しかし、将来、さらに実態に即して法律の

運用と修正を図ることがやはり必要なんではない

ことです。そこで求めましたけれども、できるだけ簡潔

に、国土地理省の方から、その後どうなつて

いるのか、お願いをしたいと思います。

○宮崎政府参考人 お答え申し上げます。

一昨年の九月に発生いたしました車高を上げた

幼児の死亡事故、これはいづれも大変痛ましい事故であると考えております。国土交通省は、その防止に必要な対策の検討を昨年来進めてまいりました。

具体的には、産学官の有識者からなる車両安全対策総合検討会というのにおきまして、死角事故の防止に必要な運転視界基準案の検討を進めてきたところでございます。近々にその結果を取りまとめて、パブリックコメントにより基準案を公表する予定しております。

国土交通省としては、パブリックコメントの結果などを踏まえて、できる限り早急に運転視界の基準を定めて、その基準に基づく自動車の検査によって安全な運転視界を得られない危険な改造車を排除することとしたいと考えております。

○保坂委員 それでは、こうした危険な改造車は容易に車検に通らないよう改善をされるというように伺いました。

なお、指摘をしておきたいのは、これら車検が通過をしていたということです。刑事罰も、禁錮二年執行猶予四年ということであったようです。やはり、見るからに危険な車、これが放置されてしまうことにはならないということを指摘します。

○保坂委員 それでは、こうした危険な改造車は容易に車検に通らないよう改善をされるというように伺いました。

が運転をしていました。それどころか、相当量の酒を飲んでいたということを取り調べても証言しているんですね。調書にもそういうふうに明記をされています。そして、倒れている人、そのときに生きていられるかあるいはその命が尽きているのかはまだわかりませんが、しかし、そこをはねて逃げてしまった。

これに御遺族が調べてみると行政処分これは免許の減点はゼロだというんですね。この不思議について以前伺ったのですが、事故の基礎原因となるその判断がないので、それに付加されるひき逃げということだけでの減点はできないんだ、こういう説明でしたけれども、こんなことでいいのかと率直に思います。いかがでしょうか、警察庁。

○坂東政府参考人 委員御指摘のように、二台田の女性の運転者に対する行政処分、点数がついたかどうかということをございますが、千葉県警によりますと、この事件についての行政処分上の点数の評価は行われていないというように報告を受けているところでござります。

その理由でござりますけれども、これも委員御指摘のように、現在、事故のもととなつた交通違反という事実があつて、それが認定された場合におきまして、そしてひき逃げとかあるいは事故が起つたといったような場合においては点数を付するということになつておりますけれども、今回の場合は、そのもととなる道路交通法違反の事実が認定されなかつたということで点数をつけなかつたというように千葉県警から報告を受けてい

〇保坂委員 長官、来ていただきたいでありますので、率直に田中長官に伺いたいのですけれども、私はこの件を聞いてびっくりしたんですね。確かに酒酔いは現行犯だ。しかし、その後にちゃんと飲んだということも認めている。そして逃げたという事実もある。しかし、減点ゼロ。これはやはり、正直に名乗り出ない方がいいというような大変な誤解を与えるんじやないでしようか。御所見を伺

○田中政府参考人　ただいま交通局長から申し上げたとおりのような経緯、仕組みの中で本件につきましては行政処分の点数が付加されなかつたということでござります。今委員お話しのように、今回のこの運転者に関しましては、酒を飲んでいたということをございますけれども、検査の結果、酒気帯び運転には至らない、そういうような状況であったということをございまして、これがやはり自動車の運転に関する違反として問擬できないということで、これに対する付加点数ということでの救護措置義務違反については点数が付加されなかつた、こういう報告を受けているところをございます。

○保坂委員　それでは、一九九五年、今から六年前の九月十五日の早朝に、三苦剛嗣さん、二十一歳の元気な大学生だったのですが、交通事故で亡くなっている。きょうは御遺族の方にも傍聴に来ていただいているので、大変たくさんの中問題、この事故にもあるんですけども、一点に絞って伺つていただきたいと思います。

これは、早朝、高速道路上の追い越し車線で、何らかの理由で、この三苦さん、二十一歳の青年の運転していた車が停止をした、とまつたんですね。そしてその後に後続車に衝突をされ、残念ながら亡くなるということなんですけれども、この事故を検証していくときに、御遺族の指摘、私ども本当にもうともだと思つのですけれども、こういう指摘がござります。

要するに、高速道路上等で車が停止して運転できなくなつたとき、現在の法律では、三角停止板というものがございますね、三角形に組み立てるもの。私も実は一度も組み立てたことがないのですが、これはなれている方は余りいないのですね。そして、トランクの底の方に積んでありますから、例えば里帰りとかどこかにレジャーに行くとか、荷物を積んだ状態の中で三角停止板を出して組み立てるという、これはちょっと実情、高速道路状況にふさわしくないんじやないか、こういう点を指

こういう三角停止板以外の、よりスピーディーに表示できるようなものは幾らでもできると思うのです。例えば、電気系統がやられた、そのときに、車のどこか引っ張るとボンネットが直角にあって、例えば故障中とか、蛍光塗料か何かで夜間も見えるとか、さまざまな工夫はできると思うのですね。けれども、今の法律では、この三角停止板というものを、車からおりて、そしてトランクの中を探して、高速道路上でも組み立てて置く、これは大変危険ですね。これはやはり考え方ですね。きだと本当に思います。いかがでしょうか。

○坂東政府参考人 委員御指摘のように、高速自動車国道等の本線車道等に事故あるいはその他の事由によりまして停止せざるを得ない場合におきましては、自分の安全やあるいは後続車の安全といったようなものを図るために、いわゆる三角表示板の表示というものが義務づけられているところございます。

しかし、委員御指摘のように、法令によって義務づけられたいわゆる三角表示板にかわるものとして適正な機材が開発されるような場合におきましては、国民の負担等も考慮をしつつ、国土交通省とも連携しながら、導入することも検討することはあり得るものというふうに考えていてところでございます。

○保坂委員 今、警察庁からそういう答弁がありました。二十一歳の将来ある息子さんの命はもう一度と返ってこない。しかし、この痛ましい事故、その命の重さ、それと引きかえに、これだけ不合理な、あるいは実情に沿わない法律や規則を改正していただきたいこと、あるいは実情に合わせてもっとより安全な方向に改めていただくことができたらというのが御両親、遺族の方の願いというふうに私は受けとめました。

