



告をお願いいたします。

○国務大臣(佐藤勉君) 今、駐車禁止除外措置の対象となる下肢障害者の範囲についてということでお、昨年の十一月に先生から御質問があつたといふことで、私は、関係する方々から積極的に要望、御意見を聴取した上で誠実に対応するよう指示すると答弁したところでございます。

その後でござりますけれども、警察庁において関係団体との意見交換を更に進めた結果、昨年の十一月、下肢の障害等級三級の一までといたしておりました基準を四級までに変更いたしましたし、各都道府県にその旨を通達したところでございます。これを受け、現在、各都道府県警察において新たな基準に沿つた公安委員会規則の改正が進められているものと報告を受けております。

○島田智哉子君 早急な御対応をいただきましてありがとうございます。今、御報告いただきました警察庁よりの通達を受けて、例えば警視庁では二月の一日に対応されたところもあります。その一方で、その後なかなか対応されない都道府県警察もございましたが、四月一日からという地域もあるようですから、もう旧来の基準のままという地域がないものと思ひますが、それでよろしいでしょうか。

○政府参考人(東川一君) お答えいたします。一四月一日現在、公安委員会規則におきまして駐車禁止の除外措置の対象を下肢の障害等級四級までとしている都道府県、これは三十二でございます。その他の県におきましても通達に沿つた見直しが進められているというふうに報告を受けておりまして、各県のいろんな事務手続の問題もございますが、大体六月中ぐらいまではすべての県で対応できるものというふうに承知しております。

○島田智哉子君 ありがとうございます。それから、やや細かな話になりまして恐縮なんですが、当事者の方々からの声として、一点点御要望をいただきたいと思います。実は、その警察庁が出されている通達には、身

体障害者福祉法施行規則別表第五号に定める障害の区分あるいは障害の級別が明示されておりまして、例えば上肢不自由でありますとか下肢不自由、体幹不自由などが書かれております。ところが、自治体によりまして、その区分とは別に、例えば上肢下肢のいずれにも障害があるような場合に、四肢一級であるとか四肢二級といった独自の区分をそれぞれの手帳に記載されている場合がござります。そういうたしますと、警察の窓口では、警察の基準にない例えは四肢という区分が書かれていた場合には、警察の窓口なり担当される方が理解いただけていませんこともあります。そこでごぞいまして、スマートな申請手続が行われないと、そのような御不安の声をいたしました。

大変細かな点でござりますけれども、各警察窓口におかれましては管内自治体と連携をしっかりと取りをいたしましてスマートな御対応をいたしました。ただきますように、警察庁におかれましても点検、御確認をお願いしたいと思いますが。

○政府参考人(東川一君) 委員御指摘のとおりでありますて、身体障害者手帳の表記につきましては必ずしも身体障害者福祉法施行規則の障害程度等級表の表記と同じではないということです。そのため、駐車禁止除外標章の交付事務を誤ることがないように、関係自治体の表記方法について事前に把握しておくなど、現場での適切な対応について指導しております。

また、身体障害者手帳からは等級表のいずれかに該当するというの分からぬために、警察の方でも発行元自治体に照会をしますけれども、個人情報の観点から詳細な情報を教示していただけます。そのため、駐車できる場所等がかなり異なつております。

○島田智哉子君 私も当事者の皆さんからお話を聞きした中で大変印象に残つておりますのが、皆さん方自ら駐車規制について正しい知識をしっかりとお持ちになつていて、例えば駐車場代わりにするなど悪用は絶対にしない、させないということをとても強調されていらっしゃったんですね。

しかしながら、むしろ当事者でない人が悪用す

に考えております。

○島田智哉子君 よろしくお願ひいたします。

障害を持つ方々の自立あるいは社会参加を促進する上では移動の円滑化いうことがとても大切であります。またそのためにも車の利用は日常生活上不可欠の移動手段であつて、しかも目的地近くに駐車ができるこそ移動の目的が達せられるのであると思います。

そこで、本改正案におきましては高齢運転者等専用駐車区間制度を新たに導入するとしていらっしゃいます。その対象者としては、七十歳以上の方や障害者、そして妊婦さんということになつております。先ほど来てお聞きしました駐車禁止の除外指定制度と今回導入しようとする専用駐車区間にについて、それぞれ目的の違いについて御説明をください。

○政府参考人(東川一君) お答えいたします。

今回新設することとしております高齢運転者等の専用駐車区間制度、これは身体機能の低下等が見られる高齢運転者等を支援するため、都道府県公安委員会が専用の駐車区間を設置し、その区間については高齢運転者等に限り駐車を認めようとするものであります。

一方、駐車除外制度、これは歩行に困難を伴う障害者の移動手段、これを確保することの重要性、これにかんがみまして、これらの方々が使用する車両については今回新設する専用駐車区間を含め都道府県公安委員会の駐車禁止規制から広く除外するということでございまして、両制度はその趣旨、対象、駐車できる場所等がかなり異なつております。

○島田智哉子君 私も当事者の皆さんからお話を聞きした中で大変印象に残つておりますのが、皆さん方自ら駐車規制について正しい知識をしっかりとお持ちになつていて、例えば駐車場代わりにするなど悪用は絶対にしない、させないということをとても強調されていらっしゃったんですね。

しかしながら、むしろ当事者でない人が悪用す

るという実態があるということも事実であります

て、そうしたことによつて本当に必要としている方々には大変大きな迷惑を掛けることになるわけですけれども、そうした悪質な行為にはやはり厳しい対処が必要になるんだと思います。この点につきましては、我が党の本法案への検討の中でも、松井理事始め議員協議の中では大変重視した点でございました。

そこで、具体的にお聞きをいたします。

仮に法案が成立した場合に、この駐車区間に違法駐車をした際の反則金については、その他の違法駐車とは違つた措置、つまり反則金の額を高く設定する必要があると思います。この点についてのお考えを明確にお示ししていただきたいと思います。

○国務大臣(佐藤勉君) 今先生がおっしゃられました高齢運転者等専用駐車区間制度でございますけれども、高齢運転者等を積極的に支援することを目的としておりまして、その目的を達成するために専用区間における違法駐車を抑止することを目的としておりまして、その目的を達成するため、駐車違反よりも高い額を設定する方向で今後検討してまいりたいというふうに思つております。

○島田智哉子君 是非、その点につきましてはしっかりと対処していただきたいと思います。

また、この駐車区間の利用対象者は高齢者、障害者と、それから妊婦さんも対象にするとしております。私も一人の子供を出産いたしましたけれども、自分のことを思い返してみますと、確かにある程度ぎりぎりの時期まで運転しておりましたし、妊婦に対して優しい社会という意味において大変重要な観点であると思います。ただ、妊婦と交通事故防止という観点からは現状において課題もあると思いますので、この点につきましては後ほど別途お伺いしたいと思います。

