

第百六十六回
参議院内閣委員会會議録第七号

平成十九年四月十日(火曜日)
午前十時開会

出席者は左のとおり。

委員長 藤原 正司君
理事 秋元 司君
鴻池 祥肇君
朝日 俊弘君
工藤堅太郎君

委員

佐藤 泰三君
鈴木 政二君
田村耕太郎君
竹山 裕君
林 芳正君
山谷えり子君
神本美恵子君
木俣 佳文君
黒岩 宇洋君
松井 孝治君
風間 昶君
白浜 一良君
亀井 郁夫君

国務大臣
(国家公安委員会委員長)
溝手 顕正君

事務局側

常任委員会専門員

政府参考人

内閣官房内閣参事官
内閣府大臣官房審議官
笠井 俊彦君
荒木 二郎君

警察庁長官官房審議官 伊藤 茂男君
警察庁交通局長 矢代 隆義君
総務大臣官房審議官 門山 泰明君
外務大臣官房審議官 木寺 昌人君
財務大臣官房審議官 古谷 一之君

厚生労働大臣官房審議官 御園慎一郎君
厚生労働省職業安定局高齢・障害者雇用対策部長 岡崎 淳一君
国土交通大臣官房技術審議官 竹内 直文君
国土交通省総合政策局次長 福本 秀爾君
国土交通省道路局次長 原田 保夫君
国土交通省自動車交通局技術安全部長 松本 和良君

本日の会議に付した案件

○政府参考人の出席要求に関する件

○道路交通法の一部を改正する法律案(内閣提出)

○委員長(藤原正司君) ただいまから内閣委員会を開会いたします。

政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

道路交通法の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に、理事会協議のとおり、政府参考人として内閣官房内閣参事官笠井俊彦君外十一名の出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(藤原正司君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(藤原正司君) 道路交通法の一部を改正する法律案を議題といたします。

本案の趣旨説明は既に聴取しておりますので、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○秋元司君 おはようございます。自民党の秋元司でございます。

先週一週間は統一選挙というようなことがありましてお休みになりましたので、いよいよまた今週からスタートであります。

この道路交通法一部改正する法案、これは参議院先議でありますので、まだ衆議院でも議論されていないという法案でありますから、参議院の場でまずはしっかりとした審議をさせていただいて、後々国民から批判されないようなすばらしい法律にしたいと思っていますので、どうぞ政府の方の御協力、お力添えもまた併せてよろしくお願いしたいなど、そのように思っております。

今回の改正につきましては、大変盛りだくさん盛り込まれておりまして、特に飲酒に関する件、そしてまた高齢者の問題、そしてまた障害者の皆さんに対する配慮、そしてまた被害者軽減をどうしていくか、そういった様々な観点からの盛り込みでありますけれども、特に飲酒運転、非常にこの飲酒運転における事故というのが昨年多発しまして、それによって本当に幼い命も失うという大変痛ましい事件も起きたところであります。これはある意味、社会問題ともなっております。マスコミ等でも報道される中で、今現在でも警察行政における様々な取締り強化をしていただいて、国民のイメージとしては、やはり飲酒運転というのはもう

やつちやいかぬと、そういったかなりの共通認識になってきたんじゃないかと思っております。

本来、ドライバーのモラルというものは任せれば、それはそれでいいにこしたことはないわけでありまして、残念ながらいわれるドライバーの良心に任せるといふことだけじゃどうしてもそのルールが守られないという現状から、昨年度か、東京の銀座の会員の皆さんにも相当検問も数多くしていただいて、その結果、飲酒運転で捕まったならば、それなりの公務員又は著名である方はすぐ翌日の新聞に載るといふようなそういったことも起きて、その成果があつたか、大分私は飲酒運転に対する意識がより一層高まったと思います。

ですからこそ、やつぱりそういったことから聞きますと、罰則というのがある意味強化をして、こういった法を犯したならば、残念でありますけれども重いペナルティーが待っていると、そういった政府としては情報メッセージを発しながらそういった行為を極力やめてもらう、そういった方向に走っていくかなきゃいけないのかな、そういった中で今回の道路交通法の改正もあるんじゃないかと思っております。

そういった思いの中で、今日は何点が質問を、一時間いただきましたので、させていただきますかと思っております。

まず初めに、先ほど冒頭申し上げた話とリンクしますが、悪質、危険運転対策ということで、飲酒運転者に対する制裁を非常に強化をされております。今までこういった違反を犯した人は刑罰としては三年以下、そしてまた罰金刑としては五十万以下を今度は五年以下、そして百万以下までにつり上げた、大変それは重いのか、本当に重くなったのかどうかということは実は私としては感覚的にはよく分からないわけがありますけれども

も、実際数字が上がったということは恐らく重いという判断でありましょう。

これはこれで私も何と申し上げることはないわけでありまして、運転者そのものが、運転をする人そのものがそういった違反を犯したならば罰せられるのは当然でありますけれども、そういった飲酒をして、そして最終的には運転をするという、そういった過程がどうあるのかということが一番私はポイントかと思っております。とい

いますのも、中にはいるんでありますけれども、めったに一人で飲んで一人で運転して帰るというケースは余りなくて、それなりに飲むというならば、仲間と飲んだり宴会をしたり、そういった中で最後は運転して帰るというケースが多いように思われるわけでありまして、そういった中で、周りの飲酒運転に対する意識、そういう飲酒運転をさせないかめという意識、そういったものも同時に高めていく中で、今回、酒類提供者に對してもそれなりの罰則強化というものがなされたやに思うわけでありまして、これも。

いしたいと思えます。
○政府参考人(矢代隆義君) お答え申し上げます。

今回の道路交通法改正、これは飲酒運転する者を助長する周辺者に対する制裁ということ、今御指摘の酒類提供罪を新設しようとしているわけですが、この要件は、酒気を帯びて車両等を運転することとなるおそれがある者に対して酒類を提供することでございます。

酒類を提供するのは、これは飲食店だけではなくて、ただいま御指摘にありましたように、酒類の販売業者もあるいは個人も対象となるわけでございますが、ただ、これはあくまで故意犯でございます。酒気を帯びて車両等を運転する蓋然性について認識しているかどうかということがポイントでございます。具体的には、例えば飲食店でありましたら、車で来店した常連客がこれまで度々飲酒後に車を運転しておるということを知っておいて、注文に応じて当該常連客に酒を提供するというようなことが典型であります。また、自宅でありましたら、車で訪れた友人に対して、その友人がその後車を運転して帰ることとならない特段の事情がない、つまり運転して帰るであろうという蓋然性があるにもかかわらず自宅にある酒を提供する。それから、コンビニや酒類販売店でございますが、これも、車で来店した常連の客がこれまで度々購入した酒類を例えば駐車場で飲んでいるとしまして、それを知っているながら販売したような場合というようなことが想定されます。

実は、これらの犯罪は現在も飲酒運転本人に対する幫助罪として成立していたものでございまして、今回の道路交通法の改正によりまして、その処罰範囲を拡大するものではあります。これを類型化したしまして厳罰化するというところでございます。

○秋元司君 当然その背景というのは多々ありまして、明らかにいう、確信的にやればそれは罰せられるというところはあるでしょうけれども、

いわゆる今もお話に出たコンビニだとか普通の酒類販売をやっている店というのは不特定多数のお客さんに売っているわけでありまして、どんなお客さんが来るかわからないということもあって、必ずしもそういった行為が確認できるわけじゃない。しかし、今の運転者本人というのは、言ってみれば、自分の中では常連化しているということもあると、非常にその辺が判断が難しいのかなという思いがいたします。

当然、そういった業を行っている人についても、それぞれ組合や又は組織の中で、疑わしい方にはやはり売る場合、販売するときは気を付けるようにということも教育はしてあるやに聞いておりますけれども、特にコンビニ等は、いわゆる販売はアルバイトの人たちが売るといふ傾向もあって、決してアルバイトの人が悪いとかいいとか言っているわけじゃないですけども、比較的そういうことに対して意識が薄い販売員の方もいらっしゃる中で無秩序に売られるという傾向があります。そういうふうにもなるとときに急にそこで刑事的な責任を追及されますとどうなのかという声もありますので、この辺はやっぱり状況判断ということを見たいだいて、現場現場で対処していただきたいなと、そんな思いがあります。

いずれにしても、社会全体として飲む方も注意、そしてそれをまた勧める周辺側も常にアルコールを飲んだら車を運転しちゃいかぬということを通認識として思うことは私は大事なことでありまして、こういふことに対する今回の罰則強化、又は適用拡大とまで言っているわけですが、この方向性については私は大いに支持をさせていただきますので、今後ともきめ細かい警察の各所轄単位での、いわゆる地域社会での指導というものを徹底していただきたいのと、そのように思うわけでありまして。

次に、ちよつと話題は変わりますが、今回の危険運転者の対策の一環として、ひき逃げ行為、これについても、罰則についても非常に明確

に罰則自体の制裁の強化ということはどうなっているかと思われ、単純にひき逃げをするという人もいるかもしれませんが、大体ひき逃げをする背景としては、飲酒運転でそのまひき逃げをするというケースが度々あるやに聞いておりますけれども、今回ひき逃げ行為によって科せられる罰則と、そしてまた今回飲酒運転によって今度罰則が三年から五年に最低の刑罰が上がるというケースの場合、足し合わせますと当然十年をはるかに超えてくる罰則になるわけでありまして、そういうひき逃げを犯した場合を今回、例えば飲酒してひき逃げを犯した場合においては最高の罰則年数というのをどのように考えるのか、お答えいただけますか。

○政府参考人(矢代隆義君) まず、個々の行為の罰則でございますが、これは今回の道路交通法で御提案してありますのは、酒酔い運転の罰則が五年以下の懲役又は百万円以下の罰金ということでございます。それから、救護義務違反、これはひき逃げでございますが、これはその事故がその運転者に起因するものである場合でございますけれども、ひき逃げの場合には十年以下の懲役又は百万円以下の罰金ということでございます。

それで、まだこれは審議されておらないわけでございますが、法務省の方からは刑法の改正で自動車運転過失致死傷罪の新設が提案されております。これは、交通事故は従来刑法上は業務上過失致死傷罪でございまして、交通事故は、その罰則を、従前五年でございましたけれども、自動車運転による過失致死傷につきましては七年以下の懲役若しくは禁錮又は百万円以下の罰金というところで承知しております。

これが成立したと仮定いたしました併合罪はどうかというところでございますが、併合罪につきましては、懲役などの自由刑については、それらの刑のうち一番重い刑の長期の二分の一までが足し合わすことができるようになっております。それから、罰金については、その額をすべて合算できる

となっており、これを適用いたしますと、まず飲酒ひき逃げですと、飲酒運転と、それから事故、自動車運転過失致死傷罪と、それからひき逃げと、これ三つ足しますと、その中で一番重いものはひき逃げの十年でございす。そうしますと、十年の二分の一の五年を足しまして十五年まで、これが長期になります。それから、罰金を選択した場合には、これはそれぞれがすべて百万円以下の罰金でございすので、最大では三百万円以下の罰金ということになります。

○秋元司君 いずれにしても重いということには変わりないでしょう。

特に、こういった悪質運転に対する感情論として、被害者の方から再三再四あった声として、非常に飲酒運転、また悪質運転に対する罰則が緩いんじゃないのという声が長年あったわけでありまして、片一方ではそれでも重いという声もあったんでしようけれども、しかしこういった悪質な運転行為によって被害に遭った方、また家族にとっでは大変つらい思いをしているわけでありまして、そういったことから聞きますと、今回こういったことにおいてこの悪質危険運転者に対して非常に罰則というものを重くしたということは、それなりに被害者のことも考え、そしてまた国としてはこういった悪質行為を行ってほしくないというメッセージの発信でしょうから、是非、今回これが法律が通ったならば、しっかりとこういった目標に定めて、取締りを強化してくださいとはなかなか言いづらいところでもありますけれども、それなりの指導方法で国民に対するメッセージを常に発し続けていただきたいと、そのように思うわけでありす。

続きまして、テーマを変えますけれども、今回併せて改正となる高齢者の運転者対策の件であります。

ごめんなさい、ちょっと一つ聞き忘れました。局長の方が見て、質問通告しているのであれなのかもしれないが、先ほどの悪質危険運転者対策

の、もう一回戻りますけれども、いわゆる免許を失効して次の免許をまた新しく取得するまでの欠格期間、これを今回延長されているわけでありすけれども、この法律の条文を読みますと、一定の悪質な違反行為をしたという条文になっているわけでありすけれども、ちょっとこの定義を教えていただきたいんですよね。一定の悪質違反行為というのはどういった違反行為を指すのか、一つだけお願いします。一つというか……

○政府参考人(矢代隆義君) お答え申し上げます。交通違反を行いまして免許を取り消すときには、様々な違反がありますのでこれを点数化したしまして、それで点数の合算が幾らになったか、幾つになったかによりまして、免許取消し、最大免許を五年間は取れないということになっているわけですが、このたびお願いしております改正でございす、これは第百三十三条第二項各号に規定することになります、そのいろいろな違反の中から、一つには自動車等の運転により故意に人を死傷させたり建造物を損壊させたりする行為、それから危険運転致死傷罪に当たる行為、それから酒酔い運転あるいはひき逃げ等、これが規定されております。

○秋元司君 済みませんでした。なぜここで、何というんですか、今のところ一定の悪質な行為というものを触れさせていたかといえますと、正に次の高齢者運転者につながついていくわけでありまして、ここでも同じく高齢運転者の方に對する、運転する側の方にもそれなりに安全運転をしてもらうための方策を願ひ、そしてまた周りのいわゆる普通のドライバーに対しても、高齢者の方が運転しているならば、それなりに配慮して運転しなくちゃいかぬよということを周囲に知らしめる、そういった両方の観点から今回のこの高齢者運転対策というものを、ある意味法改正を盛り込んでいいると思うわけでありすけれども、この高齢者対策という観点でいわれるこの一定の違反行為ということがうたわれているわけでありす。

すが、ここでの一定の違反行為というのはどういったことを指しているのか、お願いしたいと思ひます。

○政府参考人(矢代隆義君) 御指摘の一定の違反行為ですが、これは次のような手続の際に想定されるものでございす。

つまり、今回お願いしております法改正では、高齢者、これは七十五歳以上の方ということでございす、更新の際に高齢者講習を受けていただきますが、それに先立つてどの程度認知機能が低下しているか、この簡単な検査をしていただくわけがございす。多くの方は通常の機能でございすし、それから何十%の、まあ三〇%ぐらいでしようか、方は認知機能が衰えている状況があるということがございす、さらに、一部の方になりますけれども、認知症のおそれがある方が何%かは出てまいります。

その方々に対するものでございまして、それで現在、道交法では、認知症の場合は臨時適性検査の制度があるわけがございすけれども、それを受けていただくということになります。この臨時適性検査は専門のお医者さんに診断してもらうわけですが、その際に、今申し上げました検査の結果、そのおそれがあるという方々について一定の違反があるかどうか、これを見るわけがございす。したがって、この違反は、そういう認知機能の低下が引き起こしやすい違反は何かというところで見てまいりました。これを政令に書くということがございす。

それで、昨年六月から七月にかけて、高齢者講習を受講された七十五歳以上の運転者、千六百人の方でございす、御協力を得ましてこの認知機能検査を受けていただきました、そのグループを抽出してみましたわけがございす、が、そうしますと、このおそれがあるとされた方につきましては、認知機能の低下が認められない方と比較しますと、信号無視あるいは一時不停止あるいは通行区分違反といった違反の割合が高いと、多分二倍程度でございす、高いと、こう

いうことでございまして、したがってこういう違反をもう少し精査する必要がありますが、精査した上で政令で規定すると、こういうことでございす。

○秋元司君 今のお話ですと、取りあえずデータをチェックをされて、その中で信号無視であるとか一時停止違反だとかいうことを今対象とされているという話がありましたけれども、今後また制度が進む中において、この部分も怪しいんじゃないかなということがあれば当然追加をしていく可能性はあるという、そういった今のところの解釈でよろしいんですか。

○政府参考人(矢代隆義君) 御指摘のとおりでございす。この一定の違反につきましては政令で定めさせていただくことを予定しております、その違反についての知見が進みますれば、その一定の違反に該当するということになれば、これを追加することは当然あり得るということでございす。

○秋元司君 この七十五歳以上の方が免許を更新するときに、それなりの判断力だとか認知機能に関する検査を行うというふうになっていられしやうなわけがございす、その行った検査が基準となつて今後どういった方向に行くかというのは、臨時何とか検査というんです、臨時適性検査ですか、を更にまた行うかどうかということにつながついていくんであります、もう、まだ法律ができていないからあれなんでしょうけれども、どういった、何というんですか、検査の内容にするかというのが非常にポイントになっていくであります。私も専門家がありませんからどういふ検査内容がいかどうかということとはよく分かりませんけれども、極力ドライバーの方が余り混乱をしない、なおかつ余り不平不満が出ないような中身にしていただいて、それなりに誤解を生じない方向で検査等も中身を考えていただきたいなと思ひます、まだ物はできていないでしようからね。

続きまして、今回の多分これが一つの大きなポイントとなっていくんであります。七十五歳以上の方に対して、要するに自分は高齢者であるということを知らしめるために標識表示の義務化という、今までは努力義務であったものを今回義務化ということに盛り込んであります。その理由についてお答えいただけますか。

○政府参考人(矢代隆義君) この高齢者の高齢運転者標識でございますが、初心運転者標識と同じようなものでございますが、高齢者の方につきまして、現在七十歳以上の方につきまして、一定の場合にはこれを表示していただくという努力義務を課しております。これは、身体機能や認知機能が低下していく高齢者の方に対しては慎重な運転を求めるとのことと、それから周囲の運転者、他の車に対してでございますが、この標識を表示した自動車に対しては幅寄せ、割り込みを禁止するという保護義務を課するという意味合いがあるわけでございまして、これによって交通事故を防止していくということでございます。

現行制度、七十歳以上の方に今努力義務を課しておるわけでございますが、この七十から七十四歳の方々ということで考えますと、それまで年齢とともに、免許保有当たりの死亡事故がどのくらい起きていくか見ていきますと、若者は多いわけですが、だんだん低下してきておりまして、それから七十歳代に入っていきますとこれがまた上昇していくと、そういう状況にあるわけでござい

ます。この辺りから身体、認知機能低下の影響がうかがえると、こういうことで、現在はそのくらいの方々の中で運転に影響があるというふうに見られる方は表示していただくように努めてくださ

いと、こうなっております。ただ、七十歳以上の方でも、加齢が進みますとこの免許保有者当たりの死亡事故数というのはかなり急速に上がってまいります。今回お願いしようとしております七十五歳以上の方でございますが、特に七十五歳から七十九歳の方で見

ますと、これはその年齢層の方が第一当事者となつた、原因者ということに近いわけござい

ますが、となつた免許保有者当たりの死亡事故件数、これは初心運転者、免許を取ってから一年の方々ですが、その件数の一・五倍でござい

ます。また、死亡事故は若年層に多いわけで、特に十六歳から二十四歳が多いんですけれども、これの件数をも上回っております。

また、これの結果でございますが、七十五歳から七十九歳の年齢層の免許保有者当たりの死亡事故件数、これは十万人当たり十六件ということな

んですが、これは全体のちょうど二倍になるわけでございます。そういうことで、今回の改正では、特に七十五歳以上の方々に對しましてはこれは一律に表示を

していただくこと、こういうことでこの義務化をお願いしようとするものでござい

ます。○秋元司君 義務化ということになると、当然マークを、マークといいますが表示をしていない人については罰金ということになっているわけ

でありまして、二万円以下の罰金を払うということ。当然科せられて、法律が施行されればこれを遵守していかなくちゃならないでござい

ます。けれども、当然高齢者対策等の一環として、高齢者の運転対策としてこういったことを課していくのはそれなりに私も理解していただきますし、当

然、こういう表示を義務化したならば、周りの普通ドライバー、高齢者じゃない人のドライバーの方ににつきましては、法のある意味罰則としては、そういった高齢者のドライバーに対して幅寄せする

と、両方にそういった悪質極まりない行為を、悪質とまで言わないまでも、普通に幅寄せする場合と、両方にそういったものが設けられているわけ

でありますから、表示の義務化ということには理解をするんでありま

しょうけれども。しかし一方、こういう声があるんですよ。高齢者の方からの声だと、何とい

いますか、いわゆる治安が最近乱れているということもあって、非

常に高齢者とか弱い者をねらったいろんな事件が繰り返される中に、自分であらかじめ高齢者であ

りますよということ、自分であらかじめ高齢者であるにターゲットを絞られて何か嫌がらせをされるん

じゃないかという声も上がっております。そういうことに対する心配の声もありますから、これ

はこれと別の観点から取締りというものを強化しようものをしていただくことは必要なのかもしれ

ませんが。そういうある一つの法律を作ったならば、反対の方ではそれをまた悪用するということにもつ

ながりかねないこともありますので、是非そういった面からも配慮していただいて、場合によ

つては、もし先行き、何というんですか、余りにもそういったことが、被害が遭う人が多いというこ

とになれば、取締りを強化するというか、そっちの方の、ターゲットにするような犯罪を止めるとい

うことの取締りを強化することもあるかもしれないけれども、しかし、時には人によっては余り

マークを付けていると自分がしつこく嫌がらせを食らうんで嫌だ、外しましたという声が上が

った場合には、将来的にはこの制度そのものを運用の面で寛容化するとか、場合によっては見直し

をするかということも視野に入れないかというところもちよつと指摘をさせていただきます。答弁は後で続きます。同じような感じの傾向を持ってい

常の行動を取りますとか、そういうことが必要なのではないかと感じます。

これは交通の場であるという局面で、例えば右折する車と直進する車で、本当は直進する車が先に行くべきところを右折する車が先に出ようとしている。それが聴覚障害者の方々の車であって、気が付いてはいないんですが、右折の場合にはむしろ進行方向などを見ながら行きますので、右直事故というのは多いわけではありますけれども、そういう場合でございませうか、あるいは道路外から出てくる場合でございませうか、これも両方向から来る車を見ながら、車がないことを確認しながら出てくる必要があるわけではありますけれども、ともすると一方方向だけに気がついて、他方向から来る車についてなかなか注意がいかないというような事故があるわけですが、そういう場合に、沿道から道路に出ようとする車が仮に聴覚障害者の方の車で、こっから来る車は分かるけれども、反対から来る車に気が付かないで出ようとしているというような場合に、やはり同様に合図をするわけですが、これはバックで出る場合も同様です。高速道路で合流するときでも、後から来る車、どちらが先行するかという、合流場所が難しい局面があります。