国土交通省に伺いたいのですが、実際にこの三苦さん御夫婦は提案されているのですね。三角停

止板ではなくて、先ほど私はちょっとと言いました、電気系統が壊れていても、例えば引張るような形で後ろのトランクが直角にあくとか、あるいはエアバックと何らか連動して危険を表示するようなシステム。あるいは、発煙筒というのも助手席の方にあるのですね。しかし、それは助手席ではなくてやはり運転席の方にあるべきではないかとか、さまざまなもの提案をされているのですが、こういう緊急事態の人命保護に大変関連をする、急がれる改善ですが、国土交通省の方、いかがですか。

○宮崎政府参考人 お答え申し上げます。

高速道路上で故障などによって夜間に車両が停止した場合には、運転者は、非常点滅表示灯、駐車灯、尾灯を点灯することとともに、発煙筒や赤色合図灯などの非常信号用具によって後続車に合図をしながら、車両後方の路上に停止表示器材を置くということにされております。

こういった車外での作業というのは大変危険でございますので、道路運送車両の保安基準では、停止表示器材が使用に便利な場所に備えられたものであること、及び容易に組み立てられる構造であることということを要件として定めております。

非常停止用器材はトランクに収納されることが一般的でございますので、ユーチャーに対しても、常に停止表示器材を取り出しやすい状態にしておくようすに啓発する必要があると考えております。このため、ユーチャーに配付される自動車の取扱説明書にその旨を記述するなどによって注意を喚起するよう、自動車メーカーに対しても指導してまいりたいと思っております。

また、停止表示器材は、追突防止のために、車両の後方の路上に置くことが必要であるとされております。これはヘッドライトによって光がしっかりと反射するよう、こうしたことでも、その有効性が停止表示器材と同等であることが必要であると考えられますので、諸外国の状況を調査

○保坂委員 ながら、また具体的に御提案があればそれを参考にして、警察庁とも調整しながら検討してまいりたいと思っております。

弁だつたのですが、今諸外国という言葉が出まし

たよね、ドイツのアウトバーンだとアメリカのハイウェーだと。どうでしょ。この三角停止板というのを定めているのは日本だけだと思うのですね。諸外国の例などはどうでしょ。警察庁の方に聞きたいのですが、いかがですか。それから、三角停止板、実際に高速道路などでとまつたときに、どのくらいで設置できますか。御自分でも運転されるかどうかわかりませんが、ちょっと参考まで。

○坂東政府参考人 いわゆる三角板の諸外国での導入例いかんというお尋ねでござりますけれども、私ども日本で採用している三角表示板の基準というものは、自動車の装置との安全性等に係る国際基準に則したものとされているところでございまして、こういった同様の、我が国で採用しているようないわゆる三角表示板というものは、委員御指摘のドイツにおきましても採用されているというふうに我々は承知しているところでござります。さらにはイギリスとかフランスとかスイスとか等々、三十二カ国ぐらいで採用されているのではないか、このように承知しているところでござります。

それから、三角表示板というものを路上に提示するということは危険ではないかといふようなお尋ねでもござりますけれども、私ども國家公安委員会の方でも、「交通の教則」というものを作りておりますけれども、その中におきましても、十分に安全に配慮しながら、そういういた措置をとるようについて、いろいろな形で指導しているところでござりますので、今後ともそういういた指導というものをさらに一層進めていきたい、このように考えております。

○保坂委員 田中長官、端的にもうきっぱり言つていただきたいのですね、今、長年の晴らされぬ

でござりますし、今回の道交法改正におきましても、御遺族、被害者の皆様を初めといたしまして多くの国民からの御意見を踏まえまして、罰則の引き上げ等、いろいろお願いをしておるところでござります。

害者をはじめ国民の皆様からの御意見あるいは御提案というのを十分に参考とさせていただきながら、交通安全対策を真剣に進めてまいりたい、かように考えておるところでござります。

○保城委員 力田は伺います

重の原点に立って、これは自動車の機能の整備の面からも、そして警察庁の行政の面からも整備をしていただきたいということの決意を伺いたいと思います。

○村井国務大臣 私も、先ほどちょっと申しましたように、自分の非常に身近な人間で交通事故故もおられましたから、今のお話を大変重く受けとめさせていただきますが、先ほど長官からもお答えを申し上げておりますけれども、私ども、やはり国民の負担の問題もかたがたを考え合わせながら対応していくなければならないと存じますので、よく研究をさせていただきたいと存じます。

○保坂委員 最後に、大臣にもう一点、これは私も驚いたのです。この三角停止板の事故で息子さんを亡くされた、その加害者の方は、何と四年と数カ月行政処分が忘れられていたそうなんですね。そして、その行政処分が忘れられていたといふことを指摘されると、そういう行政処分にされたわけですけれども、その間無免許運転などをされて、どうもやはり、私はいたずらに厳罰化、厳罰化と言うつもりはありません。しかし、その加害者の方が本当に反省する仕組み、これは、先ほどの三人の若い人たちの例を挙げましたけれども、全部何か血が通っていない。ここのこところ、しっかり見直していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

重の原点に立って、これは自動車の機能の整備の面からも、そして警察庁の行政の面からも整備を面からも、そして警察庁の行政の面からも整備を思っています。

○村井国務大臣 私も、先ほどちょっと申しましたように、自分の非常に身近な人間で交通事故故した者もおりましたいたしまして、今のお話を大変重く受けとめさせていただきますが、先ほど長官からもお答えを申し上げておりますけれども、私ども、やはり国民の負担の問題もかたがたを考え合わせながら対応していくなければならぬと存じますので、よく研究をさせていただきたいと存じます。

○保坂委員 最後に、大臣にもう一点、これは私も驚いたのです。この三角停止板の事故で息子さ

ども、そのうちの一つとして、私はその行政処分の問題も大変重要な要素だと存じます。そういう点で、警察に落ち度がないように、これから十分留意してまいりたいと存じます。

○北川委員長 北川れん子さん。

○北川委員長 北川れん子です。よろしくお願ひします。

私は、IC免許と電磁的記録についてお伺いしたいと思います。

一九九九年四月の一月刊交通によりますと、警察の方では、運転免許証の作成の折に、警察で撮影した運転者の顔写真を警察のコンピューターに顔画像データとして光ディスクに集積しているということをその雑誌で見ましたが、これは本当でしょうか。そして、現在どれくらいのデータがそこに集積されているのでしょうか。

