

第百八十九回国参議院内閣委員会会議録第六号

平成二十七年四月十六日(木曜日) 午前十時開会

委員の異動

四月十四日 相原久美子君 補欠選任 北澤 俊美君

四月十五日 大門実紀史君 補欠選任 山下 芳生君

四月十六日 世耕 弘成君 補欠選任 石井 正弘君

北澤 俊美君 補欠選任 相原久美子君

岸 宏一君 補欠選任 長峯 誠君

石井 正弘君 補欠選任 石井 正弘君

岸 宏一君 補欠選任 長峯 誠君

出席者は左のとおり。 委員長 大島九州男君

理事 石井 準一君 上月 良祐君 藤本 祐司君 山下 芳生君

委員 石井 正弘君 上野 通子君 岡田 直樹君 岡田 広君 岸 宏一君 山東 昭子君 柘植 芳文君 長峯 誠君 松下 新平君 山崎 力君

相原久美子君 芝 博一君 蓮 舫君 若松 謙維君 井上 義行君 山口 克彦君 山本 太郎君 山谷えり子君 世耕 弘成君 橋本 岳君 うへの賢一郎君 藤田 昌三君 沖田 芳樹君 辻 義之君 三浦 正充君 鈴木 基久君 原田 淳志君 中岡 司君 菅谷 秀信君 宮城 直樹君 藤井 直樹君

国務大臣 (国家公安委員会委員長) 内閣官房副長官 大臣政務官 厚生労働大臣政務官 国土交通大臣政務官

国務大臣 (国家公安委員会委員長) 内閣官房副長官 大臣政務官 厚生労働大臣政務官 国土交通大臣政務官

事務局側 常任委員会専門員 政府参考人 警察庁長官官房 総括審議官 警察庁生活安全局長 警察庁刑事局長 警察庁交通局長 総務大臣官房地域力創造審議官 文部科学大臣官房審議官 厚生労働大臣官房審議官 国土交通大臣官房審議官 国土交通省総合政策局長

国務大臣 (国家公安委員会委員長) 内閣官房副長官 大臣政務官 厚生労働大臣政務官 国土交通大臣政務官

国務大臣 (国家公安委員会委員長) 内閣官房副長官 大臣政務官 厚生労働大臣政務官 国土交通大臣政務官

国務大臣 (国家公安委員会委員長) 内閣官房副長官 大臣政務官 厚生労働大臣政務官 国土交通大臣政務官

国務大臣 (国家公安委員会委員長) 内閣官房副長官 大臣政務官 厚生労働大臣政務官 国土交通大臣政務官

国土交通省道路局次長 黒田 憲司君 国土交通省自動車局長 和辻 健二君

本日の会議に付した案件 ○理事補欠選任の件 ○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(大島九州男君) ただいまから内閣委員会を開会いたします。委員の異動について御報告いたします。昨日までに、大門実紀史君及び世耕弘成君が委員を辞任され、その補欠として山下芳生君及び石井正弘君が選任されました。

○委員長(大島九州男君) 理事の補欠選任を行います。去る十四日の本委員会におきまして、一名の理事につきましては、後日、委員長が指名することとなっておりますので、本日、理事に山下芳生君を指名いたします。

○委員長(大島九州男君) 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、政府参考人として警察庁長官官房総括審議官沖田芳樹君外十名の出席を求め、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(大島九州男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(大島九州男君) 道路交通法の一部を改正する法律案の一部を修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、政府参考人として警察庁長官官房総括審議官沖田芳樹君外十名の出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

○委員長(大島九州男君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(大島九州男君) 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。

○上月良祐君 自民党の茨城県の上月でございます。よろしくお願いたします。 それでは、順次、道交法の一部改正法案につきまして質疑をさせていただきますと存じます。 まず最初に、高速道路の逆走の件について、ちよつとお聞きしたいんですが、高速道路を逆走してくる車というのは、これはどっち側を逆走してることが多いものなんでしょうか。

○政府参考人(鈴木基久君) 高速道路を逆走している者の車線についての御質問というふうには受け止めました。 警察が把握しております平成二十六年中に発生した逆走事案二百二十四件のうち、高速道路の本線車線上で発生した人身事故及び物件事故は三十六件でございます。このうち約七二％は追越し車線側、追越し車線で発生しているところでございます。

○上月良祐君 追越し車線というのは、我々が走っていく方というのと、右側の車線を逆走して行くということでしょうか。 ○政府参考人(鈴木基久君) 先生御指摘のとおりでございます。

○上月良祐君 だと思えます。恐らく、逆走する人は自分は走行車線を走っているつもりでいるから、こつちから見ると、我々から、逆走される方から見ると右側を走つてくる人が多いんだと思えます。

○上月良祐君 追越し車線というのは、我々が走っていく方というのと、右側の車線を逆走して行くということでしょうか。 ○政府参考人(鈴木基久君) 先生御指摘のとおりでございます。

○上月良祐君 だと思えます。恐らく、逆走する人は自分は走行車線を走っているつもりでいるから、こつちから見ると、我々から、逆走される方から見ると右側を走つてくる人が多いんだと思えます。

○上月良祐君 追越し車線というのは、我々が走っていく方というのと、右側の車線を逆走して行くということでしょうか。 ○政府参考人(鈴木基久君) 先生御指摘のとおりでございます。

る車に遭いました。上り坂でトンネルがあるところ、上り坂を上がり切ってトンネルに入ろうとしているところいきなり逆走をしました。

あれ、私、右側を走っていたらもうここにいませんでした。もう本当に一番の終わらだっと思えます。横に嫁さんと一緒に乗っておったのですが、今でも嫁さんとあの話をすることがあります。そういう意味では、何というんでしょうか、たまたま走行車線を、もちろん追越し車線は常に走っちゃいけないので走行車線を走るようにはしておりますけれども、そのときたまたま左を走っていたので本当に助かったということなんだと思います。

逆走というのは、特に高速道路の逆走は本当に危ないんだと思います、スピードを出していますから。人身に関わること、命に関わることも多いと思いますから、やっぱりちゃんとチェックをしていただきたいと思っております。そういう意味で、法案の内容につきまして基本的に賛同しているものでございます。

ちなみに、その逆走車の中で七十五歳以上のお年寄りの割合というのはどれぐらいなんでしょうか。

○政府参考人(鈴木基久君) 先ほど申し上げました平成二十六年中に発生した逆走事案二百二十四件のうち、高齢の方、七十五歳以上の運転者によるものは百六件、約四七％となっておりますのでございます。

○上月良祐君 たしか、何というんでしょうか、七十五歳以上の占める割合と比べると、逆走事故、事件が起こる、残りの中で占める割合が、七十五歳の方が占める割合は今の話だと約半数ぐらいですから、大変多いのかなというふうに思います。

そして、その中で、検査をしていわゆる認知症のおそれがあるとされる第一分類に当たられる方というのは大体どれぐらいの割合なんでしょうか。

○政府参考人(鈴木基久君) 先ほど申し上げた平

成二十六年中の高速道路の逆走事案として都道府県警察から報告を受けた事案で、その事案の発生前に当事者が認知機能検査を受検し結果が判明しているもの、これが八十六件ございます。結果が判明しているものは、そのうち認知機能検査の結果が第一分類であった者は十四件、一六・三％ということになっております。

○上月良祐君 第二分類と合わせるとどれぐらいになりますか。

○政府参考人(鈴木基久君) 第二分類の者が四十三件、五〇・〇％でございますので、合わせますと六六・三％ということになります。

○上月良祐君 それはもう三分の二を占めてしまうということにならうかと思えます。

ちなみに、ちょっとお聞きしたいんですが、第一分類に当たられる方というのは、検査でテストがあるんだと思えますけれども、何か絵を描いたりするようなものもあるというふう聞いておりますが、どんな感じになるのかという状況がちょっと我々よく分からなかったんですが、それはどんな感じ、第一分類の方、絵はどんな感じで描かれるような方が第一分類になってしまうのかなというのをちょっと教えていただきたいんですが。

○政府参考人(鈴木基久君) 認知機能検査は、先生おっしゃるその絵を描く検査、例えば指定する時刻を表す時計を描く検査、時計描画、それからそれ以外の検査といたしまして、検査時の年月日や時間を回答する検査、それから十六種類のイラストを記憶し、一定時間経過後にこれを自由に回答するとともに、手掛かりを与えた上で回答する検査、手掛かり再生と申します、この三つの検査により認知機能の低下の状況を判定するものでございます。

お尋ねの第一分類の方の回答といたしましては、例えば検査時の年月日、曜日、時刻について答えられないものとか、あるいは手掛かりを与えた後でも全くイラストを思い出せないもの、それから御指摘の絵については時計の文字盤を描いて

いただくわけでございますが、一から十二までの文字を途中までしか描けないものでありますとか、時計が何か変な形をしているものでありますとか、そういった回答例があるところがございます。

○上月良祐君 ありがとうございます。

そうなるってしまつたということが悪いのではありませんが、やはりかなり症状としては重いのかなというふうにも思えます。そういう意味で、その第一分類に当たられてしまつた方は、それはもう私だってそうなる可能性があるわけで、そうなるときは、これまでは一定の事故を起こした場合だけ検査を更にしていただければすけれども、今回はそういう方々には検査をさせていただくということは、ある意味で必須なのかなというふうに私は思っています。

先ほど申し上げましたように、逆走、自分も遭つたわけですが、どんなに一生懸命頑張っている人でもそれに遭つてしまつて命を失えばそれで終わりです。それは被害者や加害者だけじゃなくて、その家族も含めて大変重い責任を負わされたり、大変重いものをしようことになつて、非常に辛せになれない、大変不幸なことになるわけですから、そういうことがないように検査すべきものをきつとやつていただきたいということ、是非ともお願いをいたしたいと思えます。

そして、今回、法案ではそういうふうな検査をする方が増えるわけですね。そうすると、その方々をちゃんと検査できるのかということが大変重要になるかと思えます。そういう意味で専門医の確保、あるいは専門医の確保はモデル計算をされておりましたので、見ました。専門医の方でいうと一年間で三十人程度、一月二人ぐらいだから何とかなるというモデル例の計算でしたけれども、それはなかなかないかな。私は青森にも鹿児島にも住んでいたことがありますが、やはり山間のところ、過疎地のところ、離島ありますから、そういったところは専門医の方というのがなかなか確

保できないんだと思えます。そういったところも含めて、専門医の確保あるいは検査の体制、そこがどういうふうな確保されているのか、そこを教えてくださいたいと思えます。

○政府参考人(鈴木基久君) 今回の改正は、先生御指摘のとおり、認知機能検査の結果、認知症のおそれがあると判定された者については、違反の状況等にかかわらず臨時適性検査の受検又は診断書の提出をいただく制度を設けるものでございます。

したがいまして、認知機能検査を受けて認知症のおそれがあると判定された者、平成二十五年中は約三万五千人、平成二十六年中は約五万三千人でございます。これから推計いたしますと、改正後は年間約四万人から五万人の方が医師の診断を受けることとなるであろうというふうに考えております。

これに対し、先ほど試算ということで先生から御指摘がございましたが、認知症の専門医は全国で約千五百人程度いると承知しております。これで正確な診断ができる医師の体制は一応いるのかなというふうに考えております。

また、この度、政府で取りまとめた新オレンジプランにおきましても、認知症の専門医の養成、それからかかりつけ医の認知症対応力の向上、それから認知症サポーターの養成などが掲げられておまして、これらの施策が推進されることにより、更に医師の体制の整備は進むものであると認識しております。

いずれにいたしましても、今後、御指摘のような地方、そういったところも含め、地域の実情に応じて、医療関係機関あるいは自治体と緊密に連携を図りながら、この新しい制度が円滑かつ適正に施行できるように準備を進めてまいりたいというふうに考えております。

○上月良祐君 是非よろしく願います。専門医だけではどうしてもカバーできないところもあるかと思ひまして、そういう意味では銃刀法も似たような構造になっておりますけれど

も、かかりつけ医、主治医の方々にも仕事をしていたかなければいけないことだと思います。

その主治医の方々については、これからまた質問も各先生からあるかと思えますので私は要望にしておきたいと思えますけれども、やはりばらつきが出ないかと思えますね。そして、主治医の方というのはやはり身近であるからかかりやすいけれども、主治医の人がなかなか、何というんでしょうか、患者さんというか、検査しに来られた方に、あなたは認知症になつてい

る、進んでいるから免許はもう持たない方がいいというふうに言うのは、言いにくい面もあるのかもしれないと思えますよ、それで結果が変わっちゃいけませんけれども、なので、そういうた、それは主治医たるゆえんだと思えますので、だからそういう主治医さんに責任を押し付けちゃうんじゃないかと、やはり、ちよつとどうか、これはもう少し専門医に診てもらわなきゃいけないときには専門医にきちんとつなぐという、つないで責任を果たしてもらおうということをきちんとルー

ル化して仕組みをつくっていただきたいというふうな思っておりますので、それは要望いたしておきます。よろしくお願ひしたいと思います。

それからもう一つ、今回の法案に関して、反論というんでしょうか、懸念点を示している論文なんかも見させていただきました。その中には、やはり高齢者の足が奪われるんじゃないか、特に山間あるいは過疎地、そういうところでの問題というところに、指摘しているものもありました。私は、それは大変重要な問題だと思えます。しかしまた、高齢者の足を奪われるから、だから大変認

知症が進んでいても免許は持たせるべきだというのは、それはまたちよつと本末が転倒しているようなことかなというふうには思いません。

ともあると思うんです。そういう意味で、町づくりというんでしょうか、交通のところだけじゃなくてもうちよつと大きな観点からやはり取り組んでいっていただきたいというふうな思っております。

そして、そういうのは国交省でいろいろ取り組んでおられると聞いておりますので、その点について、時間も掛かることだと思えます、五年や十年でできちゃうことではないと思えますけれども、その取組の方針というんでしょうか、そこについて国交省から御説明いただきたいと思えます。

○政府参考人(藤井直樹君) お答え申し上げます。委員御指摘のとおり、高齢化が進行する中で、今後、自家用車を運転することができない高齢者、ますます増えることが懸念をされております。一昨年成立をいたしました交通政策基本法に基づきまして、本年二月閣議決定をいたしました交通政策基本計画、この中で高齢者の移動手段としての公共交通の重要性が強く指摘をされ、地域の生活の足の確保を大きな課題としているところでございます。

これらを踏まえまして、昨年、地域公共交通活性化再生法の一部改正をいたしております。これによりまして、自治体が交通事業者等の関係者から成る協議会を組織して、コンパクトシティー化等、町づくりの施策と連携をして地域の交通計画を策定する枠組みを構築したところでございます。昨年十一月に施行されておりますけれども、既にこれまでに十七件の計画が各自治体から提出をされてきているところでございます。

委員御指摘のとおり、町づくりと連携をするというところで一定の時間は掛かるということでありましても、それとしっかりとタイアップした形でこの交通ネットワークをしっかりとつないでいくということをこの枠組みによってしっかりと進めたいと思っております。ちなみに、この協議会には地元公安委員会にも御参画をいただいております。

国交省といたしましては、引き続き警察庁と密接に連携をして、この枠組みに基づく地域の公共交通の確保に向けた取組を推進してまいりたいと考えております。

○上月良祐君 ありがとうございます。まさに現場では、国交省と総務省の関係の仕事もあるでしょう、それからやっぱり警察の仕事というのを本当に密接に連携してやっていただかないといけないことだと思えます。現場でやろうと思つたときに、やっぱり本省レベルで横に連携が十分に図られているかどうかというのは大変重要なことだと思えますので、その点をくれぐれよろしくお願ひをいたしたいと思います。

藤井部長、お忙しいと思えますので、この案件だけですので、御退席いただいて結構でございます。○委員長(大島九州男君) 藤井部長、御退席どうぞ。お疲れさまでした。

○上月良祐君 ありがとうございます。それから、高速道路の逆走が起るところというのは大体箇所的に、決まっているとまでは言えないけれども、多いところがあると聞いております。私が東京でたまに運転をしても、これは一瞬間違えそうになるようなこともなくはないの

で、間違つたことはいないですけども、なくはないということ、ハード面の対策なども重要だと思えます。それを聞きたいんですけども、済みません、ちよつとほかにも質問したいことがあるものですから、時間があればちよつとお聞きさせていただきたいと思えます。それは取りあえず要望させていただきたいと思えます。

それから、今回の準中型免許の導入に関してちよつとお聞きしたいと思います。これはトラック業界も含めて運輸業界で大変人手不足が深刻であるということでありまして、そういう面も背景にあるということなんですが、十九年に中型免許が導入されたときに、ちよつと懸念しているのは、そのときに、そもそもあの頃普通免許で八トンまで運転できたというのものが

いことだと思つていますが、案の定、やっぱり五トンから八トンのところは事故が多かつたんですね。

そういう意味では、今回、準中型というふうにしたときに、五トンから要するに七・五トンのところまでは、それは年齢も引き下げられるし、何よりも、それよりも私、一番心配しているのは、先に普通免許を二年持っていないと、いきなり取れるようになるわけです。

もちろん、普通免許じゃなくて準中型の講習を受けたら試験をするわけだから、基本的には習熟しているんだと思えますけれども、ただ、やっぱり免許を取りに行く試験場でやるにしても、雪の日もあれば雨の日もあれば風の強い日もあるでしょうから、そういう意味で、二年間普通免許で現場で走っていない人がいきなり準中型で出るといふことについてはちよつと心配な面もあるかと思つておられます。その点について御懸念を、御懸念といいますが、どんなふうにかかっているか、教えていただきたいと思えます。

○政府参考人(鈴木基久君) 今回のトラックドライバードライバーに対する免許制度の改正でございますが、貨物自動車は大部分を占めます。車両総重量三・五トン以上の自動車のうち、三・五トン以上五トン未満の自動車に係る一万台当たりの死亡事故件数が三・五トン未満の自動車と比べ高い値となっているほか、この範囲の自動車による交通死亡事故の減少率は特に低くなつてい

ることを踏まえ、免許制度を見直して、これらの自動車の運転免許に ついて、貨物自動車を用いた試験、教習を行うこととするなど、一層の交通事故防止対策を推進しようとするものでございます。