そこで、今の駐車区間の違法駐車に対する対応と併せて道路以外の駐車場のバリアフリー化につ

いても、国土交通省にもお越しをいたいでおりますので、ハード面の整備それから不正利用防止

の両面からお聞かせをいただきたいと思います。

まずは国土交通省に、ハード面での整備の状況

についてお聞かせください。

○政府参考人(内田要君) ただいまお尋ねのございました道路以外の駐車場のバリアフリー化といふことでございます。

いわゆるバリアフリー新法に基づきまして、一定規模以上の路外駐車場でございますとか建築物

等に附属する駐車場の新設等の際に、バリアフ

リーの基準の適合義務を課しておるところでござ

ります。なお、この基準では、例えば車いすで利

用できる幅の広い駐車スペースを設置、幅三百五

十センチ以上とか、あるいは一般利用者の利用の

抑制を図ることを目的とした当該駐車スペースへ

のマークの表示等というようなことを求めてい

るところでございます。

私ども国土交通省といたしまして、障害を持つ方など身体機能の低下が見られる方が円滑に駐車

できるよう、引き続きバリアフリー新法に基づいて駐車場のバリアフリー化を促進してまいり

う所存でございます。

○島田智哉子君 確かに、バリアフリー新法に

よつてそのように整備が進められているというこ

とは日常生活の中においてもよく理解をいたしま

す。しかし、そのハード面での整備が進む一方に

おいては、残念ながら不正使用の事例が多く発生

していることも事実でございます。しかし、この

点については、国民一人一人のマナーの向上、バ

リアフリーの観点から普及啓発を行うということ

にとどまっているのが現状だと思います。

しかし他方で、我が国外の先進国の多くの国

では利用者が法定されている、あるいは利用者の

許可証を発行している、さらには多くの国々にお

いて不正使用に関する罰則も存在しております。

例えば、米国では許可証なしでの障害者用駐車

場の利用等は違法とされておりまして、州ご

とに様々な罰則が科せられておりまして、ニュー

ヨーク州では最大三百ドルの罰金と車両の撤去措

置、ハワイ州では二百五十ドルから五百ドルの罰

金措置がとられているとのことです。

またEUでも、EUの共通モデルとしてブルーバッジ

の掲示が必要であるとなつております。それ以

外の車両については罰金の支払を含めた対応が取

られているということでございます。また、お隣

の国、韓国、台湾でもそのような法律が整備され

ています。

それから、国内を見ましても、佐賀県や山形県

など一部の都道府県においては条例によつて許可

証導入も見られておりまして、そうした諸外国の

事例あるいはこうした自治体による取組効果につ

いても評価を行いつつ、不正使用を防ぐための罰

則も含めた法的措置の検討も必要な時期に来てい

るのではないかと、私はそのように感じております。

そこで、実はこの点について、先月、衆議院厚

生労働委員会で国土交通省の内田審議官が次のよ

うに御答弁されているんですね。

私ども国交省といたしましても、障害を持つ方

が円滑に駐車できるよう、国交省だけというわけ

にはいきませんので関係省庁とも連携をいたしま

して、公共団体での取組状況も把握しながら、ス

ペースの適正利用のための方策を検討してまいり

たいと。

この御答弁の中で関係省庁とも連携してと。こ

の部分の関係省庁とはどこを指していらっしゃる

のか事前にお聞きしましたところ、内閣府、厚労

省、経産省そして警察庁ということです。

そこで、お聞きをいたします。

国交省がお考えになつてある警察庁の連携とは

具体的にはどういったことをお考えなんでしょうか。

一人お一人がその問題を認識し、マナーの向上を図つていただくことが重要と考えてはおります。

そのため、心のバリアフリーの観点からの普及

啓発が重要と考えております。

さらに、今般の道路交通法改正法案でも、新た

に高齢者運転者等の専用駐車区間制度といつもの

が御提案されているわけでございますが、この制

度も、身体機能低下等が見られる方のために標準

を交付し、指定された道路の部分について駐車す

ることを可能とするというようなものと承知して

いるところでございます。

私どもといたしましても、障害者用駐車スペー

スの適正利用という方策の検討に当たりまして、

身体機能の低下等が見られる方が安心して駐車で

きるようにするという点では、この区間制度も同

様の趣旨もあるものということがあります。

で、当該制度を参考にできる部分もあるものとい

うようになります。

○島田智哉子君 今、大変遠慮がちな御答弁でし

たので、私から申し上げますと、つまりは、本法

案で創設される専用駐車区間の標章を民有地等に

活用できないかななどということだと思います。

佐藤大臣、御検討のお考えはござりますで

しょうか。

○國務大臣(佐藤勉君) 道路上であれ、施設内で

あれ、高齢者、障害者に配慮した交通環境の整備

は政府として真剣に取り組まなければならぬと

いうふうに思つております。

今回の改正によりまして高齢運転者等専用駐車

区間を新設することとしておりますので、その際

に得られた知見を関係行政機関と共有するなど、

バリアフリー社会の実現に向けて努力してまいり

化を進めていただきたいと思います。

やはり、今回の専用区間も含めた道路における

駐車スペースも、そうした公園や施設の駐車場に

ついても連続した整備が必要になるのではないか

と思います。また、国家公安委員長はバリアフリー

新法の主務大臣のお一人でいらっしゃいますし、

警察としても、国交省を始め関係省庁としつかり

と連携をしていただいて、是非、今の国交省の御

提案も含めて検討していただきたいと思います。

そこで、国交省に改めてお聞きをいたします。

先ほど、国会答弁にございました適正利用のた

めの方策を検討してまいりたいことは、ど

のような場で、どのような方がいつまでに検討し

ていくのか、罰則を含めた法整備までも視野に入

れていくお考えをお持ちであるのかどうか。

今回、国交省が関係省庁として警察も挙げてい

らっしゃることをお伝えしますと、警察庁さんは

一様に困惑されていらっしゃいましたけれども、

一ヶ月、二ヶ月と月日はどんどん過ぎていくと思

いますので、国交省がお考えの具体的な検討内容

とそのスケジュールについて明確な御答弁をいた

だきたいと思います。

は、まず今後ともハード面での駐車場のバリア

フリー化を促進してまいるとともに、まだ道半ば

ではございますが、これも、マナーの向上のための

普及啓発が必要と考え、鋭意取り組んでまいりた

いと思っております。

また、関係省庁の連携でございましたように、内

閣府を始め関係省庁連携いたしまして、先生の御

紹介がございましたような関連する制度でござい

ますとか取組、多々ございます。こういう状況を

どんどんと具体的な検討に入っているところも増えていますので、是非政府としても目に見える形で御検討いただきたいと思いますが、佐藤大臣、もう一言いががでしようか。

○国務大臣(佐藤勉君) 積極的に推進をしてまいるというお答えいかないですか? ですが、國交省ともよく密に連絡を取らせていただきたいというふうに思つておりますし、今までやつておられたけれども、更にスピードを上げてやらせていました。

○島田智哉子君 是非よろしくお願ひいたしまだきたいというふうに思つております。

次に、高齢運転者支援についてお聞きをいたしました。

今回の法改正案を御提出なさる目的として、高齢運転者の支援が一つの柱であると認識をいたしております。平成十九年の改正で盛り込まれました認知機能検査が六月から義務化されるということもございまして、先週の月曜日に日黒区三田の自動車学校で、お邪魔をさせていただきました。高齢者講習の様子を私、拝見をいたしまして、一部体験もさせていただいてまいりました。

当方は、七十年代、八十歳代の高齢者の六名の方が受講をされておられまして、座学が六十分、それからシミュレーションを利用して運転適性検査が六十分、さらには自動車学校の自動車による実車運転指導六十分、合計三時間の講習でございました。私も皆様方の実車運転の車に同乗させていただきました。私も皆様方の実車運転の車に同乗させていただきましたけれども、高齢の方の運転に同乗させていただいたのは初めての経験でございまして少々緊張をいたしましたけれども、ただ、御高齢の方々に三時間というのは非常に負担があるので、なかなか想像をしておりましたけれども、皆さん大変真剣に、緊張感をお持ちの中での講習の様子に、むしろ我々若い世代も更に真剣に取り組まなければという思いを持つたというのが率直な感想でございました。

今回の改正案には、直接ではございませんけれども、警察庁の検討会報告書には、認知機能検査

を加える、その一方で高齢者の負担を軽減するとの必要性が併せて指摘されているわけですけれども、確かに、私も拝見させていたく中で、例えばシミュレーション、ゲームセンターにあるような感じのものでしたけれども、これについては実車の感覚とは相当違うようでありまして、それが検査がどれくらい身体能力を正確に判定できているのかはやや疑問を持ちました。その意味では、今後の講習内容につきましては実効性と負担軽減の両面のバランスを踏まえた内容となるよう再編成が必要ではないかと感じましたが、この点についてのお考えをお聞かせください。

○政府参考人(東川一君) お答えいたします。

高齢者講習におきましては、年齢に伴います身體機能の変化、これを自覚していただくということと、運転操作の反応速度や正確性の測定のほかに、動体視力あるいは夜間視力の測定等を行つております。また、先生がおっしゃられましたように、本年六月一日からいわゆる認知機能検査を導入いたしまして、本年の十二月一日以降に免許証の更新期間満了を迎える七十五歳以上の方を対象に、高齢者講習の前にこの検査を実施するということにしております。その結果に基づきまして、記憶力・判断力の状況に応じて、従来から行つております実車による講習内容が異なるというふうにすることとしております。まずはこれ、六月から始まる制度でございますので、この新しい高齢者講習の定着を図ることが重要であるというふうに考えております。

ただ、先生おっしゃられましたように、提言によると、高齢者講習の実施が高齢者に対する運転のための講習を受けることができるという任務の制度はござります。ただ、残念ながら全国的には積極的に活用されていないという状況にござります。

○政府参考人(東川一君) お答えいたします。

現在でも、高齢運転者の希望によりまして安全運転のための講習を受けることができるという任

務の制度はござります。ただ、残念ながら全国的には積極的に活用されていないという状況にござります。

ただ、一部の市町村においては、市町村が講習費用の全額、これを負担するなどして積極的に取り組んでいる例というのもございますので、警察

としては、今後こうした取組を積極的に紹介してまいりたいと思っております。

また、警察だけでなく関係団体におきましても、

高齢運転者を対象としたシニアドライバーズスクールと、こういう区々な様々な参加体験型の講

習が開催されておるところであります。これら

の講習が更に充実されますように関係団体とも連携をしていきたいというふうに考えております。

○島田智哉子君 次に、高齢運転者標識の見直しに関連をしてお聞きをいたします。

今回の高齢運転者標識の義務付けを努力義務とすることは私は適切であると認識をいたしております。今回、何人の方に聞いたお話の中でも、最近は弱い者いじめをする人がいるのでそれが心配ですということをおっしゃっておられる方がいらっしゃいました。そういう理由で拒否されると

いうこと自体が私ども社会の一員として恥ずかしいことでもござりますし、マナーの向上に向けての教育機会の確保とともに、その妨げを行つ者に

対してはある程度の罰則の強化もやむを得ない措置であるとも思つております。

他方で、平成十九年の改正案審議を行いました

んですけど、でも、ないと不便でねといふふうにおっしゃつておられましたけれども。私は、費用負担の面での軽減は必要だと思いますが、それでも、三年に一度というよりも、私は一年に一度というような必要ではないかなと思いましてが、任意による講習機会の確保については整備が必要であるという印象を持ちました。その点につきましてはいかがでしようか。

○政府参考人(東川一君) お答えいたします。

現在でも、高齢運転者の希望によりまして安全運転のための講習を受けることができるという任

務の制度はござります。ただ、残念ながら全国的には積極的に活用されていないという状況にござります。

ただ、一部の市町村においては、市町村が講習費用の全額、これを負担するなどして積極的に取り組んでいる例というのもございますので、警察

としては、今後こうした取組を積極的に紹介してまいりたいと思っております。

また、警察だけでなく関係団体におきましても、

高齢運転者を対象としたシニアドライバーズスクールと、こういう区々な様々な参加体験型の講

習が開催されておるところであります。これら

の講習が更に充実されますように関係団体とも連携をしていきたいというふうに考えております。

○島田智哉子君 次に、高齢運転者標識の見直しに

本委員会の附帯決議の中には、聴覚障害者が普通自動車を運転する際の標識の表示義務についても、事故実態を分析し、関係者の意見を十分聴取しつつ検討を加え、必要に応じ見直しを行うこと