ども、そのうちの一つとして、私はその行政処分の問題も大変重要な要素だと存じます。そういう点で、警察に落ち度がないように、これから十分留意してまいりたいと存じます。

○北川委員長　北川れん子です。よろしくお願ひします。

私は、IC免許と電磁的記録についてお伺いしたいと思います。

一九九九年四月の「月刊交通」によりますと、警察の方では、運転免許証の作成の折に、警察で撮影した運転者の顔写真を警察のコンピューターに顔画像データとして光ディスクに集積しているということをその雑誌で見ましたが、これは本當でしようか。そして、現在どれくらいのデータがそこに集積されているのでしょうか。

○坂東政府参考人　お答えいたします。

各都道府県警察におきましては、免許申請者等の顔写真を含む免許情報というものを電子的に記録するシステム、これをファイリングシステムといふうに私どもは呼んでおりますけれどもこのファイリングシステムを導入しているものというよう承知しているところでございます。

従来は、運転免許証を紛失するなどして再交付の申請があった場合に、本人からの申請であるかどうかということを当然ながら確認する必要があるわけでござりますので、そういう意味で、申請書に添付された写真をその申請書に貼付して運転免許帳として保管していたところでございましたけれども、これにかえて、免許データとそれから免許証作成機により撮影いたしました顔写真を光ディスク等に登録して保存しようとしているものがこのファイリングシステムでございます。

このファイリングシステムの導入でござりますけれども、平成七年から各都道府県警察において順次導入されているところでございまして、本年になつたところでございます。

なお、現時点で各都道府県警察がどの程度の免

許保有者の登録を済ませているかということにつきましては、つまびらかに承知していないところでございます。

○北川委員 事実であり、徐々にためていついる折には自分が持っている顔写真でもよかつたのが、いずれかの時点からそれがそうじやなくて、行った先で写さないといけないというふうに切りかわったということも聞いております。

いわゆるＩＴ技術というのはどんどん進んでいまして、顔の各部の特徴とかを数百に分けて分類して、そのデータを別の写真と照合できるというような技術も進んでいます。そして先ほどの御答弁のようふうにもなります。そして先ほどの御答弁と、運転者は余り自覚をしておりません、運転者は試験場で写真を撮られるとき、それは免許証にプリントされる、そういう意味づけだけの写真だと思っているはずなんです。

そこで、お伺いします。個人の情報を集積するのであれば、どのような目的でどのような方法で集積しているのかをまず提示しないといけないの解を当然得る必要があると思うのですが、了解は現実に得ていらっしゃるのでしょうか。

○坂東政府参考人 ただいま御答弁申しましたように、このファーリングシステムの導入に至る経緯というか理由でござりますけれども、免許証を紛失等をされる方がいるといったようなときに、当然ながら再交付申請というのが来るわけでござりますけれども、従来の手法で管理する場合においては、本人かどうかということが確認できることになりますと、すぐ検索で

して早く御本人にそういった意味での再交付ができるようになるということをございます。

それからさらに、ことしになってからでございますれば、現在、先ほど申しましたように、再交付申請等のときに備えて、免許更新時におきましては写真を添付してもらわなければいけないということになっていたわけでござりますけれども、こういったシステムが導入されたことによりまして、こういった申請時における写真の添付と

いうことも省略することが可能になったということをございます。

そういった意味で、本年四月から、こういったシステムが整備されているところにおきましては、更新時の写真の添付が省略できるような形の制度というものを施行したということでござりますので、「にこれは、やはり利用者といいましょうか、あるいは更新者といいましょうか、そういった方々の利便のために導入したものでございまます。

それで、写真を持ってくることが省略可能になつたということは、それはＩＣ化に向けてのやり方に切りかわったということですから、それを省略というのは適切な言葉ではないというふうに思いますが、個人のそういう理解を得て、個人のそれを実現していく方が便利な場合もあるわけですので、個人のそういう理解を得て、そこは問題性が残るのではないかと思います。

もう一つの質問は、現在ある免許証の記載事項を、今回導入、二、三年後に可能になろうかといいますけれども、従来の手法で管理する場合においては、本人かどうかという気もします。

○坂東政府参考人 委員御指摘の点は、今回の道路交通法の改正法案で改正の一つとしております

免許証の電磁的記録、いわゆる免許証のＩＣカードについてのお尋ねではないかと思います。

基本的には、改正法案を見ていただくとおわかりになりますように、現在免許証に記載されている券面に記録されている情報の一部を電磁的なものに記録するということでございますので、現在の券面に記録されているもの以外のものをＩＣカード化してそれに記録しようというものではございません。

○北川委員 先ほどの個人の了解について、ちょっと私しつこいかわりませんけれども、やはり確認の言葉をいただきたいと思います。

そうしましたら、今の御答弁からいきますと、道交法の九十三条の規定に挙げられております免許証記載事項の一一部というふうに理解していいのか、その一部は、一体、具体的に言えば何を想定していらっしゃるのか、改めてお伺いします。

○坂東政府参考人 先ほどのファーリング等の關係で、免許証の更新者等の利用者の了解をとったのかどうかということをございますが、これは、利用者の了解をとっているかどうかということに關しましては、そういう行政目的のために導入したものでござりますので、とつていてないということがあります。

それで、写真を持っているかどうかということに關しましては、そういう行政目的のために導入したものでござりますので、とつていてないということがあります。

それから、今回のＩＣ化についてございますけれども、その一部ということをございますけれども、基本的に今は今のところは、発給している県公安委員会の公印というものが免許証の券面にござります、それを除いたもの、券面に記載されているもので公印を除いたものをＩＣカード化する予定で考えているところでございます。

○北川委員 それは、今の免許証の表の、目で見て確認できる事項というふうに、大まかに言えばそれに当たるのかなという気もします。

シー権の問題ですね。特に電磁的記録、自分が、その中の電磁的記録が何としておさめられているのかを本人確認ができるのかという問題とあわせて、同意をとらないという方向でこれからも

は、ＩＣ免許の導入に関しては疑惑が残るところだらうと思います。

そこで、今のところは一部を載せるだけだといふことなんですが、今後、身分証明書、ＩＤ機能を持たせるとかクレジット機能を持たせるとか、ＩＳＯの方向に、ＩＳＯの動向を見てというお答えだつたのですけれども、その辺の展望についてはいかがなんでしょうか。