ただ、委員御懸念の点でございますが、平成二十五年度に実施した今回の準中型自動車に該当する貨物自動車等を用いた走行実験において、二十歳未満の者が二十歳以上の者に比べて運転技能の点で劣つてい

た試験、教習等を行うことを前提として、運転免許取得に係る免許要件の引下げをすることがしたが、可能かどうかというふうに考えたわけでございます。

このため、改正案では、準中型免許について、普通免許同様の十八歳以上で取得可能とすることとしておりますが、あわせて、準中型免許の取得に当たって、公安委員会が行う準中型自動車の運転に関する講習などを受けなければならないこととするほか、準中型免許の取得後一年間は、いわゆる初心者マークの表示義務の対象とする、この期間内に違反行為をし、一定の基準に該当することとなった場合には再試験の対象とするなど、貨物自動車に係る初心運転者の安全確保にも配慮した制度設計を行っているところでございます。免許取得のための試験、教習等を貨物自動車を使用し、行うことを含め、全体として貨物自動車に係る安全対策が図られているというふうに考えております。

また、現在、国土交通省において、貨物自動車運転に係る運転者教育の強化等を内容とする貨物自動車の総合安全対策について検討がなされているものと承知しております。引き続き関係機関、団体とも連携しながら、貨物自動車に係る事故防止対策に取り組んでまいりたいと考えております。

○上月良祐君 ありがとうございます。

そこは本当に慎重にやっていただきたいと思っております。ここ、本当はもうちょっと詰めたところなんですけれども、ほかに質問どうしてもしたいのがあるものですから、是非きちんと運営をしていただきたいと思っております。

それから、関越道でありました高速ツアーバス事故で安全規制が強化された貸切りバスの関係につきましまして、ちょっと国交省にお伺いをさせていただきますかと思っております。

私、問題の根源が平成十二年の需給調整規制の廃止、撤廃で免許制が許可になったり、許可が届出になったりということで、あれで事業者数とか

台数がすごく増えてしまったところがあるが非常に、何と云うんでしょうか、スタートにあったのではないかとちょっと思っております。経済規制というのはできるだけ緩やかにしていく、規制を撤廃していくというのは私も認識をいたしております。しかし、社会規制とか安全規制はやっぱり経済規制とは別なところだと思っております。これは、経済規制を撤廃したつもりで需給調整をなくしたら、安全のところまで問題が来てしまつたというふうなケースじゃないかなというふうに思っております。そういう意味で慎重にやっていただきたいところなのかなというふうにも思っています。

それはともかく、関越であの大きな事故が起こつて、安全規制が強化されて運賃規制も見直されたということですね。そのときに、ちょっと最近地元でもお聞きしているんですけども、バス会社の方が困っているところがある。なぜかという、例えば旅行エージェンツの方から、バス代は高くなる、高くなるんですけど、安全規制が入る分高くなる、しかしその分あつせん手数料の方なんかをちょっと高くしてくれと言われて、つまり、バス料金は高くするんですけど、あつせん手数料、旅行エージェンツに払うあつせん手数料を高く取られるようになるとバス料金値引きしているのと同じことになつて、安全規制を掛けられて値段は高く取つてというふうになつては、結算値段が取れない、だから安全対策ができないということになりかねないようなところがあるかと思っております。

そつちの方は、質問レクのとときに役人の人とちょっと議論をしたら、旅行エージェンツとバス会社間のあつせん手数料の問題というのは、これは住民だからそれは規制できないんだという話なんですけど、そんなことを言っていたら、何のために今回の規制を入れたか分からないんですね。なので、その点についてどういうふうな思つていらっしゃるのかということ。

のを入れた以上は、比較的大手のところから大変細かいところまであるわけですが、バス会社というのは、そういう意味で、しかし、事は安全のことですから、入れた以上はその規制を守つてもらわなければならない、その会社の大小、零細にかかわらず、きちんとルールは守つてもらわなければならないと思っております。もしそれが、この規制だと守らせることができないんだというんだったら、その規制の方をもうちょっと柔軟にすべきだと思っております。規制つくつた以上はちゃんと守つてもらわなければならない。しかし、守らせられないと分かつたら、それはある程度柔軟に見直せばいいんだと思っております。

これは確かに改正したばかりですよ、去年から適用されたばかりだけれども、改正したばかりだから、役人の人的にいうと余りすぐに見直ししたくないと思うかもしれないけれども、守らせられないんだったら規制の方を見直すべきだと思っております。

この辺りについて、うへの政務官にお聞きしたいと思っております。

○大臣政務官うへの賢一郎君 お答えいたします。

御案内のとおり、関越の事故を受けまして、国交省といたしましては、平成二十五年に高速・貸切バスの安全・安心回復プランを策定をいたしました。これに基づき、今委員から御指摘のあつたような貸切りバスの運賃制度の見直しを行つたところであります。昨年の七月から本格的に運用を開始しているところでございます。

御案内のとおりでございますが、この新運賃制度におきましては、人件費や車両更新など安全運行に必要なコストを適正に運賃に反映をしようというところでござります。あと、それから、これまで貸切りバス事業者が届け出た運賃を受受できていなかった、そういった状況にも対応するために、それをきちんと遵守させるというよう措置も講じているところであります。

昨日のレクと同じでございますが、民間同士の

商慣行でございますので、御案内のとおり、何らかの法規制の下にあるというわけではございません。そのことは十分御理解を賜つていただきたいと思います。ただ、委員御指摘が、あつたように、手数料の問題が結果としてこの新運賃制度を阻害するということについては私はあつてはならないというふうな思っております。まず、御指摘を踏まえてしっかりと調査をきちんとやらせていただきたいというふうに思っています。

その際には、大手、中小という御指摘もありませんので、そうしたことも十分念頭に置きながら、しっかりと実態把握に努めさせていただきますと思っております。

○上月良祐君 ありがとうございます。

行政指導もあるんですね。法律の権限なくたつて行政はできるんですよ。所掌事務の範囲内で行政指導はできるんだから、そこはちゃんとやつてもらいたいと思っております。入れた規制が要するに意味のないものになるようなことを見逃しては、何のための行政か分かりませんから。そこについては是非と思つたので、できることできないことあるのはよく分かっております。その上で、本来所掌じゃないということでお聞きして、うへの政務官には大変申し訳ないんですけども、是非所掌の方の政務官にもつないでいただいて、きちつとウオッチしていただきたいというふうに思っております。

それからもう一つ、スクールバスの関係でいろいろ聞くことがあります。

この安全規制が入つたことによつて、スクールバスの値段がえらい跳ね上がつちやつた。今、小中の統合が非常に残念ですが進めなければいけない時期なので、スクールバスで大変台数が増えるような状況になつていっているわけですね。

ここで、何か公示されている道路運送法に基づく料金の公示制度があつて、その資料なんかを見ますと、やや何か、硬直的のままではないけれども、硬いかなというふうな思つて、一般の貸切りバスのように、例えば三時間規制みた

いながあるんですね。三時間未満の運行時間でも、最低制限三時間はちゃんと料金として取れま
すよというのがあるんです。

確かに、スクールバスというのは、朝一時間、
夕一時間だったとしてもそれを二時間と見れるか
どうかという、間の待ち時間があるから単純
な二時間ではないかもしれないけれども、小中
の、何というんでしょうか、義務教なんかは税金
でやっているわけです、基本的に。そうすると、
三時間か二時間かというのが一年間積もれば物す
ごい額になるわけですね。

そういう意味で、何というんでしょうか、基本
一回きりの貸切りバスの規制の在り方と、それか
ら反復継続するようなスクールバスであるとかあ
るいは企業の通勤バスであるようなそういうたも
のとは、何か規制の在り方が若干違っていてい
いのかなというふうに感じます。

それで、この中身見ても、これ、どう読めばい
いのか分からないような運賃の割引って書いて
あって、割り引くことになっている。これはでき
るじゃないかと割り引くって書いてあって、しかし
下限は超えられないみたいなの、何のためにこれ
が書いてあるのか私もよく分からないような公示に
もなっているんですね。

だから、そういうところも含めて、一般貸切
りの、何というんでしょうか、一回限りのとは違
うような規制の在り方というのがあるのではない
かなというふうに思うんです。その辺につきまし
て、お考え、どうかということをお聞きしたいで
す。

○大臣政務官(うへの賢一郎君) スクールバスの
運賃の上昇につきましては、幾つかの自治体から
も御相談をいただいております、我々としても
関心を持って、一定の懸念を持ちながら対応をさ
せていただいております。

貸切りバスでございますが、これはやはり短距
離、短時間の運送であつても運送できる回数に限
りがあり、ほかに用いることができませんので、
安全コストを確保するためには、適正な収入を確

保できるよう、これは従前の制度と同じでござい
ますが、運賃計算上の最低限の走行時間を設けて
おります。また、これはスクールバスでも観光バ
スでも基本的には同じと考えております。

また、新しい制度におきましても、必要な点
呼・点検時間、これは御指摘あつたように、運送
の前後の一時間ずつ計二時間、これもコストの要
素でありますから、これも含めて考えることとし
ておりまして、安全確保という観点からやはり一
定の原則、これは我々もしっかりと守っていく必
要があるというふうに思います。

ただ、委員御指摘ありましたように、学校を取
り巻く状況が統廃合等々もありましていろいろ大
きく変わつていっている状況もございます。ま
た、スクールバスというのは教育にとつても非常
に重要な要素でございますから、原則は原則とさ
せていただきながら、どういった形で自治体なり
を応援できるかという点につきましては、文部科
学省あるいは総務省ともしっかりと相談を我々
してもやつていきたいと思います。

○上月良祐君 ありがとうございます。是非、そ
のことをお願いしたいと思ひます。是非、そ
最後に、文科省の方にお伺いしたいと思ひま
す。

安全コストを入れたことによつて、スクールバ
スについてはコストが上がつていっているんですね。し
かも、統廃合があるから量も増えるということにな
つていまして、残念ながら、その補助の方は非
常に追いついていないんです。これは、統廃合が
あつて、補助があつて、二分の一以内の予算補助
なんです。しかし、実態を見ると、二分の一、五
分の一、三割、二割、三割しか
行つていないんです。これがこれからどんどん
増えていくと思うんです。量が、しかも、五年
間に限られていまして、これはもうちょっとちや
んと予算を確保しないと、先ほどの安全コストが払
えないというふうな、払う方の問題にもなるん
です。

そこで、その点につきましてきちんとした予算
確保と、二分の一以内の予算補助ではあるけれど
も、きちんとその措置をやつていただきたいとい
うふうに思いますので、それが安全の確保にも
つながるといふことですから、そこを是非お願い
いたしたいと思ひます。

その点について、文科省、御答弁お願いしま
す。

○政府参考人(中岡司君) 委員御指摘のように、
少子化の進展を背景といたしまして、学校統廃合等
によりまして、公立小中学校の約一割に当たりま
す三千校がこの十年間で減少してまいつておりま
す。

文科省におきましては、各地方公共団体におき
ます公立小中学校の適正規模とか、あるいは適正
配置の検討に資するように本年一月に手引書を策
定しております。その中でも、スクールバス導
入等も考慮して通学基準を設定するというふう
になつていっているわけでございます。

また、学校統廃合によりまして、委員御指摘の遠
距離通学となります児童生徒の通学条件の緩和の
ためのスクールバスの購入、あるいはそれを運行
委託をするという……

○委員長(大島九州男君) 短く答弁してくださ
い。

○政府参考人(中岡司君) はい。
地方公共団体に対しまして補助を出しておるわ
けでございますが、このうち、事業につきまして
は、平成二十七年予算におきまして、対前年度
比三億円増の十六億円を計上しているところでご
ざいます。

以上で質問を終わります。ありがとうございます。

○芝博一君 民主党の芝博一でございます。
質問をさせていただきたいと思ひますが、いつ
もはこの内閣委員会の委員席に座つていただい
ておりますけれども、今日は、答弁席に座つてい
ただいての世耕官房副長官からまず質問させてい
ただきたいと、こう思ひます。

最近、新聞、テレビ、雑誌等を含めて世耕官房
副長官の企業献金疑惑が取り沙汰されております
けれども、世耕副長官、政治資金規正法は十分御
存じだと、こう思つております。この政治資金規
正法の中で資金管理団体は我々に認められており
ますけれども、この中で、政治家が、資金管理団
体を受け取ることでできる献金というのはどのよ
うに定められていられるでしょうか。

○内閣官房副長官(世耕弘成君) 企業、団体から
の献金は禁止されておりますので、当然、個人か
らの献金ということにならうかと思ひます。

○芝博一君 個人の献金しか認められていない。
上限がございませうか。

○内閣官房副長官(世耕弘成君) 上限は年間百五
十万円までというふうには存じております。

○芝博一君 世耕官房副長官の政治資金管理団体
名は何とおっしゃるんでしょうか。

○内閣官房副長官(世耕弘成君) これは、私の選
挙区のと歌山県の名前紀州と私の名前を入れて、
紀成会という名前にしてあります。

五

に、財務担当役員が百五十万円、総務部長が百五十万円、合計七百五十万円の献金がございまして、別口で、二〇一二年の十一月十五日にも社長から百五十万もございまして、これは事実でしょうか。

○委員長(大島九州男君) ちよつと待つてくださいます。

石井君から、芝君の発言中に不穏当な言辭があるとの御指摘がありました。

委員長といたしましては、後刻速記録を調査の上、適当な措置をとることにいたします。

○内閣官房副長官(世耕弘成君) 事実でございます。

○芝博一君 今の部分は事実ですね。

そうすると、もう一つ確認させていただきます。

大阪の中央区にあります人材派遣会社、これをNサービズとしておきましょう、この幹部の方五人、特に二〇〇二年から二〇一三年にわたって四人から五人と複数になっているんですけども、総額五千四百三十万円ぐらいになると思うんですけども、特に二〇〇七年以降は百万円を五人ずつ、毎年、幹部の方が、一部、会長の母親から常務に替わっておりますけれども、献金をして

いたと。そして、二〇〇八年と二〇〇九年には同日、若しくは、これらは年間通じて同じ日にちに近しい日に実行に行くようなことの事実がございすけれども、これも事実でしょうか、最後のことは別として、大きくは事実でしょうか。

○内閣官房副長官(世耕弘成君) 今残っております過去三年分しか私は確認できておりませんが、ですから、二〇一一年、一二年、一三年ということになります、これについては、今おっしゃるとおりでございます。

○芝博一君 三年分でありませけれども、確認をしたところ、今申し上げましたところがトータル的な数字だそうでありませ。

ところで、今日私も早速本屋さんへ行つて、週刊誌を買ってきました。新たな事実が分かったのでありますけれども、昨年の三月の二十二日付け

で、世耕副長官の地元、和歌山県内の建設会社から、会長とその親族の役員三人から五十万円ずつ、合計二百万円が入金されておりますけれども、これも事実ですか。

○内閣官房副長官(世耕弘成君) 和歌山県内の会社の会長及びその会社の役員をやっておられる御家族からいただいているというのは事実でございます。

○芝博一君 では、もう一つ確認させていただきます。

同じく昨年の六月の三日、同じ日にちです、衣料品販売会社の経営陣四人から各百五十万円、上限の百五十万円が合計六百万円献金されておりますけれども、これも事実でしょうか。

○内閣官房副長官(世耕弘成君) 少し事実と違いますが、衣料品の社長さんは一名でありまして、残る三名は御家族、親族ということでございます。

○芝博一君 大変献金額が多額で、それも同じ日付で同じ会社、団体等々から含めての事実だと確認をさせていただきました。

これらの献金は、今、世耕副長官言われましたように、資金団体の名前が紀成会でありますけれども、どうもトータルを見ると、個人献金のトータルは六千八百万円に上るようであります、もう安倍内閣の中では断トツだと、大変すばらしい成績だと、こう思っておりますけれども。

世耕副長官、ちよつと記憶を戻していただきましたんですけども、二〇一二年の三月、世耕副長官は参議院の予算委員会で、当時は細野環境大臣だったと思うんですけども、同じような企業献金疑惑を追及されていること、記憶はございますか。

○内閣官房副長官(世耕弘成君) 記憶はございません。

○芝博一君 それじゃ、その記憶があるなら、どのようなことを指摘されて、どのような世耕さんの質問をされたか、概略をお話してください。

○内閣官房副長官(世耕弘成君) 当時、ある県の

遊技業組合、パチンコ組合ですね、そのパチンコ組合の幹部の職にある方々や、その同じ県下の大手パチンコ会社の方々が同じ日に献金をされているということに関して、企業間で調整があったのではないかとという問題意識で質問をさせていただいたと記憶しております。

○芝博一君 大変すばらしい記憶力だと思っております。まさに、私の手元にある議事録も同じようなことでございます。

そのとき、世耕副長官は、このことについて、みんなそろつて同じ日に、よし、今日は献金日だから献金しよう、これはもうまさしく個人献金じゃなしに企業献金じゃないか、団体献金じゃないかと厳しく批判をし、追及をされました。

その部分を含めて考えても、今私が前段で確認をさせていただいた今回の献金の部分、寄附の部分、世耕副長官としては、同じか、いや、違うんだ、こういうお答えなんでしょうか。

○内閣官房副長官(世耕弘成君) まず、私のその今六千数百万円と言われました個人献金は、国会議員の中では非常に多い方だと思います。これは、私、初当選以来、本来、政治資金規正法は企業献金を禁じているのであるから、できる限り個人からいただいたことと努力を続けてきたわけでありませ。

今いろいろ芝議員から御指摘をいただいた個人の方々は、それぞれは古くから付き合いのある人、人によつては祖父の代とか、あるいは大学生のときから知っているような方もいました。あるいは、近年知り合った方も、何度も勉強会を一緒にやったり懇談会をやったりして個人的な関係を築き、あるいは秘書も一生懸命通つて、いろいろと情報提供などをさせていただく中で信頼関係ができて、そして、それぞれ皆さん真面目に仕事をされている方々、それぞれ企業で成功されている方々から個人の御意思としていただいている。それは非常に大きな金額であるということ、私は本当に有り難いというふうにお思っておりますけれども、完全にこれは個人献金としていただいている