と、このように付されております。

しかし、この聴覚障害者の標識については今回

何ら方向性は示されておりませんけれども、現状

どのようにお考えになつていらつしやるんでしょうか。

○政府参考人(東川一君) 交通状況の認知、これすべて視覚で行うという聴覚障害者、聽覚に障害のある方については、危険の発見が遅れるおそれ

があるということから、周囲の運転者に幅寄せ、

うふうにも考えております。

聴覚障害者標識の表示義務につきましては、周

囲の運転者への注意喚起を行い、聴覚の障害のある方方がかかる交通事故発生を防止するという機

能があると思っておりますので、こうした安全確

保の観点から引き続き表示していただきたいと

いうふうに考えております。

○島田智哉子君 参加者の皆さんのお話も少しお

聞きしたわけですが、八十四歳の男性の方

は、娘に運転はもうやめてほしいと言われている

感想でございました。

今回の改正案には、直接ではございませんけれども、警察庁の検討会報告書には、認知機能検査

は、娘に運転はもうやめてほしいと言われている

感想でございました。

ところが、実はこの改正案成立後の具体的な規則の改正に出てきたものは、専ら人を運搬する構造の普通自動車とされて、普通自動車の中でも極めて限定されたものであります。そのことに対して聴覚障害者団体の皆さんからは、聴覚障害者の意見交換に反していると、普通自動車に改められるよう警察庁長官に対して要望書も出されております。

そこで、警察庁にお聞きをいたします。現在、実際に対象となっている普通自動車の中の種類ですが、本日、資料も提出をさせていただいております。資料一のイラストは警察庁の資料より抜粋をいたしております。資料一の一は、乗用車ですから対象になるということはよく分かります。隣の二についても、普通自動車でありながらこれはバツが付いていますけれども、その理由をお聞かせください。

○政府参考人(東川一君) 聽覚に障害のある方についても、ワイドミラーを活用した慎重な運転を行うこと、これによりまして普通自動車を安全に運転することができるというふうに認められたことから、平成二十年の六月、ワイドミラーの装着、これを条件に聴覚に障害のある方の普通自動車の免許の取得、これを可能にしたところでござります。

こうしたワイドミラーの装着によりまして確保しようとしていますけれど、車両の後方及び運転者席の反対側の斜め後方の交通状況でありまして、ワイドミラーの装着によって構造上これが確保されるということが必要であるということを考えております。

このため、聴覚に障害のある方が取得する普通自動車免許につきましては、専ら人を運搬する構造の普通自動車に限定する旨の条件が現在付され付けたとしても確かに後ろが見えないかもしれません。しかし、その次のページ、資料一の二ですけれども、この三番、大変問題視されているのは、

○島田智哉子君 普通自動車の中でもいわゆるバンと言われる自動車というのは、当然お仕事で使われることが多いんだと思います。つまりは、そうした自動車の運転を制限することは就労の制限につながることになるんだと思います。それから、たまたま家族の持っている車が軽四トラックという家庭もたくさんあることと思いますが、そうした場合にも、せっかく運転免許が取得できたとしても家族の車が使えないということになつてゐるんです。

○島田智哉子君 普通自動車の中でもいわゆるバンと言われる自動車の中では、専ら人を運搬する構造の普通自動車に限定するということを明確に言及はしておりませんでした。

○政府参考人(東川一君) お答えいたします。改正法の審議におきましては、専ら人を運搬する構造の普通自動車に限定するということを明確に言及はしておりませんでした。

○島田智哉子君 先ほど申し上げましたように、前改正案の審議の中では、朝日議員より、この自動車の種類の拡大の問題だけではなく、標識の表示義務についても引き続きの検討を求める御発言に対しても引き続きの検討をしていくという答弁が再三ございました。しかしながら、その後の対応状況を見ます限り、当時の警察庁の御対応は大変残念に思います。

今後、この自動車の種類の拡大について具体的に検討するに当たりましては、年限を切つて、そして聴覚障害者の皆さんとの協議をしっかりと踏まえた、皆さんが納得できる運転免許行政に努めていただきたいと強く要望させていただきます。大臣、いかがでしょうか。

○國務大臣(佐藤勉君) 警察庁におきましては、二十歩も前進とまでおっしゃつていて、しかし、ふたを開けてみたら全く聞いていない内容であつた、納得できない、受け入れることができないと、当事者の方々にこのようないいを抱かせるような手法は心のこもった行政と言えるんでしょうか。

そもそも、国会審議では、普通自動車にとどまることなく、むしろ原付バイク、自動車の種類を拡大すべきではないかと議論がなされ、そして附帯決議では、「自動車の種類の拡大について調査・転ずることができる自動車等の種類や条件を検討するための実車による実験等を実施することとするための実車による実験等を実施することとおりまして、報告を受けております。これらの結果を踏まえた上で、聴覚障害者団体との意見交換を行い、御協力を得つつ、早期に結論を得るようになります。

○島田智哉子君 その当事者の方々の御意見を前に検討するに当たりましては、年限を切つて、それを、実は内容がこれはよくてこれはいけないとか、いろんな種類によつてそれを分けられてしまつたということにショックを受けていらっしゃるんだと思いますので、その辺のところをしっかりと分かりやすく誤解のないように進めていただきたいと思います。

次に、地域交通安全活動推進委員に関する規定の整備についてお伺いをいたします。

まずは、その趣旨についてお聞かせください。

○政府参考人(東川一君) 今回の改正によりまして、地域交通安全活動推進委員の活動に、高齢者、障害者その他その通行に支障のある者の通行の安全を確保するための方法について、これを活動推進委員の活動内容に加えたわけありますけれども、高齢者、障害者の通行の安全を確保するためには周囲の人の配慮、これが必要であるというふうに考えております。そのため、地域社会の理解と協力を得るために一層の取組が必要と考えておりますので、その中核を都道府県公安委員会が委嘱しております地域交通安全活動推進委員の方に担当していただこうという趣旨でございます。

○島田智哉子君 今回の改正案では、法律に盛り込まれるものと理解をしておりますが、その歩行の安全を確保するための方法とは何を指すのか。逆に申しますと、歩行の危険とは何を指すのか。ここは、政策というよりも、日常の生活の中でお感じになつていてることがございましたら是非大臣にお聞きをいたしたいと思います。

○國務大臣(佐藤勉君) 例えば、歩道を歩いておられまして、放置自転車等々があつて邪魔になつたり、それによりまして歩道が狭くなつて危ないといったふうに感じることもございますし、こういった場所の通行の安全を確保するためにも交通安全対策を推進してまいりたいというふうに思つております。

○島田智哉子君 私はこの法律の文言が単なるスローガン的なものにとどまつてはならないんだと思います。交通事故の特徴として、高齢者の歩行中の事故が多い、あるいは視覚に障害のある方や車いすを使用されている方々にとっては、屋外に物理的なバリアが多数存在している現状の中で、歩行、通行の安全の確保とは、バリアフリー新法などによる整備は整備として、しかし、自宅を出

てから目的地まで連続したバリアフリー環境の実現までには相当な期間が必要でしようし、それまでの間に私どもは社会の一員としてどうあるべきなのか、市民一人一人が見詰め直す必要があるのではないかと、私自身はそのように強く感じております。

そこで、私と事務所スタッフが話をいたしました。私たちもが毎日の生活の中で何事もないかのように通り過ぎている歩行空間ですけれども、少しだけ意識をして歩いたときに何かバリアを感じたる写真を撮つてみようということで、今日資料を提出させていただいているんすけれども、資料の二ですね、資料の二にございますように、わずかな期間でありますけれども、幾つものバリアがあることを実感をいたしました。

例えば、Aの一から四是視覚障害者用信号機の押しボタンでありますけれども、一と二は周辺に自転車が放置されておりまして、Aの四については押しボタンが車道に向けて設置をされています。Bの一と二は真ん中に電柱がある歩道です。一については、駆前から点字ブロックが設置をされていて、ボタンが車道に向けて設置をされています。Bの二と三は駆前から点字ブロックが設置をされていて、写真にありますように電柱の手前でその設置が終わっています。それからCの三枚、数日前に設置をされた新しいバス停なんすけれども、これだけ大きな電飾広告板が設置をされました。

国を挙げてバリアフリーを目指しながら、一方ではこんな大きなバリアが設置をされているのが現実です。これでも道交法七十六条の三項に該当しないんでしょうかと思いますが、大臣、一言御感想をお聞かせください。

○國務大臣(佐藤勉君) 先生からお示しをいたいたお写真を見ても、高齢者、障害者などが安全かつ円滑に移動できる環境を整えるということは重要なことだらうというふうに考えております。しかししながら、施設の整備状況や一般国民の意識においてまだ十分でない面があることも否めない事実であるというふうに思います。

平成十八年にいわゆるバリアフリー新法が制定、施行されまして、現在、同法に基づく取組が

進められていますが、今後とも、先ほども議論がございましたように関係機関が連携をいたしまして、国民の意識も喚起しながら、高齢者、障害者等に優しい社会の実現に向けて努力をする必要があるというふうに思います。

例えばこの電柱ですけれども、これは地中化をすればなくなるわけでありますし、このバス停なんでしょうかね、この電飾掲示板でしようか、これについてはちょっと考えないと確かに大変邪魔になる話なのかなというふうに思いますし、この辺も含めて、各関係省庁とも連携をして対応してまいりたいというふうに思つております。

○島田智哉子君 少し気を付けて歩くだけでもこだけバリアがある中で、果たしてそれに気付くだけでいいのかどうか。今回こうした文言を法律に書くわけですから、もう一步踏み込んで、住民が理解を深めることで更に協力したい、協力できる体制についても考えていいのではないかなどと思います。あつ、町の中にこんなバリアがあるといつう思いが出てきます。しかし、いざこのことを行つて、どこかへ伝えた

いといふことで終わるのではなくて、どこかへ伝えたとをだれに、どこにお伝えすればいいのか。信号機は、点字ブロックだとどことなんだろう、放置自転車は、バス停はと、いざそう思ったとしても、なかなかどこに連絡をしていいのか思い浮かばないんですね。