○坂東政府参考人 まず、ＩＣカード化する内容といましまようか、あるいはほかの機能を持たせるのかということです。今申しましたように、券面に記載している情報、つまり、我々がビジュアルに見られる情報以外のものをＩＣ化するということは、これはもう法律上も、先ほど申しましたように、券面情報の一部ということです。これら以外のものをＩＣ化するということは考へていませんところでございます。

それから、本人に開示できるのかどうかということござりますけれども、今回のＩＣカード化を導入しようという一つの理由というものは、御案内のように、年間一千万人からの方が日本から海外に出ていく。そうなると、いろいろな意味で免許証というものは国際的にいろいろな形で利用されるような局面も出てくるというふうなことをござりますから、先ほど委員お話をございましたけれども、ＩＳＯにおきまして、やはり共通の国際規格をつくるべきではないかというふうに思っています。したがいまして、やはり日本におきましても、将来の国際的な流れというものの展望を見た場合におきましては、今の時点で、そういうふうに国際化の流れに沿えるような形で免許証のＩＣ化ということも準備しておいた方がいいのではないか

かということです。

ただ、利用者に對して情報開示するかどうかと
いうことでござりますけれども、ISOの基準の
流れというのがどうなるかということにもかか
わっているところもございますけれども、その情
勢いかんによつては、私どもとしては、ISOの

基準にそういうような縛りがないとなれば、それ
は御本人がオープンにしてもらいたいと言え
ばオープンにできるようなシステムというものも考
えたいというふうに考へているところでございま
す。

○北川委員 今回、法律改正とともに明記された
けれども、具体的なことはこれからだということ
なので、七千六百万人という膨大な数の保有者が
いるわけですから、ぜひ国民に対しても、どうい
うことを目的としてどうやるうとしているかとい
うのは、ある時点で明確化していただきたいと思
います。

それで、今世界の中でもIC免許を導入してい
る国はまだないということなんですが、導入に當
たっては、ICカード免許にするかそれとも現行
免許にするかという選択権は保有者側にあるのか
どうか。それと、今の顔写真の方ですが、これ以
降、同意をとる必要があると私は思いますが、そ
れに対しての検討はいかがお考えなのか。二点あ
わせてお伺いしたいと思います。

○坂東政府参考人 二つのお尋ねでございますけ
れども、今回IC化を導入したいというように考
えているわけでござりますけれども、それでは、
本人の選択、つまり現在の免許証みたいなものが
いい、ICカード化は要らないといったような選
択を認めるかどうかということでおざいますけれ
ども、先ほど申しましたようにいろいろなIC
カード化の利便性というものを考えまして、やは
り公共目的のために私ども導入しようとしている
わけでござりますから、導入過程においていろいろ
な免許証が混在する時期というのはあるかもわ
かりませんけれども、私どもとしては、最終的に
やはり選択を認めないと。先ほど申しましたよう

に、そういった公共目的のために導入しようとし
てあるわけでござりますから、最終的にはやはり
うことでござります。

それからまた、同意の面につきましても、先ほ
ど申しましたように、そいつたいろいろな意味
での公共目的のためにやつてあるということでござ
りますから、ICカード化を図るということにつ
いての国民の同意といったような意味ではなく、
だければ、やはりICカード化を図つていただきたい
というふうに考へているところでござります。

○北川委員 そうしますと、公権力が一番有利に
情報収集できる最も早い手段をIC免許の中に
盛り込む、今はここまでということでしたが、こ
れ以後、時代の流れとともに、またISOの流れ
とともに変わっていくと思いますので、私はや
はりもう少し国民議論を待つべきではないか。特
に選択権がないのであれば、なお一層IC化に対
しての情報を多くの人に分け与えながら、あるべき姿、それと誤認情報が載せられた場合、自分の
情報が誤って載せられた場合にどう訂正を求める
ことができるのか、すべて警察の中でしか検証が
できなければ、本人確認がどのシステムでできる
のか、その辺もこれから検討の余地のある事項だ
と思いますが、いかがお考えなんでしょうか。

○坂東政府参考人 まず、今回の法改正を国会に
提出するに当たりましては、私どもとしては、事
前に広く国民からパブリックコメントということ
で御意見をちょうだいしてあるところでございま
す。

○石毛委員 石毛鍊子です。

道路交通法の一部を改正する法律案に対する修
正案

(本号末尾に掲載)

○北川委員 では、時間が来ましたので、これか
らもICカード化に向けては監視をしていきたい
と思います。どうもありがとうございました。

○横路委員長 これにて各案に対する質疑は終局
いたしました。

が必要ですが、そのような規定を欠いています。

本修正案は、特定の病気を有しているだけで欠
格となる不当な規定を症状に着目した合理的な規
定に改めることにより、欠格条項の適正化を図る
とともに、政令を定める前の意見聴取手続を義務
づけるものであります。

具体的には、第一に、病気を理由として免許の
拒否等をすることができる者について規定する第
九十条第一項第一号を、「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
めるものを呈している者」と改め、病気または障
害を理由として免許の取り消し、停止等をするこ
とができるときについて規定する第二百三十三条第一項
第一号及び第二号について、第一号を「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を呈している者であること
とが判明したとき」と改め、第二号を削除しま
す。

第二に、自動車等の安全な運転に支障を及ぼす
おそれがある症状を政令で定めるに当たっては、
内閣総理大臣は、あらかじめ当該政令で定める
症状を呈している者の意見を代表すると認められ
る者及び当該症状に関する専門的な知識を有する
者の意見を聞かなければならない旨の規定を追加
いたします。

第三に、施行期日その他所要の規定を整備いた
します。

以上が、提案の理由及び内容の概要でありま
す。何とぞ委員各位の御賛同をお願いいたしま
す。

○横路委員長 これより原案及びこれに対する修
正案を一括して討論に入ります。(拍手)
○横路委員長 以上で修正案の趣旨の説明は終
りました。

○横路委員長 これより原案及びこれに対する修
正案を一括して討論に入ります。
討論の申し出がありますので、順次これを許
します。小野吉也君。

○小野委員 私は、自由民主党、公明党を代表して、民主党提出の道路交通法の一部を改正する法律案に対する修正案に反対し、原案に賛成する立場から討論を行います。

この修正案は、免許の拒否事由等について、法律に病名等を規定せず、「自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病状として政令で定めるものをして病状として政令で定めることができる規定に修正するものであります。が、否等ができる規定に修正するものであります。以下、これに反対する理由を申し上げます。