そういうようなことをもろもろ考えまして、それで私もこの制度を開くにあたって、極力聴覚障害者の方々に負担にならないようにということで考えてまいりました。いろいろありますけれども、またこの問題について聴覚障害者の方々から、これは選択、自分の選択にしてほしいという要望も実は聞いております。ただいておりませんが、それに対して私も今の考え方から、どうしてもそれは、そのような考え方で制度を開くのはできないというところで御理解いただこうと、こういうことで今回の御提案では一律にこれを表示させていただくと、こういうことではあります。

○秋元司君 大体今の局長の答弁は理解をさせていただくんですが、先ほどの高齢運転者の方と同じケースでありますけれども、やっぱり聴

覚障害者の人も同じ思いでありまして、自分がそういう障害を持っているということを知らしめて走るとなると、そういう嫌がらせを受けるんじゃないかという、そういう心配をしている人が多々いらっしゃるというところであつて、そういうことを代弁する団体からは非常に慎重な意見が多いのは事実なんです。ですからこそこそいかなものかなということも一部あるわけではあります。

先ほどのケースと同じ、やっぱりこれも健常者から見ると、相手があること、後からクラクション鳴らした場合において、認知しているのかいないのかという判断材料とする中に、そういったマークを表示してくれば、ああ通じてないんだなという理解にもなつて、それによつて極力事故というものに結び付かないという点もあるかと思ふんですけれども。

ただ、一方である話として、事前のレクでも大体伺いましたけれども、日本の道路交通法というのは警笛ですか、音、クラクション、音によつて自分の居場所又は危険ということを知らせるといふことを盛り込んでいふという話でありました。

よく外国との比較をされるわけでありましてけれども、外国の場合はそういう音というものの対する概念が道路交通法にないで、聴覚障害者の方はそういう表示義務もなく普通ドライバーと同じように運転しているということもあつて、このことを専門家の方は外国と日本の比較をされる方が多いわけでありまして。

一つだけ、私も一点疑問に思ふのは、例えば、先ほどもちょっとお話ししておりましたけれども、何となく、山間部でよく先の見えない急カーブなんかがありますよね、ヘアピンのようなカーブ、あつたとして、当然そこには自分の居場所を示すために、相手も先も見えないから、ドライバーがカーブに曲がる直前でクラクションを鳴らすマークが付いている場合がある。当然鳴らすと。向こうのドライバーからはそういう聴覚障

害の方が運転の車が来る。鳴らしても聞こえないわけでありまして。場合によっては事故になるかもしれない。

しかし、それは、じゃ自分が聴覚障害者であるという表示が付いたとしたら、相手の車が見えないわけでありまして、ドライバーから見ると一応クラクションを鳴らした、相手は聞こえてい

るだろうという前提の下に、お互い居場所を確認したという前提の下に交差をしていくというケースもありますからね。そういうケースの場合は、マークがあつても余り関係がないということも指摘をする方が専門家の中でいらつしやいますから、余り音の問題、クラクションという問題だけでこの問題を片付けるんじやなくて、むしろ私は、特に聴覚障害者の方から見ますと、自分たちはそれなりに心掛けて安全運転をしていく、それなりの自負を持っている方が多いわけでありまして、そうなりますと、日本と外国との文化の違いなのかなという、そういう思いもしているわけでありまして。

ですからこそ、今後とも、今現在、警察の方ではこの聴覚障害者の方には基本的には免許を与えていないわけでありまして、聴覚障害者の方がどれだけ事故率というものがあつたのかとかいうデータがないので今現在は判断しようがないところがあるんですけれども、今後この法律が進んでいく中で将来的には、余り事故というものが少ないということがそれなりのデータが上がつてきた場合には、将来的にそういう表示義務というものもあえて義務化するということを今後見直すということを検討するということは私は必要じゃないかと思ふんですけれども、いかがでしょうか。

○政府参考人(矢代隆義君) この聴覚障害者の方々の標識、それから先ほど御指摘のありました高齢者の方々の標識も一部相通するものがあるわけですが、先生からは弱い者ということで被害者にならないかという治安的な問題、それから御本人の負担感の問題と、それと交通の安全との関係

でどうであるのかと、こういう御指摘だろうと理解いたしますが、確かに政策でございませうから一つの価値だけでこれは決めることができないわけであつて、多面的な要素を考えた上で判断されるべきものだろうと思ひますし、また、状況変化があつて問題があれば当然また制度は検討されるべきものであらうと思つております。

ただ、私も、今回新しい制度を開くにあたりまして、交通の安全という立場からしますと、交通安全について様々な方面からの意見もありますので、この制度を一步踏み出すに当たりましては、やはり定性的ではありますけれども、一定の危険というのが想定されるわけではありますので、申し上げましたように、制度としては一律にこれを表示していただく、こういうことではありますけれども、その後のような問題が出てくるのかあるいは別の要素が出てくるのか、そういうことでまた検討し御判断をいただければと、こ

う思つておるわけではあります。

○秋元司君 いずれにしましても、まず、こういう体制の中でスタートをしていくということは非常に聴覚障害者の方にとってはうれしいことであるんじゃないかと思ひます。ですからこそ、まずはスタートして、その後どういふふうになるかということ冷静沈着な目で見定めていただく

いなと、そのように思ふわけでありまして。

それと、一点ちよつとお伺ひしたいんですが、今回こういう新しい試みをしたわけでありまして、当然、実際、聴覚障害者の皆さんに対して調査研究をするという意味で協力をせねばならないというふうな聞いていますけれども、聴覚障害者の方から言わせれば、それなりに協力をした

がつていふんですけれども、その辺のように対処されてきたのか、もし何か、何かしらのアクションを起こされたのであればその点をお伺いしたいし、過去されていなかったのであれば今後どうされていくのか、お答えいただきたいと思ひます。

○政府参考人(矢代隆義君) この問題は、平成十一年の障害者に係ります一連の欠格条項の見直しの中で、また当時の法改正の国会各院におきまして附帯決議もいただきまして研究に着手したということでございますが、この調査研究の過程では、これは私どもだけではできませんでしたので、障害者の方々の団体に全面的な御協力をいただきまして、それで様々な御協力、実験というものを繰り返してきたわけでございます。そういう意味では、ある意味二人三脚で作業をしてまいりました。

それで、これで新しい制度を開いていいだろうという結論を得て制度改正へ向かったわけでございますが、ただその際に、聴覚障害者の標識の問題につきましては、標識というのは想定されるということとはこれは双方ともに頭の中にあつたわけでございますが、それが、何といひましようか、努力義務のような本人の判断に任せるものなのか、あるいは一律にするものなのかということにつきまして、最終段階で私どもその制度を仕組むに当たりました、やはりさつき申しましたような事情から一律性でお願いしたいと、こういうことで、昨年の十二月に行つたパブリックコメントでそういう提案をし、先ほど申し上げましたように、実はそれに対しては、それはやはり障害者団体の方々からは本人の選択に任すべきだと、こういう実見も御意見もいただいております。これに対する私どもの説明なり理解を求める努力というのは率直のところ少し不足であつたかなと、こう思つておりました、そこを十分に理解し、納得していただいたかどうかのところは今にして思ひますと、そういう要望が出ておりますので、十分でなかつたなと、こういうふうに関省しております。

そういう状況でございますので、このところ、なぜそういうふうにしたかというのを改めて丁寧な説明をさせていただきながら現在やっておりますが、恐らくこの後もそういう思いがまだ多くの方に多分おありだと思ひますので、その点について御理解をいただくことについては、引き続き団体の方々を窓口にしてお話をしてみたいと考えておる次第でございます。

○秋元司君 是非、今後とも理解をもらえるような努力を行政当局としてはやっていたいただきたいと思ひますし、実は我が党でもこの改正についていろいろと議論がありまして、実はうちの党内では大変、何というんですか、聴覚障害者の方に対する免許の拡大というのに非常に反対意見の方が多数いらつしたんですね。しかし、党としてこれを通す中で、ワイドミラーとしまして表示義務化ということと盛り返り込みで了解取つた経緯がありますからね。そういう健康者の一部の皆さんから見ると、大変こういう言い方をしたら申し訳ないんだけれども、聴覚障害者に対して免許を拡大するについてはいささか慎重な意見もある。そういったさなかで、警察当局としては苦慮の選択の上で今回こういうことをやつたといふふうに思ひますから。かといつて、一番対象となる方が一番大事でありまして、先ほど申し上げましたが、是非理解をされるような努力を今後ともし続けていただきたい、そのように思ひます。

残り十分でありますので、そろそろ国家公安委員長に登場していただきたいと思つていらつしやうていただいて、その安定ぶりが国家公安委員の、日本の警察行政の安定につながつていふと、そういうふうな理解をさせていただきましますので、これからも委員長の働きぶり、是非我々にも御指導いただきたいなと、そんなふうな思つておりますが、今回、道交法自体はどちらかというと罰則を重くしたという流れでありまして、まあこれも言葉は悪いんですけども、ドライバーから見れば、何かえらい警察がついに権力が強くなつたななん

というイメージが強く印象として残るんじゃないかと思つてあります。これはこれで致し方ないことではあるんですけども、それぞれ現場で、いわゆるスピード違反の取締り、これについてもいろいろと日々御奮闘いただいておりますのでありまして、当然スピード違反の取締りというのはやめていかなくちゃいけないことについては私は理解をしております。

ただ、その取り締まる手段として、この言葉が正しいかどうか分かりませんが、いわゆるネズミ取りということと頻りにやつていただいているわけでありまして、これについて非常に、頻りに事故が起きるような場所やことに限つては私は当然取り締まる手段としてそういったことも必要かなという感じですが、例えば地方の、ここでは全く事故も起きそうもないというところやそこらにおいて、ひよこつとネズミ取りみたいなことをやられますと、ドライバーとしては反省するといふよりは、むしろ警察に対する不信感の方が強く高まつていく傾向があるんじゃないかなという思ひがあります。

そうなりますと、今まで警察の皆さんがいろいろな形で努力しておられていた行為というものが逆に、逆作用が働いて余りいい印象を持たれないというところにも私はつながつていくんじゃないかという思ひがありますので、今回道交法で、ある意味厳しくする反面、ある意味ドライバーの方も、ドライバーを信じるという、そういうメッセージも発する意味で、いわゆるネズミ取りのやり方というのを今後警察当局としてはそれなりにしかるべき判断をしていくというメッセージを同時に発することによつて、私は、言葉は悪いんですけども、これもあめとむちと言つちやおかしいですけれども、両方出すことによつて最終的に国民に理解を得るということに私はつながつていくんじゃないかと思つております。国家公安委員長、どうですか。

○国務大臣(清手顕正君) 先生の御指摘は私としても十分理解できるところでございます。事故の発生が少ない道路で取締りのための取締りをやるというのはばかげた話だと思つております。効率的なネズミ取りをやるんならやつたらいいことが必要なんだろうと思ひます。しかしながら、速度違反というのは極めて重大な事故に直結する可能性もある違反でございますので、適切なその速度取締りをやめていくということは、これは忘れてはならないと思つております。

したがいまして、従来のような漫然と速度の規制をやつていくということではなくて、やつぱり事故の発生状況などに対応して臨機応変な取締りの場所の設定というのは一つの方法だろうと思ひますし、また、交通の流れの中で悪質な違反者には白バイを活用してスピードの問題をチェックしていくというようなことをもう少し増やすとか、要するに交通事故の抑止効果の高い速度取締りが行われるということが重要であらうと思ひます。ためにする取締りというのは厳に慎むべきだと、私はそう思つておりますので、そのように警察を奨励してまいりたいと、このように考えております。

○秋元司君 是非、今の委員長のメッセージを警察署に知らしめていただきたいと思ひます。いろいろ我々もこういう政治活動をしていまして、いろんな苦情も来るというも現状でございますから、是非現場への徹底をよろしくお願いしたいなというのを申し付け加えさせていただきたいと思ひます。

次に、ちよつと警察官の皆さんのことばかりを考へるわけじゃありませんが、いわゆる警察の皆さんというのは取り締まる側の立場でありますから、いわゆる国家権力をふんだんに持つていらつしやるわけでありまして、普通の国民から見ると警察は怖いというイメージが付く。そういう怖いというイメージが付くからこそ取締りをする意味もあるわけでありましますけれども、同時に、そういう立場の警察官の皆さん、それなりに仕事を一生懸命頑張つてもらわなくちゃいけないわけありますから、それなりの内部の

味もあるわけでありましますけれども、同時に、そういう立場の警察官の皆さん、それなりに仕事を一生懸命頑張つてもらわなくちゃいけないわけありますから、それなりの内部の

規律だとか、そういった様々な、普通の民間と違う規律みたいなものがあるんでありましょけれども、やっぱり働いている人は人間でありまして、その働く人間がそれなりに元気、それなりのモチベーションを高めて元気よく働いていただかなければいけないわけでありまして、当然警察官の方にはけん銃等も持つてもらっているわけでありまして、もし仮にそういった心の病なんかが起きた場合においては、非常に、更に危険度が増すということにもつながっていきますから、いわゆる心の健康といいますが、メンタルヘルスということも常に考えていかなければいけないと思うんですけれども、委員長としてどのようなお考えを持つていらっしゃるか、お伺いしたいと思えます。

○国務大臣(溝手顕正君) 警察官の仕事というのは強いストレスを感じる環境下にあるということ、私も正にそうだなと思っております。

ただ、質問がございまして、いろいろと調査もしてまいりまして、そのデータを見ますと、割と意外だったのは、公務員、警察官も含めてですが、こういう心的な、メンタルなストレスによる病気というのは一般国民よりは少ないというようなデータが出ています。これはいろんな取り方があるのでは正しいかとは言えないです。警察官も一般公務員とはほぼ同じようなレベルにあるというように受け止めております。

しかし、問題はそうじゃなくて、だんだん増えているんです。これは一般も含めてです。ですから、比較においてそういう話だけでして、年を経るごとにやっぱりストレスからくるいろんな自殺であるとかそういう症状が増えてきていることは間違いないと、これは社会全体の問題でもあるんだらうと思います。

したがって、警察としても、こういったトラブルが起きないように、内部にカウンセラーを置いたり、医療機関とか外部の専門家から相談をする体制をつくったり、いわゆる心の健康づくりの体制というのはこれからもしっかりとつくっていく

かなくってはいけないだらうと思います。また、いろんな格好で、スタッフ、専門家を招聘して、心の健康づくりの知識というのを啓発していかなくてはいいのだらうと思います。

警察全体として、逆に最も警察が健全であるとは大変重要なことでございまして、力を入れてまいりたいと、このように考えております。

○秋元司君 じゃ、最後に一つだけですね。

ある程度、今参考人としていらっしゃる皆さんはいろんなことをクリアされて今のお立場にいらっしゃるんでしょからいいんでしょだけれども、若年層でありますね、先輩の皆さんと違って我々の世代というのは、だんだん社会の環境が変わりまして、余り働かない、週休二日という、そういう自分のまた価値観、趣味に生きるという時代になってしまっていて、余り仕事に没頭するという、まあ仲間がなくなっちゃったわけでありまして。

その結果どういことが起きているかという、例えば警視庁なんかは朝八時半が出勤の時間でありまして、そうすると一時間前の七時半にはみんな勤務に就いていらっしゃるわけですね。夜も遅いわけですね。そうすると、遠い人は朝五時半ぐらいに起きて出勤する。そうすると、まず家族との会話がなくなる。その結果どういことが起きるかという、若年層の離婚率が高いんですよ、すごく。めっちゃくちゃ離婚率高い。私の友人三人いますけど、全員別れました。そういうこともあって、残念ながらそういったことが今の現状なんですよ。

ですから、事件とか事が起これば、それはもう二十四時間体制の取り掛かりということはあるんでしょけれども、いわゆる内勤、これは要するに交代制でありまして、内勤をする人にとつては、ある程度そういった状況に考慮した勤務体制の時間とかいう設定も、今後はやっぱり柔軟的に考えていかなきゃならない点があるんじゃないかなというのを最後に指摘をさせていただきます。

ただきまして、それは今すぐ回答はもらいせんから、質問を終わらせていただきたいと思えます。以上です。

○木俣佳丈君 民主党・新緑風会の木俣佳丈でございます。前半戦の質問を過ぎまでさせていただきます。

まず最初に、自転車のごときでございますけど、今度の道交法の改正の中で大きく変化をしたというふうにご考えておりますし、私の友人も自転車非常に好きという方、この季節、大変風を切りながらさつそうと走ったり、又はレースに出たりという方が多うございまして、そういう方々からすると、今度の改正法案、非常にすばらしいじゃないかという御意見をいただいておりますので、その辺りを中心にいろいろ御質問をしたいと思っております。

まず最初に、委員長も自転車をお乗りになる、たまにはなられますか。自転車はどこを走るのがかというのを私も余りよく分かっていなかったんですが、今回初めて学んだわけですが、たまには委員長乗られますか、自転車には。

○国務大臣(溝手顕正君) ほとんど乗りません。この十年乗ったことがないです。いや、誠に恥ずかしい話ですが、自転車交通のルールはしっかり分かっていなかったというのが実情でございます。

○木俣佳丈君 いや、別にそう言わせようと思つて質問したわけじゃございせんけれども。私はたまにやらせていただいて、時には愛知県の端から端まで走っていくことも本場にたまにあるわけでございます。

それで、まず自転車は車道を基本的には通るといふことを確認したいと思うんですが、まずお願いします。

○政府参考人(矢代隆義君) 御指摘のとおり、自転車は車両の一種でございまして、したがって通行区分でいいますと、これは車道を走るのが原則でございます。

○木俣佳丈君 私も十分分かっていれば、かつ

て、私は愛知県豊橋市におりますが、そこから名古屋まで知多半島を通って走つていったことがありません。そんなことは何度もあるわけではございせんが。そのときにある方が、君、何で車道を走っているんだと怒られたんですよ。いや、警官の方じゃございせんから、一般の方です。私も、ああそうだなと思つて歩道に乗り上げたことがあったんですね。

私、今回、特にかなり変化があつて、こういうサイクリストたちが読むようなバイシクルクラブとか、こういう雑誌がございまして、こういう雑誌にすごくいろいろ丁寧書いてありまして、それを見ながら勉強させてもらつたんです。そのときに、正にバンドラの箱をいよいよ開けたという表現で書いてあることが、基本的には、つまり、提言書が、昨年の十一月にある提言書では、自転車は、例えば提言の第四の二の四というんです。危険な場合は当該道路の自転車通行を禁止することなどの措置を講ずることということで、だから、危険な場合には自転車道路から締め出していいんだという御提言が昨年の十一月に、一昨年ですかね、あつた。それを今年になって、今年の二月の提言では、危険を回避するためやむを得ない状況である場合に限り自転車の歩道通行を認めるということ、極めて前向きに、基本的には自転車というものは車道を走るものなんだよということを表したということと評価をされているということとを聞いておりまして、将来的にはこれ、どうなんでしょうか、すべての自転車車両を道路に下ろしていくということと考えればいいんでしょうか。

○政府参考人(矢代隆義君) お答え申し上げます。まず、自転車は車両の一種でございまして、車道を走るのが原則でございまして、また、そのためにできるだけ車道部分に通行するスペースを整備して設けていくと、これは大原則でございまして。

また、自転車は車両の一種でございまして、車道を走るのが原則でございまして、また、そのためにできるだけ車道部分に通行するスペースを整備して設けていくと、これは大原則でございまして。

ただ、それを前提といたしまして、自転車についてすべての場合に車道のみを通行させるというのはこれは困難であろうと、将来的に思っております。これは各国とも共通でございまして、やはり狭い道路の中で自動車と自転車とそれから歩行者をどうすみ分けるかということなんですが、諸外国の例を見ましても、やはりそれを非常に苦慮しながら、車道を通しながらも一定の場合には歩道も許容するというようなことで対策を様々工夫しております。

それで、我が国の状況を考えますと、特に非常に大量の自転車を多様な方々が使っておられます。つまり、子供からお年寄りまで、ママチャリからスポーツタイプの車まで、これは自転車先進国で、どちらかといいますと車に近いような長距離の自転車という使い方がしますと、かなり多様性があります。

その二つのこと、つまり、道路事情とそれから自転車の多様性という二つのことを考えますと、極力車道部分にその通行スペースを確保していくわけですが、一定の場所あるいは一定の場合には、これは歩道部分につきましてもこれを歩行者と折り合いを付けながら使っていくということは、これはどうしても必要でございまして、将来的にすべてこれが車道、自転車は車道を通行させるということにはなかなかないんだろうと思っております。

○木俣佳丈君 なかなか苦しい答弁というか、それが今の現状であるということだともちろん認識しております、何か聞くところによると、いわゆる今局長言われたママチャリというのは世界で日本と北朝鮮しかないんだという話がありまして、北朝鮮にあるのは何かといったら日本のお古が行っているという笑い話があるそうでございます。

どうも自転車のタイプが日本は本当に起き上がった形で乗る。だけど、一般的に言うところ、何と云うんですか、前傾姿勢で乗るといのが一般的な自転車であるということも含めていろいろある

ようございまして、なかなか難しいのかなと思いつながらおります。ただ、先ほど御答弁ありましたように、基本的に自転車というのは道路を、車道を走るといことを確認したいということをお願いしたいと思います。

さらに、歩道の中でも、何というんでしょうか、自歩道というんですか、自転車道と歩道と一緒に分けて、歩道が分けてあって自転車が通る区分があるものがありますが、これは、一般的に言えば自歩道、自転車及び歩行者通行可能道ではあります、これは基本的には歩道という位置付けでいいわけですね。ちょっとお答えください。

○政府参考人(矢代隆義君) 御指摘のとおりでございます。道路を整備する場合に、車道、歩道、それから自転車歩行者道、これは歩行者と自転車も共用することを想定した広い歩道ですけれども、これは、道路交通法上ではこれはあくまで歩道というふうに分けておまして、ただ、その際に、先ほどちょっと話ございまして、ただ、これは公安委員会の規制によりますけれども、一定幅員がある場合に、自転車は車道を通っても歩道を通ってもいいと、そういうような扱いになるわけでございます。

