

(第一類 第一号)

衆議院 内閣委員会 議 録 第二十七号

(三七六)

平成十九年六月八日(金曜日)

午前九時三十一分開議

出席委員

委員長 河本 三郎君

理事 木村 勉君 理事 後藤田正純君

理事 戸井田とおる君 理事 西村 康稔君

理事 平井たくや君 理事 泉 健太君

理事 松原 仁君 理事 田端 正広君

安次富 修君 赤澤 亮正君

遠藤 武彦君 遠藤 宣彦君

大塚 拓君 岡下 信子君

上川 陽子君 木原 誠二君

谷 公一君 谷本 龍哉君

寺田 稔君 土井 亨君

中森ふくよ君 林田 彪君

牧原 秀樹君 松浪 健太君

村上誠一郎君 市村浩一郎君

小川 淳也君 佐々木隆博君

細野 豪志君 馬淵 澄夫君

渡辺 周君 石井 啓一君

吉井 英勝君

国務大臣
(国家公安委員会委員長)

内閣府副大臣

法務副大臣

内閣府大臣政務官

内閣府大臣政務官

政府参考人
(内閣府大臣官房審議官)

政府参考人
(警察庁交通局長)

政府参考人
(法務省大臣官房審議官)

政府参考人
(法務省民事局長)

溝手 顕正君
平沢 勝榮君
水野 賢一君
岡下 信子君
谷本 龍哉君
荒木 二郎君
矢代 隆義君
三浦 守君
寺田 逸郎君

政府参考人
(法務省矯正局長)
政府参考人
(厚生労働省大臣官房審議 御園慎一郎君)
政府参考人
(厚生労働省社会・援護局 中村 吉夫君)
政府参考人
(国土交通省道路局次長) 原田 保夫君
政府参考人
(国土交通省自動車交通局 梶野 龍二君)
内閣委員会専門員 堤 貞雄君

委員の異動

六月八日

辞任

嘉数 知賢君

木原 誠二君

中森ふくよ君

松浪 健太君

同日

辞任

安次富 修君

大塚 拓君

谷 公一君

牧原 秀樹君

同日

辞任

上川 陽子君

六月七日

憲法九条を守ることに

関する請願(塩川鉄也君

紹介(第一四〇八号)

ともに生きる社会のため

の公共サービス憲章の

制定を求めることに

関する請願(近藤洋介君

紹介(第一四〇九号)

同(前田雄吉君紹介(第一四一〇号)
同(奥村展三君紹介(第一四八〇号)
同(平岡秀夫君紹介(第一四八一号)
同(山井和則君紹介(第一四八二号)
は本委員会に付託された。

本日の会議に付した案件

政府参考人出頭要求に関する件

参考人出頭要求に関する件

道路交通法の一部を改正する法律案(内閣提出

第五七号)(参議院送付)

○河本委員長 これより会議を開きます。

内閣提出、参議院送付、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。

この際、参考人出頭要求に関する件についてお

諮りいたします。

本案審査のため、来る十三日水曜日午前九時か

ら、参考人の出席を求め、意見を聴取することと

し、その人選等につきましては、委員長に御一任

願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○河本委員長 御異議なしと認めます。よって、

そのように決しました。

お諮りいたします。

本案審査のため、本日、政府参考人として内閣

府大臣官房審議官荒木二郎君、警察庁交通局長矢

代隆義君、法務省大臣官房審議官三浦守君、矯正

局長梶野龍二君、厚生労働省大臣官房審議官御園慎

一郎君、社会・援護局障害保健福祉部長中村吉夫

君、国土交通省道路局次長原田保夫君及び自動車

交通局次長梶野龍二君の出席を求め、説明を聴取

いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○河本委員長 御異議なしと認めます。よって、

そのように決しました。

○河本委員長 これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許し

ます。牧原秀樹君。

○牧原委員 おはようございます。自由民主党の

牧原秀樹でございます。

きょうは、内閣委員会におきます質問の機会を

与えていただきましたことを、まず感謝を申し上げ

たいと思います。

昨年度に、私たち自由民主党におきましては、

飲酒運転根絶プロジェクトチームというところにお

きまして飲酒運転根絶に向けましての提言をま

とめさせていただきました。今回の道路交通法の

一部の改正、そしてまた別委員会にかかっており

ました刑法の一部改正というものは、こうした私

たちの提言も考慮いただきまして法案提出をして

いただいたものでございます。したがって、

きょうはその一員としてこうした質問の機会をい

ただきました。本日にまず感謝を申し上げたいと

思います。

本日、委員長のお許しをいただきまして御配付

させていただきました資料一というものがあ

ります。この資料一というものは、交通事故の

発生件数、そして死者数、また負傷者数等の推移

ということで、平成十八年度までの統計を示した

ものでございます。

これを見ますと、以前、平成の初めのころ、一

万人近くを超えていた交通事故の死者数という

ものは、いよいよ、二十四時間以内の死者数だけ

で限って見れば六千三百人まで減ってきている。

三十日以内の死者数で見ても七千二百人まで減っ

てきている。こうしたことは、警察の関係者の方々

や、あるいは交通安全協会の方々、その他関係者

第一類 第一号

内閣委員会議録第二十七号

平成十九年六月八日

の方々の大変なる御尽力によるものだと思えます。ここまで来たということについては、まず、心より関係者の方に敬意を表したいと思います。その一方で、資料一・二というものを御配りしました。これは、今回の法改正に係ります飲酒運転の交通事故件数の表でございます。

御承知のとおり、平成十三年には危険運転致死傷罪の新設を柱とした改正が、そして、十四年には酒酔い運転また酒気帯び運転の厳罰化というような手当てを次々としまして、この厳しい厳罰化、これによりまして、平成十三年以降は一たん飲酒事故件数がぐんと減っているわけでございます。これは、飲酒死亡事故件数も飲酒事故件数もぐんと減っております。

先ほどの資料一を見ていただくと、交通事故発生件数全体として見ると、これは、十三年以降も横ばいではございますが微増があつて、昨年度若干減つておりますけれども、大幅に減つていない状況にはないわけでございます。

この状況と比較しても、飲酒運転の事故というのはは確実にこの法改正が効果があつたということの私は証左だと思つておりますけれども、しかし、平成十二年から十五年にかけてぐんと減つていて割合から比較すると、十五年以降については、その減少度合いがめつさり微減にとどまつております。

これは、警察あるいは政府としまして、がくんと減つたけれどもその後は微減にとどまつてしまつていて、この理由についてまずどのように分析をされているか、御質問をさせていただきたいと思ひます。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

ただいま御指摘いただきましたように、飲酒事故につきましても減少状況がぐんと落ちてきたわけでございまして、昨年、今のお示しの数字ですと少し落ちていますが、これは、昨年九月以降のさまざまなキャンペーンの結果もあつて少し減りましたが、実は、それまではほぼ横ばいの状況でございました。

その評価でございますが、私も、平成十三年の道路交通法改正をやつていただきました、それによりまして、運転者の意識あるいは行動の変化、あるいは飲酒運転防止のための社会環境の整備の効果、これができるところにつきましてほぼ一巡して、これによって、いまだ改善に至らない運転者層あるいは社会状況というのが残つていて、いふふうなところでございます。

特に運転者層につきまして言うならば、平成十三年改正による改正後の罰則をもつてしてもなお飲酒運転をやめようとならない一部の悪質な者がいる、こういうことであろうと考えております。

○牧原委員 つまり、厳罰化をしたことによりまして、それまで軽い気持ちで運転をしていたような普通の人はやめた、しかし、それでも、厳罰化だろうと何だろうと酒を飲んで運転をする人というのがどうしても一定数残るということだと思ひます。

今回の法改正、私たちプロジェクトチームでもその点は考えまして、そうした運転手以外の方々、周辺者、同乗者であつたり、あるいは酒類を提供したお店の人であつたり、さらには車両を提供した人、そうした人に対しての罰則を大幅に強化したということ、ぜひともこの点は大いにアピールをしていただいて、運転する人のみならず、周りにいる人も大変な厳罰を食うんだということを訴えていただきたいというふうに思ひます。

この意義というものは、飲酒運転を減らすためにということとよくわかるんですが、実は、今回の一部改正の大きな柱の一つというのは、救護義務の罰則の引き上げでございます。

いろいろな罰則の引き上げの中で、この救護義務に対する罰則の引き上げというのは、今まで五年、だつたものを十年、罰金も二倍というふうにするものですから、大変な厳罰化を図るわけでございます。飲酒運転撲滅という目的と救護義務違反を大幅に引き上げるといふことの相関関係、理由というものについて御説明をいただきました。

と思ひます。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

飲酒運転につきましては、今ほどお話ししたいただきましたように、運転者本人だけではなくて、その周辺者に対する制裁の強化が必要であるという御指摘を受けましての改正内容としておるわけでございまして、一方、この救護義務違反の方は、交通事故が発生した後の運転者の行動、その対応の問題でございます。したがって、それ自体で直接交通事故の発生あるいは抑止をねらうということには直ちにはならないわけでございまして、しかし、救護義務違反につきましては、交通事故に対する責任追及を強化すべきであるという各方面からの強い意見、この中で、交通事故を起こしながら、救護義務を怠つて逃走する、このような悪質な者を許してよいのか、こういう国民の厳しい目が注がれ、強い非難が集中するようになっております。現実に、このひき逃げの発生件数自体、平成十三年には一万六千件余ございましたが、平成十八年には一万八千件を超えて、全般的に増加傾向にあつたということでございまして、

そこで、このような悪質な運転あるいは悪質な違反に対しましてこれに見合う制裁が求められ、あるいは発生件数が高水準で推移していることに對しまして、その制裁の強化によりましてそのような行為の抑止を図る、こういう考え方でございします。

そこで、悪質、危険運転者対策といたしましては、酒類や車両等の提供者に対する罰則の強化、これは本人に加えてございしますが、これにあわせて、救護義務違反の罰則についても引き上げをお願いしようとしていふものでございします。

○牧原委員 若干わかりにくい説明だつたと思ひますので、私から説明をした方がいいような気がしますけれども、私たちのプロジェクトチームでも、この法改正の一番契機になつた事件というのは、平成十八年の八月二十五日に福岡で起こつた事件でございします。御記憶の方も多いと思ひます

が、二十二歳の方がべろに酔つぱらつて、橋の上で家族五人が乗っている車に追突をして、その家族五人が乗っている車が海におちこちて、そして幼い兄妹三人が溺死する。この事件は、お母様が子供を助けようとして必死に海に潜つて、そして助け上げたけれども、結果亡くなつてしまつたという、三人の子供が一瞬間にこの事故によつて亡くなるという、極めてもう本当に悲しい事件でございました。この事件の大きな問題は、この犯人が、一たん逃げて、そして水をたらふく飲んで、酒がすっかり抜けてから現場に戻つてということがあつたわけでございします。

その前にも、平成十七年二月五日、これは千葉県県の松尾町でございしますけれども、同窓会を終えて帰宅している方々に、やはり飲酒運転をして、しかも免許中の人が死んだんですけれども、八人を突き飛ばして四人が死亡するという事件がありまして、この事件も、犯人は一たん現場から逃走して、そして、酒が抜けてから出頭するというようなことがありました。

この当時、実は、危険運転致死罪、すなわち懲役一年以上で最高で二十年受けるということが、アルコールを飲んで事故つて人が死んだとしたら、まず確実にこの危険運転致死罪を受けるというところで、厳罰を受けています。他方で、逃げて、そして酒がすっかり抜けて、私、事故りました、でも酒は飲んでませんで、どうぞ私のアルコール検知をやつてくれといつて立証できなかったとすれば、これは、その当時であれば単なる業務上過失致死、懲役五年で終わつてしまつたという、逃げ得ということが指摘をされていたわけでございします。

いづれにしても、こうした傾向をなくすためには、ひき逃げというものをさらに厳罰化して、逃げ得にならないということを私たちはやらなきゃいけないというのが背景にあるんだと思ひます。きょうお手元にお配りしている資料二をごらんいただきましたんですが、実は、問題はもうちよつと複雑だと思つていいます。これは、危険運転致死死

傷罪というものが平成十三年の十二月に施行されてから適用された件数の推移でございすけれども、例えば、アルコールの影響、薬物、猛スピード、運転技能を全く有しない、それから妨害目的、信号の殊さら無視というものが危険運転致死の危険運転だとみなされた典型的な事例で、アルコールがもちろん一番多いんですが、そのうちに、どれだけひき逃げをしたかという件数の割合をこの網がけのところに示させていただいております。アルコールの影響だけでいえば、平成十四年、百五十九件中三十三件、大体五分の一、平成十五年、百三十二件中二十一件ですから大体六分の一、十六年は百二十五件中二十七件、六分の一、十七年も大体六分の一、そして、平成十八年には四分の一に引き上がっているという状況が見てとれます。この傾向は、例えば信号の殊さら無視でも相当高い割合でひき逃げがなされていまして、妨害目的あるいは高速度なんというところでも傾向が見られます。

つまり、危険運転致死罪という罪とひき逃げというものがあつて、仮にひき逃げの罪が若干上げられたとしても、危険運転致死罪といういわゆる有期刑のマックスの刑が既にあるという状況だとすると、仮に救護義務違反の罰則を上げて、こういう人たちに与つては特別の抑止にならないというふうになるわけでございます。

この点につきまして、今回の罰則強化で、こうした危険運転致死罪におけるひき逃げ事犯、この四割近い事案ですけれども、こういうものを防ぎ切ることができかどうか、この点について御説明をいただきたいと思ひます。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

ひき逃げに対する罰則強化の背景となりました経緯につきましては御説明いたしましたが、酒を飲んで逃げたら、これは危険運転致死罪にならないか、あるいは飲酒ひき逃げ死亡事故等で検挙できないかということになりますと、これは、捜査はすべて過去に起きた出来事を再現するものでございすので、その過程で、当然のことながら、危険運転致死罪に該当する事実が解明できればそれによつて立件する、解明したけれどもその事実がそれに至らないということであれば、これは、飲酒と、それからひき逃げと業過ということとで立件することになる、こういうことでございす。

したがいまして、今ほど資料二でござんいた、きましたものの見方でございすけれども、これは、ひき逃げであつても、危険運転致死罪に該当するものについてはこれだけ事実を解明して立件しているということでございます。

ただ、先ほどの御指摘のような背景と、それから、事実を解明した結果、現実に危険運転致死罪にはならなかつたという場合に、その処断刑といたものが業過及びひき逃げだけで軽くなつて、これでいいのかという均衡の問題もございす。そういうことで、私も、先ほど申しましたひき逃げの悪質性ということに着目いたしまして、それ相応の評価を受けるべきであらう、こういう考えでございます。

ただ、御指摘いただきましたように、挙げて私ども警察の捜査力でこれを立件できるか、立証できるかということにこれはかわりますので、この点については引き続きの努力が必要であらうと考えております。

○牧原委員 今の御説明も、ちよつとわかつたようになかなかなかつたような説明なんです、要は、逃げ得というものはないんだということを、先ほどの同乗者、周辺者に対する厳罰化と同じように、国会、この法案改正で強調していただきたいというふうな思ひでございます。私はこの懲役十年じやまだまだ法定刑としては足りないんじゃないかというふうな思ひを思つておりますけれども、引き続き、今回の法改正を受けて私たちは注視していかなければならないというふうな思ひを思つております。

さて、危険運転致死罪で、典型例、この六項目が掲げられているわけでございますけれども、これも皆さん御記憶だと思ひますが、私の地元、直接選挙区ではないんですが、地元の埼玉県の東川口というところで、カセットテープを取り出そうとして、保育園児が公園に向かつて散歩をしているところに突つ込んで、保育園児が四人も亡くなるという事件がありました。私もすぐ現場に行つて、山のように高く積み上がった花束、そしていろいろなおもちゃ、多分親御さんからだと思ひますけれども、そうしたものが置いてありまして、涙を流したものでございす。この事故で、実は法定刑についてまた新たな問題が提起をされているわけでございます。

一たん危険運転致死罪ということになれば懲役二十年まで適用ができるということになつていくわけでございますけれども、そうでないと、併合罪の觀念を抜かしますけれども、これまでは業務上過失致死の五年、そして、今度新しく刑法改正でできます自動車運転致死罪で懲役七年になるわけです。つまり十三年も差がある。これは、仮に、カセットテープを直しながら子供をひきました、死者が百人でしたとしても懲役七年にしかならないわけですね。この百人の中には、もしかしら私たちの家族、子供、あるいは友人等々が含まれているかもしれない。

私は、こうした事故というのは、すべからず他人事として、あるいは、ちよつと法制局にありがちな、何か紙の上の話、議論としてはなくて、自分の家族だつたらという観点で、あるいは自分の子供だつたらという観点で少しとらえなければならぬと思つています。人の死の結果であるという点については、殺人罪もあるいは危険運転致死罪も変わらない。仮に殺人罪として人が四人死ねば、これは死刑である確率が非常に高い。しかし、危険運転致死罪であれば、百人死んだつてそれは死刑にならない。

こうしたことを考えると、私は、著しい均衡を失っているのではないかとこの思ひます。この危険運転致死罪というものの適用範囲を拡大するということはできないのでしょうか。

○三浦政府参考人 先生御指摘のような危険運転致死罪の適用範囲の拡大ということについての御意見につきましては私どもも直接伺つていところでございまして、そういう御意見があることは十分承知しているところでございす。

これについての私どもの現在の考え方を御説明いたしますと、危険運転致死罪は、故意に危険な自動車の運転行為を行つて、その結果、人を死傷させた、そういうものを、暴行により人を死傷させたものに準じて処罰しようというものでございまして、暴行のいわゆる結果的加重犯でありまして、傷害致死罪に類似した犯罪類型ととらえているところでございす。

したがいまして、危険運転致死罪に掲げられております危険運転行為の類型といひますものは、悪質、危険な自動車の運転行為のうちでも重大な死傷事犯となる危険が典型的に極めて高いという運転行為でありまして、暴行の結果的加重犯であります傷害、傷害致死に準じた重法定刑により処罰すべきものと認められる類型に限定されているというふうな理解しているところでございす。

こういったような危険運転致死罪の罪質、さらには法定刑等からいひますと、その適用範囲となる行為を広げていくということにつきましては、なお慎重な検討が必要であるというふうな考えているところでございす。

○牧原委員 私も弁護士を一応やっておりますので、その法制的な、司法専門的な意見というのは非常によくわかる一方ですが、他方で、私は司法修習時代から刑事裁判所でけんかをしております、ある犯罪や事件が起こつたときに何を一番重んじるかということを、司法関係者は少しはおさりにしてきたんじゃないかというふうな私は思つております。

裁判所にいひますと、やれ、先例の犯罪がこうだつたからこうであるとか、ほかの犯罪がこうだからこうであるという、均衡というものを異常に重んじるわけでございます。それはそれとして、余り

人によつて均衡を失するというのは、公平性を損なうわけですから問題でありますけれども、他方で、それが思考停止につながっているということがあります。

例えば今回、ひき逃げを懲役五年から十年にしました。これまで、何で五年なんだと言ったときに政府は、いやいや、これはこういうことですから五年にせざるを得ないのですと説明していたはず、それを一気に十年にするわけです。法定刑なんてしよせんそんなものだと思つています。もちろん、ある裁判官とかある捜査当局が異常にその犯罪を憎んでいて、突如として重い刑を適用してしまう危険性というのはなくはないと思ひますけれども、それは、法律家が自分の職業倫理あるいは誇りを持つてそういうことをきちんとしてやるべきであつて、しかも、裁判官が単独であつたとしても高裁があるわけです、そういうのはいつか修正される。

他方で、この法定刑という、私たちが何げなしに、はい、五年を十年ね、あるいはこれは何年ねと決めているものによつて、犯罪被害が物すごいときにだつてそれを防ぎ切ることができないんです。

例えば、今申し上げたように、危険運転致死罪ができたときにも、横浜でトラックが突っ込んで幼い子供たちが二人亡くなったという事件で、こんなことで懲役五年でいいのかということでは二十二年ができた。では、それまで五年にしていたのは一体何だったのかということになるわけです。

ですから、これは御意見として申し上げるわけですが、これは、私は、どんな犯罪、例えば人の死というものが絡む犯罪については、死刑というものは選択刑としてあつて、それは、裁判所ないし検察官というものが自分たちの職業の正義感に照らしてその事案、その事案で考えればいい。だから、仮に過失であつたとしても、再犯が十件あつて、そして死者が五百人だつたというような事案であれば、当然死刑になつたつておかし

くないわけですから、ぜひ司法関係者の皆さんにはそういうことをお願いしたいと思ひます。

次に、この法律改正に当たりまして、私たちは、実は交通事故で軽い人たちが入る市原刑務所というものがあつた。これは開放処遇の典型的な刑務所でありまして、そこではさまざまな再犯防止のための処遇というものが行われているのを確信させていた。だきました。その処遇というものの効果があるかどうかというものは、その人たちが刑務所を出てから再犯をしたかどうか、すなわち再犯率で確認できると思ふんですけれども、交通事故におけるこの再犯率というのはどのようなふうになっているんでしょうか。

〇梶本政府参考人 我々のところで網羅的な統計を持つておるわけではございませんが、平成十三年に全国の刑事施設を出所した者が平成十五年末までの間に再び刑事施設に入所した、再入所率と呼んでおります、再犯率とは違つて、元受刑者が再び刑務所に戻つてきた率ということでございしますが、この統計がありますので御報告をいたします。

まず、主たる罪名が道路交通法違反、これで服役していた者が千六百三十三名おりました。そして、この者が、今申し上げました期間の間に再入所した、百四十一名、割合にして八・六％でございました。

同じように、業務上過失致死傷につきましては、八百十四名の者がおりました、このうち、この期間の間に再入所した者が五名、〇・六％であつたという統計でございます。

〇牧原委員 今お話があつたのは再入所ということですから、刑務所に入つていた人がまた刑務所に戻つてきたということでございます。この率のうち、今は八・六％、〇・六％というお話がありましたが、どれだけの事件が飲酒運転に絡むものかということについておわかりになるでしょうか。

〇梶本政府参考人 飲酒運転の事案に特化した統計を持つておりません。ただ、一つ参考になりまして統計がございします。

昨年十二月十五日の時点で全国調査をしたわけでございますが、全国の刑事施設の在所者の中で、交通事故受刑者、すなわち、主たる罪名が危険運転致死傷、それから業務上過失致死傷、重過失致死傷、道路交通法違反、これらの罪名の者が三千九百九十名おりました。その中で、酒気帯びを含む飲酒運転の事犯で受刑している者、千三百三十二名、三分の一強いたつてございします。

そして、この千三百三十二名のうち、それ以前にも受刑して、その受刑事由が飲酒運転であつたという者が百二十九名、すなわち一・四％いたつたという統計を持つております。

〇牧原委員 今御指摘になつたとおりでございますけれども、基本的なデータはないということですが、今刑務所に入所している人の割合でいえば、一割以上の人が、飲酒運転を繰り返してまた刑務所に入つていふようなことだと思ひます。

今のは再入所ですけども、例えば、刑務所に入つていた人が、交通違反、これは刑務所に入らない事案ですけども、酒気帯び、酒酔い運転等で捕まつたという割合がどの程度かわかるでしょうか。これは警察だと思ひますけれども。

〇矢代政府参考人 お答え申し上げます。

警察ではすべての運転者に対して台帳管理しております。それで、今の御質問にびつたりとお答えする数字にはありませんが、飲酒運転によつて交通事故を起こした者についてのその事故歴、違反歴を見ておきますと、その者が過去三年以内に飲酒運転をして行政処分の点数を付されている、違反をして点数を付されているという者の割合は、七・五％ということがわかつております。