この修正を行った場合、国民にとって重大な問題である免許の取得の可否について、国会が具体的な要件を何ら定めないとなるばかりでなく、知的障害や身体障害といった今回の改正により免許の拒否の対象としないものについても、条文上、その対象に含めることができます。

また、拒否等の処分を行うのを免許申請等の時点で病状を呈している場合に限るものであれば、交通安全の観点から見て不十分と言わざるを得ません。

以上から、修正案は適当でないと考え、反対するものであります。

なお、原案については、運転者の安全対策の推進等、まことに時宜を得たものであつて、適正かつ妥当なもので、賛成するものであります。

○横路委員長 島聰君。

○島委員 私は、民主党・無所属クラブ、日本共産党及び社会民主党・市民連合を代表し、たゞいま議題となりました内閣提出の道路交通法の一部を改正する法律案及び民主党・市民連合提出の道路交通法の一部を改正する法律案に対する修正案に賛成する立場から討論を行います。

現行の道路交通法は、精神病者、てんかん病者、知的障害者、視力、聴力、会話能力がない者などに対し、運転免許試験の受験資格すら与えないなど、障害者や病者を不当に差別した規定となっています。

今回の改正案では、このような問答無用の門前

払いは廃止するとともに、知的能力や身体的な能力など試験で見ることのできる能力についても、すべて試験で判断するなどの改善が図られており、障害者の社会参加を阻む要因を除くという点

で一步前進していると評価はいたします。

しかしながら、他方で、運転免許を拒否、取り消し等ができるとする規定を設けて、幻覚の症状を伴う精神病にかかる者や、発作により意識障害または運動障害をもたらす病気にかかる者などを挙げていますが、これは事实上、てんかんなどの病名や疾患名を特定するものになっ

ています。

障害者や病者の社会参加を促進する立場からは、資格、免許の欠格条項を定める場合には、障害や病気を特定するのではなくて、その資格、免許に必要とされる機能に着目して定めなければならぬとされています。

また、拒否等の処分によって運転免許の交付を拒否する場合についても、安全な運転が可能な機能を有しているかどうかで判断するべきであります。が、改正案の規定では、一定の病気にかかっている者は一律に免許を拒否されることになりかねず、病気の症状の程度や服薬によって運転に支障がない者まで不当に拒否される危険が高いと言わざるを得ません。

この点、民主党・無所属クラブ、日本共産党及び社会民主党・市民連合提出の道路交通法の一部を改正する法律案に対する修正案は、「自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病状として政令で定めるもの」とすることによってこのような懸念を解消しており、欠格条項の見直しの趣旨に適していると評価をいたします。

また、政令を定める前の意見聴取手続の創設も、現代社会において自動車免許を拒否された場合の不利益の大きさを考えていたいと思います。それを考えれば、当然必要であると考えます。

以上、内閣提出の道路交通法の一部を改正する法律案及び民主党・市民連合提出の道路交通法の一部を改正する法律案に対する修正案に賛成する理由を申述べます。

○横路委員長 これにて討論は終局いたしました。道

路交通法の一部を改正する法律案及びこれに

対する修正案について採決いたします。

まず、石毛篤子君外二名提出の修正案について採決いたします。

本修正案に賛成の諸君の起立を求めます。

○横路委員長 起立少數。よって、本修正案は否決されました。

次に、原案について採決いたします。

これに賛成の諸君の起立を求めます。

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

○横路委員長 ただいま議決いたしました本案に對し、古賀正浩君外五名から、附帯決議を付すべしとの動議が提出されております。

提出者から趣旨の説明を聽取いたしました。古賀正浩君。

○古賀(正)委員 ただいま議題となりました自由民主党、民主党・無所属クラブ、公明党、自由民主党及び社会民主党・市民連合の各派共同提案に係る附帯決議案につきまして、提案者を代表して、その趣旨を御説明申し上げます。

まず、案文を朗読いたします。

道路交通法の一部を改正する法律案に對する附帯決議(案)

政府は、本法の施行に當たっては、次の事項に配慮すべきである。

一 障害者等に対する免許の拒否等の基準を定めるに當たっては、交通の安全と障害者等の社会参加が両立されるよう、障害者団体等の意見を十分聴取すること。

一 酒酔い運転等悪質な違反行為に対する点数

や免許の取消しの場合の欠格期間のあり方等についてさらには検討を行うとともに、それにより人を死傷させる行為の厳罰化について、関係行政機関の間において速やかに検討を行ふこと。

近年ますます凶悪化が進む暴走族に対しては、その根絶に向け、警察による取締りを一層強化するとともに、関係行政機関にあっては、学校や地域社会等との連携を図りつつ、暴走族への加入防止、暴走族からの離脱指導、車両の違法改造の防止等その対策強化に取り組むこと。

本案の趣旨につきましては、当委員会における質疑を通じて既に明らかになつていていることと存じますので、説明は省略させていただきます。よろしく御賛同くださいますようお願い申し上げます。(拍手)

○横路委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

本動議に賛成の諸君の起立を求めて採決いたします。

○横路委員長 起立総員。よって、本案に對し附帯決議を付することに決しました。

この際、政府から発言を認められておりますので、これを許します。村井國家公安委員会委員長。

○村井国務大臣 政府といたしましては、審議経過における御意見並びにただいまの附帯決議の御趣旨を十分尊重いたしまして、交通安全対策の推進に万全の措置を講じてまいる所存でございます。

今後とも、御指導、御鞭撻のほど、よろしくお願い申し上げます。

○横路委員長 次に、内閣提出、自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律案について議事を進めます。

いこととしております。

第四に、推進体制として、内閣に特殊法人等改革推進本部を設置することとし、内閣総理大臣を本部長とするなど、その組織、所掌事務等を規定しております。この法律案の提案の理由及びその内容の概要であります。

以上が、この法律案の提案の理由及びその内容の概要であります。横路委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

次回は、公報をもつてお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。

午後五時二十九分散会

○横路委員長

何とぞ、慎重に御審議の上、速やかに御可決あらんことをお願い申し上げます。

道路交通法の一部を改正する法律案に対する修正案

道路交通法の一部を改正する法律案の前に次のように加えます。

えます。

えます。

目次中「第一百八条の三十三」を「第一百八条の三十一」に改める。

第九十条第一項に第一号から第三号までとして三号を加える改正規定中同項第一号を次のように改める。

一 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を呈している者

四号を加える改正規定中同項第一号及び第二号を次のように改める。

一 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を呈している者であることが判明したとき。

二 削除

第一百八条の三の三の付記、第一百八条の七の付記、第一百八条の十八の付記及び第一百八条の三十一

の付記の改正規定の次に次のように加える。

第七章中第一百八条の三十三の前に次の二条を加えます。

(意見の聴取)