そこで、最寄りの警察署に電話をしてみました。実は住んでいる地域の視覚障害者用の押しボタンが車道に向けてあるんですけどもと申しましたところ、所在地を教えてください、確認に行きました。そして、警察の所管ではない点字ブロックについても、点字ブロックが破損しているんですね。

そこで申しますと、それは道路管理者に伝えなければならぬのですが、一般の方にはお分かりにならないと思いますが、一般の方にはお分かりにならないとおもいます。場所が確認できれば警察から道路管理者へ連絡をしますと。意外と言えば失礼と、申し訳ないんですけども、大変に御丁寧な対応がありました。

そこで私が感じましたのは、せっかく各地で警

察と関係機関のネットワークが整備されているわけですから、もっとワントップで情報を受けるシステム、例えばシャープ八〇八〇八〇八〇番という

みると高齢者総合相談センターへ直接ダイレクトにつながるように、バリアフリー一一〇番というシステムがあればもつともっと情報が集まっています。

そこで、私と事務所スタッフが話をいたしました。私たちもが毎日の生活の中で何事もないかのように通り過ぎている歩行空間ですけれども、少しだけ意識をして歩いたときに何かバリアを感じたる写真を撮つてみようということで、今日資料を提出させていただいているんすけれども、資料の二ですね、資料の二にございますように、わずかな期間でありますけれども、幾つものバリアがあることを実感をいたしました。

例えば、Aの一から四是視覚障害者用信号機の押しボタンでありますけれども、一と二は周辺に自転車が放置されておりまして、Aの四については押しボタンが車道に向けて設置をされています。Bの一と二は真ん中に電柱がある歩道です。一については、駆前から点字ブロックが設置をされていて、ボタンが車道に向けて設置をされています。Bの二と三は駆前から点字ブロックが設置をされていて、写真にありますように電柱の手前でその設置が終わっています。それからCの三枚、数日前に設置をされた新しいバス停なんすけれども、これだけバリアがある中で、果たしてそれに気付くだけいいのかどうか。今回こうした文言を法律に書くわけですから、もう一步踏み込んで、住民が理解を深めることで更に協力したい、協力できる体制についても考えていいのではないかなどと思います。あつ、町の中にこんなバリアがあるといつう思いが出てきます。しかし、いざこのことを行つて、どこかへ伝えたとをだれに、どこにお伝えすればいいのか。信号機は、点字ブロックだとどことなんだろう、放置自転車は、バス停はと、いざそう思ったとしても、なかなかどこに連絡をしていいのか思い浮かばないんですね。

そこで、最寄りの警察署に電話をしてみました。実は住んでいる地域の視覚障害者用の押しボタンが車道に向けてあるんですけどもと申しましたところ、所在地を教えてください、確認に行きました。そして、警察の所管ではない点字ブロックについても、点字ブロックが破損しているんですね。

そこで申しますと、それは道路管理者に伝えなければならぬのですが、一般の方にはお分かりにならないとおもいます。場所が確認できれば警察から道路管理者へ連絡をしますと。意外と言えば失礼と、申し訳ないんですけども、大変に御丁寧な対応がありました。

ただ、例えばこのところ厚労省がお取組のマタ

ニティマークが普及しつつありまして、地域によつては母子手帳と一緒に専用のマークを渡して

いるという自治体もございまして、そのマークが付いていればその区間に止めてもいいと勘違いされて止めたものの手続きをしていないことで違法駐車ということにもなりかねないと思ひます。その辺りの周知を改めてお願ひしたいと思ひます

が、いかがでしようか。

○政府参考人(東川一君) 御指摘いただきました

とおり、今度の高齢運転者等の専用駐車区間、これは新たに設ける制度でございますので、これを適正に利用していただくための広報啓発活動、これは大変大事だというふうに考えております。特に、妊婦の方を対象とした広報啓発もありますので、これにつきましては、関係行政機関とも連携して、どのように行うべきか様々な検討を行つて

いる最中でございます。

○島田智哉子君 それから、妊婦さんとシートベ

ルトの必要性、あるいはシートベルト着用の有無による事故被害の影響等々が懸案事項の一つとしてございました。ちょうど昨年今ごろ、当時の警察庁の御見解では、欧米を始め先進国では、健康上、医療上、やむを得ない場合は医師の証明書などによってシートベルトの装着義務を免除して

いるという国々がある中で、我が国として、シートベルトの是非等々について調査を行い、結論を得たいと、そういう状況の御説明であったと思ひます。

そしてその後、昨年十一月六日に交通の方法に

関する教則の一部を改正されると承知をしており

ますけれども、具体的な改正内容とその改正に至るまでの経緯についてお聞かせをください。

○政府参考人(東川一君) 昨年の四月に、日本産科婦人科学会等から、妊娠中の方の座席ベルトの

着用につきまして、座席ベルトの正しい着用によつて母体と胎児に係る交通事故時の障害、これを軽減できる旨の見解が示されたところであります。このような専門家の方々の見解及び諸外国の

状況を踏まえまして、昨年十一月、警察庁におき

まして交通の方法に関する教則を改正いたしました。

ここでは、腰ベルトのみの着用は行わず、二点式のベルトは行わない、腰ベルトと肩ベルトを共

に着用するとともに、大きくなつた腹部をベルト

が横切らないようにするなどの妊娠中の方の正しい座席ベルトの着用方法に関する記述を新たに盛

り込んでおります。

また、これに併せまして、日本産科婦人科学会

等の関係機関、団体と連携をいたしまして、妊娠

中の方の座席ベルト着用に関するポスターを全国

の産婦人科医院

市町村の母子健康手帳交付窓口

等に配付しますとともに、都道府県警察に対し通

達を発出して関係機関と連携した効果的な広報啓

発安全教育を推進するよう指示することにより、

妊娠中の方の座席ベルトの必要性あるいは正しい

着用方法について周知に努めているという現状で

ございます。

○島田智哉子君 周知徹底をよろしくお願ひ申

上げます。

○島田智哉子君 周知徹底をよろしくお願ひ申

上げます。

本日、いろいろと御要望もさせていただきまし

たけれども、是非とも御検討いただきたくお願ひ

申し上げまして、私の質問を終わらせていただき

ます。

○市川一朗君 古い話してもあれですが、二十年

前、一九九〇年代は大体一万人を超えておりまし

ます。

もととその更に二十年前、高度成長のころ

は、事故が毎年どんどん増えて、今調べてみます

と一万六千七百六十五人、一九七〇年、一九九〇

年は一万一千二百三十七人。で、昨年は五千百五

十五人ということで、非常に関係者の御努力の成

果だと思います。

敬意を表したいと思うんですが、こういうふう

に、どういうことでこんなに死者を減らすことに

成功したのかなということについてなんでござい

ますが、例えは今、春の交通安全運動ということ

で相当国民挙げて取り組んでおります。そういう

ことが非常に大きい意味があると思いますが、私、

常識的に考えて、飲酒運転の問題ですね、これが

非常に取締りが徹底してきたと、それからシート

ベルトも大分有効なんじゃないかなというふうに

思つてますし、それから、よく私なんか冷やかして

いませんが、事故が起きて昔はすぐ死ん

だかもしれないが、今は救急医療が発達してきた

から、取りあえず死なないで済むようになんて

死亡事故にはならないという面もあるんじゃない

かとか、あるいは車両の安全性とか。

ユーチャーといいますか、市民的感覚で思い付く

ままに挙げてみたわけですが、担当として

て、専門家としてはどういった対策が非常に有効

に機能していると、そういう分析しておるか、お

聞きしたいと思います。

○政府参考人(東川一君) 先生御指摘のように、

平成二十年中の死者数、先ほど申し上げたとおり

でありますけれども、これはピーク時、昭和四十

五年が一万六千七百六十五人、これ比較しますと

三分の一になつております。それから、二十年前

の元年が一万一千八十六人と比較しても、これも

二分の一以下になつております。またここ八年

間は連続で減少しているという状況にございま

す。

この要因としては、交通安全教育の推進である

てあります。

前、一九九〇年代は大体一万人を超えておりまし

て、一万人を切るということが目標だったと思い

思つてますが、先ほど先生の御指摘にもあり

ましたように、車両の安全性の向上あるいは道路

環境の整備、救急医療体制の整備等を含めた総合

的な対策、これの成果であるというふうに認識し

ております。

特に、近年の死者数の減少の主な要因として

我々が考えておりますのは、先ほどもありまし

けれども、一つ目はやっぱりシートベルト着用者

率の向上であります。シートベルトの着用者率は、

十年前七九・七%、これが平成二十年、九一・三%

に上昇しておりますところでございます。

それから二つ目は、事故直前の車両速度の低下

ということであります。事故直前の車両速度、特

に八十キロメートル以上の高速でぶつかるという

ことでありますけれども、十年前の指數を一〇〇

にした場合、平成二十年には二三といふことで約

四分の一に落ちているという状況でございます。

三つ目は、先生の御指摘にもありました、飲酒

運転の根絶に向けた取組でございます。原付以上

の運転者の飲酒運転によります死亡事故件数、こ

れ、平成二十年中に三百五件でござります。十年

前には一千二百六十七件ございまして、これと比

較しても四分の一以下といふことに激減してい

るということでござります。

それらの要因に加えまして、いろんな、日常ご

ろ、今交通安全運動が六日から始まりますけれど

も、そういう国民の交通安全の意識が高まつてい

るということもそういう死者数の減少につながつ

てます。

○市川一朗君 減ったといいましてもなお年間五

千人以上の方が交通事故で亡くなつてゐるわけで

ございますから、できれば交通事故死者ゼロとい

うこと、撲滅運動が究極の目標ではないかと思う

わけですが、その中で、亡くなつた方の半数ぐら

いが高齢者だという資料もあるわけでありまし

て、この高齢者の運転問題が今回の道交法の改正

の問題でもあるわけでございますので、私はそのところをちょっと詰めておきたいと思うんですが。

まず、五千人以上の方が亡くなつて、その半数は高齢者だというけれども、これは本当に間違いない、最も多いのは運転している高齢者じゃなくて、歩行中とかあるいは自転車走行中といういわゆる被害者の立場で起きている問題だと思うんですが、警察庁としてそれをごまかすつもりは全然ないことはもちろん分かっていますが、その法改正の必要性の中にその辺の資料がまず冒頭に出てくるのですから、そこは被害者の的な部分の方がくるものですから、そこは被害者の立場で確認しておきたいと思います。

○政府参考人(東川一君) 平成二十年中の交通事故による死者五千百五十五人というふうに申し上げましたけれども、このうち六十五歳以上の高齢者が占める割合、これは四八・五%、二千四百九十九人というところでございます。

御指摘いただきましたように、歩行中あるいは自転車乗用中の死亡者について見ますと、これも高齢者の占める割合でございますが、歩行中で六九・二%、自転車乗用中で六五・〇%と、他の年齢層に比べてこの歩行中、自転車乗用中が高くなっているということであります。

高齢者の交通事故によります死亡者のうち歩行中と自転車乗用中の合計であります、これが全体の六六・三%ということですから、高齢者の方が亡くなられた中で約六割以上、六六%余りの方が歩行中あるいは自転車乗用中ということでござります。

○市川一朗君 それでも、高齢者が自動車を運転中に起こした死亡事故件数というのは、そうはいつてもやつぱり増えているということでしょうが。されども、この死亡事故件数は平成二十年中

は九百五十七件発生しております。前年と比較しまして、二十七件の増加ということで、増えているというのが現状でございます。

○市川一朗君 第一当事者というと、あれは難しゅうござります。

○政府参考人(東川一君) 一般的には過失のより大きい方が第一当事者になります。

○市川一朗君 なかなか統計上、それを整理することは難しいと思うんですけれども、要するに、私の実感では、大体、車に乗つていて高速道路とかいろいろなところで事故を目撃しますよね。そうすると、そう言つちや悪いですけれども、やっぱりほとんどの若い人が中心ですよ。その中で年寄りが原因で事故が起きているというのは余りない、見たことないんですよ、余り。

だから、やつぱり高齢者というのは、運転も下手になるいろいろ問題はあるけれども、逆に安全運転に心掛けるという、そういう気持ちもあるんじゃないかなと思うので、高齢者になつたから運転機能も衰えて、結果として交通事故も増え、死亡者数も増えている、だから高齢者対策はきちっとやらなきゃいけないと、全体のその筋道に若干、それは駄目よとまで言うには政治家として世の中を良くするために非常に難しい判断が必要なんですねけれども、ただ、何か余りにもそういう単純なプロセスの中で物事が説明されているんじゃないかなということに若干疑問があるわけなんですよ。

これはもう言わなくとも分かると思いますが、東京などの都会で、私の地元は仙台、仙台辺りでも電車とかバスとか、いわゆる公共交通機関というのは非常にきめ細かく整備されております。ほとんど車は使わなくていいわけですが、しかしそれより地方に行きますと、私の宮城県内、あるいはバスまでが赤字路線だから廃止しなきゃいけないということで廃止されるんですね。

そうすると、先ほど障害者の話も出ましたけれども、高齢者だけじゃなくて、そこに住む人々にありますけれども、第一当事者の年齢別の交通事故件数というのを取つております。その中で、高齢者にとっては、もうマイカーが唯一の交通手段なんですよ。それを、あなたは六十五歳になりましたね、七十五歳になりましたね、七十五歳になりましたね、だから自動車の運転はなるべくやめてくださいよ。

○市川一朗君 第一当事者になら、こうこうこういうと、特に七十五以上になつたら、こうこうこういううわけで問題なんだ。後期高齢者医療問題と同じような議論になつてくるわけですが、これは問題だと。だから、できたら車の運転をやめてください。そして、もしどうしてもしたいというのなら、ちゃんとマーク付けて運転してください。もし付けなかつたら罰金取りますよというところまで行つちやつたわけです。

私もそれはちょっと行き過ぎじゃないかと思うたんですが、余り発言しないでおいてあるときに発言したら、インターネットか何かで、市川一朗は法案に賛成しておきながら、手のひら返したようになりますが、反対に回つては反対に回つて冷やかされたんですけれども。そのところは、政治家といふうのは言うべきときはちゃんと森ゆうこさんみたいに言っておかなきゃいけないんだなと反省しているんですけれどもね。

とにかく、何といいますか、こういった問題について、かなり問題はそつ単純じゃないんですね。だから、まずそのストーリーですね。高齢者になると交通事故が起きて死亡事故が増えるんだという、その認識が結構広まつちやつたんですよ、この一連の改正の流れの中で。だけれども、実際はそうじやないんじやないかなと。

もちろん、だから高齢者対策をやめるべきだまでは今日は行きませんから、安心して交通局長、それほど高齢者による死亡事故が大問題ではなくて、要は先ほど来お聞きしているように、交通事故による死亡者件数は減つているわけでしょう。減つてきていた中で、相対的に高齢者の割合が減ってきたわけでしょう。これは、高齢化社会が進んだからそうなつてているという部分もあると思

ます。つまり、先ほど障害者の話も出ましたけれども、第一当事者の年齢別の交通事故件数というのを取つております。その中で、高齢者にとっては、もうマイカーが唯一の交通手段なんですよ。それを、あなたは六十五歳になりましたね、七十五歳になりましたね、七十五歳になりましたね、だから自動車の運転はなるべくやめてくださいよ。

○市川一朗君 客観的事実がそういうことなんですが、交通事故件数が増えているということでございましょう。

しかし、主としてこの交通事故問題じゃなくて、実は後期高齢者医療問題で選挙区の高齢者の方々と大分議論をしたわけですが、やつぱり七十五歳過ぎてもなおかしくやくとしている方はいっぱいいるんですよ。そのことは非常にしばらしいこと、ちはまた運転もしているわけですよ。それが、何をそういう人たちが運転することは社会的には余り認めたたくないとか認めるべきじゃないというような流れの中に今道交法の改正があるよう思っています。

例えれば、今回の改正でもやつぱり出ていまして、この附則第二十二条で、「第七十一条の五第二項の規定は、当分の間、適用しない。」ということで、若干の修正をほかの条文に入れて、結局、高齢運転者に課した標識表示義務の強制規定は当分の間凍結して、当分の間努力義務とすると。これはこれまで私は一定の評価をしているんですが、しかし条例文は廃止しないと、あえて当分の間凍結として

ますが、佐藤国家公安委員長もいざれ高齢者の仲

間入りをすることは間違いない中で、なぜあえてこれを廃止せずに残すことになったのかなというごとについてちょっと疑問があるんですよ。お答えいただけますか。

○政府参考人(東川一君) お答えをする前に、先ほど高齢者の運転についてやめようというふうに思つてはいるのかということにつきましては、我々は、やはり加齢に伴う身体機能等の低下、これを認識していただきながらできる限り長く運転していくべきだというふうに考えておりますし、そのためにはいろんな講習等もやっておりますので、そこはちょっと一言申し上げておきますと、別に高齢になつたから免許はもう駄目よという趣旨ではありませんので、そういう移動手段としてのマイカーというのが重要、特に地方部においてはより重要なという認識は持つておりますので、できる限り長く安全に運転していただきたいというのが我々の立場でありますので、そこは御理解いただきたいたいと思います。

それから、七十五歳以上の表示義務を廃止せずに、凍結といいますか、適用しないということになりましたわけでございますけれども、これにつきましては、この義務付け規定自体が施行されてまだ一年も経過していないという状況を踏まえまして、高齢運転者標識の普及状況あるいは交通事故の状況等の推移を見守ることが適当であるということから御指摘のよくなな規定にしたるものであります。ただし、いずれにしても改正法が施行されれば標識の表示義務はなくなり従前の努力義務になるということをごぞざいます。

○市川一朗君 大臣、いろいろお聞きいただいたわけですが、高齢者の運転について余り規制すべきじゃないとまで言うつもりもないんですけど。要は、今減つたとはいえる五千人以上の方が死んでおりまし、また負傷者も入れますと交通事故は絶え間ないわけで、しかも自動車自体はむしろこれからますます増えていくというような意味においては、必要な規制、これは必要だと思います

(中略)

その中で、警察庁の方は、東川局長なんかがメンバーになつて高齢運転者の支援に関する検討委員会というようなところでいろいろ真剣に議論されておりますから、政治家としてはそこのところはむしろ高く評価して、できるだけ地域社会での運転ができますか、それを傷つけないよう、みんなが年取っていくわけですから、年取つても何か誇り高く生きられるように、車なんて田舎じや絶対ないと困るんですよ。やっぱりそういうふうに困るものを使つて、すでに運転しているのはそれなりにかえつていいことだというくらいの社会に持つていかないと、日本の将来、やっぱり心配なんですよ。大臣も都会かもしませんが、大体お分かりいただけると思うんでござりますけれども。

やつぱりこういう交通事故撲滅を目指した高齢者の運転に対する支援というのか規制というのかが解決しなきやならない問題ではないかと思うんですが、なぜかをすると、こういつた問題は、今の警察庁がそうだと認めていますけれども、私の質問はこれで終わりますけれども、私の質問はこれで終わります。それが新設される形になつたわけでござりますが、先ほどは目的について御質問がありましたのに基本的には思つておりますので、先生がおつやられた趣旨を十分に踏まえた上で、高齢者の方々が運転できる環境というのも整えなければいけないと思いますし、またそれをサポートする支援等々も考えていかなければいけないという趣旨のものだというふうに私は理解しております。それで、先生の御趣旨とそなへられない考え方でこの法律を施行させていただければというふうに思つてあります。