〇牧原委員 今、それぞれ法務省、警察庁からお話がありましたように、繰り返して行われている事案が多いということが一つの特徴としてあるんですが、私よつとここで指摘させていたいただきたいのは、実は、処遇と捜査というものが完全に分離されていふことなんです。

実は、刑務所に行つたときに、どのぐらい処遇が効果があるんですかということで、出た人がどのぐらい交通事故を犯しているかというふうに聞いたら、そのデータはないということなんです。つまり、それぞれ、再入所ということで法務省管轄から法務省管轄に戻つてきたのはあるし、違反したのが違反したという警察のデータはあるんだけれども、刑務所から違反というふうな、省庁の枠を超えるとそのデータはないということなんです。そうすると、一体処遇というものがどのぐらい効果があつたのかという検証がないわけです。

ここは私は大きな問題だと思ひます。それぞれが連携をして、処遇はより効果があるように、そして取り締まりもより効果があるようにしていただきたいと思ひます。

きょう、大臣に御臨席いただけたと思つていませんでしたが、最後に、この飲酒運転撲滅につきまして大臣の御決意を伺えればと思ひます。

〇溝手国務大臣 いろいろな原因が複合的に重なつて事故が起き、飲酒運転によつて犠牲者が発生しているわけでございますので、罰則がすべてではないと思つておりますが、ただ、絶えず警察としては緊張感を持つてさまざまな対策をとり続けていかなくてはならないだろうし、いろいろな努力を怠つてはならない、このように考えているところでございします。

〇牧原委員 ありがとうございます。以上で質問を終わります。

〇河本委員長 次に、田端正広君。

〇田端委員 公明党の田端でございます。三十分いただきましたので、よろしくお願ひします。

まず、国家公安委員長にお伺ひしたいと思ひます。道交法の改正というのは、これは国民生活とも関係が非常に深い法改正だ、こういうふうに思ひます。そういう意味では、日常いろいろな形で、今回の自転車の問題あるいはシートベルトの問題、今の飲酒運転の問題、すべていろいろな意味

で国民生活にかかわってくることで、国民の関心もそれだけ、今回どういふふうになるのかという点では強いんだらう、こう思いますが、そこはやはり、国民の理解、支持がなければならぬんだらうと思ふんです。

今回、例えば自転車の車道が歩道かという、これ一つとってみても非常にはつきりしてない。非常にあいまいなところが依然や残り残るんだらうと私は思います。しかし、交通事故、命を大切にしようという意味においては、何らかの手を打たなきゃならないという第一歩を踏み出したんだと思ひます。

そういう意味で、大臣として、今回の改正が国民生活にどういふ影響があり、したがって、国民の皆さんのどういふことに理解と支持を得られるように努力していくのか、その総合的な御決断をまずお伺いしたいと思ひます。

○清手国務大臣 御指摘の中で、特に自転車の問題というのは大変悩ましい問題であります。私自身もルール上は自転車は車道を通るんだという認識がなかったぐらいですから、多くの皆さん、そういう状態で毎日をご一緒しておられるんだらうと思ひます。しかし、これは法規をよくよく見てみますと、しつかり決まりはついているわけです。それと実態と比べると大変大きな乖離がある、これも事実でございます。

ではどうするかというのが田端先生の御質問だらうと思ひますが、とにかく、できることから着実にやっていかなくてはいけないんだらう。その大前提というのは、おっしゃるとおり、世論というか、やはり社会正義という考え方というのは非常に大きく影響すると私も考えております。

飲酒運転の問題等につきましては、先ほどもお話しがありましたように、あの三人の事故というのがやはり非常に大きな改正の動機づけになったという事は事実であります。

それはそれとして、自転車の問題を考えていく場合も道路行政の展開が不可欠でございますして、前に動こうと思つてもなかなか動けないで悩んで

いるという我々の状況というのの御理解をいたしたいと思ひますけれども、それでもなおかつ一歩前進すべく、自転車の歩道通行要件というのはやはり改善の努力をしてまいりたい、このように考えております。

○田端委員 まず、自転車の問題ですけれども、私、大阪ですが、大阪の堺市というのは、自転車の発祥の地であり、今でも全国の生産ナンバーワンだ、こう思ひます。

自転車というのは、生活の周辺四、五キロぐらいの間は自転車で移動するというのは、これはもうだれもお互いにやっていることであり、したがって、特に地球環境ということから考えても、これからはもう一度自転車を見直す方がいんじゃないかという世論も大変高いわけでありますから、そういう意味では、今後自転車ということに對しての国民の意識は今までとまた違つたものになつていくのではないかと期待感も私は持つています。

しかし、自転車の事故がふえているということですから、だからこそ今回の法改正にもつながらつていふんだと思ひますけれども、この十年間でも、何か四・六倍ですか、ふえているということでありますから、そういう新たなルールづくりということでは、まず基本的なお考えを伺いたいと思ひます。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

自転車の秩序を取り戻すために、ルールをしつかり守つてもらふといふか、それから環境整備をせぬといふかということですが、現在の歩道通行に關しますルールは、まず、原則は自転車は車道を通行する、それで、公安委員会が規制した区間では、つまり標識を立てますが、その区間では車道を通つても歩道を通つてもいいというルールでございます。大体それで済むわけですが、実際には、公安委員会の規制はオール・オー・ナッ

ングなものですから、それゆゑ、どうしてもよい場合がやはりあるわけでございます。

一つには、自転車の利用者には多様性があるということ、そうすると、児童、幼児などにつきましては、公安委員会の規制ではこれは画一的です、そうでない場合であっても歩道通行できるようにする必要があります。それから、交通の場合、生き物でございますので、常に變動いたします。そうすると、一時的に非常に危険で車道を通れない場合があるということ、そのような場合に一時的に歩道を行進してもいい、そういうような実地に即しましたルールにいたしまして、それを踏まえて車道通行、歩道通行というもののルールをはつきりさせていきたい、こういうことでござい

ます。

○田端委員 つまり、例外規定といひますか、そういう形で今おっしゃられていふんだと思ひます。まず基本的に、この自転車の歩道、こういう形で今回認めるということについて、例えば諸外国で今どういふ状況になつていふのか、つまり、先進主要国では自転車事故は今減つていふんだと思ふんです。日本は逆だと思ふんです。だから、そのところは、少し各国の状況等も判断材料に入れる必要があるか、こう思ひます。

例えば、諸外国で歩道通行を認定している国といふのはどの程度あるのか、余りないんじゃないかといふふうには感じますけれども、こういう例外規定をつくつてそういうふうにする、国際状況、各国とこの違いといふものが少しあり過ぎるんではないかという感じがしてはいるんですが、その点はいかがですか。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

まず、欧米諸国におきましては自転車は車道通行が原則、これは共通でございます。ただ、限られた道路空間でございますので、各国とも多量の自動車と自転車をどう安全に処理するかといふことで、やはりいろいろ苦労しているわけでございます、車道のみでは無理な場合にはあわせて歩道を使つていふことでござい

ます。

ない国もござい

代表的なことを申し上げますと、スイス、ドイツ、あるいはアメリカのカリフォルニア州やジョージア州などですが、これは歩道通行可の規制があれば歩道を通つてもいいということで、我が国と同じ制度でございます。

これ以外に、対象に着目して、例えば一定年齢の者については歩道通行してよろしい、これはフランス、八歳未満でございます。あるいはドイツ、これは歩道通行可の規制にあわせてになりますけれども、この場合には、むしろ八歳未満の者は歩道通行が義務となつておりまして、十歳以下の場合には歩道通行可といふような状況でございます。アメリカのニューヨーク州などでも同様のやり方をやっております。

それから、道路の状況によつて通行可といふところもあります。それはノルウェーでございまして、これは歩道に歩行者がほとんどいない場合で支障がなければ歩道を通つてもいいといふようなやり方でございます。もつと緩やかに、一般的に歩道通行を認めておる、無条件に認めておるアメリカのフロリダ州やミシガン州、あるいは特に禁止されていない地域では通行可というオクラホマ州などがござい

ます。

それから、歩道通行を一切認めていない国、これも一方にございまして、私が承知してゐますのは、イギリス、オランダ、スペイン、ポルトガル、それからオーストリアなどござい

あわせて「その他の普通自転車により車道を通行することが危険であると認められるものとして政令で定める者であるとき」という例外を置いていくわけでありますが、この規定に該当する具体例というのはどういうことなのかというのが、もう一つはつきりわからない。

では、例えば高齢者の場合は、児童、幼児ということを入れるんだとしたら、高齢者の場合は、それは考えに入っていないのかということも感じられるわけでありまして、このところをちよつと御説明いただきたいと思ひます。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

改正案の六十三条の四の第一項第三号の「やむを得ないと認められるとき」ということでございしますが、これは、先ほど申し上げましたように、原則は車道通行、それから公安委員会が自転車歩道通行可の規制をしている場合に歩道通行が認められるということでございますので、したがって、道路交通法で「やむを得ない」というのは、本当にやむを得ない場合を言っております。

具体的に想定していますのは、例えば、道路工事が行われておるなどの事情で車道に自転車が行き止まり部分がない、あるいは駐車車両が連続的に存在しておいて路肩部分を走行できないという状況、それからまた、交通の状況で申し上げますれば、近くに工事現場があるなどで大型車がひっきりなしに通って、ある時間帯に自転車がそこを安全に通行できない、スペースがないというような場合を想定してございまして、このような場合に一時的に歩道を通行することはやむを得ないということを考えています。

ただ、これはいろいろなケースがございまして、国家公安委員会が交通の方法に関する教則でさまざまなルールを細かく書いておりますので、その中で丁寧に書いてきたと考えています。

それからもう一つ、第二号の「政令で定める者」でございますが、これは御指摘のように、高齢者の方は一応七十歳以上でどうかということをお考えしておりますが、そういうことを念頭に今作業し

ています。それ以外にあるかということにつきまして、精査しまして、また考えていきたいと思ひます。

○田端委員 そこは非常に、そうはいえども現実には、そんなこと、七十歳以上なんというのは見かけだけではわからないわけですから、なかなか難しいなというふうに思ひます。

それで、つまり、自転車専用道路があればこのややこしい話は解決するんだと思ひますが、そこが、車道と歩道という区分だけではないことからこの問題が起きているんだと思ひますけれども、国交省の方に来ていただいていると思ひますが、平成十五年当時で、私、前に伺ったときに、千八百八十キロが何か専用道路があるというふうなことを聞いておりましたが、その後今どこまでふえたのか。あるいは、今、全国、そういうモデル的なところをつくって推進しているのかどうか。

例えば、車道であっても、舗装のところを色分けして、これは自転車を通るところですよとか、何かそういうふうな目印をつけることによって車のドライバーにもわかるようにしていけばその辺はいいんだと思ひますが、しかし、道路の幅が狭いからなかなかそうはいかないという点があるかと思ひます。

そういういろいろな工夫をひとつしていただいてやっていくことが大事だと思ひますが、その辺の実態についてお尋ねしたいと思ひます。

○原田政府参考人 お答え申し上げます。

我々が道路の新設あるいは改築をする場合におきましては、道路をつくる際の基準でございまして、道路構造令に基づきまして、交通量に応じまして、自転車道あるいは自転車歩行者道の整備を進めていくところでございまして。現状でございまして、これらを合わせて約七万九千キロメートル、自動車専用道路を除いた道路延長、全体百十九万キロでございますが、この中で約七％という状況でございまして。

とりわけ、先生、先ほど十五年度の数字として千八百八十キロということがございましたが、恐ら

く自転車道の話だと思ひますが、これは十八年度末現在で千二百七十三キロということになってございまして。

そういう中で、我々、特に用地の制約の大きい市街地におきましては、既存の道路空間を再配分するという観点も必要かと思ひまして、例えば、それぞれ地元で警察と工夫をしながら、路肩を活用して、カラー舗装して自転車の走行空間を確保するというところでありますとか、あるいは、自転車歩行者道につきまして、特に自転車と歩行者のふくそうが問題になっているようなところにおきましては、両者を視覚的に分離をして走れるようにする等々の、地域に応じた工夫もしております。

しかしながら、一方で、先ほどこれも先生御指摘ありましたように、交通事故の状況を見ますと、必ずしも十分ではない、まだまだ取り組むべき課題はあろうかというふうに思っております。先月五月に、警察庁と共同で、新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会というものを設置いたしました。自転車の走行空間のあり方について現在御議論いただいております。

例えば、自転車に関する道路構造でありますとか、ネットワークについての技術指針でありますとか、あるいは既存の道路空間を再配分するときのガイドラインの問題でありますとか、これも先ほど先生御指摘がありました、モデル地区等々を選んで戦略的に取り組んでいくやり方等々について御議論いただいております。

こういった提言も踏まえまして、今後とも警察庁と連携をして、安全で快適な自転車の走行空間の整備に積極的に取り組んでまいりたいというふうに考えております。

○田端委員 私も子供のころに、例えば自転車に乗るときに、ハンドルに手をかけないで、足だけでこいで、手を使わないでやることに自分でスリル感を味わいながらやる、それは皆さん方もそんなことをして遊んだようなことはあるんだらうと思ひます。だから、そういう意味では非常に身近

な自転車、そして生活になれ親しんでいるという意味では大変大事な自転車なんです。

しかし、これが今回、ある一定のルールをつくってやるということになれば、これはそれなりに広報宣伝活動をしつかりしていかなければ、あるいはマナーということについてきちつと連携をとってやっていかないと、若い人にはなかなか通じないんじゃないか。

今でも、例えば中学、高校生の皆さんは自転車通学の方がたくさんいると思ひますけれども、そういう方々は、私が今言ったようなことをし、そういう少しいたずら的なことをしながらやっているんだらうと思ひます。しかも、頻繁に自動車を通っている道路の中をそういうふうなやつたりしているんじゃないかと思ひます。

こういうマナーあるいは交通違反の問題、そういうことについて、今後どういふふうに、例えば文科省とも連携をとらなきゃならないと思ひますけれども、国交省、文科省、警察庁、そういう意味ではどういふ方向でやっていくかとされているのか、その点についていかがでしょうか。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

この自転車の問題を考えますときに、このような問題が生じております第一の原因は、先ほど御指摘がありましたように、自転車走行空間自体が非常に不十分であるということで、この対策を打つのが一つ大事であるということでございまして。

二つ目には、今御指摘いただきましたけれども、ルールは一応あるわけですが、あつてなきがごとしという状況で、これはルールを知らないというところでございまして。したがって、これは改正されたルールも含めてということになりますけれども、特に小学校、中学校あるいは高校生も含めまして、ルールをしつかりと教えていく。それから、あわせて、街頭におきまして、目についたものをその都度指導していく、こういうことが重要であると考えております。

現在、例えば警察でいいますと、学校と協力しまして、自転車交通安全教育というものを実は今

でもやっております。平成十八年の実績で申し上げますと、全国で一万六千回ぐらい、大体百七十万人ほどの小学生を相手に、また、中学生でした四十万人でございまして、二千四百回ぐらいでございまして、これをさらに充実しまして、学校と協力しながらルールをしっかりと教えていく。あわせて、一般ドライバーも含めまして、これはさまざまな機会がございまして、新しいルールと現在あるルール、これを、一番大事なところを周知していく、こういう努力をしてまいりたいと考えております。

○田端委員 それは理屈の上ではそういうことになるんと思いますが、しかし現実には、例えば、二人乗りは大つばらにやっておりますし、無灯火で走っているし、あるいは、最近では携帯をかけたまま自転車から走っている人というのはたくさんいます。車の携帯というのは、これは交通違反になるわけでありまして、自転車の場合だって、やはり、こつちに気をとられて、片手で運転しているわけですから、こんな危険なことはいくらだろうと私は思いますし、ママチャリのポケットに何か荷物を入れている、そんなのはひたたくりに遭う危険だっていっぱいあるわけだ、こう思うわけでありまして。

そういう意味では、逆に言うと、じゃ、自転車のルール違反といいますが、あんな交通違反だよという、その摘発する条件といいますが、どういふときにどういふふうにしてそういう自転車の交通違反というふう認定するんですか。

○矢代政府参考人 自転車についても確かにルールがありまして、それに対してまた罰則もついております。したがって、れっきとした道路交通法違反なわけでございます。

ただ、これに対して、実は、私も警察は、基本的には警告指導ということでずっとやってきておりました。それで、警告指導だけではやはりルールが貫徹できないということで、特に悪質なもののについては交通切符処理しようということで、これは法務省と相談いたしまして、昨年の四月から、一定の幾つかのタイプの悪質なものを例示しておりますけれども、それを中心に交通切符も適用するようになっていると、全国警察に指示いたしまして、これが少し進んでおります。

ただ、全体的にはやはり指導警告から入るわけでございます。昨年ですと全国で百四十五万件ほどの指導警告をやっておりますが、これはイエローカードです。あるいはレッドカードなんですね。それで警告票を渡すだけなんです。その中で特に悪質な、二人乗りの一部で、警察官の指示に従わないですとか、あるいは信号無視でありますとか、こういうものも交通切符を使って検挙いたしております。これは、昨年は五百八十五件の交通切符を処理している、こういうことでございまして、あるいは違反の摘発をやっているところがございます。

したがって、今後とも、やはり原則はルールを周知することでありまして、指導警告が中心になります。その中でも悪質なものについては、きちんとした交通切符処理もするということを貫徹してまいりたいと考えております。

○田端委員 要するに、なかなか難しい、微妙な点がたくさんある。事実、大臣が、原則車道というところは知らなかったということもおっしゃっているわけでありまして、これは、ぜひ全国の警察官の方も、その辺の意識がばらばらではこのルールというものがきちつと国民に理解、支持されないうと思っております。まず、その点の警察関係者の意識を統一していただいて、そして、国民に広がるようにしていかねばならないんじゃないかというのを私は危惧しておりますので、どうぞよろしくお願いしたいと思っております。

もう一つは、ママチャリの問題です。前にもここで取り上げさせていた、矢代さんとやりとりしたことがありますが、平成十八年の六歳未満幼児の交通事故といいますが、致死傷者数も千八百九十九人と、二千人近い方が自転車によつて死傷の被害を受けているわけでありまして、その多くは、頭部損傷といいますが、頭を打

つ。お母さんがママチャリに小さいお子さんを乗せていて、そのときに接触なんなりで倒れてということなんだろうと思っております。

そこで、今回、ヘルメットということになって、私もあのときに、ヘルメットということを考える手もあるんじゃないですかということを提案させていただきまして、今回、努力義務ということになりました。努力義務ですから、その程度で終わるんだらうと思っておりますが、しかし、頭部損傷が多いということでありまして、そういった意味では、ヘルメット着用ということは一つの防護手段だと思っております。ぜひPRをしっかりとさせていただきたいと思っております。

台東区で昨年十二月から、区内に住む二六歳の子供にヘルメットを無償配付している、そんなニュースも聞きました。また、京都府では、この着用の義務化を条例で定めたという話も聞いておりますけれども、自治体が今そういう独自の動きをされるようになってきたということは、それだけ意識が高まってきたんだな、こう思います。

したがって、そういう財政的な支援も含めて、ぜひ、もう少しPRしていただいて、しっかりと対応していただきたい。

今、着用率は、いつも着用しているというのは一・二％、時々というのは一・四％、合わせて二・六ぐらいですから、これはもう全く少ないといえます。だから、逆に言うと、義務化はなじまないという意見も三割ぐらいあるようでありまして、これはしっかりと対応していただかないと、こういうことを決めても理解されなければ何にもならないんじゃないかと思っております。

したがって、子供の自転車事故を防ぐという、特に乳幼児、ぜひ、ここはしっかりとお願いしたいと思っております。その点、答弁をお願いいたします。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。確かに、今着用率がまだ低調であるということと知識自体が十分に浸透していないということとを踏まえての努力義務をお願いするわけですね。

そこで、私も、自転車の幼児のけがあるいは

死亡というものが頭部を損傷するのが四割ぐらいという事実、それから、ヘルメットをつければこれは確実に被害が軽減できるということが一つ、それから、子供は自分で自分の身を守れないのでそれは保護者の責任である、この三点につきまして、これは一番重要なことなので、これを広く浸透させていくことによって、この普及率、着用率が高まるようにしていきたいと考えております。

○田端委員 いずれにしても、自転車は、私たちの生活にもう本当に密着した交通手段の一つであるかと思っております。だから、それだけに、今回の改正を一つの契機にして、さらに国民の理解、支持、そしてまた、交通事故の防止につながるように、一層の御努力をお願いして、質問を終わります。ありがとうございます。

○河本委員長 次に、佐々木隆博君。

○佐々木(隆)委員 民主党の佐々木でございます。

道路交通法の改正について、特に、高齢者や障害者のところを中心に質問をさせていただきたいというふうに思います。

私は、北海道でございまして、交通事故ワーストワンをずっと記録させていただいてるんですが、ここ二、三年、何とか返上をさせていただいております。そんなこともあって、地方の議会にあつたときに交通安全の対策なども取り組まさせていただいてきたわけでありまして、私は、そのときに、交通事故というのには加害者はいない、みんな被害者だというふうには思っていない、三悪に限ってはやはりその限りではないというふうには言わなければならないと思っております。さらにまた、ひき逃げなどについては、まさに加害者そのものの、犯罪であると言わなければならないというふうには思うんですが、今回の改正で罰則を強化したということについては、私は評価しております。

そこで、まずお伺いしたいのは、民主党案、きのう取り下げたわけでありまして、刑法と

の関連で、飲酒運転の制裁や、あるいはまた、アルコールの積載などについて今回盛り込まなかったことなど、多少違いがあるわけですが、民主党案との違いといえますか、そこを盛り込まなかったことについてお伺いをいたします。

○矢代政府参考人 答え申し上げます。

民主党案で出されました案につきましては、私も、これを参考に、大どころのところは皆その中に盛り込まさせていただいた、こう認識しております。

そこで、どこが違ふかという点でございますが、何点か申し上げますと、一つには、民主党の案では、刑法に酒気帯び運転等業務上過失致死傷罪ということで、飲酒して事故を起こしたという新しい類型を新設して、それに対して十年以下の懲役または二百万円以下の罰金ということでお考えございました。したがって、飲酒運転そのものに對する罰則というわけではなかつたわけでございます。

それで、私も政府の案では、飲酒運転、酒気帯び運転等でございますが、これと、それから業務上過失致死傷罪とは直接結びつけることはいいたしませんで、それぞれ、飲酒運転につきましては、酒酔いは罰則を五年以下の懲役または百万円以下の罰金、あるいは、酒気帯びであれば三年以下の懲役または五十万円以下ということで、まず引き上げました。それから一方で、業務上過失致死傷罪につきましては、刑法の方で、自動車の運転によるものを自動車運転過失致死傷罪として、これは処断刑を七年以下ということで業過よりも引き上げている、こういう整理をしております。

結局 併合罪ということになりますれば、酒酔い運転で事故を起こせば、これは合わせて十年六カ月以下の懲役ということになりますし、それから、酒気帯びであれば十年以下でございます。そういうことでございます。