第一百八条の三十二の三 第九十条第一項第一号及び第一百三十二条第一項第一号の政令を定めるに当たっては、内閣総理大臣は、あらかじめ、当該政

令で定める症状を呈している者の意見を代表する

と認められる者及び当該症状に関する専門的な知識を有する者の意見を聽かなければならぬ

い。

附則第一条中「ただし」の下に、「以下の改正規定及び第七章中第一百八条の三十三の前に一条を加える改正規定並びに附則第九条の規定は公布の日からを加え、「公布の日から起算して三年」を

「公布の日から起算して三年」に改める。

附則第十二条を附則第十三条とし、附則第十条を附則第十二条とし、附則第十三条を附則第十条とし、附則第八条の次に次の二条を加える。

(意見の聴取に関する経過措置)
第九条 施行日前における新法第一百八条の三十三の規定の適用については、同条中「第九十条第一項第一号及び第一百三十二条第一項第一号」とあるのは、「新法第九十条第一項第一号及び第一百三十二条第一項第一号」とする。

道路交通法の一部を改正する法律案の一部を次のように加えます。

えます。

えます。

目次中「第一百八条の三十三」を「第一百八条の三十一」に改める。

第九十条第一項に第一号から第三号までとして三号を加える改正規定中同項第一号を次のように改める。

特殊法人等改革基本法案

田次

第一章 総則(第一条～第四条)

第二章 特殊法人等整理合理化計画(第五条～第六条)

第三章 特殊法人等改革推進本部(第七条～第十六条)

附則

(目的)

第一章 総則

第一条 この法律は、今次の中央省庁等改革の趣旨を踏まえ、特殊法人等の改革に関し、基本理

念を定め、国の責務を明らかにし、及び特殊法人等整理合理化計画の策定について定めるとともに、特殊法人等改革推進本部を設置することにより、集中改革期間(この法律の施行の日から平成十八年三月三十一日までの期間をいう。以下同じ)における特殊法人等の集中的かつ抜本的な改革を推進することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において「特殊法人等」とは、別表に掲げる法人をいう。

(基本理念)

第三条 特殊法人等の改革は、特殊法人等の事業が現在及び将来にわたる国民の負担又は法律により与えられた事業独立等の特別の地位に基づいて実施されていることにかんがみ、各特殊法人等の組織及び事業について、その事業の本来の目的の達成の程度、その事業を民間にゆだねることの適否、その事業の便益を直接又は間接に受ける国民の範囲及び当該便益の内容の妥当性、その事業に要する費用と当該事業により国民が受ける便益との比較等の観点から、内外の社会経済情勢の変化を踏まえた抜本的な見直しを行い、國の事業との関連において合理的かつ適切な位置付けを与えることを基本として行われるものとする。

(国の責務)

第四条 国は、前条の基本理念(以下「基本理念」という。)にのっとり、特殊法人等の改革に関する施策を策定し、及び実施する責務を有する。

第五条 特殊法人等整理合理化計画の策定等)

第五条 特殊法人等改革推進本部は、この法律の施行後一年を目途として、基本理念にのっとり、各特殊法人等について、その事業及び組織形態の在り方を抜本的に見直し、その結果に基づき、特殊法人等整理合理化計画を定めなければならない。

二 特殊法人等整理合理化計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。

二 前号に掲げるもののほか、特殊法人等の改革に関する施策であつて基本的かつ総合的なもの企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。

二 前号に掲げるもののほか、特殊法人等の改

革に関する施策であつて基本的かつ総合的なもの企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。

一 廃止、整理縮小又は合理化、他の実施主体への移管その他各特殊法人等の事業について講すべき措置

人通則法(平成十一年法律第百三号)第二条第二項に規定する特定独立行政法人以外のもの

をいう。への移行その他各特殊法人等の組織形態について講すべき措置

三 前二号に掲げるもののほか、各特殊法人等の改革のために講すべき措置その他の必要な事項

4 内閣総理大臣は、前項の規定による報告があつたときは、特殊法人等整理合理化計画を国会に報告するとともに、その要旨を公表しなければならない。

5 前二項の規定は、特殊法人等整理合理化計画の変更について準用する。

(特殊法人等整理合理化計画の実施)

第六条 政府は、特殊法人等整理合理化計画を実施するため、できる限り速やかに、遙くとも集中改革期間内に、法制上の措置その他の必要な措置を講じなければならない。

第三章 特殊法人等改革推進本部

(設置)

第七条 特殊法人等の改革の推進に必要な事務を集中的かつ一体的に処理するため、内閣に、特殊法人等改革推進本部(以下「本部」という。)を置く。

二 前号に掲げるもののほか、特殊法人等の改

革に関する施策であつて基本的かつ総合的なもの企画に関して審議し、及びその施策の実施を推進すること。

(組織)

第九条 本部は、特殊法人等改革推進本部長、特殊法人等改革推進副本部長及び特殊法人等改革推進本部員をもつて組織する。

(特殊法人等改革推進本部長)

第十条 本部の長は、特殊法人等改革推進本部長、(以下「本部長」という。)とし、内閣総理大臣をもつて充てる。

2 本部長は、本部の事務を総括し、所部の職員を指揮監督する。

(特殊法人等改革推進副本部長)

第十一条 本部に、特殊法人等改革推進副本部長(以下「副本部長」という。)を置き、国務大臣をもつて充てる。

2 副本部長は、本部長の職務を助ける。

(特殊法人等改革推進副本部員)

第十二条 本部に、特殊法人等改革推進本部員(以下「本部員」という。)を置く。

2 本部員は、本部長及び副本部長以外のすべての国務大臣をもつて充てる。

(資料の提出その他の協力)
第十三条 本部は、その所掌事務を遂行するため必要があると認めるときは、行政機関、地方公共団体及び独立行政法人(独立行政法人通則法

別表 特殊法人等の表(第二条関係)