○市川一朗君 大臣から大変丁寧な、またしっかりとお二人の御答弁いただきましたので、若干まだ時間ござりますけれども、私の質問はこれで終わりました。ありがとうございます。

ただ、冒頭に今、市川議員の方からもございましたが、公明党の山本香苗です。できる限りお二人の御質問とくぶらないように質問していくべきだと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

五歳以上の高齢運転者標識表示義務が当面の間、五歳以上の高齢運転者標識表示義務が当面の間、適用除外となつたわけありますか、そもそも今回のこのいわゆるみじマークがあくまで高齢者の方々から決して免許を取り上げる目的で

○國務大臣(佐藤健君) 先生がおっしゃられていましたが、私も栃木の出身でございまして、その辺の立場でこの辺についてしっかりと取り組んでいただきたいと。その辺の生の御決意を、余り読まないで、ひとつお願いしたいと思います。

○山本香苗君 公明党の山本香苗です。できる限りお二人の御質問とくぶらないように質問していくべきだと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

ただ、冒頭に今、市川議員の方からもございましたが、公明党の山本香苗です。できる限りお二人の御質問とくぶらないように質問していくべきだと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

ただけれども、今回の改正案におきまして、七十年代の改正の根幹といいますか、これは高齢者の方々から決して免許を取り上げる目的で

○政府参考人(東川一君) お答えいたします。

具体的な設置場所につきましては、各都道府県公安委員会が周辺の道路交通環境に与える影響あるいは道路外の駐車場の整備状況等を勘案しつつ、また、地域住民あるいは関係団体の御意見を踏まえつつ選定していくことになるというふうに思います。

○山本香苗君 是非、そのプロセスのところで広く当事者の方々の御意見を伺うような形をしていただきたいと思っておりますし、また、ガイドラインみたいなものを示されると伺つておりますので、そこできちつと書いていただきたいと思います。

また、この区間に駐車するに当たりまして標章の義務化ということ 자체がそもそも無理があつたんじゃないかなと思う意味で、速やかに見直して

話ありましたが、その標章の交付対象につきましては、高齢者、障害者以外に第四十五条の二の三項で政令で定めるという形になつております。妊婦の方という明示してあるわけなんですが、他の類型につきましては具体的に政令でどういう方々を新たな対象として定めることをお考へになつていらっしゃるんでしょうか。

○政府参考人(東川一君) 現時点におきましては、妊婦のほかに産後間もない方を対象として定めることを今のところ想定しておりますが、いずれにしても、政令案を定める際には専門家あるいは国民の御意見も伺いながらこれから検討していただきたいというふうに考えております。

○山本香苗君 今のところ、妊婦と産後間もない方以外、けがだと傷病とか、そういういたところも入つてくるというふうに伺つていたんですけど、そこは人らないんでしようか。

○政府参考人(東川一君) この制度は、あらかじめこの標章を申請していただくことになりますので、今、先生がおつしやられたよくなの方を排除しているわけではありませんので、いずれにしても、どういう方が対象になつて定型化できるのかというのをよく、これは具体的に政令を定めますので、その際に、先ほど申し上げましたように、専門家の方々とかあるいは国民の皆さんのお意見を踏まえながらやつしていくことで、今念頭にあるのはそれで、それ以外の方でこれを利用されるのが適当な方がいらっしゃると思いますので、そういう方につきましては、幅広くまた御意見を伺いながら決めていきたいというふうに考えております。

○山本香苗君 分かりました。その辺りのところはよく専門家の方々の意見を聞いていたので、新たな類型が必要とあらばそこに追加していただくということも排除しないということですね。

では、この標章の交付に当たりましては、事前に車両を登録しなくちゃいけないということになつて、いるわけなんすけれども、この車両を事前に登録しなくちゃいけないという形にしたその

趣旨は一体どこにあるんでしょうか。

○政府参考人(東川一君) これにつきましては、趣旨にございますように、高齢者運転者等の日常生活に必要不可欠なものであるということで、通常乗つておられる方、乗つておられる車というのが大体決まつていると思いますので、それと、他の方にそれを不正に使用させられない、そういうふうな適正さを保つための担保として、車と運転者、この両方を特定させていただくということにしているところでございます。

○山本香苗君 ということは、ちょっと確認ですけれども、具体的に事前に車両を登録する手続と、いうのは今ちょっとおつしやられなかつたんですが、手続のところをもうちょっと具体的に伝えていただけますでしょうか。

○政府参考人(東川一君) 事前にあらかじめ申請をしていただきまして、駐車の、ここに書いてある標章ですね、標章を交付を受けていただく、そういうことの手続になつております。

○山本香苗君 いや、その手続ではなくて、具体的に、ですから事前に、今おつしやったように、日常の生活支援をしようということの中で不正使用を防ぐということで必要最小限の制約を設けていますので、その手続ではないで、実際に車両を登録いらつしやるわけなんですが、事前に車両を登録したかつたんです。

○政府参考人(東川一君) 日常にそういう複数の車を使っておられるという方につきましては、当然そういうことがあれば、いずれの自動車で運転してもできるような措置を講するというふうな考え方でございます。

○山本香苗君 分かりました。そういう形で、一台に限らずに複数台やりますよとか、そういうところを考えていらつしやいますねということをお伺いしたいとも思つます。

○山本香苗君 七十五歳以上の高齢者講習について一つお伺いしたいと思います。  
現在、施行規則の改正案がパブコメにかけられておりますけれども、その案を見させていただきますと、認知機能検査後に、その検査結果に基づきまして第一から第三分類までそれぞれ実車指導が行われるという形になつているわけですから、も、その分類別に料金の差といふものは設けられないでしようか。  
また、あわせまして、今回はこの案で行くといふようなお考えであるようですが、それと、も、今後の講習の在り方、要するに、内容を充実しながらどう負担の軽減を図つていくのか、個々の方に必要なもので、それに見合つた料金でやつていくのかというところの方向性を示していただきたいと思います。

○政府参考人(東川一君) 今パブコメを出しておきました件でございますけれども、歩道上における駐車違反、違法駐車等、歩行者の妨害となるような違反については悪質性、危険性、迷惑性が高いこと、こうした事態について国家公安委員長としてどういった御所見をお持ちか、お伺いしたいと思います。  
○国務大臣(佐藤勉君) 今の先生から御指摘のあった件でございますけれども、歩道上における駐車違反、違法駐車等、歩行者の妨害となるようなふうに先生と同じ認識でございます。  
このようなことから、警察官等がこうした違反を現認した場合には積極的に取締りを行つてゐるものと承知しておりますが、委員御指摘の点も踏まえまして、引き続き悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐車については重点的に取締りを行ふよ

う都道府県警察を指導してまいりたいというふうに思います。

バリアフリー化になって、確かに先生おっしゃられるように歩道に掛かつて駐車をするなんといふことが多いのではないかというふうに思いますが、厳に注意をするように指導してまいりたいと思います。

○山本香苗君 道交法の七十六条三項には、「何人も、交通の妨害となるような方法で物件をみだりに道路に置いてはならない。」という規定がありますので、厳に注意をするように指導してまいりたいと思います。

○山本香苗君 道交法の七十六条三項には、「何人も、交通の妨害となるような方法で物件をみだりに道路に置いてはならない。」という規定がありますので、今申し上げたようなケースや、また先ほどの点字ブロックをふさいでいるようなケースというのは禁止されているはずなんですね。こうした規定も用いてしっかりと歩行の安全の確保ということを、取締りもそうなんですが、どうも、そういう安全確保のための措置、対応といふものを更に図つていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○国務大臣(佐藤勉君) 先ほど申し上げましたように、歩道上における駐車等、悪質な違法駐車につきましては重点的に取締りを行つてあるところでもございます。また、御指摘のとおり、点字ブロック上を含む歩道上において交通の妨害となるような方法で看板等を設置することは禁止されておりまして、警察といたしましては、道路管理者と連携などをいたしまして看板設置者に対しまして警告を行いまして撤去させているところでございます。

また、今回の法律改正案においても、地域交通安全活動推進委員の活動に、「高齢者、障害者その他の通行に支障のある者の通行の安全を確保するための方法について住民の理解を深めるための運動の推進」を盛り込んだところでもございました。

この二つの制度と比べますと、先ほど申し上げ

る所存でございます。

○山本香苗君 是非、国家公安委員長、今御答弁いただきましたとおりに、また新たに規定が盛り込まれてそういう形の推進活動もやつていただけますということありますけれども、具体的にそういうふうな広報、周知もしていただきたいと思つております。

特に道交法上、道路における危険を防止し、そ他の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しているのが道交法でありますので、是非この世界できちんと対応していただけるように、視覚障害があつても町を安全に歩けるということを確保できました。

実は、有料道路におきます障害者割引についてお伺いをしたいと思っております。

皆様方御承知のとおり、身体障害者手帳交付、受けていらっしゃる方、また重度の障害をお持ちの方を乗せて御家族や介護者が運転している場合に高速道路料金が通常の半額になるということではござります。ただ、この制度を利用するためには事前に車両を先ほどみたに登録しなきゃいけないと、それもたつた一台しか登録できないということがあります。

一方で、有料道路制度、料金収入により道路建設費等の費用を償う制度ということになつております。まして、障害者割引に伴う減収分、これ年間約百九十億円になつておりますけれども、こういった減収分は他の利用者に御負担いただくというようなこともございまして、割引の対象となる自動車の範囲につきましては一般的の利用者からも広く理解を得られるものとすると、こういったことが必要でございます。また、あわせまして、この障害者割引、ETC利用も可能にしております。こうしたことから、不正な通行を防止し適正な利用を確保するよう慎重に制度設計を進める必要があると、このように考えております。

この二つの制度と比べますと、先ほど申し上げ

ました現行の有料道路の障害者割引制度というの非常に、障害のある方々の社会参加を支援する

とその制度の趣旨ではうたつていながら余りに硬直的過ぎないかなと、どうにか見直しをしてもらえないかなということで国交省の方に来ていただきなんですが、是非前向きな御答弁をいただきたいと思います。

○政府参考人(廣瀬輝君) 有料道路の障害者割引制度についてのお尋ねでございます。

今委員御指摘のように、この対象となりますのは障害者本人が日常的に利用する自家用車一台といふことになつております。この割引制度自身もいろいろ拡充はしてきております。具体的には、制度創設時は本人運転のみを対象としておりましたが、平成六年にはその介護者運転にも対象を拡大する。さらには、ボランティアの方の自動車であるとか、あるいは家族以外の介護者の方の自動車、こういったものも登録できるよう拡充しております。

一方で、有料道路制度、料金収入により道路建

設費等の費用を償う制度ということになつております。まして、障害者割引に伴う減収分、これ年間約百九十億円になつておりますけれども、こういった減収分は他の利用者に御負担いただくというようなこともございまして、割引の対象となる自動車の範囲につきましては一般的の利用者からも広く理解を得られるものとすると、こういったことが必要でございます。また、あわせまして、この障害者割引、ETC利用も可能にしております。こうしたことから、不正な通行を防止し適正な利用を確保するよう慎重に制度設計を進める必要があると、このように考えております。

○委員長(愛知治郎君) 引き続き、質疑を行います。

○糸数慶子君 無所属の糸数です。

まず、高齢運転者等への駐停車規制の特例措置は、申請に基づき高齢運転者等標識の交付を受けた高齢運転者や障害者の方々に対しても認められるものとなつています。高齢者に対して、この本改正案にも別途盛り込まれております高齢運転者標識、いわゆるもみじマークの制度があり、こちらについても七十歳以上の運転者が対象となつていますが、また障害者についても身体障害者マークと聴覚障害者のマークの制度が設けられております。

本改正案における駐停車規制の特例措置の対象者の定義を見ますと、これらの標識制度の対象者と一部重なる部分があります。高齢運転者等の利用者の手続面や費用面での負担を考えますと、今回盛り込まれている特例措置について改めて申請手続を求めることがなく、現行の高齢運転者標識等の制度を活用し、もみじマークや障害者マークを表示してある人に認めるということも可能だつた

な実施方法の検討を進めていきたいと聞いているところでございます。国土交通省といたしましてもうこういった積極的な検討を引き続き求めてまいりたいと、このように考えております。

○山本香苗君 不正使用ということを恐れる余り、いろんな形で、過去の経緯もよく存じ上げておりますけれども、検討、検討じゃなくて具体的にやりますという前向きな答弁が聞きたかったわけなんですねけれども、是非早くその実施、検討を進めさせていただきたいと申し上げまして、ちょうど時間となりましたので終わらせていただきます。ありがとうございました。

この日常生活を、いわゆる障害のある人々、高齢者の方が、社会参加を支援するためのと、この二つの制度と比べますと、先ほど申し上げた通りの制度が、確かに運転者の方の標章についても一年に限らないと、またも取つてはいるわけではありませんし、先ほどの高齢者運転者の標章についても一年に限らないと、またも一つの方の除外標章の方については、事前に想定することは困難だからということで車一切限定しない形になつてはいるわけなんです。

この二つの制度と比べますと、先ほど申し上げ

のではないでしょうか。警察庁の見解を伺います。

同時に、高齢者標識、もみじマークの入手が容易であるという実態や、七十歳以上の運転免許保有者が二〇〇七年度末でおよそ六百万人に上っていることを踏まえ、もみじマークを表示している人全員に特例を認めることにしますと、本当にその支援を必要としている人が十分な支援を得られないというおそれがあるかもしれません。

もみじマークについては、本改正案により七十五歳以上の運転者への表示義務化を当分の間適用しないこととされていますが、そのデザインについても現在有識者によって検討委員会で論議が行われているというふうに聞いております。ですから、この機会をとらえて、例えば新しいマークは市販により提供するのではなく、高齢者講習を修了した人に交付するとか、新しいマークを表示すれば駐車場所の特例措置が受けられるなどをアピールするとか、それによりその表示率も上がる気になると思いますが、新しいもみじマークの活用について、警察庁の見解をお伺いいたします。

○政府参考人(東川一君) 高齢運転者等の運転者は標識等、これはだれでも入手可能でございます。高齢運転者等でないにもかかわらず専用駐車区間に駐車するような不正利用、これを防止する手段としては、このマークだけではこのマークが有効に機能するというふうには考えられないことから、今回新たに高齢運転者等の専用駐車区間につきましては、高齢運転者等であるということを示す標章を本人に交付して、その者が駐車するときこれを掲示するという制度にしたものでござります。

また、現在、高齢運転者等の標識につきましては、その普及促進策として都道府県警察が働きかけておりまして、民間事業者あるいは交通関係団体において高齢運転者標識を表示した自動車が優先的に駐車できるスペースを駐車場、これは路外でございますが、駐車場に設けたり、高齢運転者標識、これを無料で配付するという取組を行つている例も見られるところであります。今後とも、

関係機関、団体と連携しながらこうした取組を促進して、高齢者運転標識の普及促進、これに努めたいと考えております。

○國務大臣(佐藤勉君) なあ、御指摘のとおり、高齢運転者標識のデザインにつきましては、これまで様々な御意見ございました。それを踏まえまして、現在、有識者等からなります高齢運転者標識の様式に関する検討委員会におきまして、このデザインの変更の是非も含めて、国民の皆様方の意見も幅広く聴くという観点から検討していくところでござります。

○糸数慶子君 今回の改正案ですが、高齢運転者の支援の在り方を検討していく上で障害者の方などを含めて幅広く目配りをした内容が盛り込まれているというふうに思います。

高齢運転者の支援に当たりましては、支援の中身、支援のスピードもさることながら、支援を受けたいと考えている人が手続などに負担を感じやむなく運転をやめてしまうことのないよう配慮することも重要なと考えられます。団塊世代の高齢化など、今後ますます高齢運転者の増加が予想されますが、個々の高齢運転者の状況に応じた実効性ある支援を更に追求していくと、場合によっては高齢運転者全員を支援対象とすること自体発想の転換を求められることもあるうかと思います。

高齢運転者に対する支援については、その効果の検証と状況に応じた支援内容の見直しが不可欠であると考えますが、確実に増加が見込まれる高齢運転者に対する今後の支援の在り方について、国家公安委員長の御所見をお伺いいたします。

○國務大臣(佐藤勉君) 先生がおっしゃられますように、我が国におきましては超高齢化社会になつていくことは間違いないことでござります。高齢運転者の数が増加するとともに、高齢運転者の交通事故も増加する可能性がありまして、実際そういう件数になつております。

もつとも、高齢者といつても、先ほども申し上げましたように元気な方もいらっしゃいますし、

まだまだ頑張れるという方もいらっしゃるわけでありますから、地域によっては、先ほど市川先生のお話にございましたように、高齢者の生活に不便なところもあるというのが現状だらうかと思ひます。

このような現状を踏まえまして、高齢者運転者に関する対策といたしましては、高齢運転者が安全に自動車を運転し続けることができるような支援を行いまして、周りのドライバーも高齢運転者に配慮するような教育を行っていくことが必要だと思います。

ある高齢運転者につきましては、運転免許を返納しやすい施策等を進めてまいりたいというふうに考えております。また、それでも運転に不安のある高齢運転者につきましては、運転免許を返納しやすい教育を行つていくことが必要だと思います。

これらに加えまして、例えばござりますけれども、免許証更新期間満了前以外の期間における運転チケット、日常的な支援等、今後とも個々の高齢運転者の状況に応じたきめ細やかな安全対策を推進してまいりたいというふうに思つております。

これらに加えまして、例えばござりますけれども、免許証更新期間満了前以外の期間における運転チケット、日常的な支援等、今後とも個々の高齢運転者の状況に応じたきめ細やかな安全対策を推進してまいりたいというふうに思つております。

○糸数慶子君 ありがとうございました。

次に、沖縄県名護市辺野古への新基地建設問題についてお伺いいたします。

防衛省は、去る日に、沖縄県名護市辺野古一带で実施いたしました環境影響評価、アセスメントの結果をまとめた準備書を沖縄県と名護市、宜野座村に提出をしております。私を始め沖縄県選出の議員には、多分、このような大変膨大な準備書を要約した形で資料やその要約書が配られていくと思いますが、まず最初に指摘しておきたいのは、この要約書でも明らかのように準備書には不備があります。

○糸数慶子君 この準備書の不備について具体的な指摘をする前に、この新基地建設に対する県民の民意というのは、新たな沖縄の基地の建設は認めないと、これは県議会の反対決議もございませんので、このことは十分お分かりだと思います。

この点から考えていましても、基地を造るという前提での環境影響評価は県民からいたしますと納得できるものではありません。

防衛省は、あたかも沖縄県や名護市の意向を尊重したかのよう見せかけて、建設位置をずらしての調査、予測、評価をしていらっしゃいますが、この準備書について、防衛省としての見解をお伺いいたします。建設場所の位置等に関することではなく、調査が十分に行われ、予測、評価をして保全措置について問題なしとするのか、まだ

まだ不十分と考えているのか、準備書に対する御見解をお願いいたします。

○政府参考人(長岡憲宗君) 普天間飛行場代替施設に係る環境影響評価手続でございますけれども、昨年の三月十五日から、大気、水、土壤等の環境、動植物、生態系、景観等の項目について方針を立て、周囲のドライバーも高齢運転者に配慮するような教育を行つていくことが必要だと思います。

環境保全対策の検討といたしましては、自然環境保全のための措置としまして、大浦湾の西岸海域の作業ヤードを取りやめ、それから海上ヤードの位置の変更、埋立土砂の採取区域の採取面積の縮小等の環境保全措置を行うこととしております。その上で、総合評価といたしまして、事業の実施に伴う環境保全の観点から、実行可能な範囲で最大限の環境保全措置を講じることとした結果、事業実施区域周辺に及ぼす影響は総じて少ないものと判断をしているところでございます。

防衛省といたしましては、今後、環境影響評価手続を進めることで、準備書の記載内容をよく御説明をし、また地元から今後出していただきます住民等の御意見、県知事さんの御意見も勘案しながら適切に進めてまいりたいと思っております。

○糸数慶子君 この準備書の不備について具体的な指摘をする前に、この新基地建設に対する県民の民意というのは、新たな沖縄の基地の建設は認めないと、これは県議会の反対決議もございませんので、このことは十分お分かりだと思います。

この点から考えていましても、基地を造るという前提での環境影響評価は県民からいたしますと納得できるものではありません。

防衛省は、あたかも沖縄県や名護市の意向を尊重したかのよう見せかけて、建設位置をずらしての調査、予測、評価をしていらっしゃいますが、この準備書について、防衛省としての見解をお伺いいたします。建設場所の位置等に関することではなく、調査が十分に行われ、予測、評価をして保全措置について問題なしとするのか、まだ富んでる沖縄県名護市の辺野古のこの豊饒の海

をつぶすことは許されません。

この準備書の不備についてありますが、まず、

調査期間の一年間には台風の来襲はありませんでした。台風時における調査、予測、評価、そして保全措置等がなされていないはずですが、騒音についても、実際には使用してはいな

い。使用的機種、そしてヘリでの騒音測定もされてないです。大きな問題としては、埋立てに使用する一千七百万立方メートルですが、その海砂の採取がありま

すけれども、沖縄の砂浜がすべてこれだけの砂を使うのであればなくなるのではないかというふうな量であります。それから、ジュゴンや海草藻場、そしてアジサシなどの動植物の問題についても、これらの指摘についても今後どう対応するのか、そのことを端的にお答えいただきたいと思いま

す。

あわせて、重大な不備があれば、この準備書、調査をやり直すということになるのかどうか、お答えいただきたいと思います。

○政府参考人(長岡憲宗君) 多々御指摘賜りましたので、各項目について簡単にお答えさせていた

だときたいと思います。  
まず、台風時の調査というのができないんではないかという御指摘でございますけれども、御指摘のように、昨年三月から行いました一年間の調査の期間には沖縄本島への台風通過はございませんでしたけれども、台風接近時における波浪の高いときあるいは降雨量の多いときのデータはそれなりに収集させていただいているところでござります。当省としましては、そういうしたことから、必要なデータは得られたものと考えているところでございます。

それから海砂についてでございますけれども、

海砂につきましては、土砂等の供給業者より購入をいたしたいと考えておるところでございます。

量についてはまだ今後の検討の課題ということでございます。一般論として申し上げましたら、土砂等の供給業者が行う採取等に係る環境への影響評価につきましては、当該業者さんが各種の関係

法令に基づいて必要に応じ適切に措置することと

されておりますので、一義的には業者さんの方で

配慮をいただくと。私どもも十分それを監視していきたいと思っておるところでございます。

それから、ジュゴンの複数年調査の御指摘ござりますけれども、御承知のように、沖縄県知事

一年間の調査によりまして、沖縄周辺海域に生息するところでございます。私どもいたしましては、

ざいますけれども、御承知のように、沖縄県知事の方から複数年調査という御指摘も賜ってい

るところでございます。私どもいたしましては、

ざいますけれども、御承知のように、沖縄周辺海域に生息するための必要なデータは得られたものと考えてお

りますけれども、なお引き続き県知事さんの御意見踏まえつつ、今後真摯に適切に対応をしていきたいと思っておるところでございます。

航空機騒音につきましては地方協力局の方から

お答えさせていただきます。

○政府参考人(山内正和君)

お答え申し上げま

普天間飛行場代替施設の航空機騒音につきまし

ては、同施設に配備が想定されておりますCH53などの回転翼機、あるいはC35などの固定翼機を

対象といたしまして、飛行経路につきましては、平成十八年に防衛庁長官当時が名護市長及び宜野

座村長と締結いたしました基本合意書の別図に示

されております標準的な飛行経路を用い、また航

空機ごとの音響データにつきましては、米軍から

提供を受けたデータあるいは当省が所有しているデータを用いまして、さらに一日の標準飛行回数につきましても、当庁が所有するデータあるいは

米軍提供データに基づいて算出した回数を使用するなどして、合理的な手法といたしまして環境に及ぼす影響の予測、評価を行ったところでござい

ます。

○糸数慶子君 今、台風などに関するところから

ジュゴンに関してもきちんと調査されていらっしゃるようなことをおっしゃいましたが、実際に

はこのジュゴンの調査それから予測、評価などであります。実際には国際自然保護連合から我が国に対しても三度にわたってその保護の促進に関する

る勧告を行っています。

その点からしても、今回のジュゴンに対する調

査、予測、評価及び環境保全措置は極めて重要な意味を持つわけですが、実際にそのジュゴンの生態について十分な調査が行われ、その調査結果を踏まえた上で予測そして評価が行われているかどうかであります。

そういうことで、その調査結果では、ジュゴンの生息確認が三頭で、今帰仁村の古宇利島沖で二頭、それから名護市の嘉陽沖で一頭というようなことで、この嘉陽沖のジュゴンの行動範囲とか、あるいは昼間は沖合にて夕刻になると嘉陽沖の海草藻場に近づいて食を取っているようだというふうにしておりますが、この調査結果を踏まえ、ジュゴンの生態について、新たに何が解明されておりますが、この調査結果を踏まえ、

海草藻場に近づいて食を取っているようだとい

うふうにしておりますが、この調査結果を踏まえ、

す可能性はほとんどないのではないかというふうに私どもは考えておるところでございます。

○糸数慶子君 時間がありませんので、また引き続きお伺いしたいと思いますが、県民が望んでお

りますのは、実際に生物多様性に富んでいる沖縄

の海をしっかりと守りたい、そのことを要望いたしまして、終わりたいと思います。

ありがとうございました。

○委員長(愛知治郎君) 他に御発言もないよう

ですから、質疑は終局したものと認めます。

これまでより討論に入ります。——別に御意見もな

いようですから、これより直ちに採決に入ります。

道路交通法の一部を改正する法律案に賛成の方

の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(愛知治郎君) 全会一致と認めます。

よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決すべきものと決定いたしました。

この際、柳澤光美君から発言を求められており

ますので、これを許します。柳澤君。

す可能性はほとんどないのではないかというふうに私どもは考えておるところでございます。

○糸数慶子君 時間がありませんので、また引き

続きお伺いしたいと思いますが、県民が望んでお

りますのは、実際に生物多様性に富んでいる沖縄

の海をしっかりと守りたい、そのことを要望いたしまして、終わりたいと思います。

ありがとうございました。

○柳澤光美君 私は、ただいま可決されました道

路交通法の一部を改正する法律案に対し、民主党

党・新緑風会・国民新・日本、自由民主党及び公明党の各派並びに各派に属しない議員糸数慶子君の共同提案による附帯決議案を提出いたします。

案文を朗読いたします。

道路交通法の一部を改正する法律案に対する附帯決議(案)

政府は、本法の施行に当たり、高齢者、障害者等が自動車による安全かつ円滑な移動を享受

することができるよう、駐車環境を始めとする交通環境の整備に努めるとともに、次の事項に

ついて万全を期すべきである。

一、高齢運転者等専用駐車区間への違法駐車に

対する反則金の額は、制度導入の趣旨が高齢運転者等の安全運転の支援に十分

配意し、当該区間以外への違法駐車に対する

ものよりも多額とすること。

二、高齢運転者標識制度については、表示義務

の在り方等を含め、改めて検討を加えること。  
また、聴覚障害者が普通自動車を運転する際の標識の表示義務については、引き続き、関係者の意見を十分聴取しつつ検討を進め、必要に応じ見直しを行うこと。

三、聴覚障害者に対する普通自動車免許の付与条件の妥当性について引き続き検討を行うとともに、原動機付き自転車等、運転することができる自動車の種類の拡大について調査・検討を行うこと。検討に当たっては、諸外国の状況にも配意するとともに、聴覚障害者団体との意見交換を実施すること。

四、本法成立後速やかに、現在取りまとめが行われている「高齢運転者支援のための重点施策」を実施に移すとともに、高齢運転者の交通安全を支援する対策を更に充実させるための方策について、引き続き検討を行うこと。  
右決議する。

以上でござります。

何とぞ委員各位の御賛同をお願い申し上げます。

○委員長(愛知治郎君)　ただいま柳澤君から提出されました附帯決議案を議題とし、採決を行います。

本附帯決議案に賛成の方の挙手を願います。

(賛成者挙手)

○委員長(愛知治郎君)　全会一致と認めます。よって、柳澤君提出の附帯決議案は全会一致をもって本委員会の決議とすることに決定いたしました。

ただいまの決議に対し、佐藤国家公安委員会委員長から発言を求められておりまので、この際、これを許します。佐藤国家公安委員長。

○国務大臣(佐藤勉君)　ただいま可決されました附帯決議につきましては、その趣旨を踏まえ、適切に対処してまいりたいと存じます。

○委員長(愛知治郎君)　なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕  
○委員長(愛知治郎君)　御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。  
午後零時七分散会



平成二十一年四月十四日印刷

平成二十一年四月十五日発行

参議院事務局

印刷者 国立印刷局

P