○木俣佳丈君 今回の改正で、特に六十三条の四という項目でございましょうか、今回、歩道通行に関する規定の整備でございまして、今の歩道の部分の整備でございまして、普通自転車は、その運転者が児童又は幼児であるとき、車道又は交通の状況に照らして歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき等には歩道を通行することができると書いてございます。

まず、局長に、警察庁に、自転車の歩道通行に関する規定を整備するその背景というものを伺いたいと思います。

○政府参考人(矢代隆義君) お答え申し上げます。冒頭に委員から御指摘がありましたように、現在の自転車の交通秩序というのは誠に意味無秩序な状態にあるわけですが、これを、通行区分

の問題にいたしまして、やはり道路交通法に基づくルールと実態がかなり乖離している実態がございまして。

それで、現在の、これまでの道路交通法でございまして、繰り返しになりますが、車道通行が原則と、それから公安委員会が標識で指定した場所、規制を掛けた場所については車道を通っても歩道を通ってもいいと、こういうルールになっております。それによりまして、速く走る車と、それから遅く走る自転車と、それから速く走る自転車と、こういうことで、両方、車道も歩道も自転車は通ってもいい建前になっているわけでございます。

ただ、問題は、公安委員会の規制といたしましては非常に画一的でございまして、ある道路の区間、ここはじゃ歩道も通行を許容するとした場合に、オール・オー・ナッシングでございまして、多様な自転車の利用者というのを考えますと、車道を走る人が適当な人と歩道を通らざるを得ない人というのは実はあるわけなんです。そういうものの対して対応できないと。

それからもう一つは、交通の場は誠に生き物でございまして、交通実態は随分変わります。ずっと大型車が連続して来る時間帯と、それからないときもありまして、場合によりまして駐車がずっと連続してある場合とない場合、いろいろ工事などがあつた場合とあります。そういった場合でも公安委員会の規制はオール・オー・ナッシングでございまして。

したがって、今回、交通ルールをもう少し秩序化していくというのを考えますと、きちんとルールを守っていただくわけでございますけれども、そのような場合、例えば利用者の多様性という点になりますと、ここにございまして、これに、幼児、児童ということがございまして、これは諸外国の一部にありますように、歩道を通つてもいいというふうにして安全を図ると。一部の国は歩道を通るべしという義務化しているところも

あります、子供につきましては。ただ、こちらは義務化ではなくて通つてもいいということでございまして。

それから、その他、交通の状況で、先ほど申し上げました場合には臨機応変に一時的に許容する必要があると、こういうことを法律で決めていくということによりまして、これで、公安委員会の規制でありまして、歩道を通行させる必要がある人があると思うとそこを規制して通行を管理してしまつて、そうではない人も歩道へ入ってくるわけですね。ところが、幼児やあるいは必要な人だけは許容するというようにしておれば、公安委員会規制でやる必要はないわけですね。そうすると余計なものが入つてこないわけでございます。

そういうことを考えまして、今回法定事項として車道と歩道の通行区分を見直しをお願いしようかということでありまして、これによりまして、自転車でも速く走る自転車は車道を通つてもらえたいですし、それから危険な人ですとかゆっくり走る自転車、これは許された場所については歩道を走ると、こういう仕方を想定するわけでございます。

○木俣佳丈君 今のお話をまとめますと、基本的には無秩序であつたというのが、でたためな走行を自転車は野放しに基本的にはしていたのを秩序化して、法制化してきちんとルールをしっかりとしようじゃないかと、さらにはそのルールはかちかちの今までのルールから柔軟性を持たせようじゃないかと、この二点に集約されるかなということをおっしゃいますので、是非そのようになつていただきたいなというふうにつくづく思います。

次の質問でございまして、自転車による交通事故というのを見ますと、まず自転車の保有台数が十七年度末で八千六百六十五万台というかなり増加傾向にあるというふうでございます。その中で負傷者数も、平成十八年中の自転車乗用中の負傷者数が十七万四千六百四十一ということで、平成八年、約十年前の一・二四倍になつていて、このことのように。特に死者数を見ますと八百十二

人ということで若干減少傾向にあるものの、交通事故死者数に占める割合が一二・八％ということ、諸外国と比べるとかなり自転車死者というのが高いようです。自転車大国のドイツでも八％、フランスは三・二％、イギリスは四・〇％、アメリカにおいては一・七％ということでございます。この辺の、かなり最近減ってはいるものの、対策についてお答えいただければと思っております。

○政府参考人(矢代隆義君) ただいま御指摘いただきましたように、自転車については、我が国は自転車の関与する事故の割合が諸外国の中で極めて高いということ、昨年辺りでも大体交通事故は八十八万件ほどの間で一七・八％が自転車関与でございます。それからもう一つ御指摘いただきましたが、対策にもかかわらずその減少が他の国あるいは他の類型に比べてわずかであると、この二つの御指摘でございます。

この問題意識、私どもも同様にとっておりまして、結局のところ、我が国の道路環境を見ますと、かなり狭い道路のスペースの中に大量の自動車と自転車と歩行者の交通当事者が混合して存在しておると、まず通行せざるを得ないという状況があります。これを打開するために、もちろん道路環境の整備から始まりまして、先ほど申し上げましたようなルールの明確化ですとか運転行動について教育などをやっていく必要があるわけでございますが、率直のところ、これまでの私どもの交通対策を振り返ってみますと、しばらくの間、急激に自動車が増加いたしましたので、その事故防止あるいは円滑化対策というようなところにかんがりの精力を割かれたということでございます。ちよつとさかのぼりますと、その前は歩行者対策でございましたが、というようなことで、自転車につきましては率直のところ少し対策が薄かったなという反省をいたしております。今回改正をお願いいたしましたのは、いよいよ自転車についても本格的に対策を進めていこうと、こういうことでその一環としてこれをお願いしているわけで

ございます。

そういったしますと、これから私どもが取り組むべき対策ということになりますと、まずは交通環境の整備、これにつきましては道路管理者の方々と様々相談しながらお願いすることが多いわけでございますけれども、やってみる必要がございます。それから冒頭に御指摘ありました自転車の交通ルールを知らない者が多いという、そういう現実があります。そういうところも改善し、それから交通ルールについても明確化して、これらを組み合わせながら進めることによりまして、いざさかでも自転車の秩序を回復して、かつ事故をも防止していこうと、こういうような大まかな認識でおるわけでございます。

○木俣佳文君 率直な反省も込めて御答弁いただいて有り難いと思います。

自転車のこのルールについてなんです、委員長、私も十分守っているかと自分で問われたときに守れていないというのが本当にありまして、例えば右側、左側通行、これはルールとしてはどちらか御存じでございますでしょうか。自転車の通行なんです、委員長。

○国務大臣(溝手顕正君) しっかり確認をして、車と全く同じルールになると思っております。

○木俣佳文君 突然の御指名であります、やはり是非御認識いただきたいというふうに思います。左側でございます。これ道路から向かって右側の方を走つたら、これは逆走になるということでございます。これは実際私も、じゃ本当に知っていたかという、正直言うと十分に注意しておりませんでした。

これは危険だというのが幾つかありまして、この雑誌の中にもあるんですけども、例えば逆走した場合に、向こうから車が来たという場合には、例えば車が四十キロで走って自転車二十キロで走った場合に、事故、正面衝突したということ、六十キロでぶつかっていると、プラスになるわけですね。ところが、左側通行の場合には、例えばそれが減速された形で後ろから来る

というような形になるんでしょうか、二十キロでぶつかるというふうなことで、大変危険だということと同時に、それからあと、例えばほとんどの自転車対車の事故が出会い頭であるということとをデータ的に持っておりますが、道路が前になると、例えば左側通行して左の方から来て、車がこちらから出てきた場合に、距離でいうと若干遠くから、例えばこの車はその自転車を見ることができると。ところが、右側を通行した場合にはすぐ近く、さらには車のドライバーからしたら意外と死角になる面からつと出てくるということでありまして、左側通行を徹底する意味というのは実はかなり高いんだというのを去年の十一月のこの懇談会のこの資料にも提言をされている方もあるぐらいでございます。

そこで、つまり逆走をした場合に、これは、局長、罪になるんでしょうか。

○政府参考人(矢代隆義君) これは正に通行方法違反でございます。道交法違反になります。

それで、確かに御指摘いただきましたように、逆走は正面衝突、これは自動車同士でも確実に致死率が上がりますし、それから御指摘ありました交差点でもお互い見えにくいということ、私どもこの自転車の違反の中でも幾つかのものについて特に取締りを強化し、あるいは場合によっては交通切符を切るということも昨年からやっておりますが、この通行区分、つまり逆走の問題につきましても各都道府県警察に対しまして非常に危険であるということの注意喚起をしておるところでございます。

○木俣佳文君 この辺は本当、実はかなり微妙なところでありまして、今にこつと笑われた気持ちには分らないでもないという気がいたします。ただ、ここでもう一回元のもくあみになるのか、それともやはりある程度ルールをしっかりとここで国民に認知をいただくのかというのは大変大事なところであると思っております。これは自分も含めて極めて逆走をしないように徹底するべきだというふうに考えますが、公安委員長、何か御意

見でございますでしょうか。

○国務大臣(溝手顕正君) それは私もよく歩道のないところを通行するときにいつも感じてるところなんです。ですから、自転車で通るだけではない歩いて通るときも、道路の左側を歩いた方が安全か、右で歩いたら安全かというのは絶えず気にしながら通っていると思います。その限りにおいて言いますと、自転車というのはやっぱり車と一緒に通るべきだという感じは強く持つております。

○木俣佳文君 是非この際、今度の改正に併せて、全国の現場現場の警察官の方々もやはり逆走防止ということ徹底いただきたいと思ひますので、局長、ちよつとお答えいただけますか。

○政府参考人(矢代隆義君) 今御指摘いただきましたことを踏まえながら、各方面に十分にこれを周知し、またそれが守られるように、また特に法改正の前後に併せて広く広報啓発、それから指導をやつてまいりたいと考えております。

○木俣佳文君 次に、事故の話が先ほども死亡事故等々ございましたけれども、やはり対歩行者といたしましては、事故が増えているように感じます。対歩行者との自転車事故が平成十八年で二千七百六十七件ということで、前年より約二百件増えております。やはり、十年少し前、平成七年のときが五百六十七件でございましたので、実際は四・八倍、約五倍対歩行者の事故が増えているということでございます。歩行者の保護という観点でやはり十分に注意をしなければいけないというふうに思います。

さらに、歩道上ということですが、ここに焦点を絞りますと更に際立っております。先ほど局長からもありました自歩道とか、それも含めた歩道上の対歩行者事故というのは十年間で約七倍になっております。

こういった意味で、非常にレーン、また歩道上で分離レーン等々を造るということもされてはおりますけれど、かなり限界にきているのではな

員が狭過ぎるというのかなりあるのではないかと
思うわけですが、いかがでしょうか。

合、これまたふさがれてしまったらこれは通れないわけでごさいます、こういったものをとにかくこの際徹底して全国で規制を強化し、各自治体又は所轄の警察と連携を取ってやっていただきたいと思うんですが、いかがでしょうか。

確かに、先ほど申し上げました道路交通法上は歩道、整備する際に自転車歩行者道として整備された比較的広い幅員の歩道でごさいます、ここに

歩道は、これは点字ブロックがある場合は当然でございすが、ない場合でも障害物があるというの、これは一般の歩行者にとつて大変迷惑なものでございすが、場合によると危険なものでございまして、その一つの原因者として自転車の放置というのがあるわけでごさいます、この問題につきましましては、昭和五十年代から、特に当時の総理府になります現在の内閣府でございすが、イニシアチブを取られまして、地方自治体に様々な取組をしていただくということで長年の取組がなされてきております。

それで、ただ、私もずっとこの対策をやってきました中で、その幅員が必ずしも十分でないも少し狭いところにつきましても、二メートルほどの幅員があればこれは歩道通行可の規制をやつてまいりましたし、また、四メートルの幅員のない歩道であっても、場合によりますと真ん中に白線を引く場合もございました。現在もござい

私もお聞きするところでは、ひとつ、ひとつと申しますのは昭和五十六年でございますが、ピーク時ですけど、全国で主要な場所を調べると九十八万台ほどの放置自転車があったと、約百万台でございすが、平成十七年にはこれが約三十八万台まで減少してきています、こういうふう聞いております。

量にもよるわけでごさいますので、歩行者の交通に広げていくというのはなかなかこれはもう限界があると。場所によってはむしろ問題のあるところもあると思うんですが、大体現状認識ではそんなふう理解しておるわけでごさいます。

この間の取組を私も振り返つてみますと、確かに各市町村、特に市などの自治体が駐輪場の整備でございすとか、あるいは撤去、保管の事務でございすとか、そういったことを地道に続けてきておられまして、この間、警察の方でも様々な御協力をしながら一緒にやってきていますわけでごさいます。これが現在のよう状況になっているものだと考えております。ただ、場所場所見ますと、まだ大変その迷惑な状況というのは続いておるわけでごさいます、今後、自転車の対策を進める上では大きなポイントの一つであろうと認識しております。

さらには、点字ブロック上ではないとしても、自転車が煩雑に置かれて、車いす等々で通る場合、これを進めるに当たりましたは、先ほどから申し上げますように、限られた都市空間の中で自動

車、自転車、歩行者というのがどこを通るのか、あるいはどこに止めるのかということから出てくる問題でございまして、そうしますと、基本的にはやはり更に駐輪場の整備などの環境整備と、それから、非常に近い家から駅まで自転車に乗って置いて放置するというのが実際にあるわけでごさいます。そういったもののマナーというものを浸透させる、こういうことを一緒に進めていくことによりましてこの問題は更に改善しなきゃならぬと、このように考えております。

○木俣佳丈君 あと、やはり自歩道のところで気になって、是非直していただきたいのは、点字ブロックの上に平気で自転車を止めているというのがかなりテレビ等々でもされておりますけれども、これは意外というか全国で見られる光景でございまして、これは社会的弱者、弱い立場の方々、特に目が不自由な方々、こういった方々には非常に点字ブロックの上に物が置かれてしまうというのは決定的なダメージになることだと思うんですね。

○政府参考人(矢代隆義君) お答え申し上げます。歩道は、これは点字ブロックがある場合は当然でございすが、ない場合でも障害物があるというの、これは一般の歩行者にとつて大変迷惑なものでございまして、場合によると危険なものでございまして、その一つの原因者として自転車の放置というのがあるわけでごさいます、この問題につきましましては、昭和五十年代から、特に当時の総理府になります現在の内閣府でございすが、イニシアチブを取られまして、地方自治体に様々な取組をしていただくということで長年の取組がなされてきております。

○政府参考人(矢代隆義君) お答え申し上げます。率直なところ、大きな姿としてはそういうことになります。

また、私もこれを整理するに当たっては、今回の道路法の改正でも、施行されました中でも、二輪車あるいは自転車の駐輪場所について、道路上の駐輪場でごさいますけれども、それをどのよう整備していくかということに踏み出しております。ここで私も一緒に相談しながら進めておるわけでごさいますけれども、つまり秩序をつくる必要があるわけでごさいますので、そうしますと、同じ歩道ないし車道部分でも、横断歩道橋の階段の下でございすとか、植栽の間でございすとか、あるいはのり面でございすとか、デッドスペースが随分ございまして、そういったところについてはきちんとしたルール化をして、それで自転車の駐輪秩序を実現していこうと、こういうことになりまして、その技術基準ややり方などについても進めております。

○政府参考人(矢代隆義君) お話しのとおりでございまして、駐輪場所にどのような設備を設けてどうするかというのは、むしろ私もよりは道路管理者の方々の方に知恵があるわけでごさいますけれども、先進諸国の例などを参考にしながら、そこは駐輪場としての扱いになるのか、あるいは駐輪方法の指定になるのか、その辺りによって仕分になっていくと思ひますが、様々にこれから研

したが、いまして、環境整備の問題、それから自転車の撤去の問題、それからルール、マナーの定着の問題と、この三つにつきまして、これは当然のことながら、警察としてやるべきものあるいは責任のあるものについては一緒にやっていくということでごさいます。

○木俣佳丈君 大変いろいろ研究されている姿がよく分かります。

今、まず一番目に挙げられた環境整備ということでありまして、デッドスペースがかなりあるよと。私も分かったような、十分分かつてはないわけでありまして、いろいろ調べますと、駐輪場といつても、非常に立派な施設又は地下に入つてきちんとした駐輪場ももちろんありますが、日本ではやっぱり見掛けないのは、バーだけがあつて、そこにくるつと、何というんでしょうか、留めるかぎですね、施設のかぎで巻けるような、そういうヨーロッパがよく見るような駐輪施設というのはまずございせんね。今言われたようなデッドスペースをうまく使つて、そういう先進的な、自転車先進国と言われるようなものを是非まねていただきたいというのが一点であります。

もう一点は、今二点目に挙げられた撤去ということでありまして、これは自治体と連携しながらかなり三分の一ぐらに放置自転車も減つたというところでありますけれども、より警察が中心になつてリーダーシップを発揮して、何というんでしょうか、車いすや又は点字ブロックのところは特に中心的にこれは撤去を進めるということでよろしいでしょうか。

○政府参考人(矢代隆義君) お話しのとおりでございまして、駐輪場所にどのような設備を設けてどうするかというのは、むしろ私もよりは道路管理者の方々の方に知恵があるわけでごさいますけれども、先進諸国の例などを参考にしながら、そこは駐輪場としての扱いになるのか、あるいは駐輪方法の指定になるのか、その辺りによって仕分になっていくと思ひますが、様々にこれから研

究されていくことになると思います。

それから、放置自転車の撤去ということになりますと、これはやはりどうしても基本的に市町村にお願いするわけでございますが、中に一部自動二輪車まで混じっているところがございます。そういうときには警察の方でこれを措置することもございます、一緒になってですね。

それから、特に重要でございますのは、自転車を撤去して保管しますと持ち主に返す必要があるんですが、その連絡方法でございます。これは、防犯登録については警察の方で承知しているものですから、その所有者の確認、できるだけ早く確認して連絡するという情報提供、こういったものが非常に重要でございますが、これも市町村、市と、自治体と一緒にしながら撤去、保管、返還の一連の流れがスムーズにいくように協力してまいりたいと考えておるわけでございます。

○木俣佳丈君 特に通告はないんですが、今伺っていて、これ大変だという感じがしました。大変だというのは、すごく苦勞をされるなどという、つまり防犯シールが何か張ってあって、そこで所有者を確認して連絡して保管しなきゃいけない、これ大変ですよ、本当に。だから、そういう方法しかないんですかね。

つまりは、何が言いたいかというと、不法に、不法にというか、放置をしてある自転車に対して、それだけ御丁寧にしなきゃやっぱり駄目なんじゃないかなという感じがなんです。その場に例えば張り紙して、このものについては何年何月にここに保管するので、あとは取りに来いというような形ではやはり問題があるんですか。ちょっと伺いたいんですが。

○政府参考人(矢代隆義君) これは私よりも、あるいは他の内閣府の方で御説明するのが適当かもしれないんですが、あえて私の方で申し上げますと、まず最終的にこれは引取り手がないときに処分するかどうかということになるわけです。一番根っこにあるのは所有権の問題でございます。したがって、手続としては、今委員御

指摘のように、看板を出しておくだけで、実は市の自転車の集積所が、保管する集積庫がございまして、そこで訪ねてきて、それで自分の自転車を確認して持ち帰るということ、あえてこちらから個々に連絡しなくても出てまいります、第一段階は。

〔委員長退席、理事朝日後弘君着席〕

ただ、第二段階は、それで取りに来ない自転車がだんだんたまっていくわけですが、これについて勝手に処分していいかどうかということで、所有権の保護との関係でどこまでのどういう手順を取るかと、こういうことでございまして、そういうことで所有者に連絡を取る努力をいたしまして、それで一定期間保管して、この保管する期間がだんだん短縮してきておりますけれども、その上で処分すると、こういうことでございまして、認める努力というものは欠かせないと、こういうことでございまして。

○木俣佳丈君 先ほどの少し歩道のスペースの問題に戻りますけれども、歩行者の通行スペース確保というのが必要だと考えます。

新たに十条三項に、歩道を通行する歩行者は、普通自転車通行指定部分があるときは、当該部分をできるだけ避けて通行するように努めなければならないとされております。

歩行者とのやはり衝突防止のために歩行者が不便を強いられるようなおそれがないか、この通行スペース確保に向けた取組について伺いたいと思います。

○政府参考人(矢代隆義君) お答え申し上げます。

この部分は、先ほど申し上げましたように、現在、広い歩道でその真中に白線を引く張つてある場合に、自転車はその車道寄りの部分を通行しなきゃならないと、こういうルールでございまして、現在のそういう状況を前提といたしまして、ところがそこはあくまで全体が歩道でございまして、

で、法律上は歩行者はどこを通ってもいいわけですが、そうしますと、せっかく広い歩道がありますので、白線を引いておきましたのにそっちの自転車の通行部分まで歩行者が必要もないのに通っておりますと、これはお互い非常に迷惑なことではないかと。

従前は、そういう歩道上であるということでそういうルールはなかったわけですが、これはあくまでも、今後のことを考えますと、これはあくまでも当然のこととして十分広い幅員ということが前提でございまして、そこに白線を引く張つている場合には歩行者はその歩道の外側の方を通れるんであればそちらの方を通つてくださると、努める義務ですが、そうすることによって歩道上の錯綜というのはこれは整理できますので、そういう趣旨でございまして、そこから歩行者を締め出すとかあるいは歩行者の空間を狭めていこうとか、そういうような発想に立つものではないかと。

○木俣佳丈君 それはよく分かるんですが、何というんでしょうか、十分な歩行者の安全を確保するようなスペースをちゃんと取るんだと、そういうことでよろしいでしょうか。

○政府参考人(矢代隆義君) 御指摘のとおりでございます。

まず、白線を引くのはそういう状況でございまして、それからその場合でもやはりそこは歩道上でございまして、自転車は歩行者がもし仮にそこにおれば歩行者優先の交通行動を取らざるを得ないという、これはその原則は変わらないわけでございます。

○木俣佳丈君 次に、歩道通行に対して先ほど来からずっとございまして、例外として児童、幼児という場合と、そこを通るのが危険である場合と、基本的にはこれが例外ということであるわけですが、この例外が常態化して逆に原則化していくようなことがないようにしたいと思いますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(矢代隆義君) これはもう全くその

とおりだと思います。

それで、今回お願いいたしますのは、公安委員会が交通規制をして、これは自転車を通つてもいいとすればそれは歩道を通つてもいいと、それがなければ通れないというところが、これが柔軟性を欠くので一定の法定事項をお願いするというところでございまして、したがって現実には自転車などの程度歩道を通ることになるかというのは、公安委員会がどのくらいの区間を歩道通行可の規制をやるかというところが実は大きいわけでございます。

つまり、端的に申し上げますと、現在、全国の公安委員会が指定しております自転車歩道通行可の規制を全部解除しますと、これは自転車が全部車道に下りることになります。それで今、法定事項になっているだけが、これからお願いする幼児ですとか危険な場合のみだけということになっていくわけですね。つまり、そこから分かりますように、今回の改正というのは誠にニュートラルな、つまり技術的なものでございまして、それをどう運用していくかというのは正に交通対策の考え方になるわけでございます。したがって、道路交通法の原則がやはり自転車は車両である、したがって車道通行が原則であると、これはずっと貫くわけでございまして、それに基づいてその場その場でどういう交通管理をやっていくかと、こういうことでございまして、したがって例外が原則になるということは到底ないわけでございます。

○木俣佳丈君 大変なことだと思って今伺っております。基本的に、自転車通行可というところからそれをなくしていくという、そういうことでございまして、基本的には。

やはり自転車の歩道通行というのを認めているのは先進国では多分日本ぐらいではないかというふうに思いますが、それも併せてちょっと、何か間違っていたら、お答えください。

○政府参考人(矢代隆義君) ちょっと私が先ほど例で引いて、公安委員会が規制を解除すれば全部

ど、例えば自転車専用レーンというのが日本は二千三百五十六キロで少ないんですね。歩道の延長が十五万五千七百八十六キロということで大変長いわけですが、けたが二つ違つて少ない。こういうのも含めて、自転車レーンというのをどういうふうに造るかというのも含めて歩道の整備というのも当然するわけですね、局長、違いますか。そうですね。どうでしょう。

○政府参考人(矢代隆義君) これは私の方で全容をなかなか道路の整備の問題について御説明できない部分もあるんですが、私も、これを一緒に御相談しながら進めている側の立場からしますと、道路は基本的に予想される交通量に基づいて整備されていくわけですが、それによつて車線の数ですとか幅員でございまして、歩道についても幅員が決まってくるわけですが、おそろく時間がたちますと交通状況というのは変わってくるわけですね。したがって、そうなるにつきますと、これを全体の環境を整備していく中で、一部は道路の改良でやるようなことも出てくると思いますし、それからそれを踏まえた交通規制でソフト的にそれを解消しようということもあると思うんですが、したがって、道路を整備する段階での予想される交通量、これについて当然考えながらやられるわけがございまして、それからその後、交通状況が変わってきておる、その中でどのような対応が可能かという、そういう観点からもなされるんだらうと、このように理解しています。

○木俣佳丈君 というより、先ほどからおっしゃられるような、各県に点検をもう始めているというお話がありましたよね。ですから、そういう意味において、例えば歩道の、ここはもう全部車道に自転車も下ろさなきゃいけないとか、又は自転車レーン、ここは造ろうじゃないかとかいう意思決定とか、ある程度の方角付けとかいうのはいつごろまでにするつもりなのかということを開きたいわけなんです、まだ全然先ということですか、それは。点検をさせていると言うから私も聞

きたいわけですが、御指摘のように、ま

○政府参考人(矢代隆義君) 御指摘のように、まだ先であるということでは御理解いただきたいと思ひます。それから、かつ、それはそれぞれ地域によつて区々であるということもございまして。それぞれ区々、別々であるということもござい

○木俣佳丈君 ただ、これ委員長に最後にちよつとまとめていただきたいと思うんですが、せつかく道交法の改正して、原則がより明確になったと、歩道の通行の在り方も決まったと、それから自転車専用道もまだ少ないということも分かったというところであれば、全体の方向付けは、それがまた三年後にいふんじやなくて、できるところからだと思ひますけれども、国家公安委員会、各県ごとなどでしょうか、ぐらゐの単位で、極力早くできるところからやるといふのは当然筋だと思ひますが、委員長、まとめてお答えいただきたい。

○国務大臣(溝手顕正君) おっしゃるとおりだと思います。ただ、先ほど来より局長が申し上げておりますように、様々な手法が考えられると、各関連の省庁あるいは地方自治体との調整も必要だということ、なかなかしつかりした答えは出さなかつたと思ひますが、我々の立場、公安委員会の立場でいいますと、原則ははっきりしているわけですから、あとのこの適用については、いろんなアレンジメントはできるだけ早くやつてほしいという立場にあることは間違ひございせんし、各関係者に対して我々は働き掛けていく必要があると、このように考えております。

○木俣佳丈君 是非、やはり法が改正されながら実行されなかつたという感じがせんので、もちろん警察庁又は国家公安委員会だけで全部やる話じゃないのはよく分かつております。今日は国交省の道路局にも来ていただきたいというふうな、うまく、今の大臣のお話のとおりだと思ひますが、どうですか、一言。

○政府参考人(原田保夫君) 私どもとしましては、今の公安委員長の御発言を踏まえて、道路管理者としてできる限りの努力をしてみたいというふうな思ひでございます。

○木俣佳丈君 次に、先ほどの条文の中の例外の中で、児童、幼児並びに危険があるときには歩道を通行することができるといふお話がございまして、その他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してありまして、当然この中に高齢者が入るのかなというのを私は思ひますが、これお答えいただきたいと思ひます。

これは、六十五歳以上の高齢者が自転車死亡事故の約六割、五八・五%ですか、これを占めている。確かに、車運転をしていても、これは危ないなと思ひような方もかなりあるわけがございまして、これは当然高齢者が入るといふことでよろしいでしようか。

○政府参考人(矢代隆義君) 政令で定める者として、高齢者を想定して作業をしたいと考えております。ただ、ちよつと何歳までが適当なのかというところにつきましては、今後引き続き様々な観点から検討いたしまして、各方面から納得のいたいただけるような、そういうところで決めていきたいと考えておるわけがございまして。

○木俣佳丈君 続きまして、やはり自転車のルールを周知徹底するというのが極めてこれは難しいというが大変だろつと思ひます。これは小学校、中学校ではかなりされておりましたが、平成十七年中では二万二千八百三十九回、受講者が二百五十万人ということ、六割以上が小学生ということでもあります。

私も小学校のころに、ほかの質問にも書いてございまして、免許、自転車免許を小学校で取らなかつたら、合格しなかつたら乗つてはいけないという時代がありまして、私も一回滑つて嫌な思ひをした小学生時代を思い出しますけれども、かなりこういつた免許制も三十一都道府県で導入されていふことではあります、いずれにして

もルールを周知徹底する、つまりは歩道は十三歳未満の方ですかね、児童、幼児ということではありますので、未満の方はできるといふことではありますけれども、基本的には、中学生、高校生になつたら当然車道を走りなさいと、さらには左側通行なんですよ、逆走しちゃいけません等々、又は点字ブロックの上に乗せてはいけません、これは当然の話でありますけれども、こういつたことをしなければいけないと思ひますが、これを徹底する、特に高校生ぐらゐまでを徹底する手法、又は、小学校まではかなりされているようでありますけれども、高校生ぐらゐまでを教育する目標、数値目標のようなものというのにはござい

○政府参考人(矢代隆義君) 大変申し訳ないことですが、残念ながらそのような数値目標はございせん。

それで、現在ですが、公安委員会が交通安全教育の指針というものは、これは実は策定されております。これは単に自転車だけには限らないわけですが、歩行者としてあるいは自転車として、高校生になりますとやがて免許を取る者としてそれぞれ、あるいは自転車利用者として、どういつたことをどういつた観点で教えるべきかというその体系を考えながらの指針というものはあるんでございまして。

ただ問題は、これをだれがだれの責任でどうやつていくかということがございまして、これは率直なところ、お金も掛かりますし手間も掛かります。そういうことで、それぞれが、学校もあるいは警察も自分でやれるところを極力努力しながら進めておるわけですが、その一つの表れが、先ほど委員の御指摘のありましたいろいろな自転車教室ですとかそういうことではあるんですが、これも、それを全体の教育の量あるいは時期、あるいはだれがどのようにしていくかという、そういう目標についてはなかなか定め難くて、そこまで行つていないという状況がございまして。

○木俣佳丈君 これ改正をされてより明確化され

るわけでありまして、まず自動車免許を持つている八千万人については、これは更新時等々にいろいろな形で指導ができると思います。ただ、持つてない方々、残りの四千万人でしようか、のうちのやはりある一定の、特に児童生徒のところまで、学生さん、大学行くとなかなか難しいかもしれないが、高校まではかなり県の単位でとらえることがやはり私はできると思うんですね。

ですから、この方々が、じゃ、今私が言ったような基本ルールで、左側通行ですよ、逆走しちゃいけません、それから車道を、中高ですが、通りなさいと、基本は、危険がある場合だけ歩道に乗りなさいと、これは中高の場合ですが、というのは徹底してこれ、委員長、やる必要がありますよね。あるし、これをいつまでにやはりやろうというふうに決めなければならぬなと思ってしまふので、是非早急にこれ御検討をいただきたいというふうに思います。委員長、是非お願いします。

○国務大臣(溝手顕正君) 御指摘のとおりでございます。ま、せつかくこういう機会をとらえて、しっかりと周知徹底するための努力を惜しんではならないと思っております。

自転車、特に今回の場合、自転車に関する基本的なルールを国民に承知していただく、そのための強力な取組が必要だというのは御指摘のとおりでございます。今回の改正を契機に、学校を始めとする関係機関、団体、ボランティア等との連携を強化して、児童、学生はもとよりですが、高齢者の方を含めまして、自転車に関するルールを国民に広く周知徹底するよう、幅広い対象の下に交通安全教育を推進するよう警察に對してもしっかりと督促してまいりたいと、このように考えております。

○木俣佳丈君 是非やるべきだと思います。特に、やはり学校等々でつかまらない方々もあるわけでありまして、やはりテレビのコマーシャル等々を使いまして効果的に是非、例えばテレビを使う又はラジオを使うということを、委員長、お

考えに是非なつていただけませんか。どうでしょう。

○国務大臣(溝手顕正君) 様々なメディアの活用が必要かと思ひます。当然、検討の対象に入れてみたいと思つております。

○木俣佳丈君 まとめたような質問になりますけれども、車依存社会からの脱却ということが今大事ではないかというふうに思つております。

車は確かに便利でありますし、産業としてもこれは日本の大変根幹の産業になります。ですから、それは大事とはいつても、例えば地球温暖化という観点で、政府も閣議決定している目達計画、目標達成のあの計画、第一次のあれですね、二〇〇八年から一二年という約束期間のことも考えても、かなり自家用車又は業務用の車の排ガスをどういうふうに抑えていくかというのは大変大事なことだと思います。

片方で、ハイブリッド等々非常に効果的な燃費のいい車も含めて出てきているとはいつても、よく考えれば簡単な話で、一トンの車を一人が占有してそれがずっと動いていくわけでございますから、なかなかこれは環境という観点でいうといかがなものかというのはいえなこともないと思つております。

やはり、欧州含めてかなり自転車にシフトをしていて、自転車を持つて電車の中に乗れるというのが極めて当然のような国もかなりあるというふうな思つております。そういう観点で是非、これは内閣官房の方からですかね、全体をまとめるようなお話でございますが、目達計画等々の中でどういうことを言われているか、さらにはどういう方向で政府としては自転車にシフトをさせようと思つてゐるか、ちよつとその辺を伺いたいと思ひます。

○政府参考人(笠井俊彦君) お答えいたします。

御指摘のとおり、昨年四月に閣議決定された京都議定書目標達成計画の中で、自転車利用の促進や公共交通機関の利用促進、それ以外にもモード

すとか、交通に関する対策というのはいろんなものが盛り込まれております。自転車と公共交通機関の利用に絞つても、先月の三十日に閣議決定いたしました政府の温室効果ガスを削減しようという実行計画の中でも、率先して公共交通機関の利用や自転車の利用に取り組んでいこうということが盛り込まれております。

委員御指摘のとおり、京都議定書の六%削減目標の達成のために、現在、政府全体としては目標達成計画の評価、見直しというのを進めております。先月二十日に開催されました閣僚クラスの地球温暖化対策推進本部においても、総理の方から、目標の達成は決して容易ではないが、我が国の総力を挙げて国民すべてで取り組まなきゃならぬ、そのために各大臣が先頭に立つてリーダーシップを発揮し取組を格段に強化していただきたいとの御指示があったところでございます。

委員御指摘のような、欧州なども車社会脱却に向けて動いているじゃないかというお話もございします。その中で、それも踏まえながらも、目標達成計画の中には百幾つぐらゐる政策の束がございまして、全体としていかにして実効性のある対策を進めていこうかということは今議論しております。その中で、委員御指摘の点も踏まえながら、実効性のある地球温暖化対策を進めていきたいと考えております。

○木俣佳丈君 幾つかの対策がある中で、私も今回新しくどこまで進んでいるかというのはい見ししておりますけれども、極めて遅々たる進みというの、なかなか目標達成をマイナス六%というのはできないだろうということをよく言われるわけですね。

ちよつと明日、温家宝さんもしらっしゃる中で、日中、特にまだ中国は議定書にサインはされていない、批准はしていないわけでありまして。ロシアは入つてもらつて、アメリカはその批准をしていないわけでありまして。日中がその中心になつて新しい枠組みとか、又は環境対策を進めていこうという合意がされるかどうか分かりま

せんが、非常にいいことに進めばいいなと私も希望しております。

ただ、いろんな目達計画の中で、例えば風力発電なんかは二〇一〇年で三百万キロワット導入とか、大々的な声高に言われながら、残念ながらそこまで入つておりません。そういう中で、数値目標で、じゃ自転車はこれだけ入れようという話は全くないんですね、実際に。

ところが、例えば我が名古屋市内でも、かなり自転車通勤を増やそうということで、通勤補助というんですか、これを倍増させたり、いろいろ努力をしている自治体もある。その結果、かなりこれが変更してきたということも資料的にあります。例えば、通勤手当を最大それまでの二倍に倍増したと、自転車通勤ですね、マイカー通勤を半額にする仕組みを取り入れた結果、二〇〇〇年に比べて〇三年には自転車通勤が五〇%増えてマイカー通勤が約二五%減つたという一つの報道、結果もございします。

ですから、やはりこういう働き掛けをこの際大いにしていこうということが私は大事ではないかと思つております。台数目標とかこういったものを、どうですか、入れようという気持ちには、なかなか答えにくいかもしれないけど、どう思ひますか。

○政府参考人(笠井俊彦君) ちよつと御説明が十分だったのかもしれませんが、現在の目標達成計画の中には施策の算定の基になつた別表というのがございまして、その別表の中で、自転車道の整備ということ、先ほど先生の方が御指摘された数字とは若干違ひますが、一九九五年度から二〇一〇年度までに約三万キロの自転車道を整備するという目標を掲げて、この分野はその目標というか指標に向けて取り組むというふうなことになると思ひます。

おっしゃるとおり、なるべく具体的な目標を掲げていくことでありますが、広範な範囲にわたる計画でありますので、できることは何でもやつていこうというふうな考え方で今各省に球出

しをお願いしているところでございます。

○木俣佳丈君 自転車道三万キロとおっしゃったんですが、先ほど私、十六年で二千三百五十六キロなんですよ。三万キロというのと、ちよつとどうやって今から二年でそれができるかなというふうなことだと思ふんですよ。だから、そういうものではなくて、名古屋市がやるように、要するに道路だけ又は自転車道だけ整備すればいいという話じゃないんですよ。通勤通学にやはり自転車もつと使いたしうよというふうなコンセプトでやらなきゃいけないわけで、そのためのその数値目標というのをつくらなければ極めてその意味がないと思うし、またその自転車道、専用道だつて、今三万キロと初めて伺いましたけれども、ちよつととてつもない数字なんですよ。その辺ちよつと改善を是非いただければと思いますが、どうですか。

○政府参考人(笠井俊彦君) 済みません、補足いたします。

先生おっしゃるとおりなのですが、昨年の七月に行いました目標達成計画の進捗状況というのを見ますと、二〇〇五年にはここで言っている自転車道というのは二万キロメートルまでは整備ができています。そこはちよつと定義の違いがあるんじゃないかと思いますが、そういうふうなことで、現状はどうで、目標にどう向かつておるかというところのフォローアップなどはやっております。

○木俣佳丈君 最後の質問になりますが、委員長にも伺いたいと思うんですが、今定義がやつぱりまた違うんですよ。こちらが持っている数字だと二千三百で、内閣官房が持っているのは二万一千キロ自転車道というのがあるということなんです。大分違うなということなんです。その辺りも是非綿密にお調べいただいて、政府一丸となってこの目標達成をしていくという決意のほどを伺いたいと思いますし、あともう一つだけ、やはり幼児のヘルメットの着用義務というのが民主党の案とちよつと違つておまして、我々は義務

にしなうと、政府の方は今回は努力義務にしようというところがございました。これを併せて伺つて、質問を終わりたいと思います。

○政府参考人(原田保夫君) 自転車の走行空間の整備でございますけれども、道路整備の考え方として、大きく二つの考え方によっております。

一つは、自動車交通量と自転車の交通量、両方とも多い場合、こういうケースにつきましまして、専ら自転車の通行の用に供することを目的とする自転車道の整備というのを原則としております。二つ目は、自動車交通量が多いけれども自転車の交通量が少ない場合、これにつきましては、三メートルから四メートル程度の幅員の自転車と歩行者が両方通行できる空間として自転車歩行者道というのを整備をしております。先ほど内閣参事官がお答えになったのはこの自歩道も含めた恐らく距離でお答えになったんだらうと思いますが、この二つが基本でございますが、特に用地の制約が大きい既成市街地におきましては、こういった二つの方法のほかに、車道の路肩を活用して自転車の走行レーンの整備をするというふうな手法も有効かというふうに思つております。

いづれにしても、現地現地での対応になりますので、警察庁とよく連携をして、関係者内で協議をしながら、自転車の走行空間の整備に道路管理者としても努めてまいりたいというふうな考へております。

○国務大臣(溝手顕正君) 今の問題を含めまして我々の見解を申し上げますと、基本的に自転車の通行スペースが不足しているということから様々な問題が発生しているというように認識しております。問題の根本的な解決を図るためには、自転車の通行スペースを確保するよう通行環境の整備を政府全体でやつぱり取り組んでいかなくてはならないんだらうと、このように考へております。

それが第一点でございます。それからもう一点、ヘルメットの件でございます。民主党さんからの案も承知はいたしております。我々の今回の考へ方を申し上げますと、道路

交通法では児童及び幼児が交通安全上保護を要する対象として扱われていることからヘルメットを着用させる対象に児童も加えた。したがって、児童、幼児が自ら運転する場合にも着用させるという構成になつておるわけでございます。それ以外に、児童、幼児の親などの保護者にも児童、幼児にヘルメットを着用させる努力義務も課すと、こういう二つの構成になつております。

努力義務といたしたのは、児童、幼児用のヘルメットの普及状況や子供の成長に合わせてヘルメットを買い換える経済的な負担等もあり、当面は児童、幼児を保護する責任のある者に対して努力義務を課すということで、今後ヘルメットの着用の促進を図ることが適当だと、こんな判断をしたところでございます。

それから、最後にもう一点でございますが、今回の自転車関係の規制は、表面という印象としては自転車に対して非常に厳しいという印象を与える嫌いなきしめもあつたんですが、先生が御指摘のとおり、大きな流れからいいますと、エネルギーの問題、自然環境を守るということで自転車がいまよく活用できるような政策を取つていくというのは警察にとつても大きな課題であらうと思つております。冒頭申し上げました通行環境整備のためにこれからも努力をしてまいりたいと、このように考へております。

○木俣佳丈君 終わります。

○委員長(藤原正司君) 午後一時三十分再開することとし、休憩いたします。

午後零時三十一分休憩

午後一時三十分開会

○委員長(藤原正司君) ただいまから内閣委員会を再開いたします。

政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

道路交通法の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に、政府参考人として警察庁長

官官房審議官伊藤茂男君の出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(藤原正司君) 異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(藤原正司君) 休憩前に引き続き、道路交通法の一部を改正する法律案を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○朝日俊弘君 民主党・新緑風会の朝日でござい

ます。午前中の同僚の木俣議員に続いて、私の方からは、今回の改正案について、この間ずっと私は厚生労働関係に携わつてきたという立場から、そういう視点からこの法律を見てみたいというふうに思います。

まず冒頭にちよつと感想的に申し上げれば、随分役所によつて目線が違うなという感じを持つていまして、今回の道路交通法の改正案、とりわけ酔つ払い運転など、あるいはひき逃げなどをどう防止するか、どう交通安全を確保するか、という観点で案を作られていくということは重々承知をしていくわけですが、しかし同時に、後で幾つか具体例を申し上げますけれども、高齢者あるいは障害者、いわゆる交通弱者と言われる人たちにどういった権利を保障し、あるいは保護をしていくかと、こういう観点も忘れちゃいけない視点だと思ひます。

あるときには、その二つの考へ方がぶつかり合うような場面もあるのかもしれない。しかし、そこは重々両側面があるということを認識しながら法律の改正の身を論じていくということが是非とも必要だと思ひます。いづれも三月三十日に報道されたことであります。

まず第一にお尋ねしたいことは、実は三月の十五日にもこの内閣委員会的一般質疑の中で私も質

問をさせていただきますが、障害者権利条約の署名の問題であります。

既に御存じの方も多いと思いますが、昨年国連において障害者権利条約が採択されました。障害者への差別の撤廃と社会参加の促進を求める、ある意味では二十一世紀最初の人権条約と、こういうふうに言われておりまして、これに対して日本政府がどう対応するのか大変注目をされておりました。私も塩崎官房長官に、是非日本も早く署名し、批准してほしいと、こういうお願いをいたしました。現在チームをつくって鋭意検討中であると、こういうお答えでありました。

三月三十日から世界の各国の署名の手続が開始されたわけです。その三月三十日に既に世界各國の幾つかの国がこの障害者権利条約について署名をする、早くも批准という手続を取ったところもあるというふうになっております。

今日は外務省にも来ていただいておりますので、まずは、三月三十日、署名の手続が始まったという時点で、世界各國から署名あるいは批准の状況について、直近の状況を御報告いただきたいと思っております。

○政府参考人(木寺昌人君) お答え申し上げます。

三月三十日、ただいま朝日先生御指摘のとおり、障害者権利条約が署名に開放されまして、同日、ニューヨークの国連本部におきまして署名式が行われました。今回、カナダ、ドイツなど八十一か国と、それから欧州共同体が本条約に署名しております。ジャマイカにつきましては署名と同時に批准も行いました。

以上でございます。

○朝日俊弘君 既に八十一か国、プラス一というのか二というのか、せっかく世界各國このような素早い対応というのか、というのをされている。私が知っていた限りでも、この障害者権利条約についての我が国の対応は、少なくともこれまではそれほど消極的ではなかったはずで、むしろ積極的にかかわっていただいていたと思うんですが、残

念ながらその八十一か国の中には日本の名前はない。

我が国はこの署名をなぜ見送ったんだろうか、一体いつまでにどうするつもりなんだろうか、改めてお考えをお聞かせいただきたいと思っております。

○政府参考人(木寺昌人君) お答え申し上げます。

先生御指摘のとおり、我が国は、本条約が障害者の権利を保護、促進するための包括的かつ総合的な条約であるという重要性を踏まえまして、起草段階から交渉に積極的に参加してきております。

しかしながら、本条約につきましては、国内関係省庁間で行ってきておりますけれども、一つには、本条約が自由的権利と社会的権利を広範に規定している条約であること、それから二つ目には、合理的配慮という新しい概念も含まれておりまして、条文の解釈や国内法制度による実施の在り方も含めまして整理すべき点が多岐にわたります。このようなことから、個別の条項ごとに引き続き十分な検討を行う必要があると考えております。

したがって、我が国は署名式における署名は見合わせましたけれども、可能な限り早い時期に本条約に署名することを目指しております。

○朝日俊弘君 今日これは本題ではありませんから、これ以上問い詰めませんが、是非、今おっしゃったように、できるだけ早い時期に署名、さらにはその後の批准への手続、始めてほしいと思っております。

この際、ちょっとついでにどうか、関連して聞いておきますが、署名の手続と併せて障害者権利条約の日本語訳を、仮訳を作ろうという話もあったはずなんです。まだ私に聞いていないんですけれども、どうなっていますか、あはれは。

○政府参考人(木寺昌人君) お答え申し上げます。

に反映するように、また我が国が既に締結しております他の条約や既に立法になっております国内法令における用語との整合性等を勘案しながら、慎重に検討の上作成しておるところでございます。このように、仮訳文というのは政府として署名の前提として作成するものでございますので、署名に向けた検討の中で、仮訳文作成についても更に鋭意進めてまいりたいと考えております。

なお、我が国が条約の署名を行った際には、外務省ホームページに仮訳文を掲載し、国民の皆様にも広く公表するように努めております。

○朝日俊弘君 もちろん十分検討する必要があると思っております。さばりながら、仮訳でも日本語の文書が手元にないと検討がなかなかできないというのか、広く検討していただく機会をつくるのができませんので、是非その作業も併せてでき得る限り早期に取組をお願いしたいし、私たちの手元に仮訳文が手に入るようお願いしたいと申し上げます。

今日、私、冒頭にこれをあえて申し上げたのは、実は今回提案されている法律案と結構密接に関連があるんです。今外務省の方から御説明があったように、この法律案の中の一つのキーワードというか主要なコンセプトは、合理的な配慮、障害者に対する合理的な配慮を行わなかった場合にも差別だという規定があるんですね。ですから、何が合理的な配慮なのかという点をめぐっていろいろと議論はあるところなんです。例えば障害者を持った方が職場に行く、職場に彼らがあるいは彼女たちを受け入れるための条件をどう整えるかということが問われる、それを怠っているとそれは差別だということになる、こういう考え方でこの法律、条約は組み立てられていますので、本当は私は、この条約がちゃんと署名され、批准されてからこの法律案の審議をしたかったというふうに私は思っています。今それを申し上げても現実的な話ではありませんから、次の課題に移ります。

もう一つ関連する課題として、同じく三月三十日に報道されました、障害者の雇用の促進等に関する国及び都道府県の機関に対する適正実施勧告というものが厚生労働省の方から出されました。すべてを御説明いただく必要はありませんが、その概要について、あるいは今後の対応について、今日、厚生労働省にもおいでいただいていると思っておりますので、御説明ください。

○政府参考人(岡崎淳一君) 公的機関におきます障害者の雇用につきましては法定雇用率が定められておりますが、これを満たしていない公的機関につきましては障害者の採用計画を作成していただくということになっております。その採用計画の実施状況が悪い場合、具体的には半分に満たない場合でございますが、この場合に適正実施勧告を行うと、こういうことになっております。

先生御指摘の今の三月三十日の件でございますが、昨年中におきます実施状況にかんがみまして、都道府県等の機関のうち四機関に對しまして厚生労働大臣名で適正実施勧告を行ったところでございます。具体的には、東京消防庁、これは実雇用率が〇・七％で不足数が五人、それから警視庁、これは実雇用率が一・一三％で不足数が二十九人、それから三重県病院事業庁、実雇用率が一・五〇％で不足数が二人、それから長崎県離島医療圏組合、実雇用率が一・一〇％で不足数が六名ということでございます。

これらは適正実施勧告を出したわけでございますが、今後ともそれぞれの機関に對しまして、障害者雇用を進めていただくべくいろいろな指導、要請をしていきたいと、こういうふうに思っています。

具体的に警視庁のところの問題かと思えますが、警視庁におきまして十七年六月の段階では障害者の雇用数が二十人だったわけでございますが、十八年六月の段階で三十四ということで相当増えています。まだ不足数が二十九ということでございます。こういう状況にかんがみまして適正実施勧告をしたわけでございますが、警視

庁でも努力はされているという状況でございますので、私も一層警視庁に努力をしていただくべく努力していきたいと、こういうふうに考えております。

○朝日俊弘君 わざわざ警視庁の部分についてコメントをいただきましたけれども、警視庁なんです。国家公安委員会が直接にこの警視庁を直轄するわけじゃないことは重々承知しながら、しかし、国家公安委員長として、各都道府県の県警本部あるいは警視庁において、国という公的な機関が率先して果たすべき目標数値、法定雇用率二・一％に警視庁は及ばない、半分にも満たない。努力されているというコメントは先ほどいただきましたけれども、それにしてもちよっとこれは、勘ぐってこの数字を見れば、警察にはまだまだ根強い障害者に対する差別意識があるんじゃないかというふうに思いたくなる。

国家公安委員長として、この適正実施勧告を出されたことについてどう受け止めておられますか。

○国務大臣(溝手顕正君) 本年三月三十日に警視庁が障害者雇用促進法に基づき身体障害者又は知的障害者の採用に関する計画の適正実施について勧告を受けたということは極めて遺憾であると思っております。警視庁におきましては法定雇用率を達成すべくこの四月にも障害者を職員として採用するなどしているという報告は受けているところでありますが、必ずしも十分充足をしていないということでございます。

今後は、警視庁が法定雇用率の達成に向けた取組を着実に推進し、できるだけ早期に法定率を達成できるように厳しく指導をしていただくように警視庁に対して督促をしてまいりたいと考えております。

○朝日俊弘君 是非その方向で御努力をお願いしたいと思えます。ゆめゆめ警察あるいは国家公安委員会が障害者の差別意識をいまだに引きずって、そういうことがこういうところに現れるというようなことのないように、今後の対応を十分見

守っていききたいと思えます。

それでは、今回提案されている道路交通法改正案の中で、私は、特に高齢者、障害者にかかわる課題に絞って幾つかお尋ねしていきたいと思えます。

まず最初に、今回、これまでの経過を踏まえて聴覚障害者の皆さんに運転免許の取得を、従来非常に制限的な要件だったわけですが、それをより広く開こうというふうに努力をされている点は私なりに評価をしたいと思えます。ただ、それはそれで評価をするんですが、警察庁が二〇〇二年から二〇〇三年にかけて調査研究を委託という形で行っています。安全運転と聴覚との関係に関する調査研究、各国における実態や法制度上の調査などもされております。

その資料を事前にいただいたので見てみますと、実は結構、世界各国の多くの国が聴力を要件として運転免許の取得に制限を与えている国はそう多くないんですね。逆に制限なしという形で制度上取り組んでいる国が結構数多くあるんです。しかも、先ほど御説明をいただいた、外務省の方から御説明をいただいた国連における障害者権利条約を早々と署名された各国の中には聴力による制限をしていない国が相当数含まれているんです。ダブっているんです。

つまり、さすがだなと私は思った。そういう国は現実には聴力による制限も加えていないし、去年の障害者権利条約についても早速に対応している。こういうことが如実に現れている。すべての国名を挙げるわけにはいきませんが、例えば、先ほども一部挙げていただきました、カナダ、オーストラリア、ニュージーランド、スイス、それからEU、イギリス、スウェーデン、ドイツ、オーストリア、フランス、こういう各国は特段聴力障害があるからというところで、この際普通自動車免許に限って言いますが、制限を加えていないんですね。日本の法律のように、第何条だか忘れましたけれども、こういうところではクラクション鳴らさなきゃいけないなんてそんな法律もないんで

すよ。つまり、法律の歴史と組立て方が違っているんですね。

そういう国の話を聞きますと、今回の改正は、確かに御努力をいただいた跡が読み取れるけれども、なおヨーロッパ各国などを中心に、こういう聴力による制限を加えていない国と比べてみるとまだまだ課題は多い、残っているな、宿題はたくさんまだ残っているんじゃないかと私は思うんですが、この点について御説明をいただきたいと思えます。

○政府参考人(矢代隆義君) 御説明申し上げます。先ほどの御指摘の調査研究、二〇〇二年から二〇〇三年にかけての警察庁の委託研究でございますが、これは今回、聴覚障害者の方々には一定の条件で運転免許を取得をしていただくというこのために四年ほど掛けて研究してまいりましたが、そのうちの一つでございます。

この調査研究の外国調査分につきまして、今どのような差があるかと申し上げますと、今お話しのように、これは運転免許ですと、普通自動車とそれから大型車やいわゆる二種免許、商業車と言われるものですが、あるわけですが、大型車や二種免許は、これは聴覚の基準というのは各国とも持っておるわけですが、普通自動車につきましては次のとおりでございます。

聴覚に関して免許を取得する際の基準あるいは運転する際の条件等が設けられていない国でございます。これが一番多いわけでございます。イギリス、ドイツ、ニュージーランドなど、これは相当数に上ります。それから二つ目のタイプが、一定の基準を満たさない場合にはワイドミラーの装着等を条件として、これはワイドミラーというのは幅の広いバックミラーでございますが、あるいは等といえますのはサイドミラーということでございます。を条件として免許を付与する国としてはスペイン、フランスなどがあります。また、アメリカの各州は、州によって条件を付して免許を与えているところと、それから条件なしで免許

を与えているところと両方になっております。

それから、一定の条件を満たさなければ免許を受けることができない国、ちょうど我が国と一緒にございまして、これは私どもが把握しているのはイタリアだけでございます。

以上でございます。

○朝日俊弘君 詳しくは調査研究の報告書を見て比較検討する必要があると思えますけれども、大ざっぱに言って、何かEU、ヨーロッパ諸国を中心に結構条件を付していない国がたくさんあるのに、何ゆえ日本ではそれほど難しい、難しい、難しいとおっしゃるのか。条件を付して、しかも、後でまた問題にしますけれども、マークも付けろと。ワイドミラーを付けてマークを付けていうやうく認めるといふ今回の案は、まだまだそういう今御紹介があったような国と比べるとギャップがあるというのか、何で日本はできないんだろうかと、いまだに腑に落ちないんですね。

そこで、私は、現実にはそういうふうに取り組んでいる国があるし、そういう国で、私が知らないだけなのかもしれませんが、とりわけ交通事故が多いという話も聞いたことはいないし、何らそれをもっと制限を加えるべき正当な立法事実が出てきていないと思うのに、日本ではいまだに制限をありとまず前提で考えて、一定の条件を満たしたときのみ与えるという考え方から脱出できないのか、非常に不思議というのか、まだずっと腑に落ちません。

いろいろ検討されてきて、そんな調査研究も出されたわけですから、せっかくですからここで踏み切ってほしかったなと思うんですが、国家公安委員長、この問題について国家公安委員長としてはどのように認識をされて今後どういうふうにしていくかとされているのか、お答えをお聞かせください。

○国務大臣(溝手顕正君) 聴覚障害者に対しまして、多くの国で無条件で免許を与えているのに今般の改正では若干条件を付けて免許を与えることにしているわけですが、そもそも自動車等の運転

者には視覚や聴覚によって必要な情報を収集し道路交通の状況に応じて適切な運転行動を取ることが期待されており、我が国ではこれを前提として交通方法についての規定が整備されてきたという現在までの経緯がございます。また、特に我が国においては、生活道路と幹線道路がふくそうし道路に大量の自動車が混合して行き来をしているという現実的な環境があるということも一つでございます。

こんな状況を考えた場合、普通免許を取得するため必要な聴力の基準を満たさない聴覚障害者については、聴力によって道路交通に必要必要な情報を収集することができないという立場に立つておるわけでございまして、交通安全を確保するために、最低限の代替措置としてワイドミラーあるいは聴覚障害者の標識の表示が求められているんだと、このように考えているところでございます。

今回の改正案は、一方で交通安全の実現のために諸対策を強化すべきという意見がある中で、これまで普通免許を取得することができなかった聴覚障害者の方に対して一定の条件下で普通免許の取得を認めようという新たな一歩を踏み出すものであり、それによって交通安全の確保に問題が起ることがないようにしようという考え方でございます。

制度の改正後も様々な御意見があるということはお我々も予想しており御提案もあと予想をしておりますが、そういう御意見というのは、改正案成立後、施行状況の中で十分関心を持って対応していくということである問題を警察庁において適切に対処するように指導してまいりたいと、このように考えているところでございます。

先生御指摘の点については、我々も懸念を持っていますところではございますが、今回、先ほど申し上げましたように、交通安全の確保と聴覚障害者の参加というところのバランスを今回の改正案のところで我々は取ったという見解を持っていますところでございます。

○朝日俊弘君 どうも納得いかないですね。何か午前中、秋元委員からの御質問、同じような趣旨の質問に対して交通局長が答えになった答えよりもより消極的な印象を受けましたが、局長の考えをお聞かせください。

○政府参考人(矢代隆義君) お答え申し上げます。

基本的には今大臣から御答弁申し上げたとおりでございますが、このたび、私も聴覚障害者の方々に免許を取っていただくということで作業をやってきたわけでございます。その過程で様々なことを私どもも学びました。なるほど、私どもが思い込んでおったのとは違うところがあるというところもよく分かりまして、それで今回の制度改正に全面的な協力を障害者団体の方々からいただきながら作業をしてきたわけでございました。

そこで、これを実現するに当たり、これは、車社会は社会的な沿事ですとか車社会の成り立ち自体が違いますので、諸外国の状況そのままだというわけにはいかないかもしれないと、基本的には、先ほど申し上げましたように、無条件で与えている国というのは幾らもあると。こういう中でどのようなことが必要かと、こういうことでございました。

私ども、第一段階としては、これはワイドミラー、これは聴覚障害者の方々には聴覚による情報が十分取れませんので、その代わりに視覚情報を広く取って、それでこれをカバーしていくと。これは幾つかの国で見られましたので、これは一つそれでカバーできるかと。

それからもう一つは、そのようにして免許を一応可能にするわけですが、しかし交通の場面は様々な局面がございますので、一つ一つ点検してみると、やはり他の同じ車、他の車ですが、お互いに相互に情報を認識しながら動いているわけでございますので、そうすると、他の車から一方的に音による情報を与えてもそれは双方方向になりませんので、そうすると、そういうものを前提でパッシングするなり、そういうことで他の方

法を講じなきゃならない場面がやっぱり幾つかあるということとこれをこれまで認識いたしました。その上で、交通安全ということを確認しながら、しかし車社会に参加していただく。このことで、一番負担の少ない条件は何であろうかということで御提案申し上げました。

ただ、この過程で、先ほど先生からも御指摘ありましたが、また午前中は秋元委員からも御指摘がございましたが、それ以外の価値があるということ、その負担感でございまして、それから、何と申しますか、意地悪をされるというような局面があるかもしれないことがございました。

そういういろいろな要素を考えながら、最終的な結論を得るものであろうと思っております。その中で、先ほど大臣が申し上げましたように、今回は、この道を開くに当たっては、やはり各方面の納得を得ながら安全を確保しながら道を開いていく必要があると、こういうふうな判断いたしました。

したがって、今後この制度をやっていくと、今我々が懸念していますのは、定性的にこうなるであろうということを想定してやっていると、様々な方向からの問題提起、あるいは実際の運用状況というのが分かってまいります。

そうしますと、様々な価値観からの御提案があると思っております。これは、制度はそのようなものの集積でございまして、制度はそういうものがあって、午前中に私が申し上げましたのは、そのようなことがあれば、それは当然検討されるはずのものであると。ただ、今回、制度改正提案するに当たっては、私どものこの判断というものを御理解いただきたいと、こういうことでございます。

○朝日俊弘君 今の交通局長の答弁を踏まえて、大臣にもう一度お伺いしますが、百歩譲って、今回の提案はいろんな調査研究などを踏まえて、こ

こまでがぎりぎりの提案だということだというふうにおっしゃるのであれば、今回の改正でこれで終わりということではなくて、今後も課題として受け止め、引き続き検討していくというふうにお約束できますか。

○国務大臣(清手顕正君) 先ほど朝日委員からありましたが、私は決してタカ派な発言をしているつもりはなかったんですが、現在のこの出てきた案を提案した責任者でありますから、私の方から局長のような発言をするわけにはいかないという思いが先ほど申し上げたんです。

ところが、実際、もつとぶっちゃけて言いますと、この法律案ができたときに、どなたがどういう感じを持たれるであろうかと、その辺の詰めは十分におやりになったんですかということとは、一番心配をしていたのは私であらうと思っております。私ども地方自治体でそういう経験を何度もしておりますので、この法律案が果たして最終的な形として受け入れられるかどうかということには少し疑問を持っていたことは事実でございます。

そういう経緯からいまして、今、朝日先生がおっしゃったように、この話が、やってみればやっぱり都合が悪いとか、これはもういろんな意味で問題があるということになれば、これを改むるに恥ずることなしという心境でおるわけでございます。

とにかく四年間一生懸命勉強して、成果物として、勉強会も、警察庁もつくり出してきた成果物でございますので、どうか一回これで試してみただけだろつかというむしろお願いを申し上げているというように理解をしていただければと、こう思います。

○朝日俊弘君 その点は、私最初に申し上げたように、これまでの非常に制約的、制限的な考えから一歩道を開けようとしていたという点で評価はしております。評価はしておりますけれども、繰り返し申し上げます。評価はしておりますけれども、繰り返して申し上げます。この間いろいろ調査研究されて、ああそうか、こんな考え方でやっている国もあるんだということは皆さん承

知されたわけですね。そういう国でもうすぐ
例えば交通事故が多いというのならいざ知らず
そうではないとすれば日本もそういう方向に近づ
いていく可能性だってあるんじゃないか、だから
それをもう少し引き続き検討しようということが
是非求められていると思うんです。

今の大臣の答弁は、そういう検討課題について
引き続き研究、検討していくことについてはやぶ
さかでない、こういうお答えだというふうに受
け止めていただいて、次の質問に移ります。

○国務大臣(溝手顕正君) 結構です。

○朝日俊弘君 ちよつと具体的な話になります。
今専ら、一々断りませんでしたけど、話の中心
は普通自動車の免許でありました。

例えば、少しずつ広げていくという観点から、
この普通自動車の免許に限定せずに、第一種の免
許、原付とか自動二輪とか、余り大きな排気量の
車になるとまたいろいろと問題があるのかもしれ
ませんが、これからの課題として、今回の改正と
同じような視点でこの第一種運転免許の、特に原
付自転車あるいは自動二輪についても拡大してい
くというお考えはありやなしや、お伺いします。

○国務大臣(溝手顕正君) 再度申し上げて恐縮で
ございますが、今回の研究、普通自動車を対象に
しております、四年間にわたりまして走行実験
などの調査研究なども行つて、免許を与えても差
し支えないという結論を得たところでございま
す。

普通自動車と原付や自動二輪では車両特性、運
転特性が異なっていることから、これらの、現在
までの調査研究では、この二種類を更に追加しよ
うということに即答するのは現時点ではちよつと
難しいことではございますが、御指摘の点につい
ては当然これからの課題として、原付あるいは自動
二輪についても勉強を進めてまいりたいと思つて
おります。

実は、もつとごつくばらんに言いますと、原付
なんかで耳をカバーしたヘルメットをかぶつてお
りますと、なかなか聴力障害者との関係でいろん

なまだ説明すべき点が多いんだというようなこ
も聞き及んでおりますので、もう少し勉強してく
れるように警察庁にはお願いをいたしていただ
くところでございます。

○朝日俊弘君 じゃ、それも一つの課題というこ
とで御認識をいただきたいと思いますが。

先ほど例に出しました二〇〇二年から二〇〇三
年にかけてのこの警察庁の委託研究調査による
と、各国の状況を二つに分けて調べているん
ですね。一つは非商業用でバイク、普通自動車の免
許、もう一つはこつちに商業用で大型バス、ト
レーラーなどと、こういうふうに分けて考えてい
て、当然のことながら商業用の大型バス、ト
レーラーなどについては相当制限という条件がきつ
いという。しかし、非商業用でバイク、普通自
動車などについては、厳密に見ると違うのかもし
れませんが、一つのくくりの中で制限なし
という調査結果も出ていますので、是非これは今
回十分に検討し切れていなかったということがあ
るとすれば、今後の検討課題の一つに加えていた
だきたいなと、こういうことを強く要望しておき
たいと思います。

それでは、この問題で今日は終わっちゃいそ
うな感じがしますが、引き続き、どうしても納得い
かない点がある一つ残つていますので、お尋ねし
ます。

聴覚障害者の表示の義務化であります。
今回、ある条件の下に聴覚障害者の皆さんにも
運転免許を取得できるようにした、それはそれで
一歩前進、評価しましょう。その際の条件とし
て、その車に乗っているドライバーが聴覚障害で
すよということを示すマーク、標識を付けなけれ
ばならないというふうに定められています。一つ
はどんなマークを考えているのかなと思つて
けれども、私が一番聞きたいのは、障害を持った
方たちがこれはこれだけの障害ですよというふう
に名のり出ることには結構勇気の要ることだし、重
いことなんです。逆に、その名のり出たことによ
つて、カミングアウトといひますね、様々な逆

の差別を誘発しかねない、そのところの障害者
自身の、すごい踏み切ったとか思い切った決
断を求めているわけですね、この表示を張ると
いうことは、決断できない人は二万円の罰金なん
ですよ。これはどう考えてもおかしいと思つて
います。

もちろん、一定の配慮を求めて、マークを付け
た方が望ましい、だから運転するときには皆さん
これを付けるように努力しましょうと、これなら
まだ分かる。マークを付けないだけで道路交通法
違反、罰則二万円と、これはどう考えても納得で
きないんですが、ここは何とかできませんか。
まず、どういう考え方でこういうふうな仕組み
を考えたのか、まず説明ください。

○政府参考人(矢代隆義君) お答え申し上げま
す。

聴覚障害者の標識のデザインについてはまだ決
めておりませんが、どのようなものにするか、世
界的に事実上のスタンダードになっておるものが
ありますし、そうでないものもございまして、韓
国辺りでは世界標準のものを採用しておるよう
でございますけれども、私どもは関係者の方々の意
見を聴きながらどのようなものにしたらいかと
いうことを決めていくつもりでございます。

それから、聴覚障害者の方々に標識の表示を付
けていただくということですが、これは先ほど来
も御説明したことに重複いたしますが、免許を得
て、それで道路でいろいろ動くときに、これは他
の車との関係が常に出てくるわけですが、その
際に、幾つかの場面では、これは聴覚障害者
の方が運転しておられると、したがって音によ
つて、つまり警告器によつて意思を伝えようとし
て、これはできないということを示すように、外形上
分かるようにした方がいいという局面が幾つかあ
るということではございまして、そこで問題は今御
指摘のようにこれをどのような形で付けていただ
くかということでございますが、そういう交通の
場でございまして、みんなの人に常に分かつて
いただく必要があると、こういうことで、これを

一律に着用を義務化とするものでございます。

それで、この種のもののはほぼ共通でございま
すが、やはりルールを設けて、それでそれをきちん
とやっていただくとする場合には、いろいろな
行政法規は共通でございまして、罰則とい
うものが大体付いておられます、道交法もそうで
ございます。したがって、今回は義務付けいた
しますので、道交法では一番軽い罰則でござい
ますが、それをそのサンクションとして規定する
と、こういうことでございまして、この点は、い
ろいろな評価というのは、あるいはいろいろな価
値観からの評価というのはあり得るわけござい
まして、先ほど来申し上げましたように、今カ
ミングアウトという御指摘ございましたが、そう
いう負担感でございまして、あるいはプライバ
シーの問題もあるのではないかとありますが、そ
ういうことを踏まえても必要があるということ
で、セツトをお願いしているわけでございます、私
どもそれ以上のつもりは全くございせんので、
御理解いただきたいと思ひます。

○朝日俊弘君 いや、あなたにそういう意図があ
るということをおっしゃっているわけじゃないで
ね。そういう意図はなくとも、マークを付けて走り
なさいということが、この人は聴覚障害者ですよ
ということを皆さんに明らかにすることになるわけ
ですから、その結果生ずる様々な不利益というの
が起り得ますよと、それに対してどうするん
ですかというところなんです。だから、そこはざ
ざり御本人がどう判断されるかということなん
じゃないんですか。道路交通法という法律で罰則
を定めて、張らなさい罰金だよという性質のも
んですか。どう考えても私は納得いかないんです。

例えば、同じような表示の問題で、肢体不自
由、身体障害の方についてもこれは努力義務で標
識を、あれはクロバーのマークでしたかね、付
けてくださいというものはあるんですね。これは努
力義務で、そうすることが自らにとってプラスと
思はばしていただいて結構ですという話。それと

同じように扱っていただきたいと思うんですよ。さつき御説明があったけれども、例えばクラクションを鳴らさなきゃいけない山のつづら折りの道なんて標識なんか見えてこないですよ。見えなからクラクションを鳴らせと言っているんですよ。だから、標識というのは付けたからといって説明にあつたようなメリットというか、ほとんどないんじゃないかと。

もつと言え、これ、ちょっとややよそ道にそれるけれども、初心者マークというのは若葉マークがあるんですね。今申し上げたように、身体障害の方が付けるマークというのに四つ葉のクローバーマークというのがあるんですね。七十歳以上の高齢者の人は、何だっけ、もみじマークというのがあるね。今度、聴覚障害の人に何マークをお考えになるのか。四種類もマークがあつてごらんないよ、ばつとこないよ、びんと、ああ、このマークはこうと。ましてや、七十五歳以上で身体にも障害があつて聴覚にも障害があつて初めて免許を取つたら四つマーク付けなきゃいけないじゃない。いや、笑っているけど、論理的にはあり得る話なんです。

そんなことが現実的に有効な策だと本当に思っているんですか。私はどう考えても、できるだけ付けてくださいというのは分かる。しかし、付けなければ罰則だと、道路交通法違反だというのは分からない。

大臣に聞きます。何とか考えようがありませんか。

○国務大臣(溝手顕正君) 我々は、今までは是非こうやってお願いをしたいということでまいつてきたわけでごいまして、御理解を賜りたいというのを今日は申し上げるしかないと思っております。

罰則との関係において身障者等の問題が指摘されましたが、これは内部でも随分議論をいたしたところでございます。私が朝日さんと同じことを言っておる論者でもあるんですが、もう少し調整をしなくちゃいけない課題だろうと思ひますが、

先ほど申し上げましたように、これから全体を、障害者が道路交通法に入ってくるための様々な問題点の一つとしては当然検討していかなきゃいけないだろうと思ひますが、現在までのところ、そういう心の準備ができていないということでございます。

○朝日俊弘君 補足、あります。

○政府参考人(矢代隆義君) 技術的な面の御指摘がございましたので補足で御説明を申し上げます。と思ひますが、一つは、どういう場面かというのはこれは実態の問題でございますので一番大事なところでございますが、それで、場面はこれはつづら折りという、そういうところというのは非常に、そういう場合もあるかもしれないが、相手方の標識が見えなければそれは意味がないわけでございますので、まればあろうと思ひます。

それで、私もが一つ考えておりますのは、まづ前後で、前の車に障害者の方の車があるとしたしまして、それで実はいろいろな進路変更というのは局面でございます。それで、それを後ろの車が回避してもらいたいとき、あるいは自分の車の存在を相手に知らせたいとき、そういう局面というのは常にあるわけでございます。

それから、一番私ども、交差点の事故で怖いのは、右折直進の事故なんです。右折しようとするときに直進車が来ますと、どちらが先に行くかということなんです。それで、直進していきましたら右折しようとしている車がおると。自分の方が優先権があるはずだけど、右折車は出ようとしていて。そうしますと、それは、右折する場合にはあちこち見ながらしますから気が付かない場合があるんですね。そうしますと、仮にその右折車が聴覚障害者の方の車であると思ひますと、これはクラクションでは駄目なんです。したがってほかの方法を取る必要があるわけでございます。

それから、道路への出入りというのは随分あるんですが、そのときでもやっぱり双方方向の車を確認して出ていくわけですが、えてして一方の方の車しか気を付けないということがありま

す。そうしますと、出てきてしまう。ところが、もう一方の車線を今度反対側から来ている車が、これが衝突するおそれがありますが、それもお互いのコミュニケーションが必要でございまして、これはバックで出る場合も一緒で、それから、高速道路で分合流で一緒に直進、本線車道とそれから加速車線とどちらが先に入っていくかと非常に微妙な場合が実はいつもあるんでございまして。そういうような幾つかのパターンをずつとやっていますと、やはり聴覚障害者の方が運転している車であつて、これは音ではコミュニケーションが取れないんだということをやっぱり明確にする必要があるということで、それをお願いしているわけなんです。

それで、御指摘の、では実は身体障害者の方でも、肢体不自由の方について義足を付けたらあるいはその他の補装具を付けて運転する場合があります。その場合には実は御指摘のとおり努める義務になっているんですね。

これはなぜそうしておるかという、実は肢体不自由の方では、もし足、片足の例えればひざから下が御不自由であると、義足を付けているというような場合でも、これはオートマ車限定であればほとんど運転できるんですね。それから、手の方が片手がちよつと不自由であつて、こまでは利くという場合であつても、それは補助具、それから車を若干改造することで十分運転できるわけなんです。そういうものから、それから、現在両足の機能を全く失つた方でも免許は取れます。それから、両手の、手足の全く機能しないという方も免許を取れます。

それはなぜそれができるかというと、車の場合には、基本的にはハンドル、ステアリング、これは手でやります。それから、アクセルとブレーキは足でやるわけですが、どちらかの機能がなければ、例えば、足がどこか一か所に集中させるわけですね。例えば、足が御不自由で使えないという場合には、ジョイスティック方式と称しまして、一

本の桿で前進、それからスピード、それから回転も、方向転換もできるという、そういうもの、非常に優れた物でございます。また、逆に手が不自由であるとすると、今度は片方の足も使ひまして、それでステアリングに代わるもの、足の操作でやります。随分有名な方ですが、乙武さん免許を持っております。そういう非常に幅があるわけなんです。そうしますと、とつさの場合の反応もちよつと心配、自分で心配な方と全く大丈夫な方と幅があるわけでございます。そこで、その肢体不自由の方については、それに程度に応じて心配であれば付けてくださいと、こうなるわけなんです。

ところが、今回私どもが御提案しております聴覚障害者の方につきましては、これは音で情報を取るところ、ほかには代替できるものがないわけ、それで私どもは、それでは視覚の情報をたくさん取つて、それで十分安全運転できるようにということ、ミラーのワイドミラーということ、これを採用しようとしているわけですが、それに加えて、先ほど申し上げましたように、車同士のコミュニケーションというのを考えますと、音でコミュニケーションが取れない場合がある。これに対して、これを知らせるといふ、これはやっぱり程度の問題ではなくて、すべての方に一律に共通するものでございまして、したがひまして、一律ということ、これは義務化ということなんです。そういうことでお願いしておるわけなんです。したがひまして、そういうルールを設けた場合には、通常、初心者マークもそうでございますけれども、違反した場合には最低限であつても罰則を付けるなりサンクション付けると、そういうことでございまして。

したがひまして、これの心証、私ども非常に気持ちは分かるわけなんです、そういうお気持ちになるであらうということは分かるわけでございますけれども、しかし制度を考えますとそのようにすべきであらうと考えるわけでございます。

○朝日俊弘君 時間ですから今日はこれでやめま

す。今日はというのは、半分ぐらい残っちゃったんで今日はこれでやめます。それで、是非、あさってですか、参考人を呼んで御意見を伺う機会をつくっておりますから、改めてそこでの御意見などもお願いしながら、最低限当事者の皆さんとおおよその合意ができていなければ法案として出すべきではないと思ひます。

以上申し上げて、今日の質問を終わります。

○風間純君 公明党の風間でございます。

質問に入る前に、まず今回の道路交通法の改正の法案で外国運転免許証に関する規定の整備が百七条の二項で追加、追加といひましようか、改正されたことで大変有り難いと思ひます。

それは、日本と台湾それぞれ百万人ぐらいの方々が、台湾から日本に来る、日本から台湾に来るということで、二百万人以上の方々が日本と台湾で行き来していらつしやるんですね。北海道は温泉と雪が非常に魅力なものですから、二十万人ぐらい台湾の方々がおいでになつていらつしやうて、毎年、それで、その中から日本でも運転できないだらうかという声がある中で、今回、警察庁の方々が台湾にわざわざ行つていただいて、台湾の交通事情を含め、いろいろ検討していただいて、外国運転免許制度の対象に台湾なども含めていただいたことにまず心から感謝申し上げます。次第でございます。ありがとうございます。

それで、済みません、道路交通法の問題で、放置車両の確認事務について、公安委員会の登録を受けた放置車両確認機関、民間ですと、に委任することができるよう、三年前の道交法でできるようにになりました。なぜそういうふうな民間の方にできるようにしていただいたかというところ、テロやいろいろな犯罪があつて、交通部門の警察官の方々がそつちに行けるようにするというのも一つ背景にあつたように私は聞いています。

実際、そうすると、この十六年度の道路交通法の改正がどのぐらい生かされているのかということが問題になってくるわけで、そういう意味では、まずは放置車両がどのぐらい変化したのかと

いうことと、それから交通部門の警察官がどんなふうに変化して、改正の効果が現れているのかというところの総括を是非聞きたいと思ひます。

○政府参考人(矢代隆義君) 御説明申し上げます。

まず、道路交通改正法の施行の状況でございますが、これは平成十八年、昨年六月一日から施行されたわけでございますので、この三月末で十か月間ということになるわけでございます。この制度では新しく、運転者の責任が追及できない場合には、車の持ち主ですが、使用者の責任を問うと、こういう制度にしていたわけでございます。

それで、その前提となる放置の事実を確認標準章というものを取り付けるわけでございます。それがこの十か月間で二百三十万件全国で取り付けられております。一日当たりすると七千六百件ということになります。ちなみに、その前の制度は、これは運転者に対する制裁だけの制度だったわけですが、同様にステッカーを張つておりました。それでまいりますと一年間で二百六万件、平成十七年でございすがございましたので、一日当たり五千七百件ということでございます。件数だけ単純に比べますと三割程度多くなつてゐるということでございます。

それで、具体的なそのやり方とそれから効果ですが、駐車は結局のところ都市の問題でございますので、全国の警察署は千二百十九ございすが、駐車監視員、民間に委託してこれを実施している署といひますと、これは大抵どこにもありますので二百七十の署でございます。このほかに、委託していない署でも若干の駐車問題を抱えているところがございますので、そういうところは重点取締り地域や路線を示したガイドラインを作りましてそれで実施しております。今申し上げました数字は、そのガイドラインの地域を含め全国の数字ということでございます。

これによりまして、東京都内なら大阪市内、その他各幹線はおしなべて環境改善されております

て、東京の晴海通りその他十路線見ますと大体六割近いほど放置車減つておりますし、大阪の御堂筋見ますと八割ぐらいほど放置車が減つてゐるという状況でございます。

二点目の警察官あるいは警察職員の配置の問題ですが、先ほど申し上げましたように、全国二百七十の警察署におきまして、人数にして約千六百人の駐車監視員の方に委託して事実確認をやつていただいているということでございます。当然のことながら、それによりまして警察が従来行つておりました駐車取締りの業務というのは軽減されてゐるわけですが、これまで現場の駐車取締りと申しますと、大体、警察署の地域の警察官とそれから交通課の交通係の警察官と、これ分担してやつておつたわけでございます。

そのうち、交通の警察官を見ますと、今回の制度改正で業務が減つた部分、駐車取締りの事実確認などは必要ありませんのでこれは軽減されてゐるわけですが、ところが、その他、使用者に対する責任追及などで駐車監視員から上がつてきた書類に基づいて手続をするというような作業が増えまして、取締り量も増えますので、したがつてその出し入れがあるわけでございます。それを前提で調べますと、平成十八年度それから十七年度の当初、十七年度の、新制度の導入前後ということになります。配置基準を見ますと、交通部門七十五人減少しております。先ほど申し上げましたように、駐車取締りは地域の警察官もやつておるわけですが、こちらのほうはそのまま、駐車取締りはなくてパトロールの方に回りますので、これについての計算がちょっと出てこない、こういう状況でございます。

十九年度におきまして、十か月たつて本格的に配置基準がどのようになつていくかと、これについては現在調査を行つてゐるところでございます。

○風間純君 私、質問させていただいて、あなたが答弁している時間は八分ですよ。そんな、こんなやり取りやつていたら質問できないんだから、

一番最後の言葉だけ言えはいんですよ。今調査中だと、だから明確に出ないというふうに言えはいじやないですか。

大臣、要は警察官の大量退職時代を迎えて警察力の維持を図つていくことが重要でありますから、交通警察だけじゃなくて各部門における適正な人員配置というのが極めて大事だというふうに思ひまして、そういう中で、交通安全を含む国民の安全のために万全なやつぱり体制で臨んでいただきたいと私は率直に思ふものですから、それに関して大臣の決意を伺いたいと思ひます。

○国務大臣(溝手顕正君) 一人増員計画というのがお認めいただいて様々な部門から御協力をいただいているところでございますので、警察部門というのは、いわゆるスタッフ部門というのはできるだけコンパクトに、そして新しい需要のあるところには大胆に配置をしていくということ効率的な活用を図つてまいらなければならぬと考えております。

○風間純君 ありがとうございます。

次に、オートバイ、自動二輪車の違法駐車について伺いたいと思ひます。

意外と自転車もあちこち歩道とか何かにありますけれども、オートバイが、これがえらい、歩道上にあつたりいろんなところにあつて、違法駐車、駐車と言つていいんですし、これ駐輪でなくて、この問題は僕、なおざりにしておけないんでないかというふうな思つております。

それで、違法駐車の実態とその取締り状況について、自動二輪車について伺いたいと思ひます。

○政府参考人(矢代隆義君) お答え申し上げます。

から、十数%だと思ふんですけれども、恐らく、恐らくですよ、私が思うには、もっと実は違法な自動二輪の駐車が行われているんじゃないかというふうに思ふんです。それは、きつとオートバイの駐車が整備がなされていないのも一つあるんじゃないかというふうに思ふんです。車の駐車場はあちこちに今ありますよね。九十万台の車がある中でどのぐらい駐車場があるかわかりませんが、恐らくオートバイの、自動二輪車の駐車場の整備が、遅れていると言ふとおかしいんですけれども、十分でないような気がしてならないわけで、そういう意味で、自動二輪車の駐車場の整備状況について把握していただけるんなら教えてくださいます。

○政府参考人(竹内直文君) お答え申し上げます。

自動二輪車の駐車場につきましては、先生御指摘のように、特に都市の中心部において需要が高いにもかかわらず整備が遅れておりまして、利用者の方々から止める場所がないという声が強くなっております。これは私も承知してございます。

自動車の駐車場に関しては駐車場法に基づきまして整備状況の把握あるいは計画的な整備推進を図ってきたところでございますが、この駐車場法には自動二輪車は対象になっていなかったこともございました。このために、さきの通常国会におきまして、自動二輪車も駐車場法の対象にするという改正法案を可決いただきました。その整備方針を定めることとした次第でございます。

こうしたことから、大変残念ながら、現時点では自動二輪車の駐車場の整備状況について統計的な数字というものは持ち合わせてございません。このため、私も法改正を受けてまして、昨年度から全国の自治体に依頼しまして調査に掛かり、取りあえず平成十八年度末の状況について早急に取りまとめる予定でございます。

なお、この調査と別に、東京都の区域の中で昨年度実態調査した結果がございます。これにより

ますと、都市内の小さな空きスペースの活用というののも最近盛んに進んでいるようでございまして、今年の二月時点では都内で約六千三百台分の、これは有料でございますが、時間貸しでございますが、自動二輪車の駐車スペースが確認されてございます。

いずれにいたしましても、国土交通省といたしましては、法改正に加え、補助、融資あるいは税制等の各種支援措置によりまして、地方公共団体や民間による自動二輪車駐車場の整備を一層支援してまいりたいと考えております。

○風間昶君 分かりました。よろしくお願い申し上げます。

次いで、自転車について伺います。自転車について、何と言ったらかかしらんですけれども、車なんだろうから車でないだろうか。車という一般の乗用車ということの意味での車です。何なんですかと問われたら、率直にばんと答えはどうか。やっぱ言えばいいんですか。

○政府参考人(矢代隆義君) 自転車は車両の一種でございます。

○風間昶君 車両の一種ということは、これは交通規則、運転免許証の更新のときにもらうやつですけども、その一番後ろの方に車両の種類と略称ってありますけれども、その中にちゃんと自転車って入っています。大型、普通、大型特殊、自動二輪、軽自動車、小型特殊、原付、二輪、自転車って入っています。大型、普通、大型特殊、自転車って入っていますけれども、自転車のところに普通自転車って書いてあります。自転車って普通自転車じゃないんですか。何か特殊自転車というのがあるんですか。

○政府参考人(矢代隆義君) 自転車は自力で走行するわけですけども、随分様々な、タンデム車もありますし、それからハンドルのこんな大きなものもありますし、それらすべて自転車でございますが、普通自転車と申しますのは、一定の場合に歩道通行を公安委員会、規制で認めているわけなんですけれども、その際に一定の規格の中に収まるものを普通自転車と称してまして、一般に自転車

の歩道通行可と言っておりますのは、実はその普通自転車だけが上がれると、そういうことでございまして。大体町中で見る自転車はほとんど普通自転車で、該当いたします。

○風間昶君 要は、だから普通に売っているチャリは普通自転車なんですか。

○政府参考人(矢代隆義君) 御指摘のとおりでございます。

○風間昶君 何かよく分からないんです。ね。わざわざ普通自転車だったから、いや、自転車は普通自転車と言わないで自転車を通れるような気がするんですけれども、それでない特殊の自転車があれということと理解すればいいんですか。

○政府参考人(矢代隆義君) お答え申し上げます。

概念整理の問題でございますが、実は車両が一番大きな概念です。その中に軽車両という概念がございます。それはリヤカーですとかそれから自転車ですとか、多分皆であれば大八車なんかも入ってくるわけです。そういうものを軽車両と呼んでおりまして、それで、そのうちのペダルと、自転車の普通見られるスタイルです、あれが自転車と言っております。したがって、そうやってだんだん概念を狭めていきますと、自転車で自力で走行して人力で走るということになりまして、いかに大きな車であっても、それから三輪、車輪が幾つあるものであっても、それから突起物があるものであってもすべて自転車になるわけです。そういう突起物があったり大き過ぎたりするそういうものが歩道上に上がると、これは不都合でございまして、そこで自転車の中でもいわゆる普通自転車という概念をつくりまして、それで歩道上に上がれるのは普通自転車だよと、こういうことになりました。

○風間昶君 何となく分かりました。

普通のチャリは普通自転車で、そうでない例えば三輪車とか、三輪付いている自転車とか、三人か四人で乗れる自転車とかというのが普通自転車じゃないというふうに理解すればいいんですか。

○政府参考人(矢代隆義君) 基本的にはそのように御理解いただきたいと思います。

○風間昶君 分かりました。

ところで、道路交通法というふうな法律が聞かされたり見たりすると、一般的にはやっぱ自動車のことを規制されているんだというふうに考えるわけでありまして、道路交通法という法律がどのぐらい国民の皆さん方に理解されているかということでは疑問を持っています。

そういう意味で、今回道路交通法で、お聞きしましたら三十年近いぶりの改正だと、道路交通法の中で自転車について改正があったのは、そういうことだということなんです。さつきもちょっと議論が出ましたけれども、自転車というのは車道を走るのが原則だと、原則ね、車道を走ると。そのルールの徹底をどうやって国民の皆さん方の間に浸透させるかということが極めて大事で、これがある意味では今までされていなかったと思うんです。だから、私も麹町宿舎から国会に来るのに自転車、歩道を走ってきているんですね、変な話。赤坂プリンスのあの横をずっと抜けて、自民党本部の横、全部歩道を走ってきているんです。

これは、今回初めて私、違反しているというふうに思いましたけれども、どっちにしても車道を走らなきゃならないという原則をどれだけ徹底できるかということが大事じゃないかと思うので、この部分について啓蒙をどういうふうにするかというところがまた一つ大事じゃないかと思ひます。で、どう考えていこうか、伺いたいと思ひますけれども。

○政府参考人(矢代隆義君) 自転車の走行のルール、これは、これを徹底すること、普及することが本場に今誠に大事であろうと思っております。その中身は、自転車は車道通行が原則であること、これが一つございます。もう一つは、例外的に歩道を通行できる場合もあるんですけれども、その場合も歩行者優先であるということでございます。そして、この二点が最も重要であると考えています。これは、安全教育と、それから現場、街頭の現場

指導でこれを徹底していく必要があるわけであり
ます。

したがって、今回新たに歩道を通行できる
場合の例外について法律で明確化する部分をお願
いしているわけですが、これがなされま
したならば、これを自転車の通行ルールの遵守の
徹底ということで、これは広報啓発、それから安
全教育、それから街頭指導、各部分を通じて
大きな構えで実施していきたいと考えておるとこ
ろでございます。

○風間組君 具体的にこれから伺います。

さつき自動二輪の話もしましたけれども、昨
今、取締りが結構強化されることによって、自動
二輪で配達やお仕事をされていた業者の方々も実
は自転車に切り替える傾向が出ています、分野
によって。そういう中で、ますます今後、自動車
が九万台、自転車が八万台、車と同じぐら
い自転車がある中で、自転車の数が増えてくると予
測されます。

そういう意味で、今お話があったように、車道
通行、車道を通行するのが原則だけれども、法律
でこういうところは歩道はいいですよというふう
に自転車の歩道通行にも一歩踏み出したというこ
とがあると思いますが、ただ一方では、歩道を歩
いていらつしやる特に小さい子供さんやお年寄
りや障害を持っている方が、自転車が歩道をほん
こぼんこ走ると、そのことによってえらい、何
といましようか、迷惑と言っておかしいんです
けれども、ですから実は、子供は車道でなくて歩
道乗っていいよと、自転車にね。子供さんや何か
が自転車で乗って歩道を走る、歩道には子供さん
やお年寄りや障害を持っている方がいると、その
調和のバランスをどうするかということが一番大
事だと思ふんですね。

そういう意味で、今局長がおっしゃったよう
に、交通状況に照らして普通自転車が歩道を通行
する場合やむを得ないと認められるというふう
に六十三条の第四項ですか、ありますけれども、自
転車が歩道を走っているという場合に、これはど

ういう場合をいうのかということを確認にしな
きゃならないと思うんですけど、そこを教えてください。

○政府参考人(矢代隆義君) 御説明申し上げま
す。

歩道通行の問題は、まず原則は、歩道通行を許
すかどうか、許容するかどうかというのは各県の
公安委員会がその場所場所の歩道を見て歩道通行
可の規制を実施するというところで、これが大概で
ございます。

基本的にこれがうまくいってあれば、それ以外
の例外的な歩道通行というのは余り必要なくなる
わけでございますけれども、実際にはなかなかそ
ういうわけにいかないということで、そこで今
歩道を通行することがやむを得ない場合というふ
うに規定をお願いしているわけですが、道路交通
法でやむを得ない場合というのは本当にやむを得
ない場合でございます。例えば車道通行原則で
車道を通っていきまして、自転車が通行する部
分、これが一番顕著なのは道路工事で通れない、
そうすると大きく車道に出れないと危ないとい
う、そういうときが考えられますし、それから駐
車車両が連続的にあつてとても進行できないとい
うような区間というものもあるでございますし、
し、それからもう一つは交通の状況でございま
して、交通は生き物でございまして、本当に二十四
時間大きく変わります。特に、近くで工事してい
るような場合に大型車が次々と通っていく時間帯
というのがあります。そのようなときに、車道自
体が狭い場合にはこれは自転車は安全走行のため
に歩道を通行せざるを得ない、このようなこと
でございまして、大道路の状況とそれから交通
の状況と、その両方からやむを得ないケース、こ
れを想定しているわけでございます。

○風間組君 委員長、済みません。国交省の審議
官、もう結構です。済みません、もう結構です、
御退席して。

○委員長(藤原正司君) 竹内審議官、退席しても
らって結構です。

○風間組君 済みません。中断しましたが、分か
りました。

それで、一点最初のときに戻りますけど、歩道
を自転車で乗っている子供さんたちと、歩いてい
る子供さんたちやお年寄りや障害者を持つていら
つしやる方々の調和をどう図るかということがす
ぐら大事だと思うんですけど、ここをお願いいたし
ます。

○政府参考人(矢代隆義君) お答え申し上げま
す。

その点が私ども最も腐心するところでございま
す。それで、まず歩道を例外的に走行する場合で
も、歩行者の通行、これが最優先でございまし
て、これは道路交通法では一貫しております。し
たがいまして、歩道を走る場合でも実は自転車は
徐行しなさいとなつておりますし、それから歩行
者の通行に支障があるときには降りなさいと、こ
うなつておるんですね。そのように配慮いたしま
して、それで例外的な歩道通行というのを許容し
ているわけでございます。

そうしますと、今回、例外的に歩道に上がれる
場合と、従前から公安委員会の規制によりましてその
規制区間は車道を通つても歩道を通つてもいい
と、こういう区間があるわけでございますけれども、
も、そのような歩道において、実は歩行者が一時
的に多かつたりして迷惑になる場合があります。
それにつきましては、今回お願いしております改
正では、警察官や交通巡視員が自転車に対して、
法律上はこは歩道を通つてもいいということにな
つてはいるけれども、規制区間で、ただ迷惑にな
るので下りてくださいということが指示できるよ
うな、そういう規定を今回お願いしております。
以上のことは、歩道を例外的に走る大人も、それ
から歩道を例外的に走る児童、幼児も全く一緒で
ございまして、自転車である限りはそのルールを
守る必要がございます。

したがって、委員御指摘のように、そうい
う状況で歩道に上がる自転車に対して、そういう

歩道上でのマナー、ルールというものをしつかり
と教えていく必要があると、こういうことだろう
と思ひます。

○風間組君 おつしやるのとおりで、自転車も違反
すると罰金取られるんですね。信号無視とか酒
酔い運転、自転車のね、あるいは無灯火、罰金取
られるでしょう。そういう意味で、そのルールを
実際に幼稚園とか学校とかの学校教育、それから
家庭教育、それから地域教育でどういうふうにし
ていくかということが極めて大事だと思うんで
す。今までもやっているとだけだけれども、恐らく自
転車事故は、もし事故に遭つたら、頭へけがす
る、あるいは死亡する事故が圧倒的に多いわけ
ですから、それは極めて大事なことで、そういう
意味で自転車を運転する側の方のルール、マナー
の徹底をどう図るかということ、学校、家庭、
地域、具体的に今やつていくことを含めてこれか
らどう展開していくかということを開きたいと思
ひます。

○政府参考人(矢代隆義君) お答え申し上げま
す。

子供あるいはその他の大人も含めまして、結
局、学校それから家庭、地域社会ということにな
りますが、私も警察としてやれること、実際に
やつておりますのは、これは自転車教室でござい
ますが、圧倒的に対象は子供でございます。自転
車教室によりまして、現在のルールそれから実際
の走り方、こういうものを教えていくわけござ
います。率直なところ、それ以外ということに
なりますと、体系的に教育が行われているという
状態はちょっと薄いものがございます。

どんなふうにしておるかといふと、これ
は、交通安全教育というのは、地域ごとに人に集
まってもらつて、署の交通課長が行つて講話する
と、そういうようなスタイルが多いわけござい
ますけれども、そのような一般的な交通安全教育
あるいは啓発の中で自転車が取り上げられる場合
があると、こういうことでございます。
そこで、今後どうするかということございま

すが、この枠組みというのを大きく変えていくというのは、警察の力としてもちょっと大きな転換というのには期待できないわけですから、ただ、一番大事な子供たち、中学校まで含めて、これにつきましては、今回の改正がお願いできますれば、学校当局と協力しながら極力広範に教育をしてまいりたいと、こう考えております。

それからもう一つは、今般、ヘルメットの着用というの実は今努力義務ですがお願いしているわけですが、これは幼稚園ですとか、特に幼稚園に送り迎えするお母さん方です、そういったところに対して教育するのが、これが一つポイントになるかと思っております。

それで、あと自動車のドライバーでございますけれども、自転車事故、これは年間十七、八万件ございますけれども、圧倒的に相手方は自動車でございます。したがって、自動車のドライバーの方から、自転車がどういうことで事故を起こしているのか、どういうルールになっているのか、そういうことをよく理解していただく必要があると、こういうふうにご意見をいただいております。また、ドライバー教育をいろいろやっておりますが、その中の自転車に対するポイントについては、これは是非とも可能な機会の中で入れていただくと。大体そのようなことを考えておるわけでございます。

○風間 綾子 iya、いみじくも言うてくださいます。自動車の運転免許証更新時の、自転車の側に立った、ドライバーが自転車に対する注意をどうするかということについては、いろいろ持ってきたけれど、交通の教則とか安全運転のしおり、これは警視庁、東京が出しているやつだけども、自転車について記載されているところはほんのわずか、本当にほんのわずか、ページのこのみで、保護するために書いておきながら、絵、歩き道から急に出てくるから、ドライバーは、飛

び出してくるかもしれないと考えて、すぐに止まれる速度で走行しよう、これだけです。こつちも同じ。横断歩道や自転車横断帯に近づいたときは、人や自転車がいないことが明らかかな場合のほうは手前で停止できるようにしよう。なので、自転車に関する免許更新時の講習でもっとビデオとか小冊子に入れ込んでいただきたーいと思っております。これお願いで、是非検討していただきたーいと思っておりますので、よろしくお願いしたいと。

それからもう一点。実は一番問題なのは、子供さんやお年寄りや障害者を持っている方よりも、むしろ一般の家庭の主婦、家内にも私聞きましたけれども、ほとんど必要不可欠で、車に乗るより自転車乗っている方が多いんです。あつちこつ斜めに走ったりなんかして、ブレーキの掛け方だつて下手ですから、下手な人が多いですから。そういう意味で、日常生活の中で自転車のルールを知らないで走っているわけですから、ほとんど。それが実態だと思っております。私、家内に聞いてもそうでしたから。そんなもの、あんな何言つてんのつて言われたぐらいですから、私が逆に。

そういう意味で、一般家庭の主婦の方々が買い物とかいろいろなところへ行くわけですから、その教育と啓発活動について、これは物すごくエネルギーを使つていかないと駄目だと思つてます。圧倒的に多いんですから、八千万台のうちに使っている主婦の割合が。これはどうですか。

○政府参考人(矢代 隆義) 運転免許の更新時に小冊子などについての御示唆もいただきましたので、それにつきまして更に充実したものにしたと思います。それから、ビデオにつきましても、これは実は一部少し試みていたところもございまして、もう少しこれを拡充する方向でやつてまいりたいと思っております。

それで、一般家庭の主婦ということでございますが、これは確かに、通常ママチャリでございますので、非常に大事なターゲットでございます。結局教育しようと思つてと一堂に集める必要があ

あるわけなんです、それをどのように集めるのか、あるいは集まっている場所に行つてやるか、どちらかでございますけれども、これをどういう方法でやるかにしろ、これはルール遵守の徹底というのは非常に重要であると考えます。

そこで、先ほども申し上げました全体の教育、啓発として広く国民にルールの周知を図るという中で、自転車教室を子供向けにやる際に保護者についても呼び掛けて一緒に来てもらつて、そういうようなことを試みていくところもありますので、そういうことがうまく拡充できるかどうか。あるいは先ほど申し上げましたが、ヘルメットの着用義務を今回法改正をお願いしておりますので、これができるとヘルメット着用についての必要性についてかなり徹底した広報をやる必要があるんですが、その機会を、多分これは幼稚園などと協力しながらそのお母さん方にとりかかるとなると思つてますが、そういったものを構築していくということであつて、こう考えております。

現場は現場でまたいろいろな知恵があるかと思うんですが、その中でいい知恵があればそれを全国にも普及する、そういう考え方で進めてまいりたいと思つております。

○風間 綾子 是非それを進めていただきたーいと思つております。

ルールやマナーを知つていただくということも大事な点だけれども、ルールやマナーを違反するとかどういふ危険があるのかと、あるいはもし万一事故が起つた場合にどんな責任を取らなかならなくなるのかということも、ちゃんとそれを前面に出すのかとは思つていただきたーい、しかし、それはまた教育の一環として私は必要だと思つております。責任とリスクを一方では教育の場でやつたりやるべきだと思つて、ルールの徹底指導よりも。

なぜそう言うかという、幼稚園や小学校の子供たちは一生懸命に守るだけだけれども、実際に自転車を使つてゐるのは、一番多いのは主婦で、そ

の次に中学校、高校生なんです。その人たちがやつぱり事故に遭つて万一頭部外傷とか何かになつた場合のことを考えると、やはりルール、マナーの違反によつてどういふことが、危険が生じて、そのことによつて事故が起つた場合にどういふ責任を取らなかならないのかということを知つてもらうことが大事なものですから、是非現場の意見を聞きながらまたやつてもらいたいと思つております。

○政府参考人(矢代 隆義) そのような基本的な考え方でも進めてまいりたいと思つてますが、国家公安委員会が定めております交通安全教育の指針の中でも実は委員御指摘の点が指摘されておりました、小学校、中学校、高校と段階を追つて交通安全教育をするその中身でございますけれども、歩行者として、自転車利用者として、それから高校生になりましてやがてドライバーになるべき人たちとして、こういうことですが、その中で、社会的責任ということ、それから事故があつたときの民事、刑事の責任というのはどういふものなのかと、こういうこともたしか項目として指摘されております。

したがって、広範な教育は必要だと思つてますが、一番大事なところを十分に整理しながら教育が進むように、そのように心掛けてまいりたいと思つております。

○風間 綾子 自転車利用者対策の推進にこの法律の中で書かれている中でも一つは、全国で約二万人もおいでになります公安委員会より委嘱されている地域交通安全推進委員の方々が、今回この法律改正で、言わば今までは、何ですか、五月の安全週間とか何かで旗を振つていたりなんかしていただけたと思つてますが、認識しておりますけれども、むしろ自転車の通行の方法だとかいろいろなことを啓蒙していただくこともこの推進委員の役割になるんだというふうな予測しているんですけれども、具体的にどういふことをするためには、その推進委員になつていの方々がまず自転車のルールやマナーを知らないという方もあ

い話で、そういう方々に対する講習というか研修というか、それをどういうふうに、活動が拡大していくわけですから、考えていられるのか教えてください。

○政府参考人(矢代隆義君) 御説明申し上げます。

地域交通安全活動推進委員の性格について最初に申し上げる必要があるかと思いますが、全国には警察やあるいは市町村あるいは交通安全協会などが委嘱したいいわゆる交通指導員という方々が随分あちこちおられるわけですが、それで、この地域交通安全活動推進委員と申しますのは、これは公安委員会が委嘱するものでございまして、全国で一万九千人ほどおられます。

それで、従前どういう活動をしてきたかといいますと、これは交通安全活動全般なんですが、特に力を従来入れておりましたのは駐車対策でございました。それで、違法駐車対策、それは現場におけるいろいろな指導もされておるんですが、駐車場を造った方がいいというときに、かなり有力な方もおられますので、あちこちへの働き掛けですとかその他も含めてやっておりました。

それで、駐車の問題がかなり解決してきておりますので、余力もあるかと思えます。それで今回は、これらの方々については自転車についても御協力願おうということで、自転車に関する広報啓発や、あるいは現場における街頭指導まで含めてお願いしようということでございます。

ただ、御指摘のように、確かに指導する前には、御自身がきちんとした知識を踏まえてやっていただく必要がありますので、それに必要な講習といえますのは、これは委嘱をしております各公安委員会がやるようになります。実際に新任の推進委員の方々などを集めて公安委員会がこれは講習することになっておりますので、自転車の問題が新たに、これからお願いしようというわけでございますので、当然これについての必要な講習というのが全国で順次なされていくことでござ

います。

○風間昶君 分かりました。

それでは、道路交通法のこの今回の法律案の大きな柱が自転車利用者や高齢者の方々への対策と同時に、今度は飲酒運転による悪質危険運転対策というのが大きな柱でありますけれども、この飲酒運転対策ということでは、道路交通法ではなくて刑法で平成十三年に危険運転致死傷罪を作られて、そして今度の、今度のいうか道路交通法でも平成十四年に飲酒運転に対する罰則の強化が行われて、つまり六年前に刑法で危険運転をやり、五年前に道路交通法で飲酒運転に対する罰則強化が行われているにもかかわらず、今回またあれしただけ、これはきつとそれなりの理由があるんだと、まずは十三年の刑法改正と平成十四年の飲酒運転の罰則強化、どの程度効果があったのかということをお聞きしておきたいと思っております。

○政府参考人(矢代隆義君) 御説明申し上げます。

平成十三年の道路交通法改正、これは飲酒関係でございますが、それから危険運転致死傷罪も大きくはこれは酒絡みということだったと思っておりますので、この飲酒運転による交通事故がどのようになつたかということをお聞きいたします。まず飲酒運転による事故、事故を起こしたときに酒を飲んでおつたかどうかということでございますが、改正前の平成十二年が一年間に二万六千二百八十件でございましたが、施行後、平成十五年で見ますと、これが一万六千三百七十四件となりましたので、九千九百件ほど、三七%ほどの減少ということになります。

それから、そのうち死亡事故に至つたものですが、これは同じく平成十二年が一千二百七十六件でございました。これが施行後、平成十五年の一年間では七百八十件となっておりますので、これも五百件近く、四百九十六件ですが、マイナスイキ八・九%でございます。これを見ますと、これは大幅な減少でございます。当時の罰則強化は

飲酒運転の抑止に極めて効果があつたというふう

に理解しております。

○風間昶君 それで、今回、いわゆる悪質運転者対策で、ひいてしまつたんだけど、本当はひいてしまつたら助けなきやならない、救護義務というのが加わる、加わるって、元々救護義務あるはずなんだけれども、その救護義務違反のペナルティーを引き上げたわけでありまして、ひき逃げは、いわゆるひき逃げという言葉をいひか悪いから分らないですが、救護をしなければならぬのを怠つていなくなるのを俗にひき逃げと言ふと思うんですけれども、ひき逃げ事故が物すごい増えているわけですが、現実には、

今回、ひき逃げの刑を上げることは、増加しているひき逃げに対応できるんじゃないかというのが率直な疑問です。

○政府参考人(矢代隆義君) 前回もひき逃げにつきまして懲役三年から五年ということで少し引き上げたわけですが、こちらの方につきましては、ひき逃げ事故の発生ははかばかしく減少してないかつたわけでございます。

それで、今回は思い切つた引上げでこれを倍としようということでお願いしているわけでございますけれども、私も思いますのは、一般的には制裁強化というのは確実に威嚇効果ということになるんですが、それによりまして違反の抑止につながつてきておりますので、したがって今回大幅な引上げがなされれば、アナウンス効果というのは非常に大きいだろうというのの一つでございます。

それからもう一つは、従前ですと、ひき逃げというのはその前に事故がありますので、その事故は業務上過失致死傷罪ということになるわけですが、これが恐らく、ひき逃げが今度大幅に最長十年ということになりますので、そうしますと、ひき逃げをした場合に、今回は、刑法が改正されますと、事故の業過は新しく自動車の危険運転、自動車の業過ということで七年にまでは行きますけれども、それよりも非常に大きな罰則が待っております。

つまり、事故を起こした場合よりも救護義務を果たさない方が罰則を大きく上回ると、こういう構造になっておりますので、したがって、このよう改正が周知されまして、かつ取締りを確実にやる必要がありますが、的確な取締りがなされれば、ひき逃げを抑止する効果、これは大いに期待できるものと考えております。

○風間昶君 おっしゃるとおり、現行法の危険運転致死傷罪が最高懲役二十年でしたよね。それでこの業務上の過失致死傷罪が最高懲役五年、大きな差があるんじゃないかということでは、今回の飲酒ひき逃げのペナルティーを引き上げたということとは、そのすき間を埋めていくということですから、ごく評価しなければならぬというふうに思います。

飲酒・ひき逃げ事犯に厳罰を求める遺族・関係者連絡協議会という会があつて、これはあさつてその代表の方がおいでになるんですけど、参考人としておいでになるんですけども、その指摘にも的確にこたえてくれて非常に高い評価だと私は思っていますので、是非この法律案を成立させなきゃならないと思つております。

この法律改正で、一方で刑罰がどのくらい引き上がったかということも必要なんだけれども、常日ごろのやっぱ取締りといひましようか、社会への働き掛けというのがもう一方では物すごく大事で、そこは溝手大臣がこやかに笑つた笑顔でビデオメッセージなり何でもいひただけけれども、働き掛けすることが大事ではないかと思うんだけれども、そこは大臣どうでしょう。

○国務大臣(溝手正君) 御指摘のとおり、飲酒運転の根絶を図つたのは罰則の強化だけではなく、飲酒運転に対して取締りもしっかりとやってまいらなくてはならないというふうなものと、社会環境が飲酒運転をさせないというふうなものに変わつていかなければいけないんだらうと思ひます。広報啓発活動を推進して社会全体で飲酒運転を認めないというような雰囲気というか、そういうルー

ルを新しく作っていかなくてはいけないだろうと思います。

我々といったしましては、総合的に対策を推進をして飲酒運転あるいは交通事故の絶滅に努力をしたいと思ひますし、警察庁に対しても督促をしてまいりたいと考えております。

○風間組君 ちよつと話を戻します。済みません。

三月十四日に七十三歳の男性の投書が新聞に掲載してまして、この道路交通法改正案がもし可決されれば、自転車対歩行者の事故がますます増えるのではないかと心配しているという投書が載りました。

毎日自転車に乗る私も、段差のない車道をできれば走りたいたんだけれども、現実にはトラックや車が猛スピードで追い越してくるため、危ないので歩道に移っていると。しかし、本来なら歩道走行禁止の意識があるので、幅一杯に歩行者が歩いていても、後ろからベル鳴らすのも何だか気引けてくると。そこで、片側一車線の車道では、幅一メートルの車道に白線、白線を引いてもまだ車の幅以上に余裕のある道路が多いと。欧米のように自転車専用道を設置しなくても、取りあえず車道に白線を引いてもらえただけで自転車と歩行者が分かれる、自動車の安全走行にも効果があるのではないかとということで、自転車による事故も減るんじゃないかという御意見が出ました。

これは是非、私もいい案だなと思ひます。全面的にやれとは言わないけれども、まずモデル的に車道に、自転車専用道ではないんだけど、ちよつと線引つ張つてやるだけで、そこは車も自転車走っているんだという意識が出るかもしれないので、そこはどうですか。ちよつと突然、通告していませんけれども、こういう意見があるということでもあります。

○政府参考人(矢代隆義君) お答え申し上げます。そのような措置は自転車の通行帯として実は今もやろうと思ひばできる制度としてはあるのでござい

ます。ただ、それをやる環境がなかなか、幅を確保できるかどうかということで、できる場所が本当に少なくて難渋しているわけでございますが、したがいまして、当然これから環境整備を進めていく上ではメニューの一つとしてカウントできるものでございます。また、実際に幾つかの場所では社会実験などと称して、実際にやつたらどうなるかということで試みながら、まだ実際に実現まではしないで、もう一回検討し直したりはしているようでございますけれども、考え方としては全くそのような方向性というのは一つのメニューとして今後進められていくものであると考えております。

○風間組君 終わります。

○亀井郁夫君 国民新党の亀井でございますが、最後ですから、もうちよつとだけお願いしたいと思ひます。

最初に委員長にお聞きしたいと思ひますが、警察関係では一昨年から一万人増員計画を作つて今実施しておられますけれども、これは刑事部門だとか交通部門あるいは警務部門、生活安全部門、そういったいろんな部門に分けてそれぞれの人員がどのように配置されてきたのか、ちよつとお聞きしたいと思ひます。

○国務大臣(溝手顕正君) 平成十七年度から三年間一万人増員の前の平成十六年度の配置基準と平成十八年度の配置基準を比較して申し上げたいと思ひます。

組織犯罪対策部門を含む刑事部門は約二千六十人、五・〇％の増でございます。交通部門は約四十人、〇・一％。それから第三に、外事情報部門を含みます警備部門ですが、これは四百七十人、一・八％。それから、生活安全部門につきましては約七百七十人で四・八％。それから、地域部門でございます。地域部門については千八百六十人、二・一％。それから、総務、警務部門は約九十人、〇・八％、それぞれ増加をいたしております。十六年度からの比較、六千九百八十六人、三年間で一万人でございますので、約七千人がその

トータルの数字になっております。

○亀井郁夫君 今お答えいただいたんですけど、増えた分聞いたんですけど、トータルでは、全部どうなっているんですか。

○国務大臣(溝手顕正君) トータルで七千人、三年計画の一万人のうちの七千人でございます。

○亀井郁夫君 トータルというのは、質問の仕方が悪かったんですけど、一万人の内訳じゃなくて、これを含めて、一万人と同時に、前おるでしよう、前の人間含めて現在全体で幾らなのか。

○国務大臣(溝手顕正君) 申し訳ないですけど、先ほどパーセントで申し上げましたから、組織犯罪部門が二千六十人増えて五％だということですから、割り算をすれば出てくるんですが、今手元に数字は持っておりませんが、五％増えて二千六十人、五％増えて約二千六十人。細かい数字で言いますと、組織犯罪部門で九千六百一十一人から一万六千三百三人になって、数字がありますので、四万幾らのうち五％増えて二千人になって、ですから、この二千六十人で五％で割り込みますと、分母は大体四万人ぐらいになると思ひます。後、データお届けします。

○亀井郁夫君 分かりました。委員長、どうも。今回また法律の改正によって交通関係いろいろ細かい点まで決めていくわけですけども、法律の改正によって人員増加が求められるようなことにはなりません。交通法規が変わつたから人手が要るから、だから増やすんだということになるようなことはありません。

○政府参考人(矢代隆義君) お答え申し上げます。まず、実績から申し上げますと、平成十七年度から三年一万人増員構想において交通部門の増員は行っておりません。ただ、この間業務は、先般の制度改正もありましたし、いろいろな業務は増えておるわけでございます。ただ、実員の配置基準で申し上げますと、平成十八年度と十六年度では全国で四十人増えております、四十人増えました。

○亀井郁夫君 全部で何人。

○政府参考人(矢代隆義君) 申し上げます。失礼しました。十六年度が三万五千二百九十一人でございました。それで、十八年度が三万五千三百三十二人で、四十一人増えておるわけでござい

ます。この間、御案内のように私ども、駐車法制の改正でございますとか、あるいはその他中型免許の改正でございますとか様々な改正をお願いしまして実施してまいりました。また、事故もこの間結構増えておつたんです、これは減っていますけど。したがしまして、このような体制の中で努力しているということを御理解いただきたいと思ひ

ますが。したがしまして、今回の改正につきましても、現在持っております体制、この中でこなしながら基本的には運用していくものであると考えております。

○亀井郁夫君 さつき委員長は全部で四万人ぐらいとおっしゃつたから、そのうちの三万五千人がこの交通関係、違いますか。随分おるなと思つて。

○国務大臣(溝手顕正君) 済みません、私が申し上げたのは、言葉足らずで申し訳なかつたんですが、当初申し上げたときに二千六十、組織犯罪対策部門を含む刑事部門が四万四千三百人ぐらいという意味でございます。

○亀井郁夫君 分かりました。刑事部門が四万四千に対して三万五千人と、大きな数が交通関係に費やされておるわけですけども、実際に今我々、警察に期待しているものは検挙率の問題を含めた刑事関係なんですけれども、そういった検挙率というのは三〇％前後で低いと思ひますけれども、これについては強力に刑事関係を増やしていきたいというような考え方はないんですか。

○国務大臣(溝手顕正君) 今の三〇％というのはそのとおりでございますが、最近の数年の傾向としては検挙率は次第に上昇、改善の方向を向かつ

ているという事は間違いないので、更に努力をしてまいりたいと考えております。

全体の中で刑事部門の配置を申し上げますと、先ほど申し上げましたが、約千六十人増えています。刑事部門では三万二千七百三十人、現在いるところでございます。

○亀井郁夫君 今の検挙率の関係で、交通関係の検挙の関係はどうなっていますか。

○政府参考人(矢代隆義君) お答え申し上げます。

交通関係で一番検挙率が増えていますのはひき逃げ事件でございますが、ひき逃げ事件は、平成十八年で全体ですと三一・二%でございます。全体と申しますのは、ひき逃げ事件には死亡ひき逃げ事故、それから重傷のひき逃げ事故、重傷は一か月以上のけがでございますが、それ以下の軽傷ということでございまして、それ全体で三一・二%ということでございます。

内訳で見ますと、死亡ひき逃げ事件については検挙率が九七・四%、それから重傷事件では検挙率が五二・三%、軽傷事件、事故ではひき逃げ二八・七%、これを全部平均いたしますと三一・二%ということでございます。

○亀井郁夫君 よく分かりましたけれども、ただ軽傷の関係は非常に少ないように思うんですが、そういうのは軽く見てやるんじゃないかとそれをびしゃつとやっていかなきゃいかぬと思うけれども、それについてはどのように指導していますか。

○政府参考人(矢代隆義君) この点は御指摘のとおりでございます。

それで、御理解いただきたいと思ひますのは、一件のひき逃げに対しましてどんな捜査をするかといひますと、容疑車両が浮かび上がってきます。ただ末尾ナンバー五が分かったとか、あるいは塗色が分かったとか、そうしますと、それに該当する車というものを絞り込んでいくわけですが、幾つかのファクターを組み合わせますと、候補が何千台というオーダーになってきます。それ

を実は一台一台訪問しまして、それで傷がないかどうか、そのとき運転手さんはどこへ行っておったかというのを車当たりと言っておりますが、それで検挙していくわけでございます。

そうしますと、非常に幸運の場合には数十台当たつてぶつかる場合ありますし、それから何百台目で当たる場合もありますし、それから何千台も当たつていつてようやく突き当たる場合もあります。そうしますと、これは膨大なエネルギーを使うことになりまして、どうしても私もまず死亡ひき逃げ事故、ついでにはもうその容疑車両に当たるまでは車当たりしていくと。次に重傷事故といふことで、御指摘のように軽傷になりますとかなり絞り込んで、もう大体容疑車両がこの範囲だといふところまで絞り込めるとこれはすぐ行けるわけですが、何千台もということになりますと、とても手が回らないということがこの軽傷事故の検挙率の低下になっているわけでありまして。

それからもう一つは、手掛かりは塗膜片が落ちておるので、それによつて車種ですとかそれから色も分かれますし、相当手掛かりになるんですが、これがこのごろ余り落ちなくなつてきているといふ、そういうような事情も一つにはござい

ます。ただ、申し上げたいと思ひますのは、ずっと落ちてきておりましたが、平成十六年が実は二六%だったわけでございます。それが全体で十七年が二七%で、それで昨年は三一%でございます。軽傷につきましても十六年のときは実は二三%だったんですけれども、昨年は二八%ということ

で、低いながらも少しは努力しているといふことで御理解をいただきたいと思ひます。

○亀井郁夫君 軽傷の場合はまだ三割行つていないから、当てたら逃げたら得だといふような感じで逃げたのではなかないけないんで、たまにそれが死んだり重傷だったりするんだけれども、やはり逃げるのはいけませんから、その辺もちゃんとやるのが大事だと思ひますね。

実際に、交通関係についてはスピード違反なん

かでお巡りさんが手を挙げて、旗振つていられけれども、ああいうのはむしろカメラが何かで自動的にチェックするようにして、そういう人間をむしろこういうことに充てたらいいんじゃないかと思ひます。もうちょっとカメラを増やしたらいいんじゃないですか。旗振りなんかでいろいろやっているけれども、どうなんですかね、その辺ちよつと尋ねたいと思ひます。

○政府参考人(矢代隆義君) お尋ねにつきまして、警察官の街頭活動やあるいは取締りなどの手法で資機材を使つて省力化をするということだと思ひますが、本当にそのように必要だと思ひます。それで、これまでも幾つかの機材を入れながらやっておりますが、最後の段階になりますとどうしても、取締りの場合ですとその取締りをした方について呼び出して一定の事項について確認をして書類を作るといふ、ここだけは残つてまいりますのでその限界はあるわけですが、極力省力化をして、それでひき逃げあるいは暴走族の取締りその他の重要な分野への振り向けといふものを努力してまいりたいと思ひます。

それから、機材だけでなく、先ほど申し上げました書類なんかですけれども、これは不動文字などにしまして定型化することによりましてかなり短時間でそれを作ることもできるといういろいろな面、書類につきましても工夫して改善を進めておるところでございます。

○亀井郁夫君 これから努力してもらつていろいろやつてほしいんですけれども、今の機械化の問題ですけれども、カメラなんかを設置するための装置の予算といふのは年間どの程度使つていますか。

○政府参考人(矢代隆義君) 私どもがちよつとその全体の状況を十分に把握しておりませんで、警察の予算は各県警の方で措置して、それでその中でまた交通部が必要な予算でもって装備資機材の整備を図ると、こういうことでございまして、今手元にもありませんが、ちよつと全体を今すぐ

調べようとしてもなかなか把握しにくい状況でございます。その点、御了解いただきたいと思ひ

ます。

○亀井郁夫君 交通局長が知らないといふことは余り重視してないといふことですよ、全国的に。それではなしに、ああいった機械化については十分考えてもらえば、運転しておつてもカメラがあるといつたらスピードを落として走るんだけれども、そういうことがあるからひととたくさん付けるようにしていただければいいと思ひますから、よく考えて、よろしく願ひしたいと思ひ

ます。

それで、もう一つ、今度はアルコールの問題についてお尋ねしたいんですが、飲んだら乗るなといふのはいいんですが、ただ、都会の場合と過疎地の場合、山の中の場合と随分違ふんで、実際には田舎の方ではなかなか飲んだら歩いて帰るといふのも遠いからそうはいかないといふことで困つてくるケースが非常に多いんですけれども、そういう意味では、今大まかに取り締まられてい

る。一五だとか。三ミリグラムといふ基準がありますけれども、ああいう関係について、地方の場合にはある程度緩やかにやるんだといふことをもうちよつと分かるように、一滴も飲んじやいけないということになったら非常に困るんです。だから、田舎の方では非常に困つたといふ声、それについてはどうお考えですか。

○政府参考人(矢代隆義君) お答え申し上げます。

飲酒運転だけでなく、交通違反の取締り、これは全体共通することですけれども、場所を選んで必要ところで取締りをしていくと、こういうことでございまして、飲酒運転につきましてもそれは必要な場所を取締りの密度の高い地域とそうでない地域といふのはおのずからあるだろうと思つております。ただ、違反があつた場合に、それがある場合には違反でないとし、ある場合には違反とするといふことはこれはなかなかできないことではございまして、これは法律と政令

と、それからその運用の問題でございまして、これだけは全国は一律にやらざるを得ないものではないかと、こういうふうに考えます。

○亀井郁夫君 大事なところはそういうふうには、そういって一番軽いところの取締りについてはそれなりに考えてもらっていいんじゃないかと、場所を、場所柄も考えて、都心で調べるやつと田舎の方でやるのでは当然差があつていいんじゃないかと思うんだけど、何か田舎の方ではほとんど人が通らぬところにパトカーが止まつて待つておたりなんかして、変なことがやつぱりありますから、それをうまく指導してくださいね。よろしくお願いしたいと思ひます。

それから、七十五歳以上の問題は、難聴者の問題もそうですけれども、今度普通自動車運転する場合、標識を付けなきゃいかぬということになつたわけですが、これまでの質問の中にもいろいろ出ておりましたが、七十五歳という個人差が随分あるわけですが、それを一律に付けるようにということを決めたのはどういふわけですか。

○政府参考人(矢代隆義君) お答え申し上げます。

この高齢者標識は、一定の年齢になりますと一般的に加齢に伴う身体機能や認知機能が低下すると、こういうことで、一つには御本人に慎重な運転を求めるといふことと、それからもう一つには、周囲の方々に對しまして、高齢運転者の方が運転しているということで幅寄せや割り込みを禁止すると、保護義務を課すと、こういうことでございます。

それで、加齢に伴う身体機能や認知機能が低下するのは個人差があるということですが、これは確かにそうだと思います。それで、私もこの制度を考えますときに、やはり個人差があるときにどの程度一律に義務をお願いするかということは常に付いて回る問題でございまして、それで今回の考え方と申しますのは、初心運転者の方は、実

はこれも初心運転者でも運転の比較的上手な方の中にはおられると思うんですけども、一律に一年間は表示してもらつと、こういうことなんですけれども。

それで、今回お願いしています七十五歳以上の方に付いて一律標識を付けていただくこと、こういうお願いでございしますが、そこで七十五歳から七十九歳の高齢運転者の層、これが第一当事者、事故の原因者と近い概念でございすけれども、となつた事故、これをその高齢運転者の免許保有者当たりで見えていくわけです。各年代比べていきますと、そうしますと、初心運転者の免許保有当たりの死亡事故よりも七十五歳から七十九歳の方が多くて、一・五倍ほどになるわけでございます。それで、私も交通対策を進める上で、若者層と言つていますが、若年層ですが、十六歳から二十四歳、これは非常に死亡事故の多い年齢層なんです、これも十万人当たりで見ますと、高齢者の、今まで申し上げました七十五歳から七十九歳が十六件なんです、これは実は若者層の十六歳から二十四歳の層、これを上回つておるわけですが、この層は十四件でございす。

そういうことで、やはり定性的に死亡事故に關与する率が高いということで、個人差はあることは承知しておるわけでございますけれども、一律に義務付けをお願いすると、こういうことで御提案申し上げておるわけでございます。

○亀井郁夫君 いや、若いときには何でもないと、もう七十五以上の先生もおられるけれども、そういう意味でこういうことをちよつと言つてゐるんだけれども。

一年ごとにテストがあるんですよ、我々は七十歳を超すと、年寄り。一年ごとに試験を受けますからね。そうすると、そのときにやっぱり認知程度はどの程度だとかというのは調べることはできるんだから、そのときにあなたはちゃんとマーク付けなきゃ駄目よといつて指導すればいいことで、何でもかんでも一緒にして、倍教言

われまいたけれども、倍数もいろんなことが重なつてこういう倍数になつてゐるんだから、中には元氣な方もたくさんおられるんだから、そういう意味でその人については一律の扱いはおかしいと思ひけれども、どう思われますか。

○政府参考人(矢代隆義君) お答え申し上げます。

制度ですので、いろいろな制度の組立てというのは確かにあり得るんだらうと思ひますが、それが合理的に組み立てられるかということだと思ひますが。私も思ひますが、いろいろな身体機能が低下していくわけでございますけれども、個人差があるというのと同時に、何といひましようか、低下するところも、目が先に弱つていつたり、あるいは耳であつたり、あるいは反応速度であつたりということで、それとそれが先といふわけではありまけんけれども、様々な要素がございす、判断能力を含めまして反応能力でございす。

そういうことで、身体機能の低下といひましても、実は要素を分解し出すと切りがないわけでございます。それをどれとどれを判断してやるかというの、これはなかなか技術的には厄介であるという、これは誠に目の前のことなんです、ございす。

それからもう一つは、加齢とともにやはり機能が衰えてまいりますので、したがつて、そのときよりもまた一年後、二年後というのは、ある年齢に行きますと確実に低下していくわけでございます。したがつて、そういうことになりますと、やはりちよつと制度として、個人差があるといふことは承知をいたしますが、一律にやつぱりこの年齢層全体としてということをお願いするの

が一番合理的であらうと、こう思ひますし、またそれによつて一定の効果が上がるだろう、こういうふうにしておつておるわけ、それで七十五歳以上の方に付いて一律の表示の義務付けをお願いしたいという御提案を申し上げておるわけでございます。

○亀井郁夫君 いろいろ個人差があることは今言われたとおりなんですけれども、私も思ひますのは、一年ごとにテストを受けて、いろんなテストを受けるわけですからね。それでA B C Dかな、ランクぐらいに分けて、あなたはAだBだとか決めて言つてくれるんだからね。そういう状況で免許証はもらえる格好になつてゐるんだから、Aばかりもらつてゐる人は例へば外してもいいんじゃないか。これはBだから、Cだから、Dだからということで考えていけばいいんで、一律に考えるのはどうですかといふことを言いたいんですよ。それをあなたは年によつて決めるといふから、それは判断が間違ひじゃないですかと思ひます。それと、それをどうやって終わりにしますけれども、また残つたのはこの次、またお願いします。

○政府参考人(矢代隆義君) お尋ねの件は高齢者講習のことではないかと思ひます。高齢者講習は三年に一回でございます。

○亀井郁夫君 いや、一年に一回。

○政府参考人(矢代隆義君) いや、これは三年に一回でございます。

したがつて、様々なファクターがあると思ひますけれども、やはり加齢とともに機能低下していくというのは、これは否めないわけでございますので、したがつて、ある時点で仮に一つの尺度ができたとして、仮定しまして、なかなかそれ難しからうと思ひますが、できたとしても、だからそれ以後その状況が続くといふわけではありまけんので、それを考えますと、やはり一定の年齢に至つた段階でお願いいたすというのが多分一番合理的なものではないかと、こう思ひます。

○亀井郁夫君 納得できませんけれども、終わります。

○委員長(藤原正司君) 本日の質疑はこの程度にとどめ、これにて散会いたします。

午後四時一分散会

四月六日本委員会に左の案件が付託された。

一、戦時性的強制被害者問題の解決の促進に関する法律案の早期成立に関する請願(第七〇号)(第七〇四号)(第七〇六号)

第七〇〇号 平成十九年三月二十七日受理

戦時性的強制被害者問題の解決の促進に関する法律案の早期成立に関する請願

請願者 長野県小諸市甲三、八八二 山田

富稔 外九十九名

紹介議員 岡崎トミ子君

この請願の趣旨は、第二一八号と同じである。

第七〇四号 平成十九年三月二十七日受理

戦時性的強制被害者問題の解決の促進に関する法律案の早期成立に関する請願

請願者 大阪府吹田市南清和園町二三ノ五

木下秀彦 外百七名

紹介議員 小林美恵子君

この請願の趣旨は、第二一八号と同じである。

第七〇六号 平成十九年三月二十八日受理

戦時性的強制被害者問題の解決の促進に関する法律案の早期成立に関する請願

請願者 仙台市青葉区上杉三ノ六ノ七 江

戸久子 外百二名

紹介議員 浅尾慶一郎君

この請願の趣旨は、第二一八号と同じである。

第一部

内閣委員会会議録第七号

平成十九年四月十日

【参議院】

平成十九年四月十八日印刷

平成十九年四月十九日発行

参議院事務局

印刷者 国立印刷局

C