名 称	根 拠 法
奄美群島振興開発基金 宇宙開発事業団 運輸施設整備事業団 沖縄振興開発金融公庫 科学技術振興事業団 核燃料サイクル開発機構 簡易保険福祉事業団 環境事業団	奄美群島振興開発特別措置法(昭和二十九年法律第百八十九号) 宇宙開発事業団法(昭和四十四年法律第五十号) 運輸施設整備事業団法(平成九年法律第八十三号) 沖縄振興開発金融公庫法(昭和四十七年法律第三十一号) 科学技術振興事業団法(平成八年法律第二十七号) 核燃料サイクル開発機構法(昭和四十二年法律第七十三号) 簡易保険福祉事業団法(昭和三十七年法律第六十四号) 環境事業団法(昭和四十年法律第九十五号)

一 特殊法人

第二条第一項に規定する独立行政法人をいう。)の長並びに特殊法人等の代表者に対して、資料の提出、意見の開陳、説明その他の必要な協力を求めることができる。

第十四条 本部に、その事務を処理させるため、事務局を置く。

2 事務局に、事務局長その他の職員を置く。

3 事務局長は、本部長の命を受け、局務を掌理する。

(主任の大臣)

第十五条 本部に係る事項については、内閣法(昭和二十一年法律第五号)にいう主任の大臣は、内閣総理大臣とする。

(政令への委任)

第十六条 この法律に定めるものほか、本部に関し必要な事項は、政令で定める。

附 則

1 この法律は、公布の日から起算して三月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

2 この法律は、平成十八年三月三十一日限り、その効力を失う。

(この法律の失效)

この法律は、平成十八年三月三十一日限り、その効力を失う。

関西国際空港株式会社
九州旅客鉄道株式会社

関西国際空港株式会社法(昭和五十九年法律第五十三号)
旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律(昭和六十一年法律第八十八号)

金属鉱業事業団
勤労者退職金共済機構
公営企業金融公庫

金属鉱業事業団法(昭和三十八年法律第七十八号)
中小企業退職金共済法(昭和三十四年法律第一百六十号)
公営企業金融公庫法(昭和三十二年法律第八十三号)

公害健康被害補償予防協会

公害健康被害の補償等に関する法律(昭和四十八年法律第七百一号)

国際観光振興会

国際観光振興会法(昭和三十四年法律第三千九号)
国際協力銀行

国際協力銀行法(平成十一年法律第三十五号)

国際協力事業団

国際協力事業団法(昭和四十九年法律第六十二号)

国際交流基金

国際交流基金法(昭和四十七年法律第四十八号)

国民生活金融公庫

国民生活金融公庫法(昭和二十四年法律第四十九号)

国民生活センター

国民生活センター法(昭和四十五年法律第九十四号)

雇用・能力開発機構

雇用・能力開発機構法(平成十一年法律第二十号)

四国旅客鉄道株式会社

旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律

社会福祉・医療事業団

社会福祉・医療事業団法(昭和五十九年法律第七十五号)

社会保険診療報酬支払基金

社会保険診療報酬支払基金法(昭和二十三年法律第一百一十九号)

住宅金融公庫

住宅金融公庫法(昭和二十五年法律第一百五十六号)

首都高速道路公団

首都高速道路公団法(昭和三十四年法律第一百三十三号)

商工組合中央金庫

商工組合中央金庫法(昭和十一年法律第十四号)

新エネルギー・産業技術総合開発機構

石油代替エネルギーの開発及び導入の促進に関する法律(昭和五十五年法律第七十一号)

心身障害者福祉協会

心身障害者福祉協会法(昭和四十五年法律第四十四号)

新東京国際空港公団

新東京国際空港公団法(昭和四十年法律第一百十五号)

石油公团

石油公团法(昭和四十二年法律第九十九号)

地域振興整備公団

地域振興整備公団法(昭和三十七年法律第九十五号)

地方競馬全国協会

競馬法(昭和二十三年法律第一百五十八号)

中小企業金融公庫

中小企業金融公庫法(昭和二十八年法律第一百三十八号)

中小企業総合事業団

中小企業総合事業団法(平成十一年法律第十九号)

環境事業団

帝都高速度交通營團	帝都高速度交通營團法(昭和十六年法律第五十一号)
電源開発株式会社	電源開発促進法(昭和二十七年法律第二百八十三号)
東海旅客鉄道株式会社	旅客鐵道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律
都市基盤整備公團	都市基盤整備公團法(平成十一年法律第七十六号)
西日本電信電話株式会社	日本電信電話株式会社等に関する法律(昭和五十九年法律第八十五号)
西日本旅客鉄道株式会社	旅客鐵道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律
日本育英会	日本育英会法(昭和五十九年法律第六十四号)
日本學術振興会	日本學術振興会法(昭和四十二年法律第一百二十三号)
日本貨物鉄道株式会社	旅客鐵道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律
日本労動者住宅協会	日本労動者住宅協会法(昭和四十一年法律第一百三十三号)
日本芸術文化振興会	日本芸術文化振興会法(昭和四十一年法律第八十八号)
日本原子力研究所	日本原子力研究所法(昭和三十一年法律第九十二号)
日本小型自動車振興会	小型自動車競走法(昭和二十五年法律第二百八号)
日本自転車振興会	自転車競技法(昭和二十三年法律第二百九号)
日本私立学校振興・共済事業団	日本私立学校振興・共済事業団法(平成九年法律第四十八号)
日本政策投資銀行	日本政策投資銀行法(平成十一年法律第七十三号)
日本船舶振興会	モーターボート競走法(昭和二十六年法律第二百四十二号)
日本体育・学校健康センター	日本体育・学校健康センター法(昭和六十一年法律第九十二号)
日本たばこ産業株式会社	日本たばこ産業株式会社法(昭和五十九年法律第六十九号)
日本中央競馬会	日本中央競馬会法(昭和二十九年法律第二百五号)
日本鐵道建設公團	日本鐵道建設公團法(昭和三十九年法律第二号)
日本電信電話株式会社	日本電信電話株式会社等に関する法律
日本道路公團	日本道路公團法(昭和三十一年法律第六号)
日本貿易振興会	日本貿易振興会法(昭和三十三年法律第九十五号)
日本放送協会	放送法(昭和二十五年法律第二百二十二号)
日本労働研究機構	日本労働研究機構法(昭和三十三年法律第二百三十二号)
年金資金運用基金	年金資金運用基金法(平成十一年法律第十九号)
農業者年金基金	農業者年金基金法(昭和四十五年法律第七十八号)