それから、もう一つは、飲酒運転の周辺者の対策でございます。

周辺者に対する対策が必要である、こういうことで酒類の提供についての制裁の強化を盛り込んでおられますが、ただ、民主党の案では、酒類の提供について、いわゆる酒類の提供などを業とする者が提供した場合にこれを罰するというふうにししめております。政府の案では、営業者に限らず、広く酒類を提供した者については処罰の対象にする、ということでございます、そこが少し違います。それから、あわせて、各方面からの御意見を踏まえまして、それ以外に周辺者として車を提供した者、それから一定の同乗行為、頼んで同乗するなど、こういう助長する行為についても処罰の対象にするという点が違います。

それからあと、御指摘がありました民主党の示されました案では、開封された酒の積載を禁ずるというところがございます。これは、結局、飲酒運転の前後の状況というようなことであろうかと思えます。これは私ども、直接盛り込んでおりませんでした。これは、結局のところ、私ども、飲酒運転自体を取り締まれば足る、罰則を引き上げておりますのでこれをやれば足るだろう。その予備罪のようなものでございますけれども、これについては、飲酒運転の取り締まりを強化することで足るので、特にそこまで禁止を直接やる必要はないんじゃないか、こういう考え方でこれは特に盛り込まなかったわけでございます。

そんなことで、大卒のところは大体一致しているわけですが、今申し上げましたような点が少しずつれているということです。

○佐々木(陸委員) 飲酒運転のところについては、刑法と今のをあわせて、今回の提案で飲酒運転の五年、百万とそれから過失致死とあわせれば同じような体系になるということでありまして、そこは了解しました。

アルニールの積載の方ですけれども、今回、総体的に重罰化をして取り締まりを強化するという内容なんですけれども、後ほど少し論議をさせていただきたいというふうに思いますが、どう未然に防ぐとか、そういうことも同時に大切なこと

だというふうに思うんですね。そういつたことについては今後もぜひ検討していただきたいということを申し上げておきたいというふうに思います。

そこで、今も申し上げましたが、交通事故をどう防止するか、あるいは減らすかということについて、一つには、規制をするとかモラルを上げるとか、あるいは重罰化をするとか道路環境を整えるとか、いろいろなことが考えられるわけでありますけれども、ヨーロッパでは今こんなことが言われておりまして、道路標識はドライバーに偽りの安心感を与え、かえって事故を誘発する。道路標識をむしろ撤廃する方がみんなが安全運転をやるんだというような都市が現実に出てきているということです。

重罰化というのは、ある種、抑止効果としては非常にあるというふうに思うんですけども、結局今度も、平成十三年に見直してまた見直すということになったわけですので、これも重罰化よりそれをかいくぐる人が出てくる、また重罰化ということだけで本当にこのことを抑止あるいは防いでいくことができるのかということも同時に考えなければならぬというふうにも思うんですが、そういった総合的な事故防止ということについて、大臣のお考えをお伺いしたいと思います。

○溝手国務大臣　お答え申し上げます。

先生のドイツの話は大変興味深く聞かせていただきました。

事故の防止というのは、一通りのやり方ではなくてさまざまな対策の組み合わせによって効果があがるものだと考えておりまして、厳罰化ということはいくまで施策の一つであろうというように私は受けとめております。

政府としての目標というのは、昨年ですか出した、平成二十四年度までに交通事故の死者数を五千人以下にするという目標、これが一つの憲法のようなものでございます。これに向かって必要な施策を進めてまいりたいと考えております。

今回の道交法の改正におきまして、特に重点を

置いてこのポイントをとにかく考えておりますのは、そういった飲酒運転の問題等とか何点か重点項目を御提案させていただいたところでございます。しかし、この制度の改正だけではなくて、交通安全教育というものもやっぱりやっていかなくちゃいかぬ、指導取り締まりもやっていかなくちゃいかぬ、また交通安全施設、信号等についてもしっかりと整備していかなくちゃいけないということで、総合的に推進して五千人以下という目標を達成できるように頑張つてまいりたい、このように考えております。

○佐々木(隆委員) その点について、時間があればまた少し論議をさせていただきたいというふう
に思います。

そこで、二つ目の大きな柱であります高齢者運転の対策についてお伺いをさせていただきたいというふうに思います。

○六年で、事故死者数六千三百五十二人中、六十五歳以上が四割、そのうち加害者になっているのが千十二件と、増加傾向にあるというふうに言われておりますし、今後団塊の世代が高齢者の仲間入りをしてくるということになれば、当然高齢ドライバーというのはその分だけ増えていくことになるわけでありまして、高齢者の運転対策というのは非常に重要だというふうには私も思っているところであります。

実は、私の父も七十五歳過ぎまで運転をしておりまして、町から少し遠いところに住んでいるものですから、やめさせるのがかなり大変でありました。認知症だったわけではありませんけれども、それにしても記憶や判断力というのが衰えていくというのを目の当たりにしてきたわけでありまして、そのことを含めて、何点か高齢者対策についてお伺いをしたいというふうに思います。

厚生労働省においてをいただいているというふうに思いますが、認知症といっても一つの症状でもなければ原因でもないわけでありまして、認知症の原因疾患あるいは症状、さまざまあるというふうに思うんですけども、そのことについてお

伺いをさせていただくと、もしこれは御存じであればですが、厚生省の研究班が対応マニユアルというものの作成を始めたとかこれから研究するとか、何かそんな新聞報道を見たような記憶があるんですけども、そのことをもし承知をしていればあわせて伺いをいたします。

○御園政府参考人 まず、御質問の認知症についてお答えしたいと思います。

認知症というのは状態像のことをいうものでありまして、一般的には脳血管疾患、アルツハイマー病、その他の要因に基づく脳の器質的な変化によつて日常生活に支障が生じる程度にまで記憶機能及びその他の認知機能が低下した状態だということに言われているわけでございます。

幾つかの原因疾患があつて、それぞれの原因疾患に応じた症状があるわけでございますので、主なものをご三つほど御紹介させていただきます。

まずその一つ目は、アルツハイマー病でございます。中核症状としては、記憶障害が必ずあるというものでありまして、周辺症状ということになりますと、妄想だとか徘徊あるいは譫妄といったようなものが多いというふうになされているものがございます。

それから、二つ目でございますけれども、これは、脳血管障害に引き続いて出現いたします脳血管性の認知症というものがございまして、これは、脳血管障害が起きた脳の領域によつて異なった障害が発生する、どこかの部位で血管障害が起きたかによつて発生するものが全部違つて、いわゆるまだらの状態が多いというふうになされているわけでございます。

それから、三つ目はピック病と言われるような病状でございます。ピック病に代表されるような前頭側頭型の認知症でございますけれども、これは、初期の段階におきましては、記憶障害というよりも反社会的な行動で人格変化が目立つというようなことを言われているところでありまして、これ以外にもあるわけでございますけれども、

今申し上げましたように、認知症と一言で申し上げても、さまざまな形態をとる状態を指しているものでありまして、個々のそれぞれの人を見て判断していかなければならないものだというふうに思っております。

それから、御指摘の研究でございますけれども、確かに、こつし、十九年度の厚生労働科学研究費という予算項目がございまして、この厚生労働科学研究費の対象として採択した研究があるわけでございますけれども、どちらかというと、これはこれから研究していただく話、それから補助金を出して長寿科学センターというところで研究者が研究していただく話でございますけれども、三年かけて研究するということになっております。

交通安全の維持という観点がないわけじゃありませんが、どちらかというと、認知症の高齢者の方が自動車の運転を中止した後も自立した生活をしていくためにどうしたらいいのかというふうな観点から支援の仕方を模索するという研究、こういうところに着目して、私ども、研究のための財源を交付しているというところでございます。

○佐々木(隆)委員 新聞報道によると、さきさも何か交通対策とあわせてやるかのような報道だったものでありますから、伺いをさせていただきます。

今、三つほどの例を挙げて説明をいただいたわけでありまして、今回のこの高齢運転者の対策で、いわゆる認知症について検査をするというのが新たに導入されたわけでありまして、今お話をお願いしたいように、認知症といつてもいろいろなかれでありまして、それをこの検査の中でどう判断していくのかというのは非常に難しい課題なのではないかというふうに思うんですが、その点について伺いをさせていただきます。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

恐らく、検査で何をやるかとしていいのかというところを、手続を申し上げるとよく理解いただけるかと思ひますので、その点も含めまして御説明申し上げます。今、七十五歳以上のドライバーの方に

は免許の更新時に認知機能に関する検査を受けていただく、こういうことでございますが、これは、認知症かどうかを認定しようとするものではありませんで、一定の認知機能が低下しているかしていないか、どの程度低下しているかということとを簡易に測定するものでございます。

具体的には、例えば、一定のイラストを記憶してもらつて、時間を置いて、手がかりを与えてそれで思い出してもらつたというふうな手がかり再生ですとか、あるいは、きょうは何年何月何日何曜日ですかという時間の見当識、時間の認識ですが、そういったものなどございまして、大体二十分弱のものでございまして、非常に簡易ないわゆるテストであります。

それで、多くの方は大体問題はないわけでございます。それで、一定の方は、認知機能が少し低下しているということになります。私どもはあれだと、多分三割ぐらいかなと思つております。それで、ごく一部の方には、機能が著しく低下しております。認知症の疑いのある人も中には出てくる、こういうことでございます。

それで、その後の高齢者講習で、認知機能の衰えている方には、それを自覚していただいて、安全、こういうことに気をつけて運転していただく、そういう指導をしていくことになるわけですが、一部、認知症の疑いのある方が出てまいりますので、この方については、一定の条件のもとに専門のお医者さんの診断を受けていただきまして、それで認知症かどうかを診てもらつて、そういうことにしております。

現在でも、認知症と診断された場合には、これは免許の取り消ししないしは停止処分の事由になっていきますので、その手続に乗つていく、こういうことでございます。

これが全体の流れでございます。したがって、高齢者の方は、視力とかその他身体機能というのは衰えているわけですが、認知機能の低下については従前は十分見ておりませんでしたので、あわせてそれについてよく自覚していた

だくようにということでございます。

なぜこれを入れたかと申しますと、高齢者のドライバーの問題をどうするのだということを、各方面からいろいろ御指摘がございました。一部には、運転免許に年齢制限をつけられたらどうかというふうな意見もありましたけれども、しかし、それはできないということで、それではどういう対策を打つかということで、私どもが今回御提案するような仕組みでどうかということでございます。

○佐々木(隆)委員 仕組みを説明したらよくわかつてもらえるというふうになつたんですけれども、ある程度は私もわかつていたつたつもりです。そういうことではなくて、要するに、認知症というものは、さつき言つたように、三つの事例をさつき厚生省から挙げてもらいましたけれども、さきさもあつて、それが今回の検査の方法で、いや、もう一度答弁は要らないです。要らないですけれども、その検査の方法でどういふいろいろなある症状が判断できるんですかというところが一つあります。判断はもちろんお医者さんがするわけですが、その検査のやり方がこれで完璧かどうかということについては、やはり今後の課題だと思ふんですが、いろいろな症状があるわけですか。

さつき言つたように、アルツハイマーのように記憶とか、あと、まだらになつて、そのときだけはいいかもしれないし、そのときが悪かつたのかもしれないし、その後の治療で治るかももしれないとか、いろいろなのがあるわけ、今回導入したことを否定しているわけじゃないんですけれども、初めて導入したので、今後の課題としてやはり研究していつてほしいということを申し上げます。

今申し上げましたように、いろいろな状態があるわけでありまして。しかし、免許の更新というのは三年に一度なわけですよ。しかし、認知症というのは、三年に一度急にあらわれてくるものではなくて、日々変化をしていくものであります。

は回復するというところもあるかもしれない。そういったいわゆるグレーゾーンにおられる方々とか、今まさに御答弁いただきましたけれども、日々どう自覚していただくかということが一番大切な点だと思うんですね。

例えば、老人クラブなどで講習も多分やっておられるのではないかとふいに思いますけれども、日ごろからそうした高齢ドライバーに対してどんな手だてをやっているのか、あるいはやろうとしているのか、その点について伺いをしたいと思います。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

なお、お許しを得まして、先ほどやや答弁漏れに近い状況でございましたので、簡易検査につきましては、アルツハイマー型以外のものにも、汎用性のあるようなものとして開発しております。さらに改良の余地があるかどうかについては、また研究してまいりたいと思います。

それから、更新時だけではないではないかという御指摘は全くそのとおりでございます。これは常にその問題があるわけでございます。

それで、私も、ただシステムチックにこれをやろうとすると、やはり更新の時期をとらざるを得ない、こういうことでございます。そうではない場合でも、こういう検査を我々は更新時にやっておりますということは全部公表いたしました。自分でできますので、自主的にいつでも使えるようにそれはやるようにしたいと思っています。それを踏まえまして、御本人なりあるいは周辺の方、御家族でも、あるいは、もし必要であれば、警察に適性相談を見えれば、そこでできるようにいたしますので、そういう手だてを講じて、更新のときだけであるというようににはならないようにしたいと思っています。

ただ、基本的には、今認知症の問題が生まれたので、仮に認知症というようになってしまうと、現実にはやはり次の更新にはもう来なくて、事実的にも交通社会から離れていく、そういうようなこともあるのであらうと思います。その

んなふうな考えております。

○佐々木(隆)委員 そこは非常に難しいところだと思ふんですね。障害者のこともこの次伺いたいと思ふんですね。要するに、認知症というのは必ずから相談にきたり、みずから返納したりということは極めて難しいと思ふんですね。現実問題として、私も自分のおやじの経験からして、それはもう大変です。ある意味で人格否定をするようなことにつなげていってしまうわけで、ましてや他人ということになればもっと大変だと思ふんですね。

そこで、もう一つ気になっているのが、今回の高齢ドライバーのことについて、七十五歳ということをやたらと強調しているわけですね。七十五歳から急に何か記憶もなくなり、急に事故も多くなるかのような表現になっているわけですね、これはずつと。交通事故を見たら若年者も同じぐらいの数があるわけでありまして、殊さら何か七十五歳というところ、これは七十五歳の人に非常に失礼ではないかと思ふぐらい七十五歳が強調されて、先ほど言いましたように、認知症のことも含めてそうなんです。障害者のこともこの次にちよつと触れさせていただきますが、人格にかかわるテーマなわけですね。

対策としてはどうしたつて必要だということはそれは否定をしないわけですが、何か七十五歳を殊さら特出したといいますが、そこにラインを引いた理由について伺いをしたいというふうに思います。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘の点は確かに非常に難しいところで、私も非常に苦慮するところでございます。確かに、加齢とともに身体機能あるいは認知機能は徐々に衰えていくということでその比率がふえていくわけでございますので、どこまでどのようなことをお願いするかということでございます。

ただ、新しい制度で認知機能検査を受けていただくというのは、ある意味御本人にとって負担をお願いするわけでございますので、したがって、

私どもの考え方としては、やはりこれは交通安全のためでございますから、交通事故のリスクがある程度高くなつておるところでちよつと線を引いてみたらどうかということです。

それで、いろいろ見てみますと、多分、十万人当たりで死亡事故をどの程度起こすかというのがわかりやすいかと思ふわけでございますけれども、それを見ますと、これは例えば平成十七年ですと、十万人当たりで、ドライバーで高齢者の方、七十五歳から七十九歳で見ますと十六件でございます。八十歳以上になるともっととつと高くなるわけですね。ただ、この十六件という数字は、実は危ないと言われております初心運転者の一・五倍でございます。それから、特に死亡事故の多いのは若年層でございますが、若年層といいますが、十六歳から二十四歳でございますが、これよりも少し高くなるのでございます。

したがって、その七十五歳というところで線を引いてお願いしたらどうだろうか、受け入れていただけるのではないかと、こういう考え方で御提案を申し上げているわけでございます。

○佐々木(隆)委員 何らかそこは高齢者の対策をやらなきゃいけない時代に来ているわけですね、やらなきゃいけないということを私は否定するつもりは全くありませんが、今答弁されたように、七十五歳で線を引いてみたらどうだろうかと言われた七十五歳の人にとつてみると、ちよつと試しにやられたのではかなわないぞという思いがあると思ふんですね。だから、殊さら強調するということは、ちよつとやはりこれから留意を、気配りをされた方がいいのではないかと、やつていくこと自体を否定するつもりはありませんが、殊さら七十五歳というのを強調するというのは、やはりその周辺にいる当事者にとっては大変に、もう少し気配りをされた方がいいのかな、これ自体を否定するわけではありませんが、そのように思います。

これに関連して国土交通省にお伺いをしたいというふうにも思ふんですね、私も地方に住んでおりますし、その地域の町へ行くのに車で移動しなければならぬような距離にいます。特に高齢者にとつて、公共交通機関が充実をしていない地方などに住んでいる人たちにとつては、まさに車は生活そのものなわけでありまして、そういう意味では、ある種、不可欠なものなんでしょうけれども、新聞を見ますと幾つかの取り組みがあつて、例えば免許を返納すればタクシーを割り引きするとか、それからバス代に補助を出すとか、何かいろいろな取り組みも各地で行われているようなんでありますけれども、国として、これらについて、いわゆる地域の住民の足を守るという視点、あるいは、とりわけ高齢者にとつては生活そのものだということ、生活に支障が出るというようなことを含めて、国としての考え方を伺いたいというふうに思います。

（委員長退席、戸井田委員長代理着席）
○梶野政府参考人 御指摘のように、高齢者の方に対して、バスとかタクシーとか、いろいろな交通機関で割引制度を導入しております。だんだんふえる傾向にあると思つております。その基礎になる過疎地における路線バスなどの維持について、私もとしても、これは生活としての最後の交通機関であるという御指摘もございまして、地方と一緒に維持をしております。幹線のなものについては国と県、それから、そのほかについては市町村も入れた自治体为主体となつて維持をするということになつております。

こういう中で、いろいろな会議を立ち上げまして、そのほかにも、例えば乗り合いタクシーとかコミュニティバスとかいろいろの手段も含めて、最後の輸送手段としてこのものを保持し普及をするという方向で、総務省とか関係の公共団体とも連携を図りながら維持をしていきたい、こう思つております。

○佐々木(隆)委員 国が一人一人のそういったところまで補助金を出せと言うつもりは私はもちろんありませんけれども、今一種、二種と言わない

んでしようか、今言われました路線バスの維持ですが、国が補助を出している方の一種と言われている市町村をまたぐ部分については、これは比較的まだいいんですね。いわゆる同じ市内、町内を回る路線バスの方がこれは運営が大変でし、過疎化も進んでいますし、そういうところなどを含めて、これは直接国がお金を出すというものはなくとも、市町村との協議の中でぜひフォローアップできるように、あるいは、もう一つ言わせていただければ、総務省の交付金の方の配慮をしつかりそういうところにはするとか、そういうことについてぜひ配慮をしていただくべきではないかというふうに思います。

大臣にお伺いをしたいんですが、今いろいろ答弁の中で、講習や更新のときに認知症などについてはやはり本人負担もあつたりするわけでありまして、あるいは、自主返納ということとは非常にある意味で難しいという課題でもあります。障害者のところに私が伺いたときに、身体障害者の方ですけれども、ボランティアのドライバーを募集しますというのがありました。例えばボランティアドライバーのあり方とかそんなことを含めて、高齢者の対策というのはこれから、今回初めて、一定程度整理をされて打ち出されてきたことは評価するんですが、今後の進め方として、ぜひ大臣のお考えをお伺いしたいと思ひます。

○溝手国務大臣 お答え申し上げます。
基本的な考え方ですが、今回は聴覚障害者の皆さんの参加も考えておりますが、新しい制度をつくっていくということは、運転に不適格な人を排除していくという考え方ではないと私は思っております。高齢者の人ができるだけ安全に運転がこれからは継続できるように国として支援をするための手だてである、こういう考え方に立つべきだと思っておりますし、聴覚障害者の問題についても、できるだけ完全に参加をしていただけるために手を打っていかなくてはいいんじゃないだろうと。

そういう意味でいいと思います、これからさきまた

な問題が提起されると思ひますが、基本的な考え方は今申し上げたようなところにならないといけないだろうと思ひます。

それと、もう一つの要請は、特にことしこういう動きになったのは、昨年来の飲酒運転を含めて非常に激しい事故が起つたということで、安全運転に対する強い要請があつた。それとのバランスをとるかということが公安委員会としての仕事ではないか、こう考えて、そういう認識のもとにこれからやっていかなくちゃいけないだろうと思ひます。

地域の問題については、ひとり公安委員会だけではとても対応もできませんので、地元の方皆さん、地域の皆さん、さまざまな知恵を絞つて対応していかなくてはいいけない、そういう課題ではないか、このように考えております。

○佐々木(隆)委員 ありがとうございます。
今大臣からもお答えいただきましたけれども、その障害者の関係について少しお伺いをさせていただきます。今回、聴覚障害者の対策について新たに高齢者運転対策と一緒に打ち出されてきたわけでありまして、けれども、これは長い間団体の皆さん方からも要望があつたわけでありまして、ほかの障害者とのことも含めて、今回これが打ち出されてきた経緯について少しお伺いをさせていただきますと思ひます。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。
経緯でございますが、政府では、障害者の方々、さまざまなものにつきまして、免許その他で欠格条項を定めているさまざまなものがございまして、これを全面的に見直し、是正するという作業をしたわけでございます。

これを受けまして、警察におきましても、道路交通関係につきましても、平成十三年の道路交通法改正におきまして基本的な制度の見直しをやつたわけでございます。それによりまして、従前欠格事由となつておりましたさまざまな障害あるいは病氣などにつきましても、欠格条項からは外し、

あと具体的な適性を見ながら判断していく、こういうふうになりました。

それで、私どもは、道路交通法の免許の関係のさまざまな病氣や障害などにつきましては、大方のところはその時点で新たな基準もまとめまして、速やかに手当てができたわけでございます。統合失調症や睡眠障害などにつきましても、これも基準を、専門家から知見を得まして、新たな基準での制度を運用することにしたわけでございます。

ただ、聴力の障害につきましては、欠格事由からは外したわけでございますけれども、どこまでが適性があるかというその基準につきましてはそれ以前のままでございまして、これをどうするかというのを私どもはどうしてもなかなかその時点で踏み切れなかつたわけでございます。関係の団体の方々からも再三御指摘を受け、要望も受けておりましたし、それから、多くの諸外国では普通の自動車であれば聴覚障害は無条件であるいは一定の条件で運転免許を認めておりましたので、我が国はどうするかということがずっと宿題になつておりました。

私ども、十三年改正の際の国会での附帯決議もその点を御指摘されておりましたので、四年ほどにわたりました、さまざまな実験でございますが、やりまして、その結果、これは、現在の聴力にかかわる適性試験の合格基準を満たさなくても、今回はワイドミラーを使つていただくことにしておりますけれども、それを使つて慎重に運転していただければ普通自動車に安全に運転できるというふうな確信を得まして、それで今回、そのような条件のもとに聴覚障害者の運転免許等に係る規定の見直しをいたしました。

その過程で、ワイドミラーのほかに、これは、他の車のドライバーから聴覚障害者の方が運転している車であるということをお知らせしていただいております。お互いさまの交通の場それがわかるようにして安全を確保する必要があるということで、聴

覚障害者の方が運転する車に標章もつけていただいて、それでそれ全体として安全を確保しながら運転していただく、こういうような御提案に至つておるわけでございます。

○佐々木(隆)委員 今相当詳しく説明をいただきましたけれども、きのう警察庁の皆さん方からいただいた資料ですが、今お話がありました聴覚障害者に条件をつけるかつかないかということなんですけれども、無条件で付与している国もかなりあります。

今言われたように、ワイドミラーやサイドミラーを条件としている国と、それから無条件という国がたぶんたくさんありまして、無条件としている国では、緊急車両の接近に際しては緊急車両の発する灯火でこれを確認できる、あるいは、周りの運転者が聴力障害者に教えるというふうなことができるので条件が必要ないというふうな言っているのと、聴覚障害が原因となつて発生した交通事故のデータはないので、これらのことの運転上危険という認識を持たなくていいのではないかと、こういうところもあるわけでありまして。

この点について、障害者の皆さん方含めてですが、社会参加ということもこれからどんどん進めていかなければならない、大臣、もし認識があればお伺いをしたいというふうに思ひます。

○溝手国務大臣 御指摘の意見については、私も十分承知をいたしております。今回の場合も、公安委員会、交通局の内部で相当議論があつたところでございます。

考え方の基本、これからというか、できるだけ参加をしていただくということが基本であることは先ほど申し上げたとおりなんですが、それ以外にもいろいろ要素がありまして、できるだけ早く議論のないところだけは片をつけて実施をしようじゃないかという、これも一つの物の考え方でございます。ですから、できるだけ早い時期に聴覚障害者の皆さんに参加をしていただく、だから、これでもうすべて決着がついて終わつたというところではないんだと。今、問題は問題としてしつ

かり受けとめて、これからも検討をしていく課題として残すということについては我々依存はないわけで、今回の改正では、このあたりで決着をつけたらどうかというところが本音のところだと思いますので、ぜひ御理解をいただきたいと思っております。

○佐々木(隆)委員 大臣からかなり本音の話をしていたので、これ以上このところを議論するのは避けたいというふうに思いますが、もう一つ、表示という話が先ほどありましたね。車に表示をする。先ほどの高齢者の場合もそうなんですけれども、表示というのは極めて人格にかかわるテーマだと思うんですね。

しかし、聴覚障害の皆さん方からは、何とか資格事項を外して運転させてくれということが先だったというふうに思うんですけれども、片方で、表示をするということへの多分いろいろ御意見もあつたのではないかとこの多分いろいろに思うんです。この辺の団体との協議を含めて、どういう経過を踏まえてきたのかということ、今後、これらについてどう考えていくのかというようになことについて、お伺いをしたいというふうに思います。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

標準の問題につきましては、高齢者の方の場合も共通でございますけれども、御指摘のような観点からの配慮を当然考えなければならぬ要素でございます。

私ども、今回このような結論に至りましたのは、聴覚障害者の方の標準につきましては、関係の団体の方からは、これは必要ない、あるいは、やるとしても、本人の判断に任せるということにすべきだ、そういう御意見はいただいております。それらも踏まえまして考えてきたわけでございます。

ただ、交通社会というのは、ある前提でずっと積み重ねてきているわけでございます。聴覚障害について、従前は欠格事由としてきて、それでさまざまな約束事ができております。その中で、今

度新たに交通社会に参画していただくわけでございますけれども、そうしますと、他のドライバーとの関係、これを受け入れていく、安心してその中で行動していく、そういうことを考えると、やはり標識をつけていただく、その上で交通社会の場で動いてもらうということが必要なんだろうというふうに私も考えました。

それで、恐らく、またいろいろな要素からの御意見というのはあるんだろうと思うんですけれども、やはり制度を踏み切るときには、これでやっていただきたいということで御提案を申し上げているわけでございまして、制度ですので、それは常にあるような見直しはあるわけでございまして、で、したがって、またさらなるいろいろな御議論が出てくれば、当然私どもは議論はしたいと思っております。ただ、この制度についてはこれでお願ひしたいという御提案でございます。

○佐々木(隆)委員 今回の表示は私もやむを得ないと思っております。要するに、公共という道路の中で全体が動いている中で、そういう方々にも社会参加をしていただくときに、やはり、一定そのことが周りの運転者がわかれば、その分の配慮ができるわけですから、そんなことをいえば、もともと車のウインカーだって人に知らせるため

にあるわけですから、車の装置というのは大体そうなっているわけですから、ただ、言われるように、事人権にかかわる話なものですから、これからは、ぜひ団体の皆さん方と十分協議をしていただいて、推進をしていただきたいというふうに申し上げておきたいと思っております。

先ほどもお話ありましたが、自転車について少しお伺いをさせていただきたいというふうに思います。今回、ヘルメット着用を努力義務、義務ではなくて努力義務にしたことについて、まずお伺いをさせていただきたいというふうに思います。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

今回御提案申し上げますのは、児童、これは十二歳以下でございますが、それから幼児、六歳未満でございますが、これを通じて、保護者は

ヘルメットを着用させるように努めなければならない、努力義務にいたしました。

これにつきまして、ヘルメットを着用した方がよいということは、これははっきりしております。した方がよいのでございます。したがって、それをどのように今進めていくかということなんです。私ども、タイミングもずっと見てきておつたわけでございまして、やはり国民、特にお母さん方ですが、よく理解してもらう必要がある、受け入れてもらう必要がある。それから、ヘルメットの販売が、実はその当時、まだ製造も不十分だったんです、そういう環境も必要である。

それで、見ていますと大分販売もされております。それから、着用率も少しずつ上がってきておるのでございます。それから、非常に焦点も当たっております。そういう段階で、これを義務とするか努力義務とするかということが最後残ったんですけれども、率直なところ、実は、どちらでも大きな差はないだろうとは思っておりますので、義務に對して何か罰則をつけたり制裁を科すれば別でございますけれども、やってみようかというのであれば、大きな差はないと思うんです。

ただ、やはり現場で指導いたしますと、義務ということであれば、やはりヘルメットを買ってくださいということになるわけですね。そうすると、やはりそこそここの値段のするものでございまして、したがって、努力義務で、そのように努めてくださいという、そういう程度でとどめて、それで、いずれこれを普及させるのが重要でございますから、それを普及させる。もし、さらに次の段階で、例えば義務化し、あるいは制裁も科すというように必要が出てくれば、それがいいということになれば、また考えればいいと思うのでございますけれども、今回、今の時点での状況を考えますと、努力義務が一番ふさわしいのではないかと、こういうことで御提案申し上げた次第でございます。

○佐々木(隆)委員 理解しないわけではありませ

んが、我々こうやって法律を論議させていただいて、それが社会全体あるいは国家としてどうなんだということを論議させていただいているのと同じ時に、法律ができれば、必ずその法律によつて適用される方々がいるわけであります。それは、高齢者もそうですし、それから、今回でいえば聴覚障害の方もそうです。それから、子供たちの命をどう守るのか。だから、適用される側の立場というものはやはり考えながら、これからの運用をしていく上にも、つくる上にも、そのことの配慮もぜひお願いを申し上げておきたいというふうに思うわけであります。

そこで、先ほども少し論議がございましたけれども、私も、とりわけ都心といいますか市街地の中心などを含めていけば、環境問題も含めて、交通対策上も自転車これを普及されるべきだということに思っているんですけれども、そういう意味で、一つには、自転車事故の減少対策などを含めて、どう進めようかとされておられるのか、大臣にお考えを伺います。

○溝手国務大臣 先ほどの議論の中で、自転車の交通秩序をいかにしてつくっていくかということとでいろいろ議論をされたところでございますが、警察としては、これをいかに実施していくか、どんな手を打っていかなくちゃいけないかという立場でいろいろ検討しているところでございます。

確かに、交通秩序をつくっても実施ができないようでは何にもなりませんので、警察としては、まず一つは、先ほどの道路局のように、あるいは市町村のように、道路管理者と連携して車道、歩道のしっかりとしたルールづくりをしていかなくちゃいかぬ。必要なところは歩道を通れるようにするとか、そういうルールづくりもこれから始めなくちゃいかぬ。

もう一つは、学校の力をおかりしなくてはいいないだろう。学校での自転車の安全教育や、その他いろいろな広報媒体を利用して、自転車の通行ルールというのをやはり徹底していかなくちゃい

けない。学校、地域、そうだと思っております。

また、これはボランティアの皆さんにもぜひお力をかりたいというのが本音でございます。自転車利用者に対して、街頭でしっかり指導すること。最近、防災、交通安全、子供の補導等について積極的なボランティアの皆さんの活動もかなり目立ってきておりまして、大変好ましいことだろうと思っております。こういう皆さん方に対しても、しっかり我々から情報を提供する、そんなところでしつかり子供たちを含めてルールの周知徹底に努める必要があるかと思っております。

また、これらの問題、ひとり警察庁の問題ではございませんので、関係省庁すべて、関係機関連携いたしまして、総合的に推進をしていくべきものと考えております。自転車の安全利用ということ、我が国の将来にとって大変重要な課題だと考えておりますので、警察庁としてもできるだけ努力をしてまいりたい、このように考えております。

○佐々木(隆)委員 ありがとうございます。

最後になろうかと思いますが、今お話しも出ましたけれども、いわゆる自転車道といいますが、自転車レーンというのが正しいんでしょうか、自転車の道路、スペースですね、これが、今の現状で必ずしも確保されているとはいえない。しかも、今回こうしてルールを新しく決めた。では、自転車がそこを通るような状態に今なっているかという、必ずしもそれだけ整備されているとはいえない、先ほども少し論議があったようですね。

車道の端の方には雨水の網なんかもあったりして、そこある意味では自転車レーンが同じようなところで、非常に通りづらいところに自転車のレーンがあったりするというようなこともあるわけでありまして、世田谷かどこかで昨年度社会実験も行われたというふうなことも聞いているんですけれども、そのことは御存じなければ結構ですが、そんなことも含めて、これからの、自転車レーンといいますが自転車道といいますが、その整備

備について国土交通省にお伺いをいたします。

○原田政府参考人 お答え申し上げます。道路の立場で申し上げますと、道路構造上で申し上げますと、自転車道、それから自転車歩行者道と位置づけをして整備を進めております。

ただ、これも、先ほど申し上げましたように、これらの延長距離は約七万九千キロということでございます。また、全体の自動車専用道路を除いた道路延長の中で約七割ということでございます。一方で、自転車関係の事故がふえているという状況の中で、必ずしも自転車の走行空間という意味では十分な状況ではない、課題は多いというふうに思っております。

そういった中で、地域でさまざまな知恵も出されておりました。例えば、先生が先ほど御指摘されましたように、これは公安委員会のおやりになつてのことだと思えますが、路肩を活用して自転車の走行レーンをつくれる。あるいは、道路管理者として申し上げますと、自転車歩行者道の中で、自転車も多い、歩行者も多い、そのふくそうが問題になつているところにおきましては、視覚的に両者が走れる部分を分離する。そういうさまざまな、いろいろな地域に応じて取り組みもされているかと思えます。

これも、先ほど申し上げましたけれども、今回の道路交通法の改正も踏まえまして、警察庁と共同で、今後の自転車の走行空間のあり方ということで懇談会を設置いたしまして、いろいろ御検討をいただいております。例えば、既存の道路空間の再配分をする場合のガイドラインを、これも警察庁と共同してお示しをするとか等々の対応をこれから考えていきたいというふうに思っております。いすれにしても、安全で快適な自転車の走行空間の整備ということに道路管理者としても積極的に取り組んでいきたいというふうに思っております。

(戸井田委員長代理退席、委員長着席)

○佐々木(隆)委員 終わらせていただきますが、先ほども申し上げましたように、利用する人たち

あるいは適用される人たちというのが一つ一つでやはり考えられなければならないというふうに思えますので、そういう視点でぜひ取り組んでいただきたい。

きょうは飲酒運転については余り議論をできなかったんですが、ハンドルキーパーとか、それからきょうのボブ君とかいう運動があるようでありまして、いわゆる厳罰、重罰ということだけではなくて、いろいろ、多面的にぜひこのことも取り組んでいかなければならない課題ではないかというところも申し上げながら、私の質問を終わらせていただきます。

ありがとうございます。

○河本委員長 次に、泉健太君。

きょうは、道交法の改正の議論ということですが、特に一番大事な悪質、危険運転者対策、このことについても質問させていただきたいと思っております。私は、きょうは三十分の時間ということで、特に、高齢者運転対策等、そして自転車利用対策、この二つについて質問をさせていただく役割を担いたいというふうに思います。どうぞよろしくお願いいたします。

私も、まだ学生のときなんですけど、一度、弁論大会で交通事故死をいかに減らすかということの弁論をさせていただいたことがありまして、稚拙な中身ではあったんですが、そのときには、思い切った制限速度を大幅に見直すべきだということを主張した覚えがあります。もっと言えば、六十キロ以上出ない車をつくれというふうなことも言った記憶があります。

もちろん学生だから言えた話かもしれませんが、例えば北海道なんかの交通事故死事故、これまで北海道というのは交通事故死事故が随分と多い都道府県だといふに言われてきたわけですが、ほとんどの死亡事故がいわゆる夏季に集中しているということがあります。

大体四月から十月、雪の降る前後まで、都道府県の中ではランキングでいうと一番から三番の間

に入っている。一方で、十月から三月ぐらいまでというのは、逆に、雪もあってスピードも出せない、だから重大な事故が起きないというような状況でして、四十七都道府県でいうとベストテンにも実は入ってこない。それぐらい落差が激しいということからも、車の持つそもそもの凶器性という言い過ぎかもしれませんが、危険性、こういったことにはやはり私たちは十分認識を新たにする必要があります。また、まだ悪質、危険運転者対策に

その意味で、まだまだ悪質、危険運転者対策についても罰則が、他の量刑と比べて均衡をとらなければならぬというところの難しさはあるんではないかと、やはり、被害者の感情であり、あるいは悪質な加害者の状況というものを考えたときには、可能な限りのさまざまな、併合罪というものの手段もあわせて、量刑についてはしっかりとその選択の幅を広げられるようにぜひしていただきたいということも要求をさせていただきたいというふうに思います。

先ほど申しました高齢者運転者対策、そして自転車利用対策について質問をさせていただきます。

まず、高齢者運転者対策についてであります。今回、政府は、七十五歳以上の高齢運転者の免許更新時における認知機能検査の導入、そしてまた検査結果に基づいた高齢者講習の実施ということとをうたわれております。また、七十五歳以上の自動車運転時に標識表示を義務づける、そういったことがあるわけですが、やはり、今回初めてこうした形で取り上げられた認知症ということについては、しっかりと今後対策を講じていかなければならないというふうに思っております。

きょうは厚生労働省の方にもお越しをいただいておりますが、警察庁にまず、公安委員長でも結構なんですけど、お伺いをしたいわけですが、構なんでも、現在、運転免許保有者の中の認知症の方の数、こういったものについての数字の資料というのは、警察庁、ございますか。

○矢代政府参考人 大変遺憾でございますが、数

字は私ども持ち合わせておりません。

そこで、結局のところ、ドライバーに限らず、一般に一定の年齢の方々でどの程度の比率で痴呆症の方がおられるかということ、それからその年齢のドライバーの数を掛け合わせて推計してみるといふ程度のご意見です。

○泉委員 厚生労働省にもお伺いしたいんですが、認知症の方の数というのはおわかりになりますか。

○御園政府参考人 認知症というのは状態のことを申すわけですが、今私ども手元で使っておりますのは、推計値にしかならないわけですが、百六十九万人程度の方が、今、我が国に認知症の状態の高齢者としておられるというふうな推計しているところでございます。

○泉委員 もう少し詳しく、その推計はどのようにされているのか、教えていただけますか。

○御園政府参考人 介護保険制度ができて、要介護認定ということをする必要がなければならぬようになりまして、要介護認定の中には、身体的な能力がどうなっているかというこの判定をまずするわけですが、それとあわせて認知度がどうなっているかということも行いますので、そういうものの中、もちろん、要介護認定を受けている方というのは、今、高齢者が二千五百万人ぐらいおられる中で四百五十万人でございますので、今ベースになるのは、そういうものをベースにして推計を出した数字が、先ほど申し上げました百六十九万人という数字になっておるといふところでございます。

○泉委員 もちろん要介護認定を受けられていない方々もたくさんおられますので、明確な数字というものはなかなか出にくいところはあるんでしょうが、割合として、以前警察の方からお話を聞くと、例えばさまざまな患者の割合ですとかをもとに推計すると約三十万人前後ではないか、免許保有者の中で認知症の方々というのはいくらぐらいいるんじゃないかということの数字が一つ出て

いるようです。

そういったことを考えても、かなりこれは社会的な危険をはらんでいる。もちろんすべてが、その方々のものが危険だということではなくて、その方が運転をすることによって他者に被害を与える可能性がこれまでの調査や研究においてはやはり高いということがある程度示されているのではないのかなというところで、今回、こういったことについての規制を進めるわけです。

一方で、この認知症をもとに、道交法の改正で、二〇二〇年ですか、六月以降には、認知症患者の免許というのを取り消すことがたしかできるようになったというふうな記憶をしておりますけれども、その免許取り消しのこれまでの累計がわかれば教えてください。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

平成十四年から十八年までの五年間でございしますが、これは取り消ししないしは停止ということになります。合計二百六十一件でございます。

○泉委員 これは率直に、多いと見られているのか、少ないと見られているのか、どちらでしょうか。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

これは少ないと認識しております。

○泉委員 その理由を教えてくださいませんか、なぜ少ない結果になっているのか。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

認知症の方について免許の取り消しまたは停止の処分をいたす場合には、それを把握するきつかけが必要でございます。

そこで、現在は、結局のところ各種の警察活動で、例えば事故を起こした場合ですとか、あるいはある違反があった場合でありますとか、その他のことで御本人に対して認知症ではないかという疑いを持った場合、あるいは、御家族などからお話があったり、御相談があったりそれを認知する、そういうようなことできつかけを持っておりますので、したがって、認知症の方を認定する前提となるきつかけ自体がどうしても限られるという

ことでございます。

したがって、このために、恐らく、現在、認知症で免許を持つておられる方が実際に運転しておられるかどうかわかりませんし、またこの方が次の更新のときにお見えになるかどうかは、これはわからないわけでございますけれども、そういう状況の方についてこれを把握する直接の手だてがない、そういうことでございます。

○泉委員 委員長、これは警察として積極的に把握をされているという考え方なのか、それとも、今回の法改正のように更新時が来たら検査をしようという考え方なのか、これはどちらでとらえたらいかがでしょうか。

○溝手国務大臣 危険性については大変だと思っておりますが、なかなかみずから申し出る人というの是非常に少ないということで、困っているわけです。

それで、警察署の窓口というんですか、いわゆる相談窓口を設置して、家族とか気がついた人からの苦情というのはいつでも受けられる、そういう体制をつくっているんですが、現時点はそれぐらいのところにとどまっている。なかなか難しい。いい知恵があったら教えていただければと思っております。

○泉委員 例えば、厚生労働省さん、とつぴかもしれませんが、要介護認定を受けられるとき、もちろんそれは、要介護認定は介護を受けるための認定作業ですので、その他の措置なりを行うために利用されるべきでは本来これは当然なんでしょう。前提はあるんでしょうが、これまで警察とこの要介護認定について、例えばその人が明確な認知症だからということで連携をされたことがあるのか。あるいは、個別具体的な話、まだ到底わからないとは思いますが、この要介護認定の結果、明確な認知症だという場合に、免許の返納を御家族に求めていくというようなことがガイドラインなりなんなりで厚生労働省の中で示されているのかどうか。この二点、お聞きしたいと思っております。

○御園政府参考人 お答え申し上げます。

まず、警察庁との連携ということでございますが、今まではそういうことはやってきておりません。少なくとも、今回の改正につきましても、運転免許をどういう方に与えるかという観点で、警察行政の一環として、道路行政の一環として所管省庁である警察庁がおやりになっていることではないかと、私どもではなくて、警察庁において、どういう認知症の方、高齢者に運転免許を与えるのかがいいかという観点から検討会が設けられて、制度改正の枠をつくられたというふうな認識しております。

ただ、今後どのように運用されていくかということにつきましては、やはり政府一体としてやっていかなきゃいけないことだと思いますので、警察庁と私ども厚生労働省と、十分にまた連携をとりながらやっていかなきゃいけないことだというふうには認識しております。

それから、要介護認定の際のお話でございますが、要介護認定というのは、あくまでも介護の必要度がどの程度あるかということ、それから、それに応じてどのような介護サービスを提供していくかということの判断基準として行うものでございますので、先ほど申し上げましたように、認知症の度合いというの、それは判断の一つ、一部分として我々は組み込んでおるところでございますので、今の段階におきまして、道路行政、交通行政、免許行政と私どもの要介護認定の作業とリンクづけることは考えていないところでございます。

○泉委員 確かに、ケアマネジャーというのは介護プランを考える方であって、免許の返納を求める立場ではないというのはいま重々承知の上で、しかし、今、審議官からは前向きな御答弁も一部あったと思います。ぜひ、二つの省庁で連携をしてやはりこの問題に取り組んでいただきたい。警察の方も今回、記憶力、判断力等の認知機能に関する検査ということをされたりですとか、実際に、今回、臨時適性検査なり認知機能検査というものを導入されていくわけですね。そのときに

ですから、その関連性の高さをやはり生かして、ぜひお互いに協力できることは何かないんだというかという観点で、例えば明確な認知症だということが要介護認定でわかった場合には、その認定をしたところですかケアマネジャーが直接警察に話をするなどということ以外にも、御家族の方にそういう指導を行う、そういったことを、警察に運転免許の返納もありますよということも言っていたできるように例えば厚生労働省の方では取り組んでいただく、そういうことは十分可能なのではないのかなというふうに思います。

続いてなんですが、少し専門的な話で恐縮ですが、けれども、認知症ということであれば、アルツハイマーとピック病というのが代表的なあり方であります。今回警察がされる記憶力、判断力、認知機能検査についてですけれども、アルツハイマーについては対応できるというふうなことは聞いているんですが、こういった、例えばピック病ですか他種の認知症に対応できるような内容になっているんじゃないでしょうか。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

今回の簡易な検査手法は専門家の先生方にお願
いして開発したわけですが、それで、さ
まざまな検査の要素の中から幾つかを取り出して
非常に簡易なものにしているわけでございます。

ベースになりましたのは、アルツハイマー型認知症を診断するときの検査項目の幾つかを私たちが使っておるわけでございますが、ただ、これを使っていく場合には、実は、アルツハイマー型の認知症のみならず、血管性の認知症でございますとか、それから今御指摘になりましたピック症、前頭側頭型認知症と言うようでございますが、あるいは軽度の認知障害など、他のタイプの症例にも実施した場合についても、これは有用性があるということで、汎用性があるということでこれを

使おうとしているわけでございます。

○泉委員 済みません、先ほどの厚生労働省との話に戻ってしまっていますが、たしか、厚生科学研究では認知症と高齢者の運転についての研究が既になされているんですね。警察さんがそれを御存じかどうかはちよつと知りませんが、厚生労働省、もしその資料があれば、私は持っているんですけれども、ぜひ警察の方にも一冊お渡しをいただきたいというふうに思います。済みませんでした。

そして、私が、今回この高齢運転者対策を見させていただいたときに、免許更新時に検査をするということだけではやはり少し間があき過ぎるんじゃないのかな。しかも、もちろん運転をなされていない方もおられます。高齢者でも、免許を持っているけれども身分証明書がわりに持っているだけであつてという方もおられますけれども、しかかし、例えば、運転免許の更新というのはかなり期間がありますので、その間にやはりどうしても認知症の症状が進んでしまうというケースがあります。

例えば、高齢者については、やはり免許の更新間隔を短くしていただくということも現実的には考えていいのではないかと、あるいは、更新そのものは、本更新という形では從來どおりでいいかもしれないませんが、その間に、例えば中間地点で検査だけはどう一度受けたとか、何かしらそういう手だてというものを考えたいなというふうに思いますが、公安委員長、そういったことについてはいかがお考えでしょうか。

○溝手国務大臣　お答え申し上げます。

高齢者の免許証の有効期間については、優良運転者であつても三年ということで短くしておりますが、これは、加齢に伴うさまざまな機能低下が生ずることを考慮したものでございます。免許証の更新と次の更新との間に何らかの理由で運転に必要な適性を欠くようになった場合は、次の更新の機会を待たず、免許の取り消しまたは効力の停止をすることは可能ではございます。また、運転

に必要な適性を欠くに至ったことを自覚するなどして更新を行わない人もいることは事実でございます。

そんな状況を考えますと、またさらに、免許行政の円滑な執行、大量の人間を対象にしているということ、あるいは個人差がいろいろあるということを考えた場合、現在のところでは、免許証の有効期間を一律にあるいは個別に短縮するということは必ずしも適当でないという考え方を警察庁としては持っているところでございます。

○泉委員 もう一つの問題を扱わなければならないので、これで最後にしますけれども、警察の方に確認をしたいのは、先ほど、免許の取り消しが二百五十七件、停止も含めると二百六十一件ということであります。これについては、今、やはり警察の現場レベルにどのような指針、通達が流れているのかなというところを少し心配しております。

相談窓口ということが公安委員長からもお話がありましたけれども、その体制の整備や告知、周知、そういったことがどこまでできているのか、そして、家族なりの相談があつた場合に、やはりそういった事例には積極的に相談に関与していく必要があるのではないのかというふうに思ひます。

先ほどの二百六十一件の内訳でいうと、事故外

理の過程で当事者が認知症とわかった例が四十件あるということでありまして、事故になつて初めてわかつたというのでは、これは交通安全にとつては本当に危機の状態であるというふうに思ひますので、ぜひ、この免許取り消しのことについては、警察の現場にしっかりとその運用というやり方が伝わるようにしていただきたいと思いますが、改めて矢代局長から御答弁をいただきたいと思ひます。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます

これは、認知症に限らず、例えば、睡眠時無呼吸症候群でございますとか、他の病気あるいはその状態などについても共通なことでございます。

それで、私ども、その際どういふような手順で判断してもらふのか、あるいは最終的な判断が得られたときにどのような処分をするのか、こういうものについては、この制度の運用の中で各都道府県警察に示しておりまして、その運用状況についても累年報告を受けながら見ているところでございます。

したがいまして、今回この制度改正がなされますれば、また改めてこの趣旨をよく徹底して、その運用が十全にいくように努めてまいりたいと考えております。

○泉委員 次に、民主党がかねてより議員立法として提案をしておりました、いわゆるママチャリヘルメットの対策についてであります。

我々はこの法案を数年前からずっと議員立法で提出をしておりまして、ようやく今回、政府の中で検討や議論が進み、子供の、自転車に乗るときのヘルメット着用が、努力義務であっても、一歩前進をしたということは大変感謝をしたいというふうに思います。

そういう中で、実は、私の地元京都府では今条例づくりが早速進んでおります。恐らくどの都道府県よりも早く、間違っていたら申しわけありませんが、このママチャリヘルメット、子供のヘルメットの着用ということについては条例で義務化されていくということになるのではないかと思います。ふうに思っております。

こういつたものは、親

の安全ですから罰則ということではなくて、しながらやはり義務化をすることによって、先ほども少しお話しされましたけれども、努力義務も義務も余り変わらないかもしれないけれども、義務化するることによって、例えば公共の、学校ですとか幼稚園、保育園、そういったことでの普及がより進んでいくんですね。そういった効果というのはいくらあると私は思います。

そういつた意味では、大臣も参議院での答弁では、当面、まずはこういった形で普及をされて、そして、買いかえの負担もあるから当面は努力義務

務でいきたいという御答弁をいただいております。その当面はという言葉に私は非常に期待をしております。いずれは段階が来ればそういった義務化もあり得るということの確認をさせていただきたいと思っております。いかがでしょうか。

○溝手国務大臣 お答え申し上げます。

現状で、今一〇%程度の着用率と伺っておりますので、何とか保護者の努力義務としてやろうということとで今回の提案をいたしております。

政治の話、ルールの話は予断を持って決めるわけにはいかぬと思います。次のステップがあり得るということも、申し上げてもよろしいんじゃないかと思えます。それはもう、今私がここで申し上げても余り意味がないことだと思っております。

○泉委員 しかし、いずれは、私は、そういった普及を促進するという意味でも、各自治体でも条例の作成が進んでいくと思います。例えば、台東区ですとか杉並区なんかでも、ヘルメットを購入するときに助成をされたり、あるいは、台東区なんかは二歳から六歳までの全員に無償配付というような取り組みも行われていたり、大変関心も高くなっております。

大臣、ちなみに、このヘルメットを見たことはございますか、あるいはかぶられたことはございますか、自転車用のヘルメット。

○溝手国務大臣 小さい子供のは、見たことはありません。孫はいますけれども、持っておりません。中学生、小学生は、市長時代の経験がありますから、その問題についてはいろいろ対応してきたことはございます。

今の台東区とか、東京は極めて財政力の強い、いいところですから、それは大したことはないと思うんですが、石原都政にとつては、問題は、田舎の方にそれをどうやっていくかということがこれからの問題でございますので、なかなか悩ましいところだと思っております。

○泉委員 いわゆる子供が通学時に、田舎のいい風景で、自転車に乗ってあのヘルメットをかぶ

る。でも、あれは限りなく工業用のヘルメットに近い、かつての姿でありまして、今や、大変スポーティーな、また軽量化の図られた、多種多様なカラフルなヘルメットが出てきておりまして、私も調べてみましたら、もう大体二百グラム前後なんです。本当に軽いんですね。しかも強度がしっかりとあるということで、そういった意味では、このヘルメットは市場価格も大分下がってきております。

そういったことも含めて、今後やはり、大臣も子供のヘルメットだから買いかえが必要だということをおっしゃいましたが、普通にこのヘルメットを購入する方であれば、今しっかりと後ろにアジャスターという調整の目盛りがついていて、かなり幅広い年代で使えるようになっていて、恐らく一回買いかえれば何とかなしのげるぐらいのサイズの設定がいろいろなされています。そういった意味から負担が大分減ってきている状況もありますので、そういった意味で、我々はこの義務化ということをこれまで訴えさせていたでいておりました。

しかしながら、今回、努力義務ということで盛り込まれたということで、最後に、その普及促進をどのようにされていくのか。今ほどは、余り現在普及は進んでいませんけれどもというお話をされました。努力義務にされることによって、どのような普及の手だてを現在考えておられるのか、そのことを御説明いただいて、質問を終わりたいと思います。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

実は、この実態調査につきましても、保育園、幼稚園などのお母さん方の協力を得ながら着用率の実態調査などをやっております。したがって、保護者に向けてヘルメットの有用性というものをよく認識してもらおうの一番大事だと思っております。そのために、その関係の機関と警察とで協力しながらしっかりと広報を周知徹底していきたいと考えております。

○泉委員 大臣も、ぜひお孫さんにヘルメットを

買ってあげてください。

以上です。

○河本委員長 この際、暫時休憩いたします。

午後零時七分休憩

午後一時四十九分開議

○河本委員長 休憩前に引き続き会議を開きます。

この際、お諮りいたします。

本案審査のため、本日、政府参考人として法務省民事局長寺田逸郎君の出席を求め、説明を聴取いたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと称する者あり〕

○河本委員長 御異議なしと認めます。よって、そのように決しました。

○河本委員長 質疑を続行いたします。小川淳也君。

○小川淳也委員 民主党の小川淳也でございます。申しわけございません。ちよつと到着がおくれました。おわびを申し上げます。

それでは、いただいたお時間の範囲内で今回の道交法の改正案について御質問をさせていただきます。

既に参議院の審議を終えておりまして、全会一致というふうにお聞きをしておりますので、大きな意味では、その論点といえますか大きな対立点を残した法律案ではないものと理解をしております。加えて、私も民主党の立場からすれば、同趣旨の関連法案を既に国会に提出をして、この政府案を見て取り下げたということでもございますので、その意味でも、大きくは賛成の立場から、しかし、やはり刑罰法規の拡充であり、新たな犯罪類型の創設でもございますので、その意味では、やはり確認なり議論をさせていただきたい、そんな趣旨で進めさせていただければと思っております。

まず大臣、非常にぶしつけではございますが、大上段のお尋ねを申し上げます。

この道路交通法というのは、一体何を目的とし、どういうことを旨とした法律案なのか、大臣の御理解をお聞きしたいと思います。

○溝手国務大臣 道路交通法は、「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。」ということが書かれております。

したがって、交通の用に使われる道路を安全に保つということがその設置の目的と考えております。

○小川淳也委員 ありがとうございます。

これは当然のことだと思っておりますが、今大臣が読み上げていただいたのは恐らく法律の一条だと思っております。目的規定に、道路の危険防止、交通安全、その円滑という趣旨が記されているわけでありまして、

この道交法の改正に至るまでの間、確かに、痛ましい飲酒運転の事故等々が散見をされたわけでありまして、被害者、御遺族の方のお気持ちを察しますとこれは余りあることですが、非常に取り返しのつかない、怒りともつかぬ、無念ともつかぬいろいろな感情が渦巻いておられることと思っております。

こうした交通事故、あるいは飲酒運転を含め、犯罪にも当たるようなこうした事故の背景には、私は思うんですが、やはりこの道路交通法というのは、基本的には道路交通の円滑化が目的であつて、例えば、その結果、反射的にあらわれた犠牲者の方の救済とかあるいは遺族感情とか、そういったことに主眼を置いた法律案では恐ろしくなかつたんだらうという気がいたします。

既に参議院の参考人質疑の中で、犠牲者、被害者の会を代表して高石洋子様がお見えになつておられました。大臣も御同席あるいは話の要点をお聞きになられたことと思いますが、その中でも、やはり息子さんの事故をきっかけにして——この

道交法の基礎となるものが明治のころにつくられた。まだ馬車しか走っていなかったころのものがまだ使われている。もともとは商人の交通を守るものだった。恐らく、交通の円滑化ということに主眼が置かれてきた。

現に、この道交法は昭和三十五年の法律でありまして、当時、昭和三十一年初頭の運転免許保有者数、自動車の保有台数等を見ますと、わずかに、わずかにという言い方、現在の八千万人とか八千万台と比べますと、三百万人の百四十万台ということ、今と比べれば非常に車自体が珍しい存在。しかし、昭和三十五年、この道交法ができてから、それを境にそこから十年で、免許の保有者数は三百万人から二千六百万人、自動車の保有台数は百四十万台から一千八百万台というふうに急激にふえたということだと思えます。

そこで私は、今回のこの改正案、大きく論点とありますが、ひとつ、この道路交通法の思想といえますか哲学にかかわるような面についても、少し当局のお考えなり確認をさせていただきたいと思えます。

これが、今回の改正案の主な内容であります飲酒運転に対する厳罰化、あるいは新たな犯罪類型の創設というところにあらわれてきているんだと思えますが、順を追ってお尋ねを申し上げます。まず、平成十三年以降の飲酒運転に対する厳罰化の流れ、罰則の強化について大まかな要点、お尋ねをさせていただきたいと思えます。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

平成十三年、刑法におきまして危険運転致死傷罪が創設され、また、道路交通法におきましては、飲酒運転の罰則の強化、それから、あわせて、制裁の対象となります酒気帯びの政令基準値の引き下げ、このようなものを行ってきたわけでございます。

○小川(連)委員 十三年以降の罰則強化、「一杯三十万円」ですか、非常に鮮烈な広告を記憶しております。現に、今も多分たくさん先生の先生方がそ

うだと思えますが、私なんか地元を回っておりまして、居酒屋さんとか困っておりますよね。本当に客足が遠のいたというような声も聞かれるぐらい、やはり浸透してきたということだと思えます。

そこで具体的にお尋ねしますが、既に資料等も午前中の質疑の中でも出されておりました。この十三年以降の罰則強化によって飲酒の事故件数または死亡事故件数、どの程度減少が成果として認められるのか、具体的ににお尋ね申し上げます。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

飲酒運転によります事故、これは交通事故全体でございしますが、改正前、平成十二年には全部で二万六千二百八十件、また、平成十三年に至りまして二万五千四百件の発生を見たところでございしますが、これが平成十五年には一万六千三百七十四件と減少し、さらに昨年には一万一千六百二十五件と、半数以下を大きく割り込んで減少しているところでございます。

また、このうちの飲酒死亡事故でございしますが、これは、ピーク時には年間千五百件近くあったわけでございしますが、平成十二年には一千二百七十六件、平成十三年の段階でも一千九百九十一件でございましたが、制度改正によりまして、平成十五年には七百八十件、平成十七年には七百七件、それから昨年は六百十一件と、これも半減以下となっているところでございます。

○小川(連)委員 やや突っ込んでお尋ねします。平成十二年に二万六千件の飲酒による交通事故が、これが、平成十五年にかけて二年間で一万六千件、一万件の減ということがございます。これは罰則強化の成果だとお考えですか。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

やはり、その根底には飲酒運転に対する社会の厳しい目というものがございします。これを受けました制度改正によりまして、飲酒運転をやっているいけないという規範につきましての周知、これが社会の各層に及んだということ、そして、その核となります違反につきましても大きな制裁がなさ

れた、これが、全体として飲酒運転を大きく減少させた構図であろうと考えております。

○小川(連)委員 十三年から十八年にかけて確かに減っているわけですね。しかし、その前半二年間の減りぐあい、二年ないし三年で一万件減っている、二万六千から一万六千。平成十五年から十八年にかけて後半の三年間は約五千件のマイナスイ。二万六千から一万六千まで三年で一万件の減、今度は、一万六千から一万一千まで同じ三年で五千件の減、この減少の鈍りぐあいについてはどう評価をされますか。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘のような推移を見ておるわけでございしますが、これについては次のように考えております。やはり、飲酒運転撲滅についてのキャンペーンでございしますとか社会の取り組みあるいは制裁の強化ということでドライバーの意識あるいは行動というものが変わってきた、それから、飲酒運転をさせないさまざまな社会の状況というものが改善されてきた、この二つで大きく事故は減ったと思うわけでございしますが、それによりまして巡をしまして、それらのキャンペーンやあるいは制裁の強化によりましては是正されないところのものがまだ残っており、このように考えております。

特に、ドライバーについて言いますならば、平成十三年の制裁強化によりましてはまだ飲酒運転をする者が一部残っており、こういうことではないかと考えております。

○小川(連)委員 率直にお答えいただいたわけでありますが、確かに減少傾向が鈍っているわけですね。

申し上げたように、私がすごく鮮烈に記憶しているぐあい、あの「一杯三十万円」という広告というものは効いたと思えます。二万六千件あった事故が五年、六年かけて一万一千件まで減った、これは大きな成果です。

ような指摘もあるようですが、今回の引き上げになれば、一杯三十万円が一杯五十万円、あるいは、一年の懲役が三年、三年の懲役が五年になればこの一万一千件はさらに減りますか。いかがですか。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

飲酒運転をさらに減少させるためには、制裁の強化だけではなかなか難しくかろうと思えます。しかし、制裁を強化することによりまして、先ほど申し上げましたまだ改善されていない部分、そのようなものにつきましては、全体の対策を進めていく中で両方相まちまして効果は上がるものであろう、このように期待しております。

○小川(連)委員 なかなかこれは本当に、ここから先、またよく観察をしないといけない数字だと思えますが、私の素朴な感情としては、この一万一千件、これもいまだに鈍ったといえ減少傾向にありますから、いろいろな社会規範の高まりで恐らく減っていく傾向にあるんだと思えます。

しかし、これが、三十万円の罰金が五十万円になったから減るのか、あるいは三年の懲役が五年になったから減るのかというところ、そこは必ずしも、まさに御答弁の中にもありましたが、いろいろな複合的な要素がありますから、単純にこれはその連関を認めていくというのは非常に難しいのではないかとこのように予測をするわけであります。

そこでさらにお尋ねなんです、刑罰に関しましては、例えば、犯罪を犯した本人に対する懲戒、やはりこれは非常に大きな意味を持つことだと思えます。それから、懲戒を与えることによって、再犯を含めた犯罪の抑止、今回、この厳罰化というのにはここに大きな意味を持たせているんだと思えます。

それから、参議院の参考人の質疑等にもございましたし、また、この間のさまざまな事件の経過を見ますと、やはりこの厳罰化においては、被害者感情の充足といえますか、被害者感情からくるやりきれない思いを被害者に成りかわって満たしていくという要素、これをぬぐい去ることはでき

ないと思いますが、この点いかがでしょうか。
今、三つ申し上げました。本人に対する懲戒、そして、再犯を含めた犯罪抑止、飲酒運転の抑止そのもの、さらには、被害感情の救済、被害者感情の満足、この三つの要素からしたときに、今回の厳罰化はどの辺に力点を置いておられるか。お答えになれる範囲で結構です。

○矢代政府参考人 今のお答えを申し上げるに際しまして、昨年の飲酒運転事故の状況はどうであつたかということをお説明申し上げますと、さらに御理解いただけるかと思ひまして申し上げます。昨年度ですが、今ほど御指摘のありました、昨年、飲酒死亡事故件数は六百十一件と減っております。また、飲酒事故自体も一万一千件と減っておりますので、実はほぼ横ばいになっておつたわけでございます。

それで、きょう午前中から何回か指摘されております痛ましい事故がございまして社会が大きく動いたということで、警察も動きました。各方面が動きました。この結果、実は、昨年の九月、十月、十一月、十二月と、対前年で事故はおおむね半減ないしは四割減で推移しておりますので、ございます。その結果、昨年は総トータルとしてこのような数字になっております。

ことしになりましてからも、実は対前年でおおむね約四割減ほどで推移しておるわけでございます。これは、今回御提案申し上げている最中でございまして、制裁の強化がまだなされていない段階でございます。

これは、先ほど来委員御指摘のように、制裁以外のさまざまな取り組み、それから、現在ある刑罰を踏まえての取り締まりの強化、こういうものでこれは実現しているものと思うわけでございます。

したがひまして、この中には、各企業で飲酒運転をさせないということのさまざまな従業員の管理でございますか、あるいは、起きた後の懲戒でございますか、それから、各飲食店のお店

におきます自主的なさまざまな防止の取り組みもなされております。もちろん、キャンペーンもなされております。

こういうものの中で、刑罰というものは飲酒運転の悪質性を象徴するものであらうと思うわけでございまして、したがひまして、今の刑罰の位置づけということで申し上げますれば、制裁、さらにさまざまな抑止の取り組みの中の一環でございまして、その中で、前回でしたら一杯三十万円でございますが、今回は罰金は二倍ということでありますが、そういう危険性、悪質性を象徴するものとして、この刑罰、これが全体に影響を与えるものであらうと考えております。

それから、そういたしますと、やや重複することになりますが、その他のさまざまな抑止の取り組みというのは当然必要でございます。これは引き続き取り組んでいかなきゃならないものであらうと思つております。その中には幾つかのメニューがあらうかと思ひます。

それから、被害者の方々ということでございまして、確かにこれは、これでいいのかという、世の中を動かした一つの大きな原動力でございます。私も、この対策を進めていく上でよくよくそのことを念頭に置きながら、対策を展開するように、常にこれは制度を考える上で、また運用する上で考えることであらうと思ひます。また、それがあればこそ、国民の間にこの思いというものが浸透していくんであらうと考えておるわけでございます。

○小川(孝)委員 今、局長の御答弁、少し揺れ動いたような感じがしますが、制裁が高められてから確かに急激に減つた、しかし、このカーブだけを見るとやや極限に達しつつある、そして、十八年五月の大変痛ましい事件をきっかけにさらにぐんと下がっている。つまりこれは、その事実関係だけ追ひますと、制裁罰では極限に達したものが、世の中に痛ましいショックな事件によつて、世の中の規範といいますか、それがやや高まつたと

いうことによつてさらに減つていくということ。今御答弁されたわけでありまして、そうしますと、刑事罰の厳罰化と事故の抑止との関連性よりも、むしろ、ある事件をきっかけにした世の中の規範意識の高まりの方に期待感を表明された御答弁だということに受けとめました。

その意味でいきますと、今回、一連のいいですか、道交法に関する処罰の厳罰化については、やはり多分に、被害者感情、被害感情の救済という面が非常に色濃いんだらうという気が私はいたします。そのこと自体は非常に重要な刑事政策、刑事法政策でありまして、これが、冒頭申し上げたように、道交法が道路交通の円滑化ということに非常に力点を置いて昭和三十五年に整備をされて、それ以降もしかしたら抜け落ちていた観点だったと仮にすれば、これは大いに取り戻していかなければならないことだと思ひます。

しかし一方で、被害者感情の充足というのは、人間の心情として非常にそこは理解を求めなくて済みますし、情緒的に共感が早いわけでありまして、やはり一方で、刑事当局としていろいろな処罰の法制あるいは犯罪類型の確定等を規定していくというのは、これは極めて冷徹な作業であります。

そういう意味では、非常に客観性を持たせた議論というのが大事になってくるんだらう。そのことだけは、やはりこの議論の中で、もちろん被害者、御遺族の方のお気持ち、これはもう本当に経験したことのない人間には推しはかるに余りあるものだと思ひますが、それはそれとしつつも、刑事政策、刑事法政策の冷徹なまでの客観性といひますか、そこについては余りそのことに引きずられ過ぎではないこと、ここから先の話もありまして、指摘だけさせていただきたいと思ひます。その関連でお尋ねします。

これまで、例えば飲酒運転をした運転手が悪い、当然のことです。スピード違反をした運転手が悪い、これも当然のこと。シートベルトをつけなかった運転手が悪い、これも当然のこと

であります。しかし今回は、お酒を飲むかもしれない人、あるいは飲むであらうというおそれのある人に車を貸すことが、最長で懲役五年ですか、あるいは、車に乗るかもしれない人、乗るであらう人、そのおそれのある人にお酒を提供することも懲役刑、この点に関しては、場合によっては行き過ぎではないか。非常に萎縮効果といひますか、あるいは予見の不確実さといひますか、その点に関して大いに議論があらうかと思ひますが、大臣、この点いかがでしょうか。

○清手国務大臣 お答え申し上げます。

今私の考えるところによりますと、日本のお酒文化、酒を飲むことに対して寛容な文化といひのがあつたこと、ずっと底流にそれが流れていたのではないかと私は思つております。それはもちろん、飲酒運転の最大の原因は運転者本人の違法精神の欠如にあるということはおもひもたない事実だらうと思ひますが、それにどまらず、先生なんかまだ若い世代と我々は違ひまして、我々は酒を飲むのが人生みたいな青春時代を過ごしてきた。やはり、かなり酒に対して甘い社会があつたということとは否定できないだらうと思ひます。

ですから、この問題は、今言つた刑罰の問題、刑法の問題ということもさることながら、お酒を飲まない人がふえた、お酒は楽しみのワン・オブ・ゼムであるという世の中になつてきた、その世の中の変化というのがやはり罰を強化したというように影響している、私はそういう思いを非常に強く持つてゐるんです。ですから、飲酒運転を根絶するときに、おれの酒が飲めないのかとか、おれとつき合えとかというように極めて日本的な古い伝統といひますか、そういうことが酔っぱらい運転の原因になることであつたら、これはしっかりとりとめなくてはいけないというふうな議論があつたのは事実でございます。

これは世代間によつて受けとめ方はかなり差があると思ひますが、ぐるみで、一種の日本の社会改革かもしれないが、私は、そんな思いも一部では持つてこの問題をとらえておるところがあり

その意味では、民主党が提案した法案の中には、お酒の提供ということに関しては、業としてお酒を提供している、例えば居酒屋、飲食店等あるかと思いますが、そういった方には、お客さんが一体車なのかそうじゃないのか、そういうことに高度の注意義務を課していくという考え方をとっていただように見受けておりますが、その点いかがですか。

今回の政府案ですと、一般の市民の方、普通の方に對して非常に大きな、高度な注意義務を課すおそれがあると思いますが、業に限定して、業として酒類の提供を行っている方、業として車の貸し出しを行っている方、こういうある種のプロの世界の話として注意義務を課していくという考え方についてはどう評価されますか。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

法律の立て方、整理は、これはこうでなきゃならぬということはいまありません、したがって、御指摘のように、一つの独立の体系を打ち立てて、それによって飲酒運転に関する交通の安全というものを実現していくということは、これは十分に考えられるところでございます。

法技術的にどちらの法でやったらいいかということで、従前から、例えば今御指摘の安全運転管理者という制度を道交法に今置いております。つまり、一定の車を持つ者は、それは安全な管理をしなければならぬということで義務を課しているわけですが、それはやはり、さつき申し上げましたように、道路上の交通の安全と円滑を図る上に幾つかの手だてを考えていくと、やはりそこまでは必要であるということで、まずその制度は必要であると判断しました。あと、それを道交法で書くかあるいはほかの法律で書くか、技術的な問題でございます。

あるいは過積載でございます。過積載は、過積載をした本人をこれは処罰しているわけでございますけれども、繰り返しその取り締まりをしていく中で、やはり、そのものになる山元の方でこれを提供している、あるいは容認している、あるいは

下命までしておりますけれども、そこまで射程を置いて対策を立てないことの過積載というものの根源的な解決にならないということで、その山元対策、つまり、下命、容認なり、あるいはそれに對する是正の指示などを考えていきますと、そうすると、これは必要である。

それはもちろん、単体で法制度をつくることも可能でございますが、ただ、道交法ではそのように幾つかのものをずっと従前からやっておりますので、それによって可能であろう、こういうことでございます。

○小川(淳)委員 業の方はいかがですか。

○矢代政府参考人 落としまして失礼しました。それから、この範囲をつまみ業とするか一般で広げるかというのは、これも実は率直なところ、両方あり得ると思っております。

それで、私どもも、業者だけを対象とする案を出されているのを承知しておりましたので、それについても一つの選択としては考えたわけでございます。しかし、飲酒運転を抑制する、飲酒運転をしない、させないということを実現していく上で、周辺者において酒類を提供することが飲酒運転を助長することになっておりますから、その点では、業者であろうと一般の方であろうと、道交法のそういう考え方からするとそれは基本的には差異はないということでございます。

したがって、どちらの法もあり得るかとは思いますが、とりあえず、より頻度の高い営業者だけを対象にするというのもそれはあり得るかと思えます。ただ、国民的に全体から飲酒運転をなくそうということからすると、広くそのような目安にした方がよろうと考えるわけでございます。

注意義務というものの御指摘でしたが、これは注意義務というわけではありませんが、過失ではありますので、あくまで、そういう状況を認識しながらあえて酒を提供する、こういうことでございますので、改めて今の一般の方々追加的に注意義務を課するというわけではございません。

○小川(淳)委員 局長、お言葉ですが、法形式に

関して技術的というお答えがございましたが、やはり、法形式というのはある種の規範の表現の仕方ですから、そこにその意義があらわれる。そういう意味では、私の指摘の趣旨はぜひ御理解をいただきたいと思います。

それから、何も一般の方に法的な注意義務を課すという意味では必ずしもなくて、そこまでの注意喚起するということは、これは、もしこういう法体系をとるのなら、一杯三十万円のおのPRじゃありませんけれども、相当なPR、あるいは浸透するための努力を払わなければ、居酒屋で営業をしておられる方と一般の方々というのはやはり違いますから、そこは非常に、これはどっちをとるかによって、警察当局としても浸透のさせ方に対する努力、それはいろいろありますよ。

宴席なんかで、私らの仕事なんかもそうですよね、よくお酒をついで回るわけですが、いやいや車ですからと言われたときに、どこまでそれを重く受けとめて本当に酔をとめるか、あるいは、大臣のさつきのお話ではありませぬけれども、日本の独特の文化に従ってついでしまふか。その方が酒気帯び運転するのが酒酔い運転するの、しないのか。ごく普通の一般市民社会にそこまでの注意喚起をするというのは、これは容易なことではないと思います。そういう法体系をとられる以上、予見可能性といえますか、そこについては特段の配慮がこれは警察当局として必要ではないかということをごめて指摘をしておきたいと思えます。

あわせて、もう既に局長の御答弁の中にもございましたが、これまで、お酒を提供するあるいは車両を提供する、車両を提供するということは今まで一体どういう事犯があり得るのかどうか定かではありませんが、これまでも、飲酒運転本人の主犯者に対する教唆または幫助犯は成立し得たわけですね。ところが今回は、お酒を与えるあるいは自動車を与えることを、独立犯として、正犯として犯罪の構成要件を打ち立てられたということでもあります。

それなのに、ややうなずきかねる記載があるわけですが、今これ手元にしておりますのは、この道交法の改正案を広く公から意見を募られたパブリックコメントに対する意見の要旨並びに警察当局の反論の要旨であります。その中にこういう記述がございます。「厳罰化の対象とする行為については、現行法でも飲酒運転の教唆・幫助犯に該当するものであり、懲役刑に処すことが厳しすぎる」とか、処罰範囲が拡大するなどの指摘は当たらない」と記載されているんですね。

もしそうなら、現行の教唆犯、幫助犯で処罰できるものであれば、それで済むんじゃないか。それよりもさらに広い範囲を処罰するとの指摘は当たらないのであれば、何ゆえにわざわざ、さつきも申し上げました、道交法の体系、運転手とか歩行者とか道路交通のプレーヤーを主として規制するこの法律で、その趣旨からすると一段二段遠い方を何ゆえ独立犯として、正犯として犯罪の構成要件にする実質的な意味があるのか、そこをお尋ねします。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

現在、道路交通法第六十五条第二項に、「何人も、前項の規定に違反して車両等を運転することとなるおそれがある者に対し、酒類を提供し、又は飲酒をすすめてはならない」という規定がございます。これが規範になつておるわけでございます。

それで、このうちその処罰の対象となる者とはいいますが、酒類の提供について言えば、これによって幫助したということが認定される場合でございます。幫助犯については、それでは、酒ではなくて車を提供した者はどうかという、ここには書いておりませんが、それもやはり幫助犯になるわけでございます。

そういうことで、幫助犯として処罰ができるにもかかわらず、この中からなぜ独立させるかというところについては二つのねらいがございます。一つには、非常に即物的なことになりますけれども、従犯では正犯の二分の一の科刑でございます。

○小川（連）委員 もう一つ、局長も触れておられますが、宣言効果といいますが、その効果という

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

実は、この制度を検討するに当たりまして、そのような御意見もございました。何人かの有識者の

次に、聴覚障害者対策について一点だけお尋ねします。

ただ、今回御提案申し上げていることとの関係で申し上げますと、自転車道があれば三つに分離できるわけですが、歩道と車道と両方しかないとい

きにどうするか、これが現在の一番の悩ましいテーマでございます。現在の制度は、御案内のように、車道を原則とする、それで、公安委員会が指定したところについては、これは幅の広い歩道ということになりますけれども、車道を通ってもいいし歩道を通ってもいいということでございます。

今回、それをどうするかということでかなりの議論を重ねましたけれども、自転車の利用者が、子供からお年寄り、あるいはスポーツサイクルもあるという非常に多様性のある使い方をみると、どっちか一方というわけにはなかなか割り切れない。現在のように、車道を原則としながらも歩道もあわせて使っていく、そういうことで対処せざるを得ない、こんなことで御提案申し上げた次第でございます。

○小川(澤)委員 ありがとうございます。時間が参りましたので、最後、問題提起にとどめます。

シートベルトについてであります。現在、シートベルトを後部座席にも努力義務なり義務づけをしていくということですが、これは、運転者ではなくて、同乗者そのものに罰則を科すことをぜひ考えていかれたらいかと思います。飲酒運転の本人よりも酒を提供した人を罰するという、全体で交通安全の相乗効果を上げていくというその思想に必ずしも反対ではありません。今までの法体系との兼ね合いをお尋ねしたわけでありますが、それからいいますと、シートベルトの件も、運転者一人に責任を負うのではなく、同乗者をむしろ罰していくことも含めて考えていかれたらいいかな。指摘にとどめさせていただきます。

ありがとうございます。

○河本委員長 次に、市村浩一郎君。

〔委員長退席、戸井田委員長代理着席〕

○市村委員 民主党の市村でございます。

一時間賜りまして、またこの質疑をさせていただきませんが、私にとりまして、きょうのこの道

路交通法改正の質疑というのは、再三この委員会でも早くやるべきだということを言つてまいりましただけに、こうしてこの席に立たせていただくということは大変強い思いを持っておられるわけでありますけれども、なぜ今日までかかったのかという思いも一方で強く持つておるところであります。

この道交法の改正案につながる、きょうは特にひき逃げの厳罰化ということが中心的な課題として挙げられるということだと私は思っておりますが、そもそも、これにつながっていく流れというのは、大臣、また皆さんも御存じだと思います。まだ今世紀になる前の話でありますけれども、高速道路上で本当に痛ましい事件が起きた。後からトラックに追突されて、そして車が炎上してお二人のお子さんが亡くなれるという事件が起きた。そして、そのことを受けて、二〇〇一年だっ

たと思います。私がまだ当選させていたたく前でございすけれども、私の諸先輩方が、当時の国会議員の皆さんが、立法院を構成される皆さんが危険運転致死傷罪を成立させていただいた。

これは恐らく、当時大きな議論があったと推測されます。すなわち、こんなに重くしていくのかどうか、最高刑が十五年、二十年に達するものではないのかどうか、まあ途中から二十年に上がるわけですけれども、そうした、ほかの刑罰と比較をした場合、重過ぎないかと、いろいろな議論があった上で、皆さん、諸先輩方は立法院の意思を示していただいたと私は思います。きょうもこの中にはそのときの方々もたくさんいらっしゃるのだと思いますし、私は、当時の皆さんも大変大きな決断をしていただいたと本当に思っています。

そもそも、法律というものの、もちろん、法学というものを持つて、ほかとの絡みとか、いや、本当にそういうことではないのかとか、いろいろ考えなくちゃいけないことがあるんじゃないでしょうか。ただ、法律というのは、英語でよくローヤーと言われるものは、あれは実は私たち国会議員とは違

うわけでありまして、あれはまさに弁護士でありまして、私たち国会議員はレジスレーターというのが英語の適切な言葉であります。

レジスレーターは、変えてもいい、そういうことがあるんです。ローというのはなかなか変えちゃいけないんです。そう簡単には。しかし、レジスレーターというのは、変えてもいいんだということでありまして、私たち国会議員というのは、まさに国民の意思を代弁して、代表して、そしてこの国会で議論をし、そして法律をつくっていくということだと思っております。そういう意味では、二〇〇一年の諸先輩方の御英断に大変私は敬意を表するということでもあります。

しかし、その後、御遺族の方々初め多くの方々が、まだ足りない。特に飲酒ひき逃げについて、この委員会でも、きょうの午前中にもその言葉が出てきました。逃げ得、こういうものがあつて、とにかく飲酒で何か事故を起こしたらまず逃げ、そして、逃げて酔いをさましてから、いや、怖くなったんです。だから逃げたんですと出ていくことによつて刑罰の上限が全然違ってくる、こうした状況についてしっかりと考えていかなくちゃいけない。

御遺族の皆さんも、二〇〇三年十一月にも、そうした問題点を指摘されて、厳罰化をしてほしいと要望も出されています。しかし、そのときには、二〇〇二年に道交法の改正案をやったからもうしばらくはできないんだというような回答があつたというふうにも認識をしています。

それが、ことし、特に去年の八月の福岡の事故、三人のお子さんの命が失われる事故があつたというところを受けて、また世間の関心も高まった。そして、さつきも国家公安委員長もおっしゃって強化して四割削減したということにつながつていった。そして、今回の道交法改正案につながつていったという流れだと思います。

しかし、やはり、何かそうした大きな事件が起きないと、だれかが犠牲にならないと、いやいや、

もう引き上げたばかりだからもうしばらくは動けませんよ、こういう姿勢を続けていたのではないかとどうふうにおぼろげを得ないということでございます。

大臣、だれかが犠牲にならないと、大きな関心を持たれるような事件が起きないと動かないというところ、まずここから必ず考え方を改めなければならぬというふうには私は思っております。そうではなくて、もっと思いをいたして、想像力を働かせて、午前中の牧原委員の議論にもありましたが、けれども、やはり我が事と考えてやれば、いや、もう決めたから、去年変えたんだからもうしばらくいいんだよという話にならない、私はこのように思います。

まず、この根本的な考え方から私は改めなければならぬと思ひますが、国家公安委員長の御見解をお聞きしたいと思ひます。

○溝手国務大臣 お答え申し上げます。

いわゆるひき逃げの問題についての罰則は、平成十三年の道路交通法改正で引き上げたところでございます。その後、ひき逃げ事件の発生状況から、その効果については、先ほど議論がありましたが、いろいろな検証はいたしていただいておりますが、ひき逃げ事件の発生件数は全般的に増加傾向にあつたということで、悲惨な結果を生じさせている事実も少なくないというように受けとめております。また、被害者の遺族等からもさらなる罰則の強化を求められていたというのも事実でございます。

それで、警察関係者等の動きでございますが、昨年の三月、これは私が就任する半年以前の問題で、あの事故よりはるかに大分前のお話なんです。第八次交通安全基本計画ということを策定して、新たな目標を設定したわけでございます。その中において、警察庁においては、ひき逃げ罰則の引き上げ等について、どういう対応が必要か、どんなことができるのかということに関係省庁との間で協議しながら検討を開始したというのが内部の状況でございます。先生御指摘の話もわからない

わけではございませんが、警察の中は、だからやっ
たというような受けとめ方はいたしておりませ
ん。いつも前向きに検討してまいったという気持
ちでございます。

○市村委員 実は、この話は大変重要だと思つて
います。というのも、きょうのこの法律について
は、恐らく参議院は全会一致、衆議院でも、我が
党、民主党ももちろん賛成の立場でやっております
のであります。

ただ、ではこれで終わりかという、終わりにじや
ないんですね。すなわち、またここで今後さらな
る議論をしていこうとするときに、いや、もう二
〇〇七年にやっただけじゃないか、もう十分に引き上
げたじゃないか、もうしばらくはこれは変えられ
ないんだ、こういう姿勢がまた続くのであれば大
変問題である。そうではなくて、確かに二〇〇七
年度、今回こう変えたけれども、しかしまだ課題
は残っている、問題点はある、だから引き続きま
た議論をし、かつ早急に改めるべきは改めなく
ちやいけない、こういう発想に立たなければなら
ないということだと私は思っておりますのでありま
す。

そこで、きょうは水野副大臣にお越しいただい
ています。実は、この問題、法務省の方にもかか
わつてくることだと思ひます。つい先日、法務委
員会の方でいわゆる自動車運転過失致死傷罪の成
立を見たわけであります。これは、もちろん民主
党も賛成させていたのだということを通じてお
ります。これは、これまでの過失致死傷罪が最高
刑五年だったものが、自動車運転に關して七年ま
で引き上げる、こういう話でありました。

これも、それだけが理由じゃないとおつしやる
かもしませんが、埼玉で起きた、幼児の列に車
が突っ込んだ、四人のとうとい幼い命が失われ
た、しかしながら、最高刑は五年だったのだ、ほ
かに別にスピード違反を犯したわけでもない、飲
酒運転していたわけでもないということ、結
局、過失致死傷罪しか適用できないということ、五
年になった、これでいいのかという声に対し

て、だから、七年になった、新しい法律をつくつ
て七年にした、自動車運転だけを特に切り分けて
やっただけのことだと思ひます。

ただ、では、これも今国家公安委員長と議論さ
せていただいたように、もうこれはやっただけ、し
ばらくは変えられない、もしこういう態度になつて
しまつたとすると、また次の改正は、ではまた五年
後、まあ三年から五年はあけないといけないよ
ね、そういう立場に立たれてしまつた、また三年
後、五年後ということになるわけでありまして。

ここで水野副大臣にお聞きしたいんですけれど
も、やはり法務省としても、これは、一遍通した
ものをそうそう変えられないから、また次は三
年、五年かかるかなというお考えなのか、それと
も、必要なものは議論を引き続きやつて、そして
必要な改正は、たとえ去年行つた、または半年前
行つたとしても、それは変えるべきは変えるべき
という態度で今後も検討されるのかどうか、その
姿勢についてお聞きしたいと思います。

○水野副大臣 先生御指摘のとおり、法務省が所
管します刑法を改正いたしました、自動車運転過
失致死傷罪を今国会で成立させていただきまし
て、施行が今月の十二日の予定でございますか
ら、来週の火曜日からこの新しい部分が施行され
るようになるわけです。

では、これを今後一切見直さないとか、も
しくは必要があれば見直すのかということでは、
極めて一般論的な言い方をすれば、もちろん法律
をつくる国会とか、もしくは提出をさせていただ
いて政府などが、法律の施行状況などを見なが
ら適宜適切に、法というのは時代とともにいろ
いろな見直しがあるというのは、極めて一般論的
にいえば御指摘のとおりだといふふうに思ひます
けれども、では、今現在、我々として、これをさ
らに厳罰化とか、七年を、今回の新法では、懲役
禁錮の上限が七年になりましたけれども、これを
さらに上げるべきかとかというの、これは確か
に、いろいろな法制審議会その他の議論のときに
も、より厳罰化、例えば十年が必要じゃないかと

かという議論があつたことは重々承知をしており
ます。

ただ、被害者の方々、御遺族の方々のお気持ち
は重々理解はするわけなんですけれども、一方
で、刑法は、先生御承知のとおり、故意犯と過失
犯をかなり厳密に区別している、もしくは、原則
的には故意なき者は罰しないというような規定が
ある。もちろん、とはいえ、こういう重大な過失
についてはこういう規定があるんですけれども、
やはり故意犯、過失犯を峻別しているというよう
なこともございまして、また、自動車を運転する
ということは極めて多くの国民が携はることであ
りますから、日常生活の過程の中でだれでも犯
し得る可能性が高い犯罪であることを考慮する
と、その刑を余りに重くするというには、やは
り一方では慎重な検討も必要じゃないかな、そ
んなふうにご考えておりますし、我々としては、現
時点では七年は十分だという立場には立つており
ません。

○市村委員 牧原委員は弁護士でいらつしやるそ
うですけれども、午前中、それこそ牧原委員から
は、死刑の適用もあるべきじゃないかというよう
な議論もあつたと思ひますが、死刑という言葉が
私の頭の中になつたので、大変、そうかという
ふうに、弁護士の方もそういう議論をされるんだ
なというふうに思ひながら聞かせていただいた
おつたんです。

水野副大臣は恐らく、窃盗犯が一体最高何年か
ということをお聞きしていらつしやると思ひます
が。

○水野副大臣 最高刑十年でございます。

○市村委員 もちろん、故意犯と過失というのは
違ふというのには先ほど水野副大臣もおつしやる
ことだと思ひますが、ある意味でいえば、一人の
国民感情からして窃盗もこれはもちろん大きな罪
であります、一月から十年の範囲で量刑、刑
の範囲が定められているわけでありまして、十年
ということでありまして。

私だつて、いつ、それこそ突然飛び出してこれ
たら、その方をはねてしまふかもしれないとい
うことであつて、それを、では、おまえ、二十年行
つてこいと言われたら、それは、もちろん大分反省
して、もちろん御遺族に謝つて、申しわけないとい
うことを一生悔いながらやつていくんだと思ひ
ますが、しかしながら、これで二十年と言われた
ら、確かに私も、むつと思つたところもあります。
しかしながら、恐らく裁判の過程において、やは
り本人の反省の度合い、また御遺族の方の心情
等々を酌んで裁判官は判断されるわけでありまし
て、それを、では最高刑二十年にしておくから、
突然飛び出してこれた方をはねて不幸にも命を
失うような事態になつたとしても、それを、では
あなた、二十年だということ、これは余り考え
られないことだと現実的には思ひます。

だから、やはり量刑の範囲というのは、別に、
そう定めたから、では最高刑十五年にしたから、
全部、全員が全員十五年になるというわけではな
い。だから、窃盗も一月から十年という範囲があ
つて、ある意味では、この比較でいくと、四人の命
がなくなつた事件と窃盗を比べたら、窃盗で十年
なのに、何で命を失うようなこと、たとえ、確
かに重大な過失かもしれないけれども、それで七
年なのかというのは、やはり一般国民の感情から
しても、私はなかなか理解が得がたい。もちろん、
感情だけでやつちやいけないというのは、さつき
小川委員の議論にもあつた。単に感情だけで量
刑を決めて、ではやつてやれということじゃない
というの、それとおろかもしれません。

しかし、繰り返しますが、だから、では十五年
にした、二十年にしたからといって、全部が全部
十五年、二十年になるわけじゃなくて、後は裁判
所が、裁判官に、本人の反省のぐあひとか御遺
族の方の心情、また、その事故に至るまでの経緯、
いつも安全運転していて、本心にちゃんと運転し
ていた人が、たまたま飛び出てきてひいてしま
つたというのか、それとも、日ごろから、片
手には携帯、音楽聞きながら、かあつと運転した

り、よそ見運転していた、しかも前にも何回か軽い事故を起こしたとか、そういうことがあったとか、やはりこれは全然違うはずなんです。

しかし、それと違つたときに、裁判官は、では、最高五年、最高七年、こう言われてしまつたら、幾ら遺族感情を反映して、この人は本当はもっと高い刑だと思ひながらも、五年、七年しか与えられない人なら、やはり五年とか、七年なら七年でとまっちゃうわけですね。

これはやはり、窃盗で十年とお聞きしたときに、これはいかにがなものかなというふう思うわけでありまして、死刑というもので私も頭にありませんが、しかし、弁護士の方が死刑とまで出すような話であれば、私は、やはりしつかりとこの辺は、さつき申し上げたように、私たちはローヤリーじゃない、レジスレーターですから、もつと国民感情、国民の意見、国民の思いというのを反映して法律というものを組み立てていくものだと思ひますし、それは、先ほどから申し上げているように、もう決めた、きょうやつた、今回やつたんだからあと五年はかかるなという立場じゃなくて、やつたけれども、またいろいろな御意見をお聞きしながら、やはり改めるべきは改めるといふことの方でぜひともいつてほしい、私はこう思うわけでありまして、この辺について、国家公安委員長及び水野副大臣からもう一言ずついただきたい、こう思ひます。一遍変えたらそれはもう五年ぐらい変えられないよというのか、それとも、やはり状況を見て、またそれは、変えるべきは変えるのか。

ただしかし、私がぜひともお願いしたいのは、また何か大きな事件が起きて、犠牲者が出て、そして世間が関心を強く持つて、だからまた動かざるを得なくなつたというふうな、そういう消極的な変え方はぜひともしないでいただきたい。結局犠牲が出ないと動かないということだけはもう二度としてほしくないというのが思ひでありまして、国家公安委員長そして水野副大臣からの御意見を賜りたいと思ひます。

○溝手事務大臣 答え申し上げます。

きょう、午前中からの議論でも申し上げてきたんですが、継続して検討しようという課題はまだたくさん残つておりますし、それはもうお答え申し上げたとおりでございます。

そういう意味で、これからの、道路交通法の絶えざる改定には意を配つてまいらなければいけない、このように思つております。

○水野副大臣 交通事故で人を死に至らしめていながら窃盗よりも軽い罪とはおかしいじゃないかという議論というのは、危険運転致死傷をつくるときもこの議論というのはございまして、心情的にはよく理解するところでもございまして、先生おっしゃる通りに、何も、法定刑を例えば十年に引き上げたら、必ず判決のときの量刑が十年になるわけじゃないというのは全くもつておっしゃるとおりであると思ひます。

ただ一方で、先ほどの繰り返しになつて恐縮ですけれども、刑法の原則というものが故意犯と過失犯をかなり峻別しているということもございまして、我々として、今回の七年ということも十分だというふうな今考えているわけではございませんけれども、ただ、極めて一般的に言えば、法律というものが国会の議論などを通じて、時代とともに、絶えざる、いろいろな国民の声、国会の声というものを受けて見直しの議論があるというの、これはまた当然のことだというふうな思つております。

○市村委員 これはもう、大臣また副大臣は、個人としては私の思いに恐らく賛同していただいていると思ひますので、これ以上は申し上げませんが、ぜひとも、やはり国民感情といひますか、一人の国民の立場といひますか、また、もつと言え、親の立場、親族の立場というものに立つてこのことについてはお考えを賜りたい。特に、それは大臣や副大臣だけじゃなくて、やはり法律に携わつていらつしやる官僚の皆さんもその立場に立つていただければおのずと答えは出てくると私は思ひますので、よろしくお願ひしたいと思ひま

す。

関連しますが、ちよつと話が変わるんですが、自動車運転で危険運転致死傷罪というのができておりますが、例えば殺人罪が適用されたことというのがあるんでしょうか。すなわち、自動車を凶器として使つたとか考えられないということ、これはもう殺人罪を適用するしかないというふうなケースというのはこれまであつたんでしょうか。

○矢代政府参考人 ございます。

形態から見まして、被害者を車体に巻き込みながらさらけに走る、未必の故意で死んでも構わないというふうな認定されるのではないかと、そのようなことで殺人罪を適用しております。

○市村委員 かくのごとく自動車というのは、実は、もちろん安全に運転していれば私たちの日常生活にとつて大変便利なものであると同時に、まさに凶器になり得るというものでありまして、やはりその操作を間違えると、つまり、包丁も、料理をつくつている場合にはおいしいものををつくる大変便利なものであると同時に、人を刺し殺す道具にもなり得るということでもあります。

だから、今後、私は、大切なのは、やはりどういう状態で運転がされていたのかということが極めて重要だろつと思ひます。故意か過失かといふときに、実は、ある人を死に至らしめることもできるかもしれないわけですね、過失に見せかけて、だから、自動車というものは凶器にもなり得るという考え方で、私たちは、私も自分が自動車に乗るときは、本当に自分が人を殺すかもしれない、そういう思いで実はいつも乗っているんですね。本当に、これは凶器だから、だから安全運転をしなくちゃならないと思ひなんですね。もちろん、自分の家族が乗つた場合は、自分の命もありますし、家族の命もありますが、そういうことも考えて乗らなやかめ。

さつき、午前中の佐々木委員の御発言の中で私になるほどと思つたのは、すなわち、標識がない方が実は安全運転をするんじゃないかと。か

えつて標識があつた方が、何とおつしやいましたでしょうか、偽りの安全を認識します。偽りに、自分は安全運転をしているぞ、標識を守つてゐるんだからと、こういうことになつてしまつて、標識を守ることが目的になる。

そうじゃなくて、もつと根本的なところは、自動車は凶器になり得る、自分の命も危ないかもしれない、同乗者の家族や親族の命、また友人の命が危ないかもしれない、もしくは、だれかをひいた場合、その人の命を失わせるかもしれない、まず、こういうところの認識が大切であるというふうな思ひます。そういうところの認識をしつかりと高めていくことがまずあるべきことでありまして、その部分がきちつとなされねばいかぬと私は思ひます。

そうしていくと、実は埼玉の件も、いろいろ過去のこと、経緯をさかのぼると、やはり本当は裁判長はもつと大きな判決を出したかつた、高い刑を科したかつたんだというふうな思ひますが、残念ながら、科せないという状況なんですね。

だから、先ほど申し上げましたけれども、あの人は目ごろ安全運転をしていてたまたま飛び出してきてひいてしまつたといふのと、目ごろから何かちよつと車を危険ならしめるあり方で運転をしていたといふ方との違いがあつてしかるべきでありますし、その部分でも、やはり、この自動車運転過失致死傷罪については、せつかく切り分けたわけですから、今後、この切り分けたことを強く思つていただきまして、私は、この部分の改正というのでもまた法務省の方でも御検討いただきたいというふうな心から願うわけでありまして。

それから、一方で、今回の、ひき逃げが十年、これは五年から十年ということで、このひき逃げについては、今までの私と警察庁の皆さんとの議論を通じて見ても、大変思い切つた改正をしていただいたと私は思ひます。

しかし、飲酒の方、五年以下の懲役または百万円以下の罰金、こういうことにしましては、飲

酒運転の罰則が本当にこれでいいのかということも、今の自動車運転過失致死傷罪と同様に、この五年、百万というのが本当に適切なものなのかというところは、これもまた議論の余地があると私は思っております。これ以上の厳罰化というのは、具体的にはもう考えないのか、それとも考えるのかということについて、今度は具体的にこの考え方について、この五年、百万という考え方について国家公安委員長のお考えをお聞かせいただけたいと思います。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

酒酔いの罰則、五年で御提案申し上げておるわけですが、やはり道路交通法の中ではかなり高い、従来ですと最も高いところに持ってきているわけですが、ひき逃げについて十年でお願いしていますので、相対的には低いわけでありまして、道交法全体の中でさらにということになりますと、やはり最後は、何といひましても、全体の、個々の行為に対する非難、バランスということがございまして、したがって、あくまでこれは事故を抑止するというのが眼目でございまして、これで私どもは相当抑止に寄与すると考えております。まあ、これだけではいかぬのですが、これをもとにしまして、からめ手からの対策も含めるわけですが、それで所要の目的を達すればいいのではないかと、そういう考え方で運用してまいりたいと考えております。

先ほど来大臣から申し上げておりますように、それは制度ですから常に検討はするわけでございまして、私どもの認識では、これで相当いけるのではないかと、また、これでバランスについても皆さんの納得を得られるのではないかと、こういう認識でございます。

○市村委員 わかりました。局長の方でも、もう決めた、変えたんだから、しばらく無理ですというところじゃなくて、またぜひとも御検討いただきたいと思っております。

それで、私は、大変実は今回の道路交通法改正は評価をすべきだというふうに思っているんです。

す。だからこそ賛成の立場で話もしているんですが、まだ足りない部分があるということで、後ほどそれについては議論します。

これまで、ひき逃げをしても、酔ってひき逃げをしても酔わなくてひき逃げをしても、実は余り変わらなかつた。つまり、ひき逃げをしたから刑罰の範囲が高くなるということではなかつたというところだと思っております。この認識でよろしゅうございまして、これまでは、今後はそれが、ひき逃げをしただけ、いわゆる上限が高くなるので、つまり、その意味では逃げ得が解消されているという認識に立つてよろしいでしょうか、今度の考え方です。

○矢代政府参考人 御指摘のとおりでございます。

○市村委員 この委員会のことがどこまで国民に伝わるかというのがありますけれども、今回の道路交通法改正、やはりひき逃げの重罰化、厳罰化だ、こう思います。

すなわち、これまで、逃げて逃げなくても変わらなかつたわけですね。だから、逃げることに、かく逃げておけということ、これは今までの警察庁の皆さんとの議論の中で、もちろんだれ一人お認めになりませんけれども、私が勝手に認めて、逃げ得はあるということとずつと違ってまいりまして、とにかく逃げて逃げなくても同じ。

しかも、特に飲酒の場合は、危険運転致死傷罪が適用されたら最高刑は二十年とか二十五ないくわけですね。それが、一般の過失致死傷罪でかつ飲酒だったといった場合は七年六カ月、逃げて逃げなくても最高刑七年六カ月、こうだったわけですね。七年六カ月と二十年、二十五の差がある、やはりこれは、逃げたつて同じなんだから、まず一遍逃げてみようか、見つかつたらしやあない、しかし、逃げ切つて酔いがさめて出ていったら、少なくとも危険運転致死傷罪にいかないから、最高七年六カ月か、その範囲でいけるということとこれまでできたということでございます。それが今回、ひき逃げが五年から十年になつ

て、逃げるることによつて、十年の一・五倍ですから、最高十五年になるということでありまして、今回からは逃げるのとひき逃げということになるというところだと思っております。

そもそも、私は、再三申し上げておりますように、逃げるというのが一番ひきような話だ、こう思うわけでありまして、自分がひいた、また当たつた方をそのまま現場に放置して、何の声かけもなく、手当てもなく、そして放置したままその場を立ち去るというのはあつてはならないことでありまして、このあつてはならないこと、つまり、救護義務違反を犯しても犯さなくても同じだったというところである、これは大変問題があるということとをずつと指摘させていただいておりましたけれども、今回、それが変わつて、逃げるのとひき逃げということになります。

だから、ぜひとも国家公安委員長、この話、先ほどから申し上げているように、まだ議論の余地はあるんですが、少なくとも、いわゆるこの道路交法における逃げ得というのはここでなくなつたというふうな考えられるわけでありまして、逃げたらひきぞいということになつたわけでありまして、やはりこれは国家公安委員長に、高らかに、これは皆さん、逃げたらだめだということを、もちろん私も逃げたいけれども、あなたにとつて大きな損にもなりますし、私も逃げたいけれども、逃げ損ですよというのをぜひとも私は国家公安委員長に強くおっしゃっていただきたいと思っております。

○溝手国務大臣 おっしゃる通りに、しつかりPRしてまいりたいし、逃げ得というのはあつてはならないと考えております。

○市村委員 この間、どうも逃げ得があるんじゃないかということが、ある種、テレビ等を通じて広がつておりました。いろいろまた現場のことに詳しい皆さんから聞いても、まず逃げろということが現場では横行していたということ。警察庁の

方にこの統計があるかといつたら、もちろん、ないとおっしゃるわけでありまして、そもそも逃げ得があるということについては、警察庁の方では、そういうものがあるのかということでお認めになられていないわけでありまして、そもそもお認めでないものの統計があるはずはないので、ないということでありまして、しかし、現場において実態を見ている方は、逃げ得とあつておっしゃっていると思いますが、逃げ得という言い方になるとなかなか難しいということですが、なかなかそれは言えないということだと思ひますが、ある意味でいけば、今回は、逃げ損ということに、ぜひともこれは、逃げ損だということに強く言つていただきたいな、こう思うわけでありまして。

ただ、そのことにおいては逃げたら損だということになつたわけですが、まだ危険運転致死傷罪との関係が、この問題が残つていられるわけでありまして。危険運転致死傷罪は、今、死亡の場合と傷害の場合、この最高刑は何年か、大臣の方から教えていただきたいと思います。

○水野副大臣 危険運転致死の場合、死亡させた場合の最高刑は二十年でございまして、傷といふかけの場合は十五年でございまして。

○市村委員 副大臣、この危険運転致死傷罪で、さらにひき逃げが加わると最高刑はどうなりますでしょうか。

○水野副大臣 危険運転致死の場合、今までの場合でいけば、二十年に、救護義務違反は五年でありますので、併合罪で、一・五倍よりも足した方が短い方ですから、二十五年でございまして。

○市村委員 それで、今回十年になつたという場合は、それでも同じということではよろしいですか、認識は。

○水野副大臣 救護義務違反が十年になりましたので、一・五倍にすると三十年ですから、三十年でございまして。

○市村委員 今副大臣がおっしゃつていただいた

ように、危険運転致死傷罪でかつ逃げた場合といふのは三十年、相手を死亡に至らした場合は三十年ということになりまして、この道路交通法の場合でいうと最高十五年ということになりまして、やはりこの差というのはまだまだ大きなものがあります。

確かに危険運転致死傷罪の適用というのがそうないということ、きょう午前中にも資料は出していただいておりますけれども、では、危険運転致死傷罪にまでなるケースはないんだから、一応、基本的にはこの道路交通法でいけるんだから、逃げ得もかなりこれで解消されるしということになります、そこで考えながら運転している人はいないと思えますけれども、しかしやはり、これはと。もし危険運転致死傷罪になると、逃げなかつたら今のところ二十年なんですね。だけれども、五年あるんですね、これに五年。逃げたらもちろん三十年になるから、これまた逃げ損というのがこの部分で発生するわけでありまされども。

しかし、逃げなくて二十年、逃げて、飲酒がばれないで、何とか危険運転にいかなくつたら十五年、この五年の差というのをどう見るかにあるんですね。そこまで考えながら運転している人はいないかもしれませんが、しかし、この五年の差があるところ。

では、この五年というものに対してどういう思いを持って、逃げたら、見つかったら三十年だから、やはり逃げない方がいいかな、五年の差だったら、裁判の過程で、本当に心から反省したらひよつとしたら刑も軽くなるかもしれないということ、逃げて、飲酒していただければいいけれども逃げずに、ちょっと気持ちよくなつてこんな危険運転をした人をはねちゃった、どうしようか、酔っぱらっているから余り正常な判断ができないかもしれないけれども、この五年の差があるかと思つて、大臣、これはどう御判断、御見解を持たれますか。

○溝手事務大臣 警察としては、とにかく、ひき逃げが発生した場合には徹底的に捜査をする。迅速に初動調査を実施して、事故の原因が飲酒運転だということが疑われる場合は、絶対に逃げ得はさせない。不運転の決意でこれは追つかけないといかぬと思つて、当然、危険運転致死傷罪ということを見て入れて頑張つてまい、そういう気持ちでございます。

○市村委員 私は、ぜひとも大臣の御決意を警察の現場の皆さんも受けとめてやつていただきたいと思つております。

確かに、実は死亡事故については検挙率が九七・四％と高いんです。これはやはり、死亡した、これはちゃんとやらなにかぬということ、大変高い検挙率を持つていただいております。これも思ひます。かなり綿密な調査をされているとは思ひます。

ただ、飲酒していたかしていなかったかというのは、やはりある程度大きなところになつてきまして、逃げて、酔いをさまして出てきたときに、では、飲酒を証明するというこの調査、足取り調査ということなんです、警察の皆さんは、いや、ちゃんとやるんだし、やつていられるとおつしやるんですけれども、どうもちゃんとやつていないというような声もあるんですね、別の立場から見ると、やつていただいていないという声もあるんです。それについては、局長で構いませんが、別に、死んだから、亡くなった方がいるからちゃんとやるというんじやなくて、ぜひともあらゆるケースについてちゃんとやらなにかぬ。特に死亡に關しては九七・四％の検挙率ですけれども、ただ、軽傷に關しては、これが大体三分の一ぐらゐに落ちるんですね。軽いのはいいんじやないですかと言いたい気持ちもわからぬでもないですけれども、しかしやはり、事故に遭つた方、また、その亡くなられた方の御遺族の方々の気持ちから考えると、ちゃんと調査してほしいよ、こういうことだと思ひます。

とやつていふことだと思ひますけれども、しかし、いま一つ足取り調査について徹底していただきたい、こういう思ひでございますが、局長の決意をお聞かせいただきたいと思います。

○矢代政府参考人 二点申し上げたいと思ひます。

飲酒ひき逃げ、これを検挙した場合でございますけれども、やはり、この者が確かにひき逃げをしたということ自体を証明する上でも、その車がどこを何時何分にどう走つてきたか、確かにこちらに向つたかということも特定していく必要があるのでございます。そうしませんが公判廷ではひっくり返ることもあるわけでございます。したがって、非常に綿密な調査をいたします。その過程で、車がどう走り方をしておつたか、あるいは飲酒があつたかないか、このあたりを徹底的にまいりたいと思ひます。

それからもう一つの、そもそも捕まえるという方でございますけれども、これは遺憾ながら、軽傷ひき逃げになりますと相当検挙率が落ちてまいります。これは努力したいと思ひます。捜査のやり方と申しますのは、ひき逃げがありまして、幾つかの手がかりが残ります。例えば、末尾ナンバーが五であるとか、あるいは白い塗膜片であるとか、あるいは車種までわかる場合もあります。

しかし、それらの手がかりをもとに対象車種を絞り込みまして、相当の台数が出てくるわけでございます。それを一台一台車当たりしていきまして、持ち主のところにいきまして、見分けたら、傷があるかどうかというのを見たいります。その台数が二十台、三十台ならすぐでございまして、二百台、三百台、三千台ということで初めてそこがぶち当たるわけでございます。膨大なエネルギーが必要でございます。人手をどれだけ使えるかということになりますと、やはり重大事故から順番にやつていくわけでございます。

ただ、今回、ひき逃げにつきまして重罰化をし

ていた、だということになりますので、そうしますと、ひき逃げ全体につきましてその捜査というものをさらに徹底していく必要がある、こう覚悟しております。

○市村委員 もちろん、警察の皆さんの手間がかかるということもあつて、なかなかすべてに對してきつと対応できないというののも僕は本音だと思ひます。ただ、そこは、警察が実はどこまで努力しているかというのは、被害者とか御遺族の方というのは見えているんですね。だから、そのときに、やはり気持ちの問題というのがありますので、そういった一生懸命やるんだという気持ちでやるということ、まずその気持ちがあることが、いわゆる被害者であり御遺族の方の心の支えになつていくと私は思ひますので、心のケアということからも、いや、難しいということじゃなくて、よし、やりましょうというところから始まつてくるのが大切かなと思ひます。

それから、根本的な解決ということになりますと、まず大体、酒を飲まない、飲んだら運転しないという当たり前のことが徹底されなきゃならぬわけですが、世の中には、その飲まないときに飲まざるを得ない、つまり、もう依存症になつて、酒を飲まないやつていられない、こういう方たちがいらつしやるわけがあります。

つまり、アルコール依存症の問題であります。これにつきまして、これまでの取り組みにつきまして、きょう厚生労働省さんからもいらつしやつていられると思ひますが、厚生労働省が何をやつてきたか、これまでの取り組みをごく簡単に教えてくださいます。

○中村政府参考人 お答えいたします。

アルコール依存症に關しまして適切な医療が提供されるということは重要でございますけれども、厚生労働省といたしましては、一つとしては、精神保健福祉センターや保健所におけるアルコール関連問題に關する相談対応や訪問指導、さらには知識の普及啓発に対する支援を行つております。

二つ目といたしまして、厚生労働科学研究におまして、アルコール依存症の方に対する効果的な支援方法を開発するための研究を行っております。

また、国立病院機構の病院でございますが、久里浜アルコール症センターにおきましては、医師、保健師等を対象とした専門的な研修を行っておりますのでございます。

○市村委員 これまで厚生労働省を中心として、アルコール依存症については、るるいろいろな対策をとられてきたと思います。しかしながら、今回、それを恐らく強化するという意味で、内閣府に常習飲酒運転者対策推進会議というのができたということをお聞きしております。

きょうは平沢勝栄副大臣にもお越しただいていますが、この会議の目的ということ、何をされようとしているのかということ、ぜひとも強くおっしゃっていただきたいと思っております。

○平沢副大臣 御指摘のとおり、飲酒運転の撲滅は極めて重要なわけですが、とりわけアルコール依存症の者の対策が重要であるわけでございまして、こうしたアルコール依存症の者の常習飲酒運転対策、こういったことを推進することが飲酒運転を根絶するために極めて重要である。

こういった観点から、本年の四月に、関係省庁の課長級で構成される常習飲酒運転者対策推進会議、こういった会議を設置したところでございまして、この会議では、医療関係者、NPO等の有識者の意見も聞きながら、アルコールインテロック装置等の活用、あるいは警察や矯正施設と医療機関との連携、あるいは飲酒運転違反者に対する講習のあり方等について検討を進めているところでございます。

今後とも、今御指摘ございました、このアルコール依存症の者等の常習飲酒運転対策を積極的に進めてまいりたいと考えております。

○市村委員 ありがとうございます。

先ほど国家公安委員長もおっしゃっていましたが、昔の日本の社会というのは、酒を飲むことが、

ある種、社会の常識と言っちゃ変ですけども、ビジネスの常識といえますか、何か、酒を飲めないやつは一人前じゃないみたいな雰囲気もあったかもしれません。

私は個人的にお酒が好きなので、酒は飲んでも飲まれるなということをやりに常に心にとめて飲んでるつもりでありますけれども、中には、依存症になって、理性が働かないまま飲んでしまふ、我を忘れてしまふ、そして運転をしてしまふ、事故を起こしてしまふ、こういうことにつながることもあるということで、今、平沢副大臣がおっしゃったように、恐らく内閣府でやるというのは、かなり強い政府の取り組み、この問題に対して強い認識を持って取り組んでいこうという心のあらわれだ、こう思いますので、ぜひともこれを強化していただいて、アルコール依存症の問題に取り組んでいただきたい。

特に、私も阪神・淡路大震災の後の復興事業に三年ほど携わっておりまして、アルコール依存症で孤独死されるケースというのはたくさん見てきました。そのときも、アルコール依存症の問題については、これが大変問題であるということ、当時、NPOの皆さんとも議論したこともあります。

だから、これは、実は今日の問題だけじゃなくて、もう長くある問題でもありまして、特に今回、自動車社会と結びつくこれが凶器となり得る、しかし本人たちは自覚がないということになってくると、これはやはり、さつき副大臣おっしゃっていただいたように、撲滅につながっていかないということになりますので、ぜひとも強い取り組みをお願いしたいわけでありまして、それから、ちょっと話が変なようなんですが、きょう、水野法務副大臣にお越しただいていて、戸籍制度、これは関係ないようでは実は関係ありまして、戸籍制度が今度電子化ということになっていきます。今、その過渡期だと思えます、電子化の過渡期。

実は、戸籍が電子化されたときに、移す項目と

いうのが、それはその自治体で決めていいようなんですが、今回、電子化の過程で、電子化以前に、例えばお子さんが亡くなられたという方がいらっしやると思います、それこそ交通事故等でお子様を幼くして亡くしてしまつた。電子化したら、電子化した後のデータには亡くなられたお子さんの名前がもう載っていない。戸籍をとりに行った、抄本をとりに行った、謄本をとりに行った、こうしたお子の名前が消えてしまつたということ、大変心を痛めていらっしやる御家族が、御両親なり親御さんがいらっしやるという問題が実はあります。

この問題について、今の技術は発展していますから、実はそんなに入力に難しい問題ではなくて、戸籍に、希望があればですよ、全部の方の名前を入れるんじゃないかと、やはり亡き子供の姿を、戸籍の中にあつたということ、これで自分はいと云われる方のお気持ちに沿って、何とか戸籍に、亡きお子さんたちの、子供の名前を残せないかということ、これは思っているわけでありまして、どうでしょうか、このことについては、副大臣、法務省としてはどういう御見解を持っていらいまいますでしょうか。

〔戸井田委員長代理退席、委員長着席〕

○水野副大臣 今、戸籍の電子化、コンピュータ化が進められておりまして、多分、人口ベースでは七割ぐらいの戸籍がコンピュータ化されてきているわけなんですけれども、戸籍というのは、国民の親族的身分関係を登録して、それを公的に証明する公文書でありますから、その記載の統一性を確保するために、一定の形式や方式に従いこれを記載すべきものというふうになされております。

今、委員御指摘の、戸籍に亡くなられたお子様のお名前が記録されないことに関する御心情については十分お察しをいたすところなんですけれども、現在の取り扱いというのは、戸籍の統一性などの観点から相当のものというふうと考えており

まして、亡くなられたお子様のお名前が記載された戸籍の証明が欲しいという御要望に対しては、コンピュータ化以前の紙戸籍も、これは百年間保存でございますから、こちらの方を活用していただければというふう到我々考えておるところでございます。

○市村委員 副大臣、今の、紙、つまり原本をもとに謄本なり抄本なり欲しいといった場合は、では、お子さんの名前も載つた謄本なり抄本が出てくるというふうな受けとめていいんですか。これはどうなんですか。

○水野副大臣 そういうことでございます。

○市村委員 わかりました。では、謄本、抄本に名前は載つてくるということですね。なるほど、それならいいんですが。

ただ、大臣、この戸籍法施行規則の中には、できる規定、省略することができ規定でありますから、別に省略しなくてもよかった部分はあるんです。

だから、亡くなられたお子さんの名前を、原本に載っている、謄本、抄本には出てくるということですが、やはり新しい磁気データにも残したい、こういう場合、省略することができるといことは、省略しなくてもいいということでありまして、これについては、どうなんでしょうか、市町村の判断で、それは別に残したいなら残してもいいということを考えてよろしいんでしょうか。

○水野副大臣 御指摘のできる規定のお話は、恐らく先生御指摘されているのは、戸籍法施行規則の附則第二条の一番最後のあたりの、「戸籍法施行規則第三十七条ただし書に掲げる事項を省略することができ。」という、そのあたりを指しているらっしゃると思うんですけども、おっしゃる通りに、この文言はできる規定でございますので、できるといふことであつて、やらなかつたら、では直ちに違法行為なのかという、そういうことではないというふうな考えております。ただ、一方で、先ほど申し上げたように、全国

統一性だとか、そういうものも戸籍では重要なことだというふうに思っておりますので、我々としては、そういう意味でいうと、亡くなられたお子様については、心情的にはまことに申しわけございませんけれども、それが載っていないという形で、全国統一的になつていられる方を進めたいと思つております。できる規定ですから、では違法かどうかとかというふうに問われれば、その市町村の判断で、必ずしもそうしなくても違法ではないというふうに考えております。

○市村委員 それで、実は今さっき副大臣がおっしゃったように、まだ七割なんです。あと三割まだ磁気化されてないんです。

過渡期という言葉はどうとらえるかなんです。私は、まだ一〇〇％電子化されてないならば、全体的な意味では過渡期だと思つていいんですけれども、この間法務省の皆さんと議論したら、いや、もう終わったところはもう終わった、市町村によつて、宣言したところはもう終わった、それから、そこは変えられない、ただ、これから、まだ電子化してないところにおいては、できる規定だから、これは残そうと思えば残せます、こういう話なんです。

ただ、全体的な意味で、今電子化の過渡期であれば、もし市町村が、今おっしゃつていただいたような判断で、できる規定ですから、では、亡くなったお子さんの名前もいわゆる磁気化、電子化にしよう、こういう判断をしたとした場合、全体的に過渡期だという意味で私はまだできるんじゃないかというふうに思つてゐるんですが、その見解を最後にお聞きして私の質問を終わりたいと思つております。よろしくお願ひします。では、局長、よろしく。

○寺田政府参考人 これは、今も副大臣から御説明申し上げましたとおり、確かに、法律的にはできる規定でございますので、それぞれ市町村の判断でやりになる部分があるわけでございまして。現に、そのほかのことでございますと、いろいろ市町村から、こういうふうにしたい、ああい

うふうにしたいというふうなお考えも出されることとがございまして、私も、そういうことを一概にシャットアウトするといふつもりはもちろんです。

ただ、一方で、既にある時点までのコンピュータ化にはこれは載るけれども、ある時点からは載らないというふうなことをそれぞれの市町村でばらばらにされるということは確かにつらいこととございまして、私も、おおよそお子さんが載っている戸籍が全くないということになりまして、御心情を考えましてまたいろいろ考えるのでございまして、先ほど申し上げましたように、むしろオリジナルな紙の戸籍につきましてはそういうものを残しておきたい、そういうものこそ、また証明書として、現におとりになるというおつもりがあれば、それはとれるわけでございまして、総合的に考えれば、今はやはり全国統一ということを持続していくのが相当ではないかと考えているところでございまして。

○市村委員 また改めてお時間ください。また、道路交通法改正についてはまた来週もお時間いただいておりますので、委員長、またよろしくお願ひします。

どうもありがとうございます。終わります。

○河本委員長 次に、吉井英勝君。

○吉井委員 日本共産党の吉井英勝です。

私は、まず、飲酒して悪質な危険運転を行う者のために危険にさらされ、命を奪われるなどということはもう絶対許されません。そして、こういうことが、何ども何どもそういう事故が発生しているのに、それでも飲酒による危険運転によつて犠牲者が生まれ、被害者が生み出されているというこのことに対しては、本当に腹の底からの憤りというものを感ぜております。

それだけに、今回の法改正については、こうした悪質な危険運転を未然に抑止していく効果が生まれてくると思つて、また、犠牲者をこれ以上つくらぬという立場から、日本共産党はこの法案に賛成をする、こういう立場で臨んでおり

ます。その上に立つて、幾つかのことを質問したいと思つております。

最初に、政府参考人の方に伺つておきますが、交通事故による死亡件数ですね。これは、調査室の方から出している資料の中でもグラフ、データが示されておりますし、警察庁の方からもいただいておりますが、交通事故による死亡件数というのは、二〇〇一年の八千四百四十四件から二〇〇六年の六千四百七十七件へ、二七％減少しておりますが、飲酒運転による死亡件数というのは、同じ期間で千九百九十一件から六百一十一件へと大幅に減少しているのを見ることが出来ます。

しかし、二〇〇四年以降は、二〇〇一年から比べると落ちてはいるんですが、少し落ち方がとまってきているんですね。二〇〇六年度についても、警察庁の方でつくつておられるデータを見ておりましたが、一月から六期の上半期で、この三年間を見てみると、上半期の飲酒運転死亡事故が前年同期に比べてふえている、そういう現象も見ることが出来ます。

ですから、警察庁の方として、飲酒運転の減少が、最初は二〇〇一年からぐつと減つたんですが、最近サチュレートしてきているといつてもか、前年同期で比べれば前半期は逆に少し上向いてきているという、こうした問題についてどのような分析をしておられるか、伺いたいと思つております。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘いただきましたように、昨上半期につきましては、飲酒死亡事故はむしろ増加するといふことで、これがまた今回の道路交通法改正をお願いする一つの背景にもあるわけでございまして、この、飲酒死亡事故あるいは飲酒事故全体が減少幅が鈍化してきておりますことにつきまして、私も、これは次のように考えます。平成十三年の道路交通法改正によりまして大幅な制裁強化が図られまして、また、飲酒運転、制裁の対象となるアルコールの基準値についても引き下げる、そういうことで、運転者の意識あるいは行動の変化、

また飲酒運転防止のための社会環境の整備、これらが大幅に進んだ、これが制度改正当初大きく減少した原因だと思つております。

ただ、それらの効果が及ぶところにつきまして、ある意味はば一巡してまいりましたか、効果がなされて、これらによつてはいまだ変えるに至らない部分、運転者層あるいは社会の状況というものが残つてゐるんだらう、こういうふうに見えておりました。昨年の九月以降はさらに減少はしておりましたが、その前に減少が鈍化しておりました事情というのはそのようなのだろうというふうに考えております。

○吉井委員 二〇〇一年法改正をやつた。法改正をして、飲酒運転に対する罰則の強化など厳罰化すると、当初は確かに効果が出てくる。一定の年数がたつと効果が薄れてくるといひますか、抑制効果が弱くなつてしまふといひますか、そういうことで、何かまたそこで厳罰、しばらくするとまた薄くなつて厳罰化といふふうなことを繰り返しては行かないか、なかなか本当の解決の道には近づいていかないのではないかと。

だから、そういう点では、この二〇〇一年の道交法改正でせつかく当初効果があらわれてきたのに、抑止効果が時間がたつと薄れてしまふといふふうなことではやはりうまくないわけで、今、罰則強化の抑止効果が現実には失われてきている感じがしますから、このところをもう少し突っ込んでどういふふうに見ていらつしやるのか、これを伺いたいと思つております。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

厳密に申し上げますと、効果がもしなくなれば、事故はまた反転して上がるわけでございまして、ただ、これは幸いずっとまだ抑えられておるんです、そういう意味では効果はやはり持続しているんだらうと思つてゐます。ただ、それをさらに減少させるためにはまだ力不足だ、こういうことであらうと思つております。

そこで、御指摘のように、今、制裁とそれから対策は、結局のところは、ドライバーあるいは国

民の意識を変え、意識を変えることによって行動が変わるわけでございますので、そのためにさまざまな対策を組み合わせるわけでございます。

したがって、今後進めていくに当たりまして、当然、現在の制裁を前提としながらも、さらにほかのものを組み合わせ、まだ減少させるということとは多分可能なんだろうと思うんですね。実際に、昨年暮れまでにかけて相当やりまして、減りました。

しかし、さらにこれを長期的に安定的に減らしていくということになりますと、そういう対策全体の中でも、象徴的な制裁の強化というのはやはり今回お願いいたしまして、それによりましてさらなる一段の安全水準の実現というのが図れるんだらう、そういう関係ではなからうかと思えます。

○吉井委員 政府が進めている交通安全対策という点で、交通社会を構成する一つは人間、人の要素、二つ目は車両等の交通機関の問題、それから、三つ目は交通環境という三つの要素、その対策を総合的に進めていくというのがこれまで皆さんが言ってこられたことで、これを基本に置いているわけですね。

その中で、飲酒運転を根本的に抑止するためには、一つは、飲酒運転を認めるような社会の風潮を是正して、社会挙げて飲酒運転を撲滅する世論をつくるという世論の面からのものがありますし、それから、やはり飲酒運転を行わない自覚を深めさせる、それは教育的なものあれば啓発的なものもあれば、同時に、その人自身がいわばアルコール依存症に陥っている人であれば、医療的な取り組みも含めて、それをやっていくということが大事だろうと思うんです。

あわせて、技術的な取り組みとか機械の面からの取り組みという点では、飲酒感知のインタロック自動車開発などの義務づけというものをやはり早期に図っていくことが必要だと思えます。

私も交通事故を考える国会議員の会の一員です。

が、ことし三月の総会でもこれが議題になって、自動車工業会から来られて説明を受けたわけですが、技術的には既に開発されている、しかし、コストの問題などがネックになっているというお話でした。このインタロックシステムなどについて、開発と普及に行政としてどう取り組みを行っているのか、またどう推進していくのかということでは、これは大臣、やはり政府として、本腰を入れてこの取り組みを強めていくということが大事だと思えますが、ここは大臣に伺ってみたいと思えます。

○溝手国務大臣 先ほど内閣府の副大臣が申し上げましたあの会議を充足して、そこでもインタロックの問題の勉強会を既にスタートしているところでございますが、警察庁においては、アルコールを検知するとエンジンがかからない、いわゆるインタロック装置については、本年一月に、アルコール・インタロック装置の技術課題検討会というのを立ち上げまして、アルコール・インタロック装置の国内外の動向等の調査、技術指針案の検討を行っているところでございます。警察は、もちろんこれからも参加して、積極的に取り組んでまいりたいと思っております。

現段階では、道路交通法を改正して、飲酒運転の違反歴のある運転者の車に備えつけるよう義務づけをするということが、海外もそのようでございますが、そういう方向が示されているのではないかとこのように承知をしているところでございます。

○吉井委員 次に、法律の酒類提供の問題にかかわって幾つか伺っておきたいと思えますが、飲酒運転のおそれのある者への酒類提供、車両提供、飲酒運転の車への同乗者について、これまで、これらの行為について幫助犯、教唆犯として立件してきたわけですが、今回、これは独立した犯罪として罰則を設けているわけですね。これを類型化し、独立させた理由は何なのかということをお伺いします。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

御指摘のように、幫助犯の中から、車両の提供、酒類の提供、それから同乗を求める行為、これを抜き出しました。

それで、直接的な効果といたしましては、幫助犯につきましても正犯の二分の一までの処断刑でございまして、やはり周辺者が飲酒運転を助長している側面があることに着目して、制裁を強化する必要があるということになりますと、これを抜き出してやる必要があります。今回抜き出して制裁を、車両の運転につきましても、本犯あるいは教唆犯並みにお願いするというところでございします。

酒類の提供と同乗は、ちよつとワンランク下でございしますけれども、重くするというところでございします。

それからもう一つは、やはりこれを道路交通法の本文の中に書き込みますので、そうしますと、現在では酒類の提供だけが書いてありますけれども、車の提供、同乗というものを書きますと、これが規範として社会に定着する非常に大きな力になると思っています。

その二つのことを念頭に置きながら、今回の制度改正を御提案しているわけでございます。

○吉井委員 それで、酒類の提供者について、試案段階、当初検討しておられた段階からすると、罰則を少し軽くしているように思えますが、その理由は何かですか。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

車の提供というものと酒の提供というものは、これは二つとも飲酒運転が成立する上で欠くことのできない二つの要素でございました。そういうわけで、車両の提供というものと酒類の提供というものを相当に制裁を強化する必要がある、こう考えて検討を始めたわけでございますが、検討してまいりますと、やはりこの二つの間に、車の場合には、飲酒をしている人に車を提供するわけですから、すぐに飲酒運転が成立してしまふ。そういう非常に直截的な、直接的な関係になります。ところが、酒類の場合には、提供して、飲んだ人

が運転するその段階で、車両の提供とは距離が若干あるわけでございます。

その二つの指摘も受けまして、そうしますと、やはりこの二つのところについてはそれに応じた差をつけるべきかということで、酒類の提供についてワンランク下げて、しかし幫助犯よりは相当重くした、こういうことでございします。

○吉井委員 これは罰則がかかるものですか、それだけに、「車両等を運転することとなるおそれがある者に対し、酒類を提供し、又は飲酒をすすめてはならない。」この「運転することとなるおそれがある者」ということについて、かなり具体的にきっちりしておかないと、法律のことですから、法律が生まれてしまったときに、それがいかようにでも広がったり縮まったりすると、これはやはり困った話ですから、この「運転することとなるおそれがある者」というのはどういう場合を言うのか、伺います。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

飲酒運転をすることとなるおそれがあるとは、酒類の提供を受ける者が飲酒運転の意思のあることが明らかで、酒類を提供すればその者が酒類を帯びて車両等を運転することとなる蓋然性があるということであることを認定することになります。

○吉井委員 今、蓋然性という言葉なんですけれども、ただ、非常にここは難しいところだと思えますね。

例えば、悪意のある店の経営者なり店の人が提供する場合、これははっきりしているわけですね。例えば、車で来て、車で運転して帰っていくことを知りながら酒類を提供する、とにかく、何があるかと自分は金もうけさえすればいいという発想ですね、こういうのははっきりしているわけですよ。

しかし、多くの方の場合は、善意の経営者であり善意の店で働いている人の場合ですから、仮に駐車場がある店舗で、車で運転してきた人に、運転して帰ることを知りながら提供すればこれは論外ですけれども、そういうことがわからないとい

う場合も当然あるわけです。

それから、パーキングに置いてきて自分のところの店にやってきた、その人がまさか飲酒後運転して帰るなどということはわからないという場合ですね。そういうことがわからないで注文を受けてお酒を提供したという場合とか、あるいは、本人が代行運転、車の代行を頼んで乗らずに帰るんだというお話なので、それを信じて酒類を提供する場合とか、個々具体の話になってくると、なかなか、この一つ一つをきっちりしておかないと、「おそれがある」という表現というのは、法律として生きてしまったときには、中身がいまいちなままでは大変なことだと思ふんです。

さらに、例えば飲酒運転をやった事故者が三つの店を回ったという場合ですね。最初のAという店、Bという店、これは友人と一緒に飲んだんだけれども、友達にも、もうきょうは車なんか乗らずに帰ると、信じて別れた。ところが、Cの店へ行つて、そこでまた飲んで酩酊状態になったという場合ですね。それで、酩酊状態だけれども、ついでにもう会社が近いことだからということで会社へ戻つて、営業車でもって運転して家へ帰ってしまったというふうな場合ですね。

では、このAの店の酒類を提供した人は責任を問われるのか、Bの店の人はどうなのか、Cの店の人はどうなのかとか、AやBと一緒にお酒を飲んだ友人たちはどうなってくるのかとか、そういうことをきっちり一つ一つ、はっきりある程度厳密にしておかないと、結果的にはその人は乗ったわけですから、しかし、おそれがある者に友人が勧めたというふうになるのかどうかとか、AやBの店ではまさかと思つてゐるのに、それは同僚の飲み会とか同窓会というぐらゐのものでわからずに出した、それも問われてくるのかとか、この蓋然性という問題は、確かに蓋然性は蓋然性という言葉であつても、蓋然性の一言ではなかなか簡単においておくことのできないものであると思ふんです。

こうした具体の事例を考えていくときにどう

なつてくるのか、伺いたいと思ふんです。

○矢代政府参考人 確かに御指摘のとおりでございまして、この蓋然性を当てはめていくときに、まさに個々具体のもので考えていくことになりま

す。それで、また一つには、可能性があるからというところで、これは常に可能性があるわけでごいまして、したがって、その状況から、これは結局のところ飲酒運転をして帰ることになるという道筋ですが、これが見えていて、そうなるだろう、そういう状況が前提としてありまして、かつそれを認識している必要がございます。認識をしていなければ、それはやはりわからぬわけでごいします。したがって、まず、そういうことがあつて、それでそれを認識しているという場合になります。

そこで、いろいろ例を挙げていただきましたので、それについても、結局のところは個々具体的に判断していく必要があるわけでごいしますけれども、頭の体操的に考えてみますと、例えば、代行を呼ぶと言つてゐるような場合ですと、代行を多分呼ぶんだと思ふんですね。ひよつとしたら呼ばないかしらぬですけれども、しかし、呼ぶんだというところで、それが実は、そう言つたけれども、そもそもその地域は代行なんかなくて、そんな代行で帰ることなんかあり得ないことがわかつていながら、承知で、言葉の上ではそう言つてゐるというような事情が特段ない限りは、やはりそれはその認識はないでしょう。

それから、現実の問題として、代行を呼ぶかどうかというのは最後の段階で多分その本人が、運転者が決めるわけですから、そういうものといふのは個々具体的に考える必要がありますけれども、通常は、飲酒運転することとなるおそれがある者として酒類を提供したことにはならないというふうに考えられます。

これは、パーキングで来ている場合でもそうですし、車で来ていることを承知しておりまして、それは車で帰るかどうかというのは、その状

況によりまして、蓋然性がある場合もありますけれども、代行を呼んで帰る、そういう地域であれば、当然、飲酒運転することとなるとは言えないわけでごいします。

したがって、繰り返すになりますけれども、そういう単なる可能性でなくて蓋然性があるかという事実と、それからそれを認識しているかどうか、この二つで考えてまいります。

そういたしますと、このA、B、Cということでも競合するような場合でありまして、それは、それぞれAなりBなりCという立場に立っている者が、そのシチュエーションにおきまして、最後の飲酒運転という行動に至るであろうところについての蓋然性があるような状況であるのかどうか、あるいはそれを認識していたのかどうか。もし、その中でどなたかが実は蓋然性があつて、それを知つておつたのであれば、その人はなのであるかと思ひます。それで、まさかと思つておる、しかもそういう状況であるということであれば、それはならない。

これは結局、言葉の上で整理していきますとそうなりますが、その運転者はいつも来ている運転者なのかどうか、それからその店の主人と顔見知りかそうでないのか、そういうお互いの関係でありますとか、それからその土地が本当に常に代行が来るような場所なのかどうであらうかとか、そういう一つ一つの事実関係によりまして認定する、こういうことになると思ひます。

○吉井委員 きょうはボツシビリティーとプロバビリティーの議論をするつもりはないんですけれども、過疎のところと違つて、都市部、都心部であれば、代行業者だつて常にあり得る話なんです

ね。問題は、私は、「車両等を運転することとなるおそれがある者に対し、酒類を提供し、又は飲酒をすすめてはならない」ということで、罰則がかかるということで、全く善意の人たちがある日突然に、あの事故をやつた者とおまえと一緒に同窓会で一杯飲んでおつた、飲ませたということになれ

ば、これは青天のへきれきということになつてきますし、それから、お店の人にしても、本来、代行業者もおるところで、代行業者を呼ぶからというお話で信じておつたとか、そういうときに、突然、おまえさんはおそれがある者に対して酒類提供をしたとなつてくると、これまた青天のへきれきということになってきますから、やはりある程度、それは具体的な内容に即した類型化したものをきちんと示しておくとかしなかつたら、法律は法律の言葉としてとつただけけれども、後でその解釈や運用をめぐつて、全く善意の人たちからびつくり仰天というふうなことになるつてしまつては、せつかく私たちが立法をするときに、私たちの意図するものや願いと異なることになつてはやはりいけないと思ふんです。

この点は、どういふふうにきちつと即応していくのかということ、これは国家公安委員長の方にも、公安委員会としても、やはりそういう混乱が生じないように、そこはきちつとしていくというところをやつてもう必要があると思ふんです。最初、政府参考人、後ほど大臣の方から伺います。

○矢代政府参考人 ただいまの御指摘の点は、これは罪刑法定主義の最も根幹のところでごいまして、大事なところでごいします。

したがって、ちよつと今のお話の中身になります。酒を勧めるといふのはその条文からは外れております、提供した者であります。しかも、おそれがあるわけで、こととなる者に対するおそれということで刑罰を科すわけでごいします。で、そのところの事実認定、概念というものは、これは刑罰を科すにふさわしいしつかりとしたものであるべきでありまして、またそういうものを考えております。

ただ、御指摘のように、新しい条文でもありませんし、なかなか皆さんにおわかりにくい点もあらうかと思ひますので、この点は、具体例なども示しながら、こういうことなんだということがよくわかるように、この運用に当たつては十分に配慮

してまいりたいと考えております。

○溝手国務大臣　今局長から答弁を申し上げたと
おりでございますが、とにかく、何をしてはなら
ないかということははっきりしているわけですか
ら、それをどうやって具体化して周知徹底するか
ということで、交通安全運動や免許の取得時とか
更新時の講習とか、いろいろな機会をとらえて、
やはりお互い、国民と法律との間にコンセンサス
ができるように努力していかなくてはいけない、
このように思っております。

○吉井委員　いずれにしても、これは、善意の人
たちがある日突然罪に問われるというふうなこと
で、青天のへきれきというふうになることはもと
もと立法の時点では想定していないわけで、飲酒
し、危険運転で人命を奪うような、そういう悪質
な者に対してどう効果あらしめるかということが
一番のポイントですから、そういう角度から混乱
が生じないように、それは、きちつと進めていつ
てもらいたい、このことを申し述べまして、時間
が参りましたので、本日はこれで終わります。

○河本委員長　次回は、来る十三日水曜日午前八
時五十分理事会、午前九時委員会を開会すること
とし、本日は、これにて散会いたします。

午後四時二十三分散会

平成十九年六月二十七日印刷

平成十九年六月二十八日発行

衆議院事務局

印刷者 国立印刷局

K