と、今御質問にお答えをいたしますが、まず、細野元大臣の件については、この場にはらつしやらない方でありませので、政治資金問題について論評するのは差し控えたいと思ひます。

あえて申し上げれば、私があのとき質問をした後、細野当時大臣個人から、私には経緯とか、なぜそういう同じ日になつたかという御説明は個人的にいただいて、私自身は納得をいたしてるところであります。

その上で申し上げれば、今……(発言する者あり)ですから、同じかどうかということの御質問ですから、それをお答えいたします。

いわゆるパチンコ組合の幹部の職にある方々や同じ県下の大手パチンコ会社の方々がそろつて同日に献金をしていた点に関して、組合の中であるいは企業間での調整が行われたのではないかと、もうそれは私は納得をしております。今、

一方で、今御指摘の点は、私の資金管理団体への寄附については、御家族やあるいは毎日同じ職場で仕事をしている方々ということでありませので、企業間の調整を行ったんではないかと、今の私の疑問と、今、芝議員から御指摘をいただいている、御家族や同じ職場で働いている方々の献金というのは種類が違うものではないかと、今、

○芝博一君 さも過去の三年前の細野議員の部分については疑惑があり批判してきたと、こういう話がありました。今、世耕副長官から長々々と正当性があるんだというようなことを言われておりますけれども、それはあなたの主張であつて、当然そのときも、細野大臣の部分、答弁も確認をしておりますけれども、一般から見れば、今の答弁の部分というのはまさしくあなたの主張であつて、私どもはそうは思っておりませせん。世間一般的にはまさに企業献金であつて、しかし、それを政治資金規正法上、個人献金という形で名前を書

るということをまず申し上げておきたいと思ひます。

いてやっている。

世耕さんは、先ほど私の古くからの知り合いだと、こう言われました。古くからの知り合いが各会社に五人も六人もずつといるわけがないんです。その中の例えば社長一人を知っていたかも知りませんが、会長を知っていたかも知りません。しかし、その以降の部分は、ある意味ではその会長を通じて会社の関係の部分からということも推測もできるわけでありますから、先ほどの答弁の中で全てを知っているような部分の発言がありましたが、それは私はおかしいと。

いずれにいたしましても、非常に、今回の部分につきましては企業側からの個人献金という体裁を整えた企業献金だと、こういう疑惑を持たれる部分でありませうけれども、今、私が先ほど四社の事実関係を確認させていただきましたけれども、この四社からの過去、これまで、今現在も含めて要望や陳情等々があつたかどうか、それからもう一つは、これらの企業に対して、個人献金の働きかけ、企業献金だけでも個人献金で認められているのは百五十万円だからというような部分も含めて働きかけをしたか、そのことの事実について正直に、二点、お答えください。

○内閣官房副長官(世耕弘成君) 今疑念があるとおっしゃっていますが、これはあくまでも個人献金でありませう。もし、これが今おっしゃるような企業献金、実質的に企業献金だということであれば、企業の中で何か指示があつたとか、あるいは献金した分を企業が後で補填しているとか、そういうことがあればそうですよ。でも、これはそれぞれの方が本当に御自身の、これは大きな金額だと思ひますけれども、ポケットマネーでいただいているんですから、私は個人献金だと思ひますし、今おっしゃったような、今……(発言する者あり) 今答弁しているんです、今御質問に答弁しているんです。いいですか、まだ答えていないので、今御指摘が……

○委員長(大島九州男君) 簡潔に。
○内閣官房副長官(世耕弘成君) 簡潔に答えます

から。

今おっしゃったような要請は行っておりませうし、これ、いただいた方々からの要望とかそういうのは、これは逆に聞いちゃいけないんです、これは。聞いてはいけません。個人献金といった方の要望を聞いたならばそれは取柄と同じことになりませうので、私は一切聞いておりませう。

○芝博一君 聞いたことだけ答えてください。それで、現実的に働きかけもやっていない、要望や陳情もないということの部分で確認をさせていただきます。

それで、今、世耕さんが長々と正当性があるんだ、真正正銘の個人献金だと、こう言われました。同じ日に同じ金額をそれぞれが寄附されています。普通はそれぞれの人が、立場が違うし、考え方も違うし、性格もあるし、家庭環境や経済環境もあるでしょう。普通ならそれぞれのその状況に応じた金額でそれぞれの日にちで献金するはずですが、全ての人が同じ金額で同じ日にちというのはどういうことですか。

○内閣官房副長官(世耕弘成君) それは献金された側の御事情によるものですから、私は、はっきり言って今明確にお答えはできません。ただ、御家族や同じ職場の方だということだけは申し上げておきたいと思ひます。

○芝博一君 それにしても、同じ日にちと同じ金額を振り込む、その偶然性というのは到底考えられない、一般常識的には、の事実現象なんです。その部分について私はしっかりと指摘をさせていただきます、こう思ひます。

もう一点確認させていただきます。

近畿大学への、これらの会社は出入り業者、若しくは取引はございますか。

○内閣官房副長官(世耕弘成君) 今、私は近畿大学を離れておりますので確認はできませんが、一社は取引関係は古くからあつたというふうな認識をしております。

○芝博一君 今のところ私も最終的な確認をしておりますけれども、もしそういうことがあれば

ば、いろいろな部分で今言われましたように疑惑を持たれるわけでありませうから、副長官という立場、そして政治家という立場、しっかりとそこところは正当性を主張するでなしに、むしろ私にもつとしっかりと一般的な説明責任を果たしていただきたい。

世耕副長官が三年前に細野環境大臣に指摘をし、そして批判をされた、厳しく批判をされた。私も同じことを世耕副長官にお返しをさせていたいただきたいし、あわせて、今後もしっかりとその立場上、今は副長官という重責を担われております。説明責任を公の場で、これも公の場でありませうけれども、例えばマスコミに対しても、世の中に対してもしっかりと説明責任をさせていただきたいと、こう思っております。その部分について、より説明責任と、責任を自覚していただきたい、このことだけを今日、忠告といひませうか、お伝えをしておきたいと、こう思っております。

で、以上、この質問については終わらせていただきたいと思ひます。

それじゃ、本来の法案の質問に入りたいと思ひますが、予定外に丁寧な答弁をいただきましたから、時間が減つてしまいました。

それじゃ、山谷国家公安委員長、今の交通安全基本計画に基づいていろいろな施策を打たれておりますけど、今何年で、この年度は何年まででしょうか。

○国務大臣(山谷えり子君) 現在、第九次交通安全基本計画でございますが、昨年の交通事故死者数は四千百十三人と平成十三年から十四年連続の減少となりましたが、第九次交通安全基本計画の目標を達成するには至っておりませう。

本年度でございます……(発言する者あり)

○芝博一君 九次で、二十七年までですね、五年間計画。

じゃ、今言いました、私、改めて、それじゃ、その中で交通事故死者数の目標設定と、死傷者数の目標設定はどうなっておりますか。

○国務大臣(山谷えり子君) 三千人でございまして、第九次交通安全基本計画の目標を達成するには至っておりませう。

て、第九次交通安全基本計画の目標を達成するには至っておりませう。

○芝博一君 答えも言っていたらいいと思ひますが、死傷者数は何人ですか、それも私、聞いていますか。

○国務大臣(山谷えり子君) 平成二十五年、七十八万五千八百六十七人です。

○芝博一君 山谷委員長、この基本計画の目標値というのは今年、二十七年が最終年です。この基本計画があつてもろもろの施策が打たれていて、今回の法改正もこの部分の安全対策を進める上での大変重要な目標設定なんです。

この部分、第九次で二十三年から二十七年、交通事故の死者数の目標は三千人、今、いろいろな部分であります、死傷者数の目標は七万人なんです。

その部分をしつかりと認識をしていただいで、改めて二十六年のこの死傷者数と死者数の実績をお伝えください。

○国務大臣(山谷えり子君) 委員おっしゃるよう、平成二十七年年度までに年間の二十四時間死者数を三千人以下にする、二十七年までに年間の死傷者数を七万人以下にするということでございます。(発言する者あり)

発生件数五十七万三千八百四十二件、そして死傷者数が七十一万一千三百七十四人でございませう。

○芝博一君 質問されたことだけをお願いいたします。

じゃ、この目標値に昨年度の実績数は大変遠い、程遠い数字になっております。この部分、死者数については千人以上、千百十三人でしょうか、の部分減らさなければならぬ。また、死傷者数については、こういう状況になりますけれども、この目標達成に向けた意気込みと決意は、まづ国家公安委員長としてお聞かせください。

○国務大臣(山谷えり子君) 目標を達成するためには一丸となって取り組んでいきたいと思ひます。

近年、交通事故死者数の減少幅は縮小傾向にありまして、交通事故死者数が減りにくい状況でございます。この主な背景として、高齢社会の進展に伴い、事故に遭った際の致死率が高い六十五歳以上の高齢者の人口が増加していることが挙げられます。昨年中の交通事故死者数全体に占める高齢者の割合は五三・三％と過去最高となっております。まして、交通事故死者数を減らすためには高齢者の交通安全対策の充実強化が必要であると認識をしております。でございます。〔発言する者あり〕

○芝博一君 済みません、山谷国家公安委員長、聞いたことだけで結構でございます。後でまたそここのところも聞きますから、今答えられたことも含めて。私は、今決意、大変目標と懸け離れているから決意と見通しを聞いたわけでありまして、その部分だけお聞かせいただければ結構なんです。大変目標には遠い、恐らく目標達成は難しいだろうと私も推測しております。その中で、これだけ減らない、目標値に届かないという理由の大きな問題点は、交通安全策の中でどの点が問題点だと認識をされておりますか。

○委員長(大島九州男君) この際、政府側に申し上げます。答弁は、質疑者の趣旨をしっかりと理解して、簡潔明瞭に行われるように要請をいたします。○国務大臣(山谷えり子君) 先ほど答弁させていただきましたが、高齢化の一層の進展が見込まれる中、今後更に交通事故、交通死亡事故を減らすためには、高齢者に対する交通安全対策の充実強化が特に重要であると認識をしております。そこで、関係機関、団体との連携を強化しながら、高齢者の歩行中、自転車乗用中の事故を防ぐために、交通安全教育あるいは個別指導、助言の実施、反射材の普及促進といった取組を一層推進するとともに、高齢運転者による事故を防止するための諸対策の充実を図ってまいりたいと考えております。

○芝博一君 今、山谷大臣の方からも、特に昨今

は、先ほどから質問も出ていますように、高齢者の交通安全対策は非常に重要だと、こういうことであります。もう一点、私も確認させていただいているんですけども、その中でも特に交通事故が減らない理由の中には、貨物自動車の死亡事故が非常に減少幅が少ない、こういうことも対象になってくるから今回の法改正に至ったと、私の方から補足的にもお答えをしないと、こう思うわけでありまして、そこでお聞きをしたいと思います。

○国務大臣(山谷えり子君) 最近の交通事故情勢を見ますと、貨物自動車を中心とする車両総重量のより大きい車両の方が一般的な乗用車に比べて死亡事故発生の頻度が依然として高くございまして。他方、集配等で利用頻度が高く物流の中心的存在である最大積載量二トンの貨物自動車、保冷設備等の装置によって車両総重量は五トンを超えることが多くなっている現状にございます。この点、五トン超えの自動車を運転することができると中型免許の取得可能年齢は二十歳以上でありまして、これらの車両を高等学校を卒業して間もない者が運転することはできないため、就職への影響等の観点から、全国高等学校長協会、全日本トラック協会等から貨物自動車に係る免許制度の見直しについて要望が寄せられております。こうしたことを踏まえまして、今回の改正では、貨物自動車に係る事故防止対策を一層推進しつつ社会的要請にも応えた制度とするため、車両総重量が三・五トン以上七・五トン未満の自動車の区分を設け、これらの自動車を運転するには準

中型免許を要することとして、貨物自動車を使用した試験、教習等を行うこととするともに、取得可能年齢を十八歳以上とするなど、免許制度の見直しを行うこととしていただいております。○芝博一君 大臣、済みません、私の質問聞いていただいて、後の部分の内容まで聞いていないんです。背景のポイントを開いたわけでありまして、その中身の部分までは聞いておりません。今の大臣の答弁、これは当然の部分でありますけれども、貨物自動車の交通事故の死者数が非常に多いということ、それから、学校関係やトラック業界等々の業界からの社会的要請、すなわち二十歳から大きな中型トラックが取れないから十八歳に下げて、より門戸を広げていこうというふうなことだと、こう思っておりますけれども、現実には、現実には、今まで普通車で運転できたのは五トンまでなんです。これを今回の新設では、三・五トンから七・五トンの準中型にしました。貨物自動車というのは中型も大型も入りますけれども、現実にはその根底となる、今回の新設の根底となる、総重量五トンまで、普通自動車で運転できる貨物自動車の事故率、事故件数はどうなっておりますか。

○委員長(大島九州男君) 答弁は簡潔に的確にお願いしたいと思っております。答弁できますか。〔速記中止〕○委員長(大島九州男君) 速記を起こしてください。○国務大臣(山谷えり子君) 車両総重量別一万台当たり交通死亡事故件数、三・五トンから五トン、八％でございます。○芝博一君 八％なんです。そこは大変多いか少ないかは別として、いざにしても、その事故対策のためにもつくっていくと、こういうことであります。もう一点お聞きします。

先ほど社会的要請、要するに業界だつたり学校、校長会からの要望もありました。その中には業界の人手不足の問題、すなわちトラック運転手が増えないという、こういう状況もあると思えますし、反対に高等学校からは、十八歳から要するに準中型程度の貨物自動車の運転ができれば就職もしやすいという背景もあると、こう思っております。そのところは可とするわけでありまして、けれども、人手不足の解消、今回、準中型免許それから準中型自動車をつくらせて新規に制度を設けて、それだけで解消されるものでしょうかね。そこのお考えについてはいかがですか。

○国務大臣(山谷えり子君) 総合的に様々な対策を講じていくことが大事だというふうに思いますけれども、今回の改正案では、そうした視点も含めながら改正案を出しているところでございます。○芝博一君 新たにこういう新設の部分をしただけで人手不足は解消すると私は思っております。むしろ、運送業界、トラック業界全体の中で、要するに運転手の待遇の問題、環境の問題、ここが大変大きな問題であるかと思っております。それから、それが意味では人手不足の一因にもなっていると、こう思っております。是非、警察庁並びに国家公安委員長が、交通省であったり厚労省であったり業界団体との調整役も果たしながら、この業界、すなわち運転手の待遇改善、これと安全対策を含めて、しっかりと連携をしながらリードしていく、指導していくという部分のお考えはおありですか。

○国務大臣(山谷えり子君) 所管としての様々な限界とか制約はございますけれども、しかし、総合的ないろいろなそうした人手不足問題等々は様々な意見を交換していきたいと思っております。○芝博一君 努力をさせていただきたいというふうな理解をさせていただきます。それでは一点、初心に戻って、初心的なことを聞かせていただきたいと思います。私ども運転しておりますと、よく前の車に若葉

マーク、初心者マークが付いております。この初心者マークを付けないければならない対象は現行法ではどうなっておりますか。

○国務大臣(山谷えり子君) 初心運転者による交通事故の防止を目的とした御質問でございますが、交通局長に答弁させていただきます。

○政府参考人(鈴木基久君) 事務的な説明を、現行制度についての説明でございますので、私からさせていただきますかと思っております。

○政府参考人(鈴木基久君) これ、初心ドライバーに義務付けておるのでございます。

○芝博一君 私もそう認識をしております、そこには当然罰則金や行政処分の点数、違反点もあろうと、こう思っております。

では、なぜ、運転者側にはその義務があつてということでありませうけれども、他の運転者の部分に守らせる遵守事項、義務事項等々はございませうか。

○政府参考人(鈴木基久君) 初心運転者がこの初心運転者標識を付けて普通自動車運転しておる場合には、他の自動車はその車両に対して幅寄せをしたりしてはいけないというふうな規定がございませう。

○芝博一君 初心者マークの付いた車を保護するために、一般の運転者は幅寄せであつたり割り込みをすればならないと、私も常々注意をしているんですけれども、そのようにしないように、というふうにして初心運転者を保護する義務があるか、こういうことだ、こう思っております。

もこの初心者マーク、今のよう内容でありますけれども、表示させる意義、こういう内容でありますが、表示させる意義とはどのようにお考え、国家公安委員長、もしお分かりになればお答えいただけますか。

○国務大臣(山谷えり子君) 初心運転者の交通事故率は他の運転者の交通事故率に比して著しく高いことなどを踏まえて、運転に関する……(発言する者あり)

○委員長(大島九州男君) 答弁はちよつと正確に願います。

○国務大臣(山谷えり子君) 委員長、ゆつくり聞いてください。

交通事故率に比して著しく高いことを踏まえ、運転に関する技能や知識が十分に定着していない初心運転者に対し初心運転者標識を表示させて、自覚ある慎重な運転を行うよう促すとともに、周囲の運転者に注意を喚起することにより事故防止を図ろうとするものでありまして、これが意義でございます。

○芝博一君 付けさせる意味というのは、付ける本人が安全運転の自覚をする、意識付けをする、そして周りへの注意喚起をする、これが本来の意味である。特に、なぜ付けさせるかという、その根拠は、やっぱり初心者、初めて運転をする、免許を取った人は事故率が高いという実績があるかと、こう思っています。その部分の上で、その初心者は技能や知識が不十分、だから本人にも安全運転を自覚させて、周りの皆さんにも守つてもらおうという、注意喚起してもらいます、これが本来の趣旨だろうと、こう思っています。それで交通局長、いいですね、その原則で。

○政府参考人(鈴木基久君) 大臣から先ほど御答弁させていただきます、また先生御指摘のとおりでございます。

○芝博一君 それじゃ、今回新設をされました準中型免許、それで、免許、私取りました。そして、準中型

自動車運転しています。その、今言われました初心者マーク、表示する義務がありますか、ありませんか。

○政府参考人(鈴木基久君) 準中型自動車を運転する場合には、表示していただく義務がございませう。

○芝博一君 そうですね。

○政府参考人(鈴木基久君) 普通自動車は準中型自動車よりも車格のちよつちやい自動車でございますので、普通自動車を運転する場合には初心運転者標識の表示義務付けはございません。

○芝博一君 それでは、ちよつとお手元に配付している資料も参考にしながらお聞きをしたいと思ひます。

トラックを運転するときは表示義務はあるんですよ。しかし、普通自動車に乗るときには表示義務はないんです。表示義務がないということは、そのときに普通自動車に乗つても保護義務も付いていないんですね。これはなぜ付けなくてもいい、その理由は、付けられないという理由、説明してください。

○政府参考人(鈴木基久君) 新たに設ける準中型自動車免許については初心者で取れるわけでございますが、そもそもトラック、貨物自動車、大きな車を運転することが想定されておる免許でございます。その取得に当たっては、いわゆる普通自動車、セダン型の自動車よりも相当難しい、高度な知識、技能が必要でございます。したがって、こうした高度な運転能力を要する準中型免許を取得した場合には、それよりも低規格といふのは十分にあるというふうな考えられますことから、普通自動車を運転する場合には初心運転者

標識の表示という義務を課すことまではせず、準中型自動車を運転する場合のみ初心運転者マークを付けていただく、そういう制度にしておるわけでございます。

○芝博一君 普通車のときには、貨物自動車をずっと一年間乗らなくても初心者マーク付けないでもいい。それなりの講習を受けて技術があると認めているんですね。確かに、講習時間も普通自動車よりも十五時間未満の中で増やすという検討をされているようでありませうけれども、しかし、先ほど私が聞きました、なぜ表示させる義務があるんですか。初心者は事故率が高い、技能、知識も不十分、そして自分の意識の運転の意識付けをする、周囲の注意喚起をする、その部分を捨てて、技術があるから、まさしく普通自動車を運転するときも、準中型免許でするときも、その人に、私にとっては、初めて自動車を運転するまじしく初心者なんです。そして、初めて現場の生の道路交通の中に入っていくんですよ。

私は、そういう部分を含めての運転技術は熟達していないと、こう思っているんです。そこるところについて、私は、やっぱり同じように初心者マークを表示する義務があると、こう思っておりますけれども、大臣、大臣のお考えはいかがですか。

○国務大臣(山谷えり子君) 改正案の考え方については先ほど交通局長答弁のとおりでございますが、議員御指摘の点について、ごもつともだと思ふ点もございませう。

最も大切なことは悲惨な交通事故を減らすということでありまして、今回提案させていただいた改正案につきましても、このような形でスタートさせていたいただきたいと考えておりますが、芝委員御指摘の点にしましては、改正法の施行後の事故の発生状況等を分析しまして、実態に応じた適切な対応を検討するように警察を指導してまいりたいと思ひます。

それから、なお先ほどの三・五トンから……(発言する者あり) ちよつと答弁訂正でございます

すから、先ほどの三・五トンから五トンの一万台当たり死亡事故件数でございしますが、私は八%の減少率をお答えいたしました。三・五トンから四トンの一万台当たり死亡事故件数〇・六二、四・〇から四・五トン、〇・五五、四・五から五・〇トン、〇・六八と訂正をさせていただきたいと思ひます。

○芝博一君 大臣、ごもっともと言われましたけれども、ごもっともだけで私済まない、こう思うんです。

今申し上げましたように、初心者マークというのは自動車に着目して付けさせるというのじゃなくて、運転者に着目して付けさせるべきなんですよ。まさにこの法は矛盾をしている、こう思うんです。

もう一点矛盾している部分があります。改めて確認します。

それじゃ、大臣いいですか。準中型自動車を運転しました。初心者の表示義務はありません、法律上。そうすると、普通車と同じような、普通車の人が初心者マークを付けるのと同じように保護対象になりますか。

○国務大臣(山谷えり子君) 準中型自動車を幅寄せ、割り込みから保護される対象であるかどうかということでございますね。

対象ではございません。

○芝博一君 表示義務はあるけれども保護はされない。私は、もう一度このお手元に配った表を見ていただきたいと思うんですけども、普通免許を取った場合は一年間表示義務があつて保護されるんです。幅寄せや割り込みに対して。これは安全上の部分、先ほど言ったように、いろんな事故率が多いとか、いろんな未熟さの部分から含めて。しかし、準中型免許で運転したときに、準中型の仮にトラックを運転した、表示義務は、付けなさい、表示はしなさい、しかし保護はしませんよ。そうすると、こういう現象が起こるか。道路を私たちが走っていて、前の車と、普通車には初心

者マークが付いている、こつちの準中型車には初心者マークが付いている、これはいいですよ。しかし、片一方は保護される保護対象、片つ方は保護されない。まさしく私は法の矛盾だと感じていられるんですけども、その部分について、大臣いかがお考えですか。

○国務大臣(山谷えり子君) 考え方をちよつと整理させていただきたいと思ひます。

今回新たに設ける準中型免許について、準中型免許取得後一年未満の者が準中型自動車を運転する場合に、自覚ある慎重な運転を行うよう求めることにも、周囲の運転者に注意を喚起する必要があることから、初心運転者標識の表示義務の対象とすることとしていられるところでございします。(発言する者あり) はい。

他方、初心運転者、高齢運転者等が所定の標識を付けた自動車を運転するときは、他の自動車の運転者は、危険防止のため、やむを得ない場合を除き、その自動車の側方に幅寄せをしたり前方に無理に割り込んだりしてはならないこととされていまして、この保護の対象については普通自動車に限られていられるところでございします。

これは……(発言する者あり)ですから、これは周囲の運転者に特別な義務を課すこととする対象として、より車格が大きい自動車については他の自動車から保護される必要が低いと考えられることによるものであります。今回新設する準中型自動車は、これまで中型自動車に該当した車両総重量五トンから七・五トンの自動車を含めたより大きな自動車と考えられることから、対象とはしないこととしたところでございします。

○芝博一君 大臣、確かにそういう表面上の理屈はあるかも知れませんが、私が言いましたように、初心者マークというのは車本体を対象にして付けるんじゃないでしょうか。その人、先ほど言ったじゃないですか、付けさせる義務は何だ、意味は何だ。事故率が高いから、技能、知識が十分まだまだ習得していないから、そして本人の自覚を促す、周囲の注意喚起をする、そういうこと

も含めてやっていくんだ、そして守っていくんだ、保護と。で、この保護が抜け落ちているんです。いかに準中型トラックを運転するとしても、初心者は初心者なんです。これは、保護対象とならない理由は私はない、妥当性はない、こう考えているんです。法制上、まさしくそこです、矛盾する、こう考えています。

是非、法制上、今後この矛盾点を見直さなければならぬ、速やかに、こう思っているんですけれども、大臣のお考えをもう一度聞かせてください。

○国務大臣(山谷えり子君) 芝委員と共有するところは、大切なこと、悲惨な交通事故を減らすというところでございします。

議員御指摘の点に關しましては、改正法の施行後の事故の発生状況等をよく分析しまして、事態に応じた適切な対応を検討するよう警察を指導してまいりたいと考えております。

○芝博一君 了解いただいたような答弁をいただきました。了解というか理解してもらったような答弁も思っています。私の指摘は私自身も修正しなくてはならないぐらいの私は要点だと思っておりますけれども、そこまではさすがに、今、時ここにと及んで私はそこまで要求しません。今、時ここにと及んで私はそこまで要求しません。

今、時ここにと及んで私はそこまで要求しません。今、時ここにと及んで私はそこまで要求しません。今、時ここにと及んで私はそこまで要求しません。

○委員長(大島九州男君) やじに答えなさいように。○芝博一君 事故状況を確認して、その中身を分析する、した上で必要があれば速やかに見直しをする、そのぐらいの決意でよろしいですか、大臣。○国務大臣(山谷えり子君) 事故の発生状況等を分析しまして、事態に応じた適切な対応を検討す

るように警察を指導してまいりたいと考えております。

○芝博一君 だから、私が必要があれば速やかに見直しを行うよう指導していくという決意で理解させていたいただいてよろしいですか、大臣の決意。大臣は、警察庁若しくは警察行政を監督指導する立場なんです。だから、今回は時間的な部分、急ぐです。安全対策の部分ですから。その必要性を私分かつています。しかし、法律のそこがある、矛盾がある。だから、今後、事故状況を分析して、その結果を見て必要があれば速やかに見直しを行うよう、大臣として、国家公安委員長として警察当局を指導していくとはつきり断言してください。

○委員長(大島九州男君) 大臣、質問者の意図を理解して答弁してください。○国務大臣(山谷えり子君) これから法施行、そしてまた事態分析ということになるわけでございます。事態に応じた適切な対応を検討するのは当然のことだと考えております。

○芝博一君 適切な対応、大臣、ごもっともと言われているんです。適切な対応をしてもらうのはいいんですけども、必要があれば見直しをする、だから必要があればいいんですよ、必要がなければ、分析をして結果が。だから必要、安全対策を高める上なんです。これは。そのために必要があれば早急に見直しの指導すると。大臣の決意を聞いています。ですから、決意を述べてもらえばいいんですよ。もう一度。

○国務大臣(山谷えり子君) 分析の結果、必要があれば速やかに検討していくのは当然のことだと考えております。

○芝博一君 まあ、大分前向きな答弁になってきましたので、時間も来ましたので、いずれにいたしましても、そのところはしつかりと、各委員の皆さんの御意見をいただきながら附帯決議でも求めていきたい、こう思っております。いずれにいたしましても、安全対策が重要でありますし、特に交通安全の部分においては、今言

いましたように、一般の国民には分かりづらい、またそこを、矛盾するような法律というのはやっぱりしっかりと見直し対象もその結果によつてしていただきたいということを要望いたします。

それともう一点、最後に、高齢者運転の部分について、時間がなくなりました。先ほど委員等々からも御質疑がありましたけれども、実はこの中で認知の分類一に掛かった人たちは、即、専門医の診断を受けなければならぬと、こういうことになりました。その後含めて、それと併せて、一定の違反行為、すなわち認知症を疑われる違反行為があつたときには、臨時の認知機能検査をしたり、そしてその結果が認知の可能性があるとすれば、臨時の講習を受けなければならぬとなつております。一か月以内。

ところが、私、警視庁や大阪府警のデータを見たら、四月一日現在で見たら最大八月までいっぱいなんです、講習。一か月以内に受けなくちゃならない。受けないと免許停止や取消しになります。一か月以内と法律でしていても、現実には、ひどいところは、大田区なんて八月の二十五日まで四月一日現在で講習受けられないんですよ。どうするんですか、これ。その対応の部分はどう考えているか、大臣、お答えください。

○委員長(大島九州男君) 時間ですから簡潔に。○国務大臣(山谷えり子君) 高齢者講習の円滑な運用に努めてまいるように万全の体制をつくつていきたいと思つております。

○芝博一君 いや、円滑な運用じゃない。これは具体的な方法が要るんです。現実に、通知があつてから一か月以内で講習受けないと、免許の停止若しくは取消しになるんですよ、高齢者の皆さん方は。その講習に行こうと思つたら、東京都内ではほとんどないんです、都内では。行つたとして仮にあつたとしても、例えば足立区から調布市に出かけるとか日野市に出かけるとか、七十五歳以上の高齢者ですよ。この対策具体的に取らなければ、まさしく法のこれも不備なんです、対応の不

備。どこで取れるか。だから、講習受ける可能性の部分で、努力するとか、例えば免許センターですとか、各警察署ですとか、いろんな対応取らなくちゃならないでしょう。何で私が答えを言わなくちゃならないんですか。その私は答えを求めているんですよ。

だから、適切に対応するじゃないに、具体的に答えてください。

○委員長(大島九州男君) 委員長、具体的に一言でお願いします。時間がありません。

○国務大臣(山谷えり子君) 現在、年間約百五十万人の方が高齢者講習を受講していることを踏まれば、臨時高齢者講習の導入により教習所等が受け入れる受講者数が大幅に増えるとは考えておりませんが、今回の改正に併せて、七十五歳未満の者に対する高齢者講習の時間を一時間、七十五歳以上の者のうち認知機能検査で認知機能が低下している……(発言する者あり)

○委員長(大島九州男君) 簡潔に。○国務大臣(山谷えり子君) おそれがない者に対する高齢者講習の時間を三十分短縮することとしてるところでございます。教習所等による受入れ体制について、この更なる強化を図るなど、高齢者講習の円滑な運用に努めてまいりたいと思つております。

○芝博一君 非常に不十分でありますけれども、以上をもつて質問を終了させていただきます。

○若松謙維君 公明党の若松謙維でございます。先ほどの上月委員、そして芝委員と、大変今日は盛り上がった内閣委員会でございますけれども、私は、高齢者運転対策についてまずお尋ねをいたしますが、先ほども上月委員からお話ございましたが、逆走のケース。約半分くらいが七十五歳以上なんです、うち一六%が第一、それで五〇%が第二ということなんです、いわゆる認知症の疑いのある運転者の事故の傾向ですか、これをどう行おうに分析して、今後どのように一定の違反行為を定めるか、これ警察庁にお伺いいたします。

○政府参考人(鈴木基久君) 警察庁が以前に認知機能検査を導入した際に調査研究を行いました、認知機能が低下した者がどのような違反をしやすいかということ調査しております。認知機能が低下した方は、認知機能が低下してない方と比較いたしました、信号無視ですとかあるいは一時不停止とか、そういった危険な運転行動を取る割合が多いということが判明したところでございます。このため、現在の認知機能検査制度においても、医師の診断が義務付けられる場合の要件として、こうした信号無視等の認知機能が低下した場合に行われやすい違反というのを定めておるところでございます。

したがって、今御質問の、今回の改正による、新設される臨時の認知機能検査の要件となる一定の違反行為につきましては、先ほど申し上げました現行法での医師の診断の要件としての違反行為、これを参考としつつ、今後、改正法の施行までに、有識者の意見も踏まえながら、認知機能が低下しているおそれを示す違反をその中から検討して選定していきたいというふうに考えておるところでございます。

○若松謙維君 分かりました。ということ、施行でしつかりと内容を決めるということですね。これもなるべく早くお願いいたします。

次に、特に高齢者、またその御家族の方々が、うちのおじいちゃん、おばあちゃん、運転して大丈夫かと、そういう不安がありますので、御本人も家族もどこに相談したらいいかということがあると思つてます。そういうことで、例えば運転免許の返還に当たりまして運転履歴証明書、これ発行されるんですね。そうすると、運転免許証と同様に身分証明になるということ。結構これ知らないんですよ。

ですから、そういったことを知っていただいで、運転免許証なくても大丈夫ですよ、証明書が付きまますよということをやっぱり通知するとか、そういう不安の解消とか、さっきの返納ですか、ある意味で、返納したいけど、先ほど、証明書が

なくなるとか、そういうところをしつかりと促進するような、例えば高齢ドライバー何でも相談窓口というんですかね、そんなものを、窓口とか電話で気軽に相談できる体制、是非警察庁につくつていただきたいんですけども、いかがでしょうか。

○政府参考人(鈴木基久君) 認知機能の低下やその他の身体機能の低下等から運転に不安を覚える方やその御家族からの御相談、これ現在も多数ございまして、各都道府県警察の運転免許センター等に運転適性相談窓口を設置して運転適性に関する様々な相談を受けておるところでございます。それから、各都道府県警察においては、運転に不安を覚える方が自ら進んで運転免許を返納しようということができるように、運転免許を返納した方々に対してのサービスを提供するように自治体ですとか企業に働きかけるなどの取組を行つておりまして、運転免許証を返納したいというふうにお考えの方は返納しやすい、そういった環境の整備にも努めておるところでございます。

ただ、それでもまだ周知が足りないという御指摘でございます。ただ、私ども、高齢者講習においても、そういった自主返納制度であるとか運転経歴証明書制度についても紹介をさせていただいております、こういった制度や運転適性相談制度の周知も図つておるところでございます。

ただ、まだやはりこれらの制度を知らない高齢者がいるということもございますので、こういった方々がこれらの制度を知ることによって運転免許を返納していただけるというふうなこともなろうと思つておりますので、引き続きこういった制度の周知に努めるとともに、こういった高齢者の方が相談しやすい、不安を解消するような丁寧な相談体制の充実というものを図つてまいりたいというふうに考えておるところでございます。

○若松謙維君 さっきの相談窓口の名前がちよつと硬いので、ちよつと軟らかく、是非検討してください。よろしくお願ひします。

それで、次に、例えば地方で、特に過疎地、中

山間地域、高齢者ですね、非常に起伏も激しいし運転が難しいということで、これ国交省なんですよけれども、是非そういった方々が運転しやすいうなまたサポート体制、これも必要だと思っんですけれども、いかがでしょうか。

○政府参考人(藤井直樹君) お答え申し上げます。

今委員御指摘のとおり、高齢者が無理に車に頼らなくても日常生活を営めるようにする、これは特に過疎地、中山間地域において非常に重要な課題である認識をしております。

そのためには、特に従来型の路線バスに限らず、コミュニティバスでありますとか、あるいはダイヤモンド型の交通、こういった新しい取組も今各地で始まっておりますけれども、こういったことを是非促進していくことが必要であると考えております。

私どもとしましては、昨年改正いただきました地域公共交通活性化再生法、これに基づきまして、自治体を中心となって関係者の方々、協議会をつくっていただいで、今申し上げたような取組を地域の実情に応じて進めていく、こういった取組を是非進めていただきたいと思っております。これらにつきましては、私どもは地域公共交通維持改善事業と申します補助金の仕組みを持っておりまして、これでしっかりと資金的な御支援をするということをしりたいと思っております。

さらには、こういった新しい交通を導入するということにつきましてのノウハウ、さらには先行事例の御紹介、こういったことも国としてもしっかりとサポートしてまいりたいと思っております。

○若松謙維君 先ほどの新交通、自治体がかかりと地域の課題を把握して対応するというところで、これは政策レベル、それとも政策事業レベル、どっちなんですかね。(発言する者あり) 政策事業ですね。ということで、蓮舫先生のつくった、しっかりと機能していただいで、PDC

Aの改善を是非図っていただきたいと思っております。

次に、今度は特に高齢者講習の在り方なんですけれども、私もちょっと駐車違反しまして、三年に一回ですか、やっております。三時間ですかね。これが今度は二時間になるんですね。そこから基準になって、今度は七十五歳未満の方、これが二時間なんですけれども、七十五歳以上だと三十分プラスと。そこで認知機能の低下のおそれが認められた場合には更に一時間追加と、三時間半。

結構きついで、何か高齢者運転者の負担を軽減しながら、かつ講習の質と安全性を両方、ある意味で矛盾するんですけれども、ちよつとどうまく担保するような何か工夫を是非検討していただきたいんですけれども、いかがでしょうか。

○政府参考人(鈴木基久君) 現行の七十五歳以上の高齢者講習においては、座学のほか、運転適性検査器材を用いた検査でありますとか、実際の車を使った実車指導、こういったものを行っております。

制度改正後は、七十五歳以上の高齢者のうち認知機能が低下しているおそれがある方々に対して行う講習については、これらに加えて個人別の運転能力に応じた個別指導を実施するなど、より講習効果が上がるようその内容の高度化を図ることを予定しているところでございます。

一方、短くなるという先生御指摘の七十五歳未満の者、それから七十五歳以上の者のうち認知機能検査で認知機能が低下しているおそれがない者に対して行う講習、これについては、先生御指摘のとおり、講習時間を短縮するというところで高齢者の負担軽減というのを図らせていただきたいというふうに予定しております。

御指摘のとおり、時間が短縮されることとなる高齢者講習、ただ、これは質はちゃんと担保しなきゃいけないということ、道路交通の安全を確保するために、より効果的な実車講習や講義の在り方等について、有識者の意見も踏まえて検討し

てまいりたいというふうに考えております。

○若松謙維君 私、アメリカとイギリスと免許を持っていて、大体路上でいきなりなんです。更新なしと、そんなものですね。やっぱり日本は厳しいですね。

ですから、例えば、二時間半なり三時間なり、もし自宅でも、もうインターネットの時代ですから、例えば事前講習とか、それもチェックできるシステムありますので、そんなのもやりながら当日は本当に拘束時間なり体力なりをいっていると軽減というか、そういうことを私、検討していいんじゃないかなと。それはいかがでしょうか。

○政府参考人(鈴木基久君) 実際、実車とかそういった講習も予定しておりますが、ただ、高齢者の御負担の軽減と、こういうのは配慮していいことは必要だということに考えております。

この臨時高齢者講習制度の施行に当たりましては、できる限り自宅の近くで講習を受けていただくことができるように、今の受託機関の新規開拓、高齢者講習の受託機関の新規開拓ですとか、あるいは公安委員会が直営講習をやる、そういうことの導入も検討して、対象となります高齢運転者の負担が過大となることのないように努めてまいりたいというふうに考えております。

○若松謙維君 というところで、今、芝先生への答弁があったようにございますが、いずれにしても、本当に私も、さっきの駐車違反といつても、いや、言い分もあるんですけど、それで三時間拘束されて、何か悪者扱いの講習なんです、何かそこに来させて。特に、大体講習って県にいか所ぐらいでしょう。というところで、県にいか所、多分、埼玉ですと鴻巣とか、結構時間も掛かるし、何かちよつと犯罪者を仕切るという発想から、ちゃんと善良な人に対しての定期的なチェックだということ、やっぱり意識を変えてもらいたいと思うんですね。これ要望します。また、インターネットを是非検討してください。

というところで、次の準中型免許の質間に移りますが、いずれにしても、これは、準中型というのは技能試験なんです。普通免許なら車を運転する最低の技能なんです。これはビジネスですから、そういう資格試験だと思えます。そういう観点からなんです。これは先ほども出た死亡事故の多さですか、これは先ほどにも出た死亡事故の状況は改善しているという統計にも出ておりますが、特にこの十九年の新設の効果、これについては是非端的に御説明をお願いします。

○政府参考人(鈴木基久君) 平成十九年の改正、中型免許制度でございますが、十九年六月から施行されているものでございますが、改正前の道交法の普通免許で運転できる自動車のうち車両総重量五トン以上八トン未満のもの、大型免許で運転できた自動車のうち車両総重量十一トン以上のものについて、車両保有台数当たりの死亡事故件数が顕著に高かったということ踏まえて免許制度の見直しを行ったものでございます。

その結果の、制度の導入前後の事故状況の比較でございますが、中型自動車に相当する車両総重量五トン以上七・五トン未満の自動車一万台当たりの死亡事故件数は約二一%の減少、それから、大型自動車に相当する車両総重量十一トン以上の自動車一万台当たりの死亡事故件数は約三二%の減少と、いずれも大幅に減少しております。制度導入の効果が認められたというふうに考えております。

○若松謙維君 今度は違った観点からなんです。恐らく皆さんも回っていて要望があると思えます。特に、さらに高齢者ですか、ということなんです。本改正案ですと、例えば高校卒業直後の十八歳の方々、いわゆる七・五トン未満の貨物車まで運転できる準中型免許の運転を可能にすることなので、私は、普通自動車じゃなくて最初

から準中型免許を取る、そういう流れをつくる
と、そういう意味では業界の課題もあるし、また
技能のプラスアップにもなるので、そういった観
点から、若者の運送業界への参加というんです
か、そういったところを促す一つのきっかけに
なっていると思うんですけど、国交省はどのよう
にお考えでしょうか。

○政府参考人(宮城直樹君) 現在、トラック運送
業におきましては、全産業の平均で一七％であり
ますところの二十九歳以下の若者の割合、これが
一〇％にとどまっております。このように高齢
化が進んでおりまして、加えて人材不足化が進ん
でいるということでございます。

今回の改正案によりまして、高校卒業直後の若
年ドライバーの方々が総重量七・五トン未満の、
具体的に申し上げますと宅配やコンビニなどの集
配車、これはこれまで五トンまででございまし
た、これを運転することが可能になります。これ
は、貨物自動車運送事業にとって大きなメリット
というふうに考えてございます。

国土交通省といたしましては、我が国の経済と
国民生活を支える物流の担い手を確保すること、
これが重要と考えてございます。そのための人材
確保に向けた諸対策を推進しているところでござ
いまして、具体的に申し上げますと、先ほど申し
上げました余り採用が進んでいない若者や女性、
これらの活躍、定着に向けて、経営者への啓発等
を通じて若者や女性へのアピールの強化、これ
を推進してまいりたいと考えております。

あわせてまして、処遇の改善という観点から、ト
ラックドライバーの確保のための処遇の改善とい
う観点から、ドライバーの労働条件の改善が重要
でありますことから、いわゆる事業者の適正運賃
の収受、こういった形でのトラック産業の健全に
向けた対策を進めてまいりたいと、このように考
えてございます。

○若松謙維君 警察庁に、済みません、質問通告
をしていないんですが、ちょっと多少思い付きな
んですが、トラガールってありますね、トラガー

ル、女性ですよ。(発言する者あり) いいんで
すよね。それで、そういった方々に、例えば、何
というの、割引制度、何か恩典というんですか
ね、女性の参加とか、例えば教習所の方に、五
割引制度とか、何かそういうインセンティブとい
うか、ちょっと指導してくだらないですかね。

○政府参考人(鈴木基久君) せっかくの先生の御
指摘でございますが、教習所の料金は教習所にお
いて自主的にお決めいただいているというのが現
状でございます。トラガールの方が、トラッ
ク、若い世代が取っていただくのは非常に有り難
いことだと思っておりますが、精神的に応援させていた
だければというふうに考えております。

○若松謙維君 大臣、今局長は精神的と。どうで
しょうか、物心両面の支援を大臣としてはどのよ
うにお考えでしょうか。

○国務大臣(山谷えり子君) 精神的に応援したい
と思っております。

○若松謙維君 済みません、大臣、ちょっと盛り
上げに欠けました。

ちょっと次に質問続けまして、今度はこの参入
拡大ですけど、今度は、この準中型免許ですか、
やることよってのいわゆるデメリット、これを
どう克服するかという観点から質問をしたいんで
すが、特に、普通免許に比べて準中型免許取得に
係る教習等の費用負担ですか、これ増加するわけ
でありますか、そうするとこの制度のメリットが
いわゆる減少すると。こういうことなので、特に
平成十九年の中型免許導入に当たって、教習所は
かなり大掛かりな設備投資しているんですね。そ
ういうことなんですけど、今回の改正は、やっぱ
り更に教習所に対して設備投資追加、なるべくな
らませてもらえないと、それが業界の要望だと思
いますが、それについて、あわせて、取得者も、
時間が普通車よりも倍とか、そういうことですと
大変な負担になりますし、それ自身が参入障壁に
なりまして、是非、取得者と教習所双方に対し
ての負担軽減、これをどう配慮するのか、お答え
願います。

○国務大臣(山谷えり子君) まず、取得者の負担
軽減についてでございますけれども、準中型免許
取得のための教習時間や方法については、他の免
許と同様に道路交通法施行規則等において基準を
定めることとしておりまして、具体的な教習時間
数等については、現在、警察庁において調査研究
を実施するなど、専門的、技術的検討を進めてい
るものと承知しております。運転に必要な技能を
習得するための教習の実効性を確保することは当
然でありますけれども、免許の取得に要する負担
も考慮しつつ、合理的な教習制限数等を設定する
必要があると考えております。

そして、指定自動車教習所の負担軽減について
の御質問でございますが、平成十六年の道路交通
法改正において中型免許を新設した際に必要とな
ったような教習コースの大規模な改修は要しな
いこととする方向で検討しているところでござい
まして、引き続き、自動車教習所のニーズの把握
に努め適切に対応すること、重要であると認識を
しております。

○若松謙維君 是非この点、負担軽減、何とぞよ
ろしくお願いいたします。

さらに、今度は特に中小企業の負担ということ
にちょっと特化して質問をいたしますが、十九年
改正で、貨物自動車の事故、減少しました。一
方、十九年以降の免許取得者、これは反対に減少
しているんですかね、やっぱり難しくなっています
ので、結局業界の人手不足の一因になっていると
思っています。

そこで、本改正案で、貨物運送業に従事したい
という希望のある方、最初から、私、先ほど言
いましたが、準中型免許を取得する、こういうこと
がどんどん促進していただきたいわけでありませ
うが、また反対に、そういう進路を取られない方、
希望されない方は、通常は普通免許を取る、それ
で、その次に運送業界に転職しようとした場合に
準中型免許が必要になると。こういう流れになる
と思うんですけれども、結局、そうすると事業者
が人材確保するための、例えば募集に普通免許可

といいながらまず入ってもらって、先ほどの三・
五トン未満ですね、やってもらうということなん
ですが、現実にはほとんどないわけですね。
あわせて、たしか宅配ですか、大体五トンぐら
いですので、ちょうど準中型ということなので、
こういう例えば準中型免許取得支援という形で
やっぱ募集せざるを得ないと思うんですよ、
中小企業の運送会社は。そうした場合に、中小事
業者の取得支援、それが金利であるのか、また税
額控除であるのか、何かその事業者負担の軽減
策、これは是非検討していただきたいのですが、い
かがでしょうか。

○政府参考人(宮城直樹君) 御指摘ありましたと
おり、トラック運送業における人材確保の観点か
ら見ますと、事業者の方々がこの準中型自動車免
許の取得を支援していただくこと、これは重要な
ことだと思います。現在でございまして、現行の中型
の自動車免許、これは一つの団体でございまして、全日本ト
ラック協会、これは一つの団体でございまして、こ
れが、事業者が若年ドライバーにこの中型免許を
取得させる費用の一部を助成する事業を実施して
いるところでございます。

こういったことも踏まえまして、今般の準中型
の自動車免許でございまして、この取得
に係る事業者の負担軽減策につきまして、今申し
上げた全日本トラック協会を始めとした業界団体
と連携しつつ対応を検討してまいりたいと、この
ように考えてございます。

○若松謙維君 ちょっと時間があるので、その若
年者に対する支援、どんな内容ですか。

○政府参考人(宮城直樹君) 今申し上げました全
日本トラック協会の行っている中型免許取得助成
事業でございまして、これは一事業者当たり一名
まで十万円を上限といたしまして、中型免許取得
のために指定自動車教習所で掛かる費用を協会の
方から負担する、出すと、こういった支援制度で
ございます。

○若松謙維君 そうすると、協会から負担という
と、傘下業者に恐らくその負担金を求めるわけ

すね。

○政府参考人(宮城直樹君) この制度を利用いた
だく方々には得になりますけれども、業界全体と
いたしましては、この費用を業界全体で負担して
おると、こういったことになるかというふうに理
解してございます。

○若松謙維君 その際の、結局、大企業、中小企
業、全然体力違いますので、少なくとも中小企業
に対して、何というんですか、この負担金の軽減
とか、そういう配慮は業界でなされているんです
か。

○政府参考人(宮城直樹君) 実際の、どういった
形で助成をするかということはこの協会の中で決
めておるので詳細は承知してございませぬけれど
も、基本的には、自分のところでできる事業者は
自分のところでおやりになっておると思っています。

ですから、この事業の対象となるような、何と
いいますか、ところについては、中小に多いん
じゃないかと、このように推察するものでござい
ます。

○若松謙維君 最後に要望して終わりますが、い
ずれにしても、中小零細に対してこの準中型免許
取得支援ですか、やりながら、これから詰めてい
くんではいけません、いろんな配慮をしていただき
たいんです。ある意味では、業界に対する指導も
そうだし、もしできれば、財政的にも厳しいんで
しょうけど、何らかの財政措置とかそういうもの
を、過渡期でもありますし、是非検討を要望しま
して、質問を終わります。

ありがとうございます。

○委員長(大島九州男君) 午後一時に再開するこ
ととし、休憩いたします。

午後一時開会

○委員長(大島九州男君) ただいまから内閣委員
会を再開いたします。

本日、岸宏二君及び石井正弘君が委員を辞任さ
れ、その補欠として長峯誠君及び柘植芳文君が選
任されました。

○委員長(大島九州男君) 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。

○山下芳生君 日本共産党の山下芳生です。
資料で今配付いたしましたけれども、四月八日
付けの毎日新聞に、「倒れていた認知症男性 警
察保護せず死亡」という記事が載りました。

ちよつと中身大事なので、ポイントとなる部分
読み上げさせていただきます。

男性は二〇一四年八月十九日夕、横浜市鶴見区
のデイサービス施設から行方不明になり、家族は
同日夜、神奈川県警に届け出た。二十一日午前十
時二十分頃、JR中野駅近くの路上で男性が倒れ
ているのが見付かり、警視庁中野署の駅前交番の
警察官も駆け付けた。警察官に対して男性は氏名
を答え、住所は話さず、生年月日は昭和二十六年
二月二十六日、実際は昭和六年二月四日と答えた
という。警察官は男性に水を飲ませ、休憩できる
安全な場所と考えて約三百メートル東側にある紅
葉山公園に連れていき、ベンチに座らせ、現場を
離れた。ところが二十一日午後十時過ぎ、男が公
園で寝込んでいたとの通報があり、午前のやり取
りを知らない同交番の警察官が駆け付けると、こ
の男性が公園トイレの床で寝ていた。警察官が救
急車を呼ぶかと尋ねると大丈夫と答え、家はない
んですかと聞くとうなずいた。名前と生年月日の
間にも大丈夫を繰り返して、後に分かるが実際と
は一字だけ違う氏名を答え、このときも警察官は
そのまま現場を離れた。男性は二十三日朝、トイレ
脇の地面で死亡しているのが見付かった。身元
不明遺体として扱われ、家族が今年二月、警視庁
のホームページで持ち物や特徴が一致する遺体情
報を見付け、身元が判明した。男性は最初の発見
時に正確な氏名を答えていたが、警察はこのと

き、身元照会をせず、死亡後も家族が見付けるま
で身元を特定できなかったとあります。

まず、警察庁に確認しますけれども、この報道
に記された経過は事実でしょうか。

○国務大臣(山合えり子君) 亡くなられた男性の
御冥福をお祈りするとともに、御遺族にお悔やみ
を申し上げます。

警察官が男性に水を飲ませ、休憩できる安全な
場所と考えて約三百メートル東側にある紅葉山公
園に連れていき、ベンチに座らせたこと等、ま
た、夜には救急車を呼びますかと尋ねて、これは
別の警察官だったんですけれども、大丈夫と答え
て繰り返したということ等、事実でございます。

○山下芳生君 事実ということですが、その後、
記事を読んでいただくと、保護や身元照会しな
かったことについて警視庁は、外傷や自傷他害の
おそれもない、受け答えがしっかりし不審点も認
められないなどと判断したと説明。一時的に気分
を悪くして横になった近所の人、最近ホームレス
になった人と推測したという。警視庁地域部は警
察官の取扱いは必ずしも適正を欠くところがあっ
たと言いたいと思っております。

要するに、対応は正しかったという認識だった
という報道ですが、大臣も同じ認識でしょうか。

○国務大臣(山合えり子君) 警視庁において所要
の対応が取られたものと承知しております。

必ずしも、私としましては、適正を欠くもので
はないと考えておりますけれども、年齢幅等々、
もう少し身元確認、幅広い照会の励行等々につい
ては検証をすべき点もあるというふうに思ってお
ります。

いずれにしましても、認知症に係る行方不明者
の発見、保護活動が適切に行われるように警察を
指導してまいりたいと思っております。

○山下芳生君 今後、身元の照会等をきちんとし
たいということですが、その次のページの資料
に、御家族、御遺族の方が、何度も命を助けられ
る機会があったのに、二度とこのようなことが起
きないよう対策を真剣に考えてほしいというコメ

ントが載っております。
そのとおりだと思います。亡くなる前に二回、
警察官が接触しているわけですね。そして、行方
不明の届出がなされていた、名前も正確に答えて
いたと。ただ、認知症と分からなかった、した
がつてホームレスになった人かなという判断をし
てしまったということですが、それで救える命が
救えなかったというのもこれまた事実でありま
す。

左下の方に、この男性が通っていたデイサービ
ス施設の所長のコメントがちややく載っていま
すけれども、男性のような対応を取る人は介護現
場では少なからずいる、つまり大丈夫だと言う人
はいるというんですね、大丈夫じゃないのに。そ
れが認知症の一つの特徴だということでありま
す。

したがって、私は、こういうことを二度と繰り返
返さないために、やはりきちつと対応する必要が
あると思うんですが、政府は今、認知症施策推進
総合戦略、いわゆる新オレンジプランというもの
を作りつつあります。認知症の人を含む高齢者に
優しい地域づくりを推進しているわけですが、そ
の点では、警察の役割は非常に大きいと思いま
す。生活安全課あるいは交番勤務の警察官には、
様々なこういった相談や情報が寄せられると思
います。

伺いますと、全国の交番それから駐在所の数は
約一万三千あります。地域の中になら網の目の
ように張り巡らされている交番、駐在所が、実際
に認知症でこのような行方不明になったり徘徊し
たりする方々の情報と接する機会が多いと思いま
す。その現場での対応が適切に行われるなら、こ
れは御家族や御本人の不安を解消する上で、ある
いは今回紹介したような悲しい結末を防止する上
で大きな効果を上げることが可能だというふう
に思うんですね。

その点で、やはり認知症に対応する力を付ける
必要があると思います、現場の警察官に。警察官
を対象に認知症について正しい知識、対応方法に

ついで研修をする必要があると思いますが、いかがでしょうか。

○国務大臣(山谷えり子君) 政府としても、新オレンジプランに基づく取組を推進しているところでありまして、認知症に係る行方不明者の適切な発見、保護活動を推進するため、警察庁においては、認知症の特性を踏まえた行方不明者届の受理、迷い人の発見、保護時の留意事項等を指示しているところでございまして、また、都道府県警察においても、認知症の方の特性や対応等に関する講習会の開催等の所要の取組を行っているところでありまして、しかしながら、今回のことを踏まえながら、今後ともこうした取組、ますます強化、推進していかなければならないというふうに思っております。

あわせて、認知症の方が行方不明になった場合において、身元や連絡先が確認できるよう、関係機関、団体等に対し、認知症の方の着衣等への記名、名札等の装着等の重要性についても引き続き周知してまいりたいと考えております。

○山下芳生君 それでは、本題に入りたいと思いますが、まず基本的な確認ですが、現在でも認知症の人は運転免許証を持つことができます。道路交通法で規定されている認知症とはどういう段階のものをいうんでしょうか。

○政府参考人(鈴木基久君) 道路交通法において運転免許の取消し等の事由とされており、認知症でございしますが、これは介護保険法第五条の二に規定する認知症ということで捉えております。

ちなみに、介護保険法第五条の二に規定する認知症とは、「脳血管疾患、アルツハイマー病その他の要因に基づく脳の器質的な変化により日常生活に支障が生じる程度にまで記憶機能及びその他の認知機能が低下した状態をいう。」とされておるところでございします。

○山下芳生君 厚労省、関連して、日常生活にまで支障が生じるとは具体的にどういう症状のものをいうんでしょうか。

○政府参考人(山谷秀信君) お答え申し上げます。

認知症により日常生活に支障が生じる場合とい

たしましては、例えば、一人で着替えができない、自分で計画して食事の準備ができない、付添いがないと買物ができない、こういったADL、日常生活活動、あるいはIADL、手段的日常生活活動に關しまして支援を要する状態が挙げられます。

○山下芳生君 次に、今回の法案で免許更新の際の簡易な認知機能検査で三分類が行われて、認知症のおそれがあるとされる人は全員専門医の診断を受けなければならないとされます。これまでは、認知機能検査でおそれがあるとされ、かつ、信号無視あるいは一旦停止などの違反が判明したから専門医の診断を受けなければならないということでしたけれども、今回はそれが前倒しされるということですか。

そこで伺いますが、これまで違反をして医師の診断を受けた人は、例えば一昨年と昨年、何人か、そのうち認知症だと診断されて免許停止・取消しになった人は何人か、その割合はどのぐらいか、お答えください。

○政府参考人(鈴木基久君) 臨時適性検査の件数は、それに関して主治医の診断書が提出された場合を含め、平成二十五年中では五百二十四件、それから平成二十六年中は千二百三十六件でございします。

また、このような臨時適性検査等の結果、認知症に該当したとして運転免許の取消し等が行われた件数、及び同件数を先ほど申し上げた臨時適性検査等が行われた件数で割った割合について申し上げますと、平成二十五年中は取消し等が行われた件数が百十八件、したがって割合としては二二・五%。それから、平成二十六年中は三百五十六件で二八・八%であったところでございします。

○山下芳生君 法改正後に専門医の診断、臨時適性検査などの診断を受ける対象はどれぐらいになるか、あるいは、どれほどの人が免許停止・取消

しになると想定されておりますでしょうか。

○政府参考人(鈴木基久君) 今回の改正により、違反の状況等にかかわらず臨時適性検査の受検又は診断書の提出をさせていただく制度を設けるものでありますところ、認知機能検査を受け認知症のおそれがあると判定された者は、平成二十五年中は三万五千人、そして平成二十六年中は約五万三千人でありまして、これから推計いたしますと、改正後は年間約四万から五万人の方が医師の診断を受けることとなるといふふうに推計しております。

○山下芳生君 その上で、免許停止・取消しとなると推定される方は何人ぐらいと。

○政府参考人(鈴木基久君) このうち、先ほど申し上げたような認知症と診断された率を勘案いたしまして、約三割の方が認知症と診断されるといふ、これはあくまでも仮定でございしますが、そういうふうには仮定をいたしますと、医師の診断の結果、認知症であるとして運転免許の取消し等の処分を受ける方は年間約一万二千人から一万五千人程度になるのではないかと推計されておるところでございします。

○山下芳生君 これまでは百人から三百人ぐらいだったのが、一万数千人の単位で取消しになる方が出てくるであろうということですか。

それで、私、一般的に認知症の診断結果を告知する際に、その後の治療の方法や生活支援情報なども含めて伝えるなど多面的な配慮がされるべきであるとされていると理解しておりますけれども、ましてや、今回、運転免許証の更新時に行われることになる認知機能検査というのは、認知症のおそれがあるかどうかを判定するためのものであつて、そこからお医者さんに行つていただくわけですけれども、認知症だという判定ではないわけですね。

したがって、なお細心の配慮がされるべきだと思いますが、その点、具体的には、更新の際の検査をする人、それから通知をする人、あるいは認知症のおそれがある方の場合には特別の講習が、

別コースが用意されずけれども、その講習する

人、例えばその中で、もうあなた、おそれありますからお医者さんに診てもらふ必要がありま

す、あるいは診てもらふ前に免許証を自主的に返納した方がよろしいよとかいうことをばんといきなり言っちゃうと、打撃的にダメージを受ける方もあると思うんですね。ですから、細心の注意を払つて、正しい認知症の知識に基づいた対応ができるような人をこういうところに配置する必要がありますと思いますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(鈴木基久君) 御指摘の認知機能検査、それから講習、あるいはまた運転相談、こういった場面等においては、高齢者の認知機能の低下の状況や一定の病気等に該当しているおそれがあるというふうな事実、こういったプライバシーに關する情報を取り扱うことになります。まさに機微な情報でございまして、相手方への対応については、しかもいろんな心情の方もおられますし、それから、そういった心情にも配慮しつつ丁寧に行うべきものであるというふうに認識しております。

そのため、これらに従事する者が認知症に対する正しい知識や丁寧な対応の方法が身に付けることができるよう、必要な教育などしっかりと実施されるようにしてまいりたいというふうに考えております。

○山下芳生君 認知症の診断は、一般的に本人からの話を聞くだけではなかなか診断できません。御家族からの聞き取り、あるいはペーパーテスト、MRIなどの脳の萎縮状況などの画像検査などをして総合的に判断されると理解しておりますが、それでよろしいですか。

○政府参考人(山谷秀信君) 医師がどのような手順で認知症の診断を行うかにつきましては、本人の状況等にもよりますが、一般には病歴の聴取、身体診察、神経心理検査、血液検査等を行うとともに、必要に応じてCTやMRIなどの画像検査等を行った上で鑑別診断が行われるものと承知しております。

その際、症状が日常生活に支障が生じる程度であるかどうかにつきましては、検査結果等を踏まえて、医師が本人や家族から日常生活の様子等の情報を確認した上で総合的に判断されているものと承知しております。

○山下芳生君 かなり判断自身が難しいものなんです。医師によっても判断が違ってくる場合はざらにあります。それから、その本人の健康状態とか体調とか、日時とか、午前とか昼とかによっても症状が違ってくるということが間々あります。

ですから、これなかなか判断するのが難しいのが認知症の特徴でもあると思うんですが、そこで伺いたいのが、独り暮らしの方の認知症の判断をどのようにされるんでしょうか。

○政府参考人(益合秀信君) 診断を受ける高齢者の方が独り暮らしの場合につきましては、家族から日常生活の様子等を確認することができないことから、場合によっては近隣にお住まいの方々から情報収集するなど、個人情報に配慮しながら高齢者の状況に応じて総合的に判断することになると承知しております。

○山下芳生君 そういう丁寧な対応がやはり必要だと思っております。

そこで伺いますが、今回、認知症のおそれがあると診断、判断された場合、免許証の更新で一旦免許は交付されるというふうに聞きました、講習受ければですよ。しかし、医師の診断をもらう、あるいは臨時適性検査を受けるということをしなればそれは無効になると。その際、いつ、どのくらいの期間を掛けてその診断をしてもらいなさいよ、臨時適性検査を受けなさいよというふうにされるんでしょうか。

○政府参考人(鈴木基久君) 医師の診断書の提出命令を掛けさせていただいて、その提出命令を受けた方は、都道府県公安委員会が指定する期限までに診断書を提出していただくということに制度としてはなっております。

おけるお医者様、医者の体制等を勘案いたしましたし、都道府県公安委員会が定めることとなるものがございます。

○山下芳生君 そこをちょっと心配するんですよ。都道府県公安委員会に任せていいのかわかる。要するに、認知症の正確な判断は難しい、一定期間が必要だ、特に独居の方の場合は、本人だけで判断できない場合は、先ほどあつたように、プライバシーに配慮しつつ御近所の方から様子を聞くとかということも必要になると。したがって、一か月後にちゃんと提出しなければ無効ですよなどという期限の決め方をされちゃうと、ちゃんとした診断ができないまま、あるいはもう医師の方にもそれが伝わって、きちんとした丁寧な対応がなされないままもう認知症という診断をしておこうというふうなことさえ起こりかねない。

したがって、ここは余り性急な期限の切り方をすると、本来運転していただいていた結構な方まで免許証が取り消されるおそれがあると思えますが、その期間の定め方については各県の公安任せにしないで、よくこれは専門的な関係学会ですとか関係団体の意見も聞いて、大体こういう点を注意して定めなさいよということをややはり政府の方から示す必要があると思えますが、いかがですか。

○政府参考人(鈴木基久君) 具体的な都道府県公安委員会における提出期限の在り方についての御指摘でございますが、有識者等の御意見も伺いつつ、今後検討してまいりたいというふうに考えております。

○山下芳生君 次に、認知症の診断でよく使われるCDR基準というのがあります。配付資料に、一番最後のページですかね、高知大学の研究を載せておりますけれども、このCDRの各段階で運転可能かどうかを医師の方に伺った結果、CDR0・5の段階ではもう一〇〇%、運転していいというふうに答えた医師が一〇〇%あつたと。CDR1の段階では運転可能だと答える医師が四割あつた、六割はやめた方がいいと。CDR2の段階だともう可能だと答えた医師はゼロですから、要するにCDR1のところでは判断が分かれているんですよ。可能だという医師もいれば、可能でないという医師もいる。

そこで伺いますけれども、警察庁、このCDR1は運転免許証を取り消される対象になりますか。

○政府参考人(鈴木基久君) CDR1につきましては、当時、痴呆症の疾患治療ガイドライン、まだ痴呆症と認知症が呼ばれていた頃でございますが、明らかな痴呆と診断された患者に該当するというふうにされておるところでございます。

このように、関係学会でも明らかな認知症と診断された患者については、事故の可能性、運転ミスの頻度が高まるので運転することをやめるべきであるとの見解、これは御指摘のCDR1も含めてでございますが、見解が示されておるところでございます。また、実際に認知症のおそれがあるかと判断された方は、認知機能が低下しているおそれがないと判断された者と比較して約一九倍事故を起こしやすいというふうな調査結果もあるところでございます。

これらのことも踏まえて、認知症の方については運転を認めないということとしておるところでございます。

軽度の認知症の方の中に安全に運転できる者もいるのではないかとというふうな御指摘でございますが、どのような方であれば常に安全な状態で運転することができるとかに関し、定まつた見解があるとは承知しておりません。

警察といたしましても、今後の認知症に関する研究の進展については注視していきたいというふうな考えております。

○山下芳生君 今後注視していきたいということなんですが、これは今までだったら年間三百人ぐらいの取上げですからね。取上げという言葉を使いましたけど、今後は一万余千人取消になるわけですよ。それがきちんとして科学的根拠なしに、CDR1だから認知症だ、イコール取上げだというふうにしてしまつていいのかわかるのか、これから施行まで二年間あるわけですから、やはり科学的な知見に基づいた慎重な判断基準の設定というものがなされるべきだと思うんですよ。

誰でも免許証を出せばいいという立場に私立つてんじゃないやしません。しかしながら、運転することが可能な人だつてCDR1の段階の中にはあるであろうということを専門医が、意見が分かれている範囲なんです。そのところを全部黒にしちゃつていいのかわかることなんです。

ここはやはり慎重な判断基準の設定が科学的根拠に基づいてなされるべきではありませんか。

○政府参考人(鈴木基久君) 御指摘のような専門家の御意見を、私どもも今回御提案させていただくに際し、いろいろお聞かせいただいたところでございます。

その上で、現段階の判断では、認知症と診断された患者については、やはり安全な運転が難しいということでございますので、運転することをやめていただくべきであるというふうな見解でございます。

○山下芳生君 じゃ、角度を変えますが、認知症の専門医の中には、例えば白か黒かいいのかわかる、免許証取消しか更新継続でいいのかわかる。要するに、地域限定というやり方もあるんじゃないかと。日常的に運転する道、場所、もう慣れた場所、限定された地域だけだったら可能な場合もあるんじゃないか。あるいは、同乗者が、御家族が同乗する条件を付して運転してもらつたことだつて可能ではないかと。そういう弾力的な運用といえますか適用というものを検討する必要もあるんじゃないかと。

さつきのCDR1がかなり意見が分かれるということと併せて、その対応の仕方についても、取上げか継続か以外にも、そういう条件付免許の交付ということだつてこういう場合はあり得るんじゃないか、検討するべきじゃないか、研究するべきじゃないか、そう思いますが、いかがですか。

か。

○政府参考人(鈴木基久君) 御指摘のように、例えば運転できる地域を限定するとかあるいは同乗者に乗っていただくとか、そういうふうな方策を取っていただいたとしても、安全性の確保という意味ではそれが実証されているような状況にはないというふうに承知しております。

したがって、現時点で認知症の方について御指摘のような制度を導入することは困難であるというふうにご承知しております。

○山下芳生君 大臣にこれは聞いておいた方がよいと思うので。

さっき言いましたように、認知症の初期の段階では、認知症と認定された方の中でも運転能力があると、医師から見てですよ、そういう方も相当程度ある可能性がある。そこはまだ研究段階なんです。そこを今の段階ですばつと切っちゃうと、かなりの今度は違反を起す前からもう医師の診断を受けて取消しというふうになる場合が出てくるわけですから、大量に。そこは、そうする以上、ちゃんと科学的根拠に基づく基準を作る必要が私はあるんじゃないかと。まだ二年間あるわけですから、今後の知見を踏まえながらこれは設定すべきではないかと思いますが、大臣、いかがですか。

○国務大臣(山谷えり子君) 委員御指摘のように、認知症の診断は難しゅうございますし、慎重さが求められるというのはそのとおりだということに思っております。

軽度の認知症の方の中には安全に運転できる者もいるとの指摘については、どのような方であれば常に安全な状態で運転することができるかに関し、今定まった見解があるとは承知しておりません。

警察としましては、今後の認知症に関する研究の進展について注視してまいりたいと思っておりますし、また、提出期限等の在り方については、御指摘も踏まえまして、有識者等の御意見を伺いつつ検討してまいりたいと思っております。

○山下芳生君 それは二年間ありますので、しっかりと注視しつつ適切に反映をしていただきたいと思っております。

残りの時間もありませんので、私、自家用車は山間地、過疎地において通院や買物、農作業を行うために必要な足となつていと思うんですが、これが運転できなくなつたと、認知症として判断されてですね、高齢者の皆さんへの支援をどう進めるのかと。もうこれ時間ありませんので、国交省はデマンドタクシーだとかありますよと、厚労省も介護保険の制度の中で利用できなくはない制度もありますよという説明を受けました。

私、大臣に是非御提案いたしたいのは、こういう認知症の検査を前倒ししてかなり大量に運転ができなくなる方を政府の政策として生じさせることとなるわけですから、やはりこれはその方々の移動の手段をしっかりと確保する必要があると思うんです。今の制度でこれだけありますからこれを利用してくださいよだけでは、これはできない方が出てくると思います。デマンドタクシーなんか、それはあるところはいいですが、ないところの方がたくさんあると思えます。だから、これは、この制度をスタートさせるまでに、自治体はやつぱり一番よくつかんでいきたいと思いますので、自治体ともよく相談しながら、こういう制度を導入する以上、それぞれの移動の手段、移動の自由をちゃんと政府として保障するように、大臣が政府全体挙げて推進できるようなイニシアチブを発揮していただきたいと思えますが、いかがでしょうか。

○国務大臣(山谷えり子君) 認知症の人も含めて高齢者が自ら運転しなくても移動できる環境づくりを行うなど、認知症の方を含む高齢者に優しい地域づくりを行うことは、政府を挙げて取り組むべき重要な課題だと認識をしております。

警察としましては、これまでも関係機関等に働きかけ、運転免許を返納した方に対する公共交通機関の運賃割引等の支援措置の充実に努めているほか、持続可能な地域公共交通整備に資するよ

う、交通規制等の諸施策について検討するなど、自治体等による地域公共交通整備について連携を強めているところでございます。

認知症の方を含む高齢者に優しい地域づくりに向けて、新オレンジプランに掲げられた施策を引き続き更に推進していくとともに、関係省庁や自治体と連携をいたしまして、認知症の方を含む高齢者ができる限り住み慣れた地域の良い環境で自分らしく暮らし続けることができるように、社会の実現に向けて努めていきたいと思っております。

それから、昨年では、平成二十六年二月、名古屋でございまして、普通乗用自動車歩道に進入させ、歩行者十三人に重軽傷を負わせた事件がございまして、これは被疑者を愛知県警察が殺人未遂罪ということで逮捕しているものでござい

○山下芳生君 終わります。

また、今ほど委員御指摘がございましたのは、本年四月十日、函館市において、軽四の乗用自動車歩道に進入して歩行者三人を負傷させた事件でございまして、これについては北海道警察が被疑者を殺人未遂罪で逮捕しておるところでござい

○井上義行君 日本を元気にする会、井上義行でございます。

○井上義行君 本日に自動車というのは便利で、しかし時にはナイフやピストル以上に大量な人を殺してしまうこともあります。自動車を別に全て否定するものではありません。しかし、やはり自動車を使って殺意を持ってそうした行為をする人は殺人罪として問われるんだぞということを是非国民に認識をさせていただきたいというふうに

今日、被害者側の立場から質問をしたいというふうに思います。私の父親は、今から二十七年前、後ろから来た未成年のバイクにひかれて、一年七か月植物状態で、そして他界をいたしました。だから、私は、非常に交通事故の被害というものが家族を崩壊し、そして人生そのものを壊してしまう、だからこそ、やはりどうしたら一人でも被害者が少なくなるかということを常に考えております。

そのためには、大臣が先頭に立って、こうした人々を抑制するために広報や力を入れて、こうした殺人罪に問われるということを広めていく必要があると思えますが、大臣の認識いかん。お願いします。

特に一番許せないのは、いろんな操作ミスとかということはあるんでしょうけれども、自動車を使って相手側を、命を奪う事件があります。最近では、北海道で四月に、いらいらして誰でもいいからということの子供をひき、そしてその後降りて殴りかかった事件がありました。昨年でも殺人罪に適用された事件があります。

○国務大臣(山谷えり子君) 警察では、国民に大きな不安を与える凶悪犯罪の犯人を検挙した際には、犯人を確実に検挙したこと併せて、適用罪名を含む事案の概要を広報するなどによって国民の不安を除去するとともに、類似の犯行の抑止に努めているところでございます。

まず、警察庁にこうした事案の概要をお伺いしたいというふうに思っています。

このような痛ましい事件が繰り返されることのないよう、引き続き、国民が安心して暮らせることのできる社会の実現に取り組んでまいりたいと思っております。

警察としましては、これまでも関係機関等に働きかけ、運転免許を返納した方に対する公共交通機関の運賃割引等の支援措置の充実に努めているほか、持続可能な地域公共交通整備に資するよ

○井上義行君 そこで、高齢化になると、どうしても瞬時の判断とか瞬間的なものが非常にだんだんと弱くなるということをよくお伺いいたしま

私も自動車を運転をいたしますので、やはりふつと気が付いたときにミスをしたりすることもあるかもしれません。そのためには、やはりこうした事前を防ぐ技術が日本ではありますので、例えば衝突被害軽減ブレーキとかいろいろなものが出てきていますね、障害物にぶつかると音がなるという音の音が出たりするね。

ああいうものを、例えば貨物車につきましては平成二十六年十一月から、貨物自動車三・五トン以上は装置を義務化するということがありますが、私は、これはメーカーの負担にもなりませんが、やっぱり安心して高齢者がきちつと乗り、あるいは自動車を運転するときに安心して運転をする、あるいは、先ほど申し上げたとおり、人をひき殺そうとしてもそれがブレーキが掛かるとか、自動ブレーキには負担は掛かりませんが、やはりこうした装置を義務化することによって、殺人罪あるいは事故を起こさない、こうした防止につながるというふうに思っておりますので、まず、国土交通省にお伺いしますが、やはり私は全ての車両にこうした義務化をするべきではないかというふうに思いますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(和辻健二君) 御指摘の衝突被害軽減ブレーキの技術につきましては、交通事故の防止や被害の軽減に大きな効果があると考えてございます。このため、事故時の加害性が高い等の大型トラック、バスに対して、平成二十六年十一月より順次この衝突被害軽減ブレーキの装着を義務付けてきています。一方、乗用車に対しては、費用対効果も踏まえまして、まずは市場への普及、これを拡大させることが重要であるというふうに考えておられます。この技術の性能を車種ごとに評価をいたしまして公表する制度を創設をしたところでございます。

今後、これらの制度を充実いたしまして、衝突防止システムの普及を一層促進することにより、交通事故の防止と被害軽減に努めてまいります。

○井上義行君 先ほど私も話をしましたが、やっぱり人の命と産業とどちらを取るかというと、いろいろこの問題で必ず突き当たるところだというふうに思います。しかし、やっぱり人の命というのには非常に重い。やはり技術によって防げるものがあれば、そうした装置によって防げる事件、事案というものが出てくるだろうというふうに思います。

これは、国家公安委員長でもありますし、あるいは国務大臣として、政治的な判断としてやはり義務化に向けて進めていくという決意を是非お聞かせ願いたいと思っておりますが、いかがでしょうか。○国務大臣(山谷えり子君) 衝突被害軽減ブレーキについては、交通事故抑制に資するものであると考えております。その義務付け等については、今国土交通省の方から答弁ありましたけれども、国土交通省において検討されるべきものと認識しておりますけれども、この衝突被害軽減ブレーキ等の自動車の安全技術が普及していくということ、交通の安全と円滑にとつて望ましいということに認識しております。

○井上義行君 そして、新聞等見ていると、少年が例えば無免許で運転をする、そうした事故あるいは事案が発生をしています。例えば、私は技術的によく分からないんですが、運転免許証認証装置みたいなものを車に付けて、免許証を持っていないと車のエンジンが掛からないとか、今の多分技術ではできるんじゃないかと思うんですね。そういうことによつてこうした無免許での運転あるいは暴走、こういうものを食い止めることができるというふうに思いますけれども、こうした運転免許証認証装置、こうした認証がないと走らない、こういうような工夫をすることによつてまた被害者を少なくするということができませんので、こうした取組は、警察庁、いかがでございますでしょうか。

○政府参考人(鈴木基久君) 有効な運転免許証がなければ運転することができない仕組みを自動車等に設けることは、無免許運転の防止に一定程度

有効であると考えているところでございます。この点、現在、免許証はICカード化されておりました、ICチップに記録された電磁的記録を読み取るためには読み取り装置と暗証番号が必要となりますが、運転免許証のICチップの仕様が一般に公開されており、こうした技術を開発し自動車等に搭載することは技術的には可能なのであるというふうに思料しております。

しかし、このような装置の搭載については、運転者と自動車等が認識している運転免許証の所有者、ですから実際のドライバーとそれから運転免許証を入れた方、こういった方との同一性をどのように確認するかという本人確認に係る技術的な課題がございます。それから、こうした装置の装着、維持管理に要する費用をどういうふうにするかというコスト面の課題もござります。こういった課題があるというふうに認識しております。

今後、この新たな技術の導入の在り方については、自動車等のメーカーを始め関係機関、団体等と連携して研究してまいりたいというふうに考えております。○井上義行君 いろいろコスト、様々ないろいろな課題あると思いますが、是非乗り越えていただき、こうした取組をしていただきたいというふうに思っております。

そこで、もつと技術が、これは私の持論なんです、運転免許証がチップが入っていると、こうしたチップに様々ないろいろな情報をやはり入れた方がいいというふうに私は思っています。例えば健康保険とリンクさせると。例えば、風邪を引いて医者に行く、そうすると医者で健康保険があるわけですね。こうした免許証と健康保険が一括の情報を保持すれば、その薬を飲むと眠くなるので運転は控えた方がいいということ、先ほどの話に戻りますけれども、要はその免許証を入れることによつて運転を防止することができると。つまり、やっぱり人間です

から、たつた五百メートルだからいいやとか、たつた三百メートルだからいいやとか、そういうことによつて、たつた、そのたつたで被害が起きることがあるわけですね。ですから、これは非常に一元化ということになるので、警察庁の問題ではないんでしょうけれども、先ほどの認知症の話もありました。とかく健康診断、出す報告義務とかありますけれども、やはりこうした免許証と健康保険が一体化することによつてその情報が入る。入ることによつてエンジンが掛からない。何でだろう、あつ、そういうことは運転は控えてくださいと言いましたねということになる。

だから、私たちは、こうした科学というもので事前に防ぐことができれば、やはりこうした方向に向けて考えるべきだというふうに思います。何か最近、行政を見ていると、私は被害者側です。ですから、どうしても車の方に重心置いていて、人、あくまでも人が中心だということがどうしてあつかい置かれていっているような気がするんですね。やはり車というのは確かに人の便利を誘いますけれども、一方で被害者からすると、やはり時にはこうした事故を起こしてしまふ。私だつて可能性はあるわけですね。とつさのミスでそういうことが起きる。だから、いかに技術でそれをカバーして安心して外に行ける。

高齢者になると、だんだんだんだん中に閉じこもつてしまふ。だけど、車を運転して安全で安心で出かけることができれば、健康にもやはり私はいいだらうというふうに思いますので、そのためには、高齢者が安心して、あつ、こういう技術でも、こういうふうになれば技術が進歩して、あつ、壁にぶつからない、あるいは人が来たらピーピーと音がする、こういうようなことで防止はすることができると。

あるいは、風邪を引いて医者に行つたら、この薬は運転をやめてくださいと言つても、先ほど言つたとおり、三百メートルだつたらとか五百メートルだつたらと自分で決めてしまふ。それで

はなくて、やはり医者の判断でそこが難しいということであればそこを運転することができなくなる。

そのために、こうした運転免許証と健康診断、あるいはこうした健康保険の一元化をすることによって、今言われた装置を入れれば、やはりエンジンが掛かなくなるといところにつながるの、大臣、これはいろんな課題があると思いますけれども、こうした取組を大臣のリーダーシップで是非進めていただきたいと思います、いかがでしょうか。

○国務大臣(山谷えり子君) 新しい技術を使い、そしてまた交通事故を減らしていくということは大事なことだというふうに思っております。

今、運転免許証と健康診断情報を連携して一体化したらどうかというふうな御提案でございますが、ICカード免許証に現在運転免許証に記録されている情報以外の情報を記録するためには、ICチップの現在の仕様を変更するとともに、免許証作成システムやリーダー等の機器の改修が必要になるほか、医師の側においても、診断結果を記録するシステムを備え付けていただく必要がございます。

一定の病氣等に該当する方による交通事故防止のため、医師会を始め関係団体、関係機関等と連携することが重要と認識しているところであります。運転免許証と健康診断情報の一元化については、今後、国民のニーズやコストの問題等を勘案しつつ、引き続き研究してまいりたいと思っております。

日進月歩していく技術でございますから、これは国民の安全を確保するために何ができるかというところを考えたことは重要なことだということに認識をしておりますので、今後とも、新たな技術の動向を注視しつつ、その活用の在り方について、自動車等のメーカーを始め関係機関、団体等と連携して研究してまいりたいと思っております。

○井上義行君 是非、例えば、よく心臓が急に停止して事故が起きちゃうとか、そういうのがあり

ますよね。私は機関士やっていたもので、例えば何も運転をしないとATSというのが作動してブレーキが掛かることになっていくんですよ。だから、技術によってこうした防止ができるというの、鉄道もかなり進んでいますので、やはりそれに追いついた自動車の装置ができていけばいろんな面で防止できることは防止できますので、是非こうしたITあるいは技術を活用して防止策に取り組んでいただきたいと思います、いかがでしょうか。

そして、先ほどの殺人罪に問われた、それぞれ本当に突然被害に遭われた方々、こうした方々は当然、犯罪被害者等給付金制度の適用対象というふうには私はないというふうに思っておりますが、警察庁総括審議員、いかがでございますでしょうか。

○政府参考人(沖田芳樹君) お答えいたします。自動車を使用した殺人事件の被害者の御遺族につきましても、議員御指摘のとおり、犯罪被害者等給付金の適用対象となるところでございます。

○井上義行君 やはりこうした、もし無保険とかそういうことで保険からお金が出ないというようなどは、すぐにこのような制度がありますので適用をしていただいて、必ずしもお金ということではないんですが、やはり何らかの、国がそれを防止できなかった部分としてこういうのが出てくるんだというふうに思うんですね。

ですから、警察のやるべき事は、やはり犯罪を防ぐということが一番の役割だろうというふうに思うんですね、未然に防ぐ。だから、やっ

たから逮捕とかいうのではなくて、事前にそうした事故あるいは犯罪を防ぐことがやはり警察の仕事だということに思っていますので、いかにこうした事故、犯罪を防ぐためにどうしたらいいのか、あるいはメーカーにお願いするところはメーカーにお願いし、あるいは自動車運転をする人はその自己負担でそうしたことをお願いするということが僕には必要だろうというふうに思っております。

そこで、空き交番ゼロというのが警察の方で力を入れていただけると、私も行政にいるとき

にはこれ非常に力を入れていまして、やはり最近では解消したというふうな聞いておりますけれども、いかがでございますでしょうか。

○国務大臣(山谷えり子君) 警察では、平成十六年度からの三年計画によりまして、交番勤務員の不在が常態化した空き交番を解消するための取組を推進した結果、平成十九年四月、都道府県警察において全ての空き交番が解消されたところであり、その後も再び空き交番が生じることのないよう交番勤務員の適切な人員配置等を行っているところでございます。井上委員が本当にお力を尽くしてくださったこと、承知しております。

また、パトロール、事件、事故への対応等による交番勤務員の一時的な不在状態に対応するため、交番相談員の配置やパトカーの立ち寄りによる補充措置等を行っているほか、交番勤務員等の不在時に来所した方が警察署との連絡に用いる電話の整備等にも努めているところでございます。

今後とも、空き交番が解消された成果を国民が実感できますように、パトロールや立番等、交番を拠点とした活動を強化しまして、地域住民等の安全と安心の更なる確保に向けて警察を奨励してまいりたいと考えております。

○井上義行君 私は行政改革とか天下一にはすごく厳しいんですが、やはりこうした空き交番ゼロのために警察OBを活用して、非常に評判もいいて、今後、やはりこうした警察OBを大いに活用して、今後も空き交番ゼロに強化を入れてほしいというふうに思っています。

また、今、空き交番ゼロで、警察OBの場合には職務質問とか交通取締役なんという警察権はできないんですね。私は、せめてこうした交通取締役とかあるいは職務質問ぐらいはできるように、今後の課題ですけれども、この警察権を付与できる、警察OBですから、やはりこうしたことを取り組むとともに、こうしたOBに少し今後職務権限を与えられるような制度を、構築を是非していただきたいと思います、いかがでしょうか、これはあくまでも要望でございますので、もし感想が

あれば、大臣、お聞かせ願いたいと思っております。

○国務大臣(山谷えり子君) 平成二十六年四月現在、交番相談員六千三百七十二人いらっしゃいます。本当に様々な課題を受け止めながら、安全・安心社会づくりのために努めてまいりたいと思っております。

○井上義行君 終わります。

○江口克彦君 次世代の党の江口克彦です。最初に、高齢運転者標識、いわゆるシルバーマークの表示の義務化について、ちよつとお伺いしたいというふうに思います。

以前、七十五歳以上の高齢運転者について、シルバーマークの表示を義務化するための道路交通法が改正されたわけでありまして、その道交法附則二十二条におきまして、当分の間は適用しないということになっておりまして、七十歳以上の高齢運転者と同様、努力義務にとどまっているわけですが、その当分の間というのは当分の間でしょうけど、当分の間というのは具体的にどの間を当分の間というのか、いつ頃を考えているのか。

それから、そうはいくもの、その当分の間に事故が起こるといことはあるわけですから、私は、当分の間という言葉も極めて抽象的で、いつもこういう法律、法案を議論するときに、当分の間とか、相当の期間を置いてとか、訳分からぬですね。こんなことを、企業でこんな表現なんて使わないですよ。明確に大体書くものなんですけど、政治の世界に入ると、私は大変言葉の曖昧さに驚いているんですけど。

それはともかくといたしまして、この時期にも高齢者による事故が起こるといこと、もう今起こっているわけですよ。そういうことからしたら、七十五歳以上の運転者のシルバーマークの表示を、当分の間じゃなくてももう直ちに実行した方が、義務化した方がいいんじゃないかというふうに思うんですけども、この点につきまして、山谷国家公安委員会委員長、お伺いしたいと思います。

○国務大臣(山谷えり子君) 高齢運転者標識につ

等に努めてまいりたいというふうに考えております。

○江口克彦君 国境を越えるということについては、これはこれで別の角度から取り組まなきゃいけないと思いますけれども、いわゆる都道府県別で捜査がいろいろと錯綜するというか、あるいはまた、複雑になって手間暇掛かるというふうなことで、先生方も御記憶あると思いますけど、江崎グリコ、グリコ事件のあの犯人を、大阪府の淀川のところで事件が起こって、大阪府警はほとんど犯人を追い詰めていたと思いますよ。滋賀県でお金を犯人が要求して、ところがその連携がうまくいかなかったために犯人逃がしちゃったじゃないですか。いまだに捕まっていないですよ。

要するに、県境を越えるといったら、もう犯人で大事なこととか、タイミングを失ってしまおうというか、そんなこといっぱいやっているとすよ、捜査で。だから、その縦割りというよりも、その県境をどうするかというところは考えていかなきゃいけない。

私はいつも思うんですけど、箱根駅伝でもそうですよね。先導する白バイが、東京都内のあるときに警視庁の白バイで走っているのに、神奈川県に行ったら神奈川県警の白バイで走らなきゃいけないというの、あんなことをやっていたら、それはそれで駅伝なんかはいいですけど、これが犯罪だったら大変ですよ、あんなこと一々やっていたら。もうそのまま警視庁のオートバイでばつと捜査に行くとか捜しに行くとか犯人捕まえに行くとかできるように、やっぱり警察庁全体で考えてほしいと、考えなきゃいけないというふうに思います。

時間ということですので最後に一つ。
昨年の七月に、大阪府警において過去五年間の犯罪件数を過少計上していたことが判明しましたよね。犯罪件数は犯罪対策の根幹となる基本データであるわけでありまして、それをごまかすというの私は言語道断だと思っております、警察がごまかすなどというのは、警察は、ごまかしちゃい

けないと国民に言っているのに、自分たちでごまかしているというのはいかがなものかと思っておりますけれども、このことについてどのように思っておられるのか、またどのような対処もされたのか。

それから、この不祥事は、チェックするべき組織の上層部の人間が短期間で異動してしまいうために、責任の所在が曖昧になってチェックが甘くなっていた側面があるというふうにも考えられるわけで、こうした国家公務員と地方公務員が混在する都道府県警察の組織の在り方をそのまま維持する必要があるのかどうか、そのメリットとデメリットを洗い出して改めて検討する必要があるというふうに思っております、私は。

検討する……

○委員長(大島九州男君) もう答弁は一言で。時間が過ぎておりますので。

○江口克彦君 必要がないとするならばなぜか、それから検討する必要があるのか、検討しているとするならばどのような検討をしているのか、警察庁の方、簡単に一言でお答えいただきたい。

○委員長(大島九州男君) もう答弁は一言で。時間が過ぎております。

○政府参考人(沖田芳樹君) 当該事案につきましては大変遺憾な事案であるということで、必要な処分等も行われたところでございます。

なお、警察の組織については、いずれにいたしましても不断の見直しが必要であるというふうに考えてございますが、基本的な構造までを変更するまでの検討の必要はないというふうに考えております。

○江口克彦君 ありがとうございます。

○山本太郎君 生活の党と山本太郎となかまたち、共同代表山本太郎です。

道路交通法の一部を改正する法律案の中の七十五歳以上の高齢運転者対策、特に第九二条関係、臨時適性検査等に関する規定の整備についてお聞きしたいと思います。

その前に一言前置させていたただきたいんですが、けれども、私も皆さんと同じように交通事故の減少を望む一人の者です。正常な判断能力を有しな

少を望む一人の者です。正常な判断能力を有しな人の自動車の運転は凶器と同じであり、放っておいていいわけがありません。その考え方は賛成です。
では、質問に参りたいと思います。
まず、警察庁に伺います。
要するに、今回の法案、医師の診断によって認知症の病名が付いた人は車の運転ができないということですね。

○政府参考人(鈴木基久君) 現行の道路交通法においては、介護保険法第五条の二に規定する認知症について運転免許の取消し等の事由とされているところがございます。したがって、認知症の方については運転を認めない、これは現行法でもそうだとお伺いしております。

○山本太郎君 この場合の認知症というのは、介護保険法で定義された認知症ということですね。今から十年後、二〇二五年、いわゆる団塊の世代が七十五歳以上となると、この二〇二五年に介護保険法の定義に当てはまる七十五歳以上の認知症の人は一体何人ぐらいになるんでしょうか、厚生労働省、教えてください。

○政府参考人(宇合秀信君) 本年一月に取りまとめました認知症施策推進総合戦略、新オレンジプランでは、二〇二五年に約七百万人、六十五歳以上高齢者の約五人に一人が認知症になるとの新たな推計を盛り込んでございます。これは、平成二十六年年度の厚生労働科学研究補助金特別研究事業として行われた研究による速報値を踏まえたものでございますが、お尋ねの二〇二五年の七十五歳以上の認知症有病率の推計値については把握していません。

○山本太郎君 警察に二点伺います。

二〇二五年の時点で七十五歳以上の認知症の人は何人くらいと推計してありますか。そして、七十五歳以上の認知症の人のうち運転免許を持っている人は何人くらいだと予想されてますか。
○政府参考人(鈴木基久君) 二〇二五年時点における七十五歳以上の認知症の方の人数については

把握しておりません。先ほど厚生労働省の方から答弁がございましたとおり、平成三十七年には認知症の方は約七百万人前後になり、六十五歳以上の高齢者に対する割合は約五人に一人になる見込みがあるという推計があるということは承知しております。

それから、運転免許を保有している認知症の者の数、平成三十七年時点の数でございますが、この数の推計は行っておりませんが、参考値として申し上げれば、平成三十年には七十五歳以上の運転免許保有者数、全体で五百三十万人を超えるというふうな推計がござります。ただ、これは運転免許保有者数の数でございます。

○山本太郎君 ありがとうございます。

二〇二五年の時点で七十五歳以上の認知症の数は、両方、推計はしていません。でも、これしてないのと駄目なんじゃないですか。だって、団塊の世代って人数多いわけだし、その人たちが七十五歳になったときの、これまさに関係あることですよ。七十五歳以上に関する法律を今作ろうとしてるのに、それに対しての推計もされていない、調査もしていないから実態も分からない、でも法律は作るんだ、急ぎでって、かなり勝手な印象を受けます。

日本損害保険協会、自動車保険データにみるシェアードライバー事故の現状と予測、そして皆さんが作られています認知症の施策ですよ、新オレンジプランの数字。ここから見ると、十年後には六十五歳以上の認知症と推計される七百万人の人たちの中で、先ほど説明がありました、七十七%とも推計される運転免許保有者は五百四十万人ぐらいに上るんじゃないかなというところは考えられると思います、先ほど近い数値を言われていたと思います。

この道路交通法改正案、十年後には六十五歳以上の認知症と推計される七百万人の人たちの中で、七十七%とも推計される運転免許保有者五百四十万人の人たちから運転免許証を取り上げる法案であるというところでよろしいですか。

○政府参考人(鈴木基久君) 繰り返しになります

が、二〇二五年に認知症を理由として運転免許を取り消される方の数についての推計は、警察庁としては行っておりません。現行の道路交通法においては、介護保険法第五条の二に規定する認知症について運転免許の取消し等の事由とされているところであり、認知症と診断された方については運転免許の取消し等の対象となるということでございます。

○山本太郎君 今回の改正案について、今年一月十六日から二月四日までの間、道路交通法改正試案に対する意見募集、パブリックコメントが行われたと。公益社団法人日本精神神経学会から批判的な意見が寄せられました。私自身は、日本の精神医療の在り方については、諸外国と比べて異常に長い長期入院だとか人権侵害、あるいは薬漬けの問題など、重大な疑問、問題意識を持っていますけれども、今回のパブコメ意見書には納得できる点があります。意見書にはこのようにあります。

私たち日本精神神経学会は、精神障害者の運転の問題に携わってきました。貴庁、これ警察のことです。貴庁の担当者とも協議しつつ、ガイドラインを作成した経緯もあります。この立場から、改正試案における高齢運転者対策については大きな驚きと疑問を禁じ得ませんと書かれています。その理由として、一、認知症と危険な運転との因果関係は明らかではない、二、診断をする医師の確保がなされていない、三、運転を奪うことによる生活障害への補償がない、四、困惑している家族を救わないなどの問題点を挙げています。

警察庁、この日本精神神経学会の意見に対してどのように答え、どのように対応されますか。

○政府参考人(鈴木基久君) 道路交通法改正試案に係る意見公募手続の御意見として、先生御指摘のとおり、日本精神神経学会から御意見をいただいたところでございます。意見公募手続の御意見に対する当局の見解については、意見公募手続の結果の公示というところでお示ししているところ

でございます。

具体的には、認知症と危険な運転との因果関係が明らかではないとの御意見に対し、認知症に該当する者については、自動車等の安全な運転に必要な能力を欠くこととなるおそれがあると考えられることから、現在の道路交通法においても運転を認めないこととされていますが、今回の改正は、この運転を認めない者の範囲を変更するものではないとの見解をお示ししているところでございます。

いただいた御意見の内容等については、日本精神神経学会の方とも意見交換も行ったところでございまして、認知症に係る規定の運用に当たっては、引き続き、日本精神神経学会を含め関係の学会、団体と連携を図ってまいりたいというふうに考えております。

○山本太郎君 一分使ってありますがどうございませぬ。意見は承知していると、今後、協議、連携していく的なお答えだったと思うんですけども、現在答えは持ち合わせていないし、対応できないということですか。

道路交通法で言う認知症の定義は、介護保険法第五条の二に規定された認知症の定義、「脳血管疾患、アルツハイマー病その他の要因に基づく脳の器質的な変化により日常生活に支障が生じる程度にまで記憶機能及びその他の認知機能が低下した状態をいう」と、これ同じ定義だよということですか。

か。

○政府参考人(宇谷秀信君) お答え申し上げます。今御指摘ありましたように、認知症を原因疾患別に見ますと、アルツハイマー型認知症、レビー小体型認知症、前頭側頭型認知症及び脳血管性認知症が大半を占めるというのは確かでございますが、ほかにも例えば正常圧水頭症など、四疾患以外にも認知症の原因となるものがございます。

○山本太郎君 ありがとうございます。

厚生労働省、アルツハイマー病、レビー小体型認知症、ピック病、前頭側頭葉変性症です。脳血管性認知症の脳の器質変化の検査、診断、どのように行うのでしょうか。また、日常生活に支障が生じる程度にまで記憶機能及びその他の認知機能が低下した状態の検査、診断はどのように行うのか説明してください。

○政府参考人(宇谷秀信君) 医師がどのような手順で認知症の診断を行うかにつきましては、本人の状況等にもよるものですが、一般に申し上げますと、病歴の聴取、身体診察、神経心理検査、血液検査等を行うとともに、必要に応じましてCTやMRIなどの画像検査等を行った上で鑑別診断が行われているものと承知しております。

常生活に支障が生じる程度にまで記憶機能及びその他の認知機能が低下した状態にあるか否かを医師が判断するに当たっては、診断を受ける者の症状に応じ、心理学的検査、臨床検査、CT、MRI等脳の画像診断、本人や家族からの聴取等が行われているものと承知しております。

○山本太郎君 ちよつと確認の部分もあるかもしれないんですけども、警察庁に。その認知症の診断は、先ほどの厚生労働省の説明のような脳の器質の変化の検査、診断、日常生活に支障が生じる程度にまで記憶機能及びその他の認知機能が低下した状態の検査、診断を行った上での診断書を求めるということでしょうか。

○政府参考人(鈴木基久君) 先ほど答弁申し上げましたとおり、認知症の診断においては、医師の判断に当たって、診断を受ける者の症状に応じ、先ほど御説明があったような診断等が行われているものと承知しております。

○山本太郎君 ありがとうございます。

皆様にお配りしました、先ほど示したとおり、国立長寿医療研究センターの先ほどのマニュアルですね、非常によくできていると思うんですけども、このマニュアルをもっと活用すべきだと思いませんか。

一三三

○山本太郎君 ありがとうございます。

今回のこの法案に対して、認知症というのはどういふものなのかということ、厚生労働省にレク受けたんですけれども、このマニュアルの存在知らなかったんですね。これどういふことなのかと思うんですけれども、すごくいいマニュアルなので、これ、急いで本法案を通そうとしているんだけれども、これだけ優れたマニュアルが五年前から存在していたんです、五年前から。なのに、事前にできる事柄に対して、予算も十分に付けず、冊子も増刷できず、ホームページからのみの閲覧しかできない状態をずっと放置していたということとは理解に苦しむなと思って。

温度差あるのかなと思うんです、この法案を作るのにも。警察は早く作りたいけれども、厚生労働省はそこまで乗り気じゃなかった、分からないですけれども。五年前からその問題があるということはありながらも、ずっとその問題に関して、どうしてもっと早く、何でしょうね、このフォーロー。これ、すごいんですよ。だって、このホームページにただ上げられただけで、二〇一〇年二月に上がりまして、二〇一五年三月までの間に十一万人の人がアクセスしているんです。要は、現場で苦しんでいる人たちが、やはり情報が欲しいということに集中していたわけですよ。

すごく優れたマニュアルなのに、それさえも放置されていた。そこに予算も付けずに、多く広げられていなかった。いろんな自治体も、これ自身自身の、例えば滋賀県、熊本、東京の府中、静岡市、高根県浜田市、中津川市、岐阜県の、そういう自治体のホームページにも上げられていたぐらい出来がいいものだったということなんですよ。ね。

続いて参ります。お手元の資料二でございます。厚生労働省からこの一月、認知症の施策推進総合戦略、新オレンジプラン、これですよ、先ほ

ど山下先生の方からも御紹介がありました、認知症高齢者等にやさしい地域づくりに向けてが発表されました。この概要の中の六ページ、認知症の人を含む高齢者に優しい地域づくりの推進には、高齢運転者の交通安全の確保、高齢者が自ら運転しなくても移動手段を確保できるよう公共交通の充実と書いてあるんですね。

新オレンジプラン、高齢運転者対策について、ざっくりと手短かに説明していただいてもよろしいでしょうか。

○政府参考人(宇合秀信君) 認知症の方を含めまして自主的に運転免許を返納した高齢者の方、あるいは運転免許を取り消された高齢者の方々のため、地域における移動手段を確保することは重要な課題であると認識してございます。

そういうことで、本年一月に策定しました認知症施策推進総合戦略、新オレンジプランでは、厚生労働省を含む関係十二省庁が共同で取りまとめたものがございますが、その中で、認知症高齢者等に優しい地域づくりに向けて政府一丸となって取り組むこととしております。

地域の公共交通の充実につきましても、関係省庁に働きかけてまいりたいと考えてございます。

○山本太郎君 この新オレンジプラン、いいんじゃないかなと思うんです、僕。実際に全国津々浦々で動き出したならという話なんですけれども。

続きまして、警察庁にお伺いします。

先ほど紹介した日本精神神経学会の意見書の最後には、今回の改正試案、特に高齢者対策の部分については拙速で大きな問題があり、改正は見送り、当事者、家族ですよ、当事者団体、医療関係団体、関係学会、司法関係者、有識者が構成される検討会を開催し、十分な検討を行うことを強く望みますと書かれています。

この法案を作るに当たり、警察庁、このような検討会、何度ぐらい開かれたんでしょうか。市町村の意見、直接、機会というのはどれぐらい持たれましたか。

○政府参考人(鈴木基久君) 今回の改正案については、認知症の専門医を含む有識者委員によって構成された高齢者講習の在り方に関する調査研究委員会において二か年にわたり高齢者講習や制度の在り方に関し検討を行っていただいた上で取りまとめられました報告書を踏まえて、この改正案を作成させていただいたものでございます。

また、今回の改正案については、全国知事会等に対し改正試案を送付したほか、意見公募手続により広く国民の皆様から御意見を頂戴するとともに、日本医師会等の関係団体等とも意見交換を実施したところでございます。

また、先ほどお答え申し上げたとおり、日本精神神経学会からいただいた御意見の内容等については、同学会とも意見交換を行ったほか、その他の専門学会の専門医の皆さんとも意見交換を実施したところでございます。

○山本太郎君 この法案によって免許がたくさんの人たちから、言い方は失礼ですが、取り上げられる状態になった場合、その負担はどこに行くか。もちろん御家族であり、そして何よりも、そのお住まいの地域、自治体ですよ。この自治体とのやり取りはどういうものがあつたのか。自治体と連携していかないといけないことに対して、どういうやり取りがあつたのかということに対して、パブコメで募集しました。やりましたっていう話じゃないですよ、それ。パブコメやりましたからっていうことで何か答えになつていのか、お聞きですけれどもね。

オープンングで、オープンングでっていうのも変ですけども、この質問を始めるときにお話ししました。正常な判断能力を有しない人の自動車の運転、これ凶器と同じですよ、僕もそう思います。放っておいていいわけがない、当然です。しかし一方で、免許を取り上げられた後、高齢者のフォロドーどうなつていきますか。認知症施策として新オレンジプラン、書かれています。僕もすばらしいと思います。大賛成です。そういうものは存在しているけれども、まだほ言葉が

躍っているだけの状態じゃないのかな。これらが実際、具体的に全国の現場で動き出すの、いつ頃の話なんだろうな、動き出したとしても、具体的に生活のどこまでカバーされるんだろ、そんな大切なことが先に決まらないまま、それによる混乱が生まれる地方自治体や家族などからヒアリング、すり合わせ、ほとんど行われなまま、パブコメやりましたから程度で大急ぎで法律化。それによりそのしわ寄せを受けるの誰なんですかってもう一度考えていただきたいんです。

もうこれ決まりますよ、もうだつて圧倒的多数で賛成なんです。でも、もう一度考えていただきたいんです。法律作つて、事実上のフォーローは地元のやる気次第、それでは余りにも丸投げじゃないですか。老老介護で何とか毎日乗り越えているんだ、そんな高齢者夫婦、我が国にどれぐらい存在しているんでしょうか。交通網が発達しているのは一部の都市だけじゃないでしょうか。我が国には車がなければ生活が立ち行かなくなるといった地域、人々、どれぐらい存在するんでしょうか。そのような地域にお住まいの方々にとって買物に出ることも容易でなくなり、軟禁生活、そのような生活に近い形が余儀なくされるおそれがあると。これ命に関わる大問題じゃないですか。

二〇二五年に介護保険法の定義に当てはまる七十五歳以上の認知症の人は何人と予想されるか、そのうち運転免許を持っている人は何人ぐらいいるのか、最低限知っておくべき情報を持たず、細かな調査もせず、とにかく法律作るんだという姿勢には賛同できない。しかも、高齢者に対する免許の効力停止、免許の取消しに対して一部自治体で行われている割引チケット、割引パスなどでは、移動手段を奪われた者たちへのフォローとして不十分ではないでしょうか。免許を返納しても自己責任に近い形で不自由な生活を強いられるなら、誰だつて免許の返納なんて応じたくないですよ。これこそ国策としてどのようなインセン

タイプを与えるのかというのが真つ先に取つかかるべきことなんじゃないかな。こういう法律を作るなら面輪だろって思っちゃうんですよ。だって、選挙が近くなったらすぐに何か商品券出すとかって話になるじゃないですか。具体的に魅力的な響きってすぐ聞かえてくるのに、これ、僕が言っていること、結構無理な話なんですかね。

五年前に厚労省の科学研究費助成金を使った国立長寿医療研究センターが作成した「家族介護者のための支援マニュアル」というものがありながらホームページに載せたつぎりの放置つぶり見ていると、時間がなかったわけじゃないですよ、五年ですもの。法律を作る者にとつては順番にやっつけていきやいいじゃないかって。そこまで大きな