農畜産業振興事業団	農畜産業振興事業団法(平成八年法律第五十三号)
農林漁業金融公庫	農林漁業全融公庫法(昭和二十七年法律第三百五十五号)
農林漁業団体職員共済組合	農林漁業団体職員共済組合法(昭和三十三年法律第九十九号)
阪神高速道路公團	阪神高速道路公團法(昭和三十七年法律第四十三号)
東日本電信電話株式会社	日本電信電話株式会社等に関する法律
東日本旅客鉄道株式会社	旅客鐵道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律
放送大学学園	放送大学学園法(昭和五十六年法律第八十号)
北海道旅客鐵道株式会社	旅客鐵道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律
北方領土問題対策協会	北方領土問題対策協会法(昭和四十四年法律第三十四号)
本州四国連絡橋公團	本州四国連絡橋公團法(昭和四十五年法律第八十一号)
水資源開発公團	水資源開発公團法(昭和三十六年法律第一百十八号)
緑資源公團	緑資源公團法(昭和三十一年法律第八十五号)
理化学研究所	理化学研究所法(昭和三十三年法律第八十号)
労働福祉事業団	労働福祉事業団法(昭和三十二年法律第一百一十六号)
二 認可法人	
名 称	根 拠 法
医薬品副作用被害救済・研究振興調査機構	医薬品副作用被害救済・研究振興調査機構法(昭和五十四年法律第五十五号)
海上災害防止センター	海上汚染及び海上災害の防止に関する法律(昭和四十五年法律第一百三十六号)
海洋科学技術センター	海洋科学技術センター法(昭和四十六年法律第六十三号)
海洋水産資源開発センター	海洋水産資源開発促進法(昭和四十六年法律第六十号)
基盤技術研究促進センター	基盤技術研究円滑化法(昭和六十年法律第六十五号)
漁業共済組合連合会	漁業災害補償法(昭和三十九年法律第一百五十八号)
漁船保険中央会	漁船損害等補償法(昭和二十七年法律第二十八号)
空港周辺整備機構	公用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律(昭和四十二年法律第一百十号)
警察共済組合	地方公務員等共済組合法(昭和三十七年法律第一百五十二号)
厚生年金基金連合会	厚生年金保険法(昭和二十九年法律第一百十五号)
公立学校共済組合	地方公務員等共済組合法

国家公務員共済組合	国家公務員共済組合法(昭和三十三年法律第二百一十八号)
国家公務員共済組合連合会	国家公務員共済組合法
産業基盤整備基金	民間事業者の能力の活用による特定施設の整備の促進に関する臨時措置法(昭和六十一年法律第七十七号)
市議会議員共済会	地方公務員等共済組合法
指定都市職員共済組合	地方公務員等共済組合法
自動車安全運転センター	自動車安全運転センター法(昭和五十年法律第五十七号)
自動車事故対策センター	自動車事故対策センター法(昭和四十八年法律第六十五号)
情報処理振興事業協会	情報処理の促進に関する法律(昭和四十五年法律第九十号)
生物系特定産業技術研究推進機構	生物系特定産業技術研究推進機構法(昭和六十一年法律第八十二号)
石炭鉱業年金基金	石炭鉱業年金基金法(昭和四十二年法律第二百三十五号)
全国市町村職員共済組合連合会	地方公務員等共済組合法
全国社会保険労務士会連合会	社会保険労務士法(昭和四十三年法律第八十九号)
全国商工会連合会	商工会法(昭和三十五年法律第八十九号)
全国中小企業団体中央会	中小企業等協同組合法(昭和二十四年法律第二百八十一号)
全国農業会議所	農業委員会等に関する法律(昭和二十六年法律第八十八号)
全国農業協同組合中央会	農業協同組合法(昭和二十二年法律第二百三十二号)
総合研究開発機構	総合研究開発機構法(昭和四十八年法律第五十一号)
地方公務員共済組合連合会	地方公務員等共済組合法
地方公務員災害補償基金	地方公務員災害補償法(昭和四十二年法律第二百二十一号)
地方職員共済組合	地方公務員等共済組合法
町村議会議員共済会	地方公務員等共済組合法
通関情報処理センター	電子情報処理組織による税関手続の特例等に関する法律(昭和五十二年法律第五十四号)
通信・放送機構	通信・放送機構法(昭和五十四年法律第四十六号)
都職員共済組合	地方公務員等共済組合法
都道府県議会議員共済会	地方公務員等共済組合法
日本行政書士会連合会	行政書士法(昭和二十六年法律第四号)

日本銀行	日本銀行法(平成九年法律第八十九号)
日本下水道事業団	日本下水道事業団法(昭和四十七年法律第四十一号)
日本公認会計士協会	公認会計士法(昭和二十三年法律第二百三号)
日本司法書士会連合会	司法書士法(昭和二十五年法律第二百九十七号)
日本障害者雇用促進協会	障害者の雇用の促進等に関する法律(昭和三十五年法律第二百一十三号)
日本商工会議所	商工会議所法(昭和二十八年法律第二百四十三号)
日本税理士会連合会	税理士法(昭和二十六年法律第二百三十七号)
日本赤十字社	日本赤十字社法(昭和二十七年法律第三百五号)
日本たばこ産業共済組合	日本たばこ産業共済組合法
日本鐵道共済組合	厚生年金保険法等の一部を改正する法律(平成八年法律第八十二号)第一条の規定による改正前の国家公務員等共済組合法(昭和三十二年法律第二百一十八号)
日本土地家屋調査士会連合会	厚生年金保険法等の一部を改正する法律第二条の規定による改正前の国家公務員等共済組合法(昭和三十二年法律第二百一十八号)
日本万国博覧会記念協会	日本万国博覧会記念協会法(昭和四十六年法律第九十四号)
日本弁理士会	弁理士法(平成十二年法律第四十九号)
農水産業協同組合貯金保険機構	農水産業協同組合貯金保険法(昭和四十八年法律第五十三号)
農林漁業信用基金	農林漁業信用基金法(昭和六十二年法律第七十九号)
平和祈念事業特別基金	平和祈念事業特別基金等に関する法律(昭和六十三年法律第六十六号)
野菜供給安定基金	野菜生産出荷安定法(昭和四十一年法律第二百三号)
預金保険機構	預金保険法(昭和四十六年法律第三十四号)

理由

由である。

今次の中省庁等改革の趣旨を踏まえ、特殊法人等の改革に関し、基本理念を定め、國の責務を明らかにし、及び特殊法人等整理合理化計画の策定について定めるとともに、特殊法人等改革推進本部を設置することにより、集中改革期間における特殊法人等の集中的かつ抜本的な改革を推進する必要がある。これが、この法律案を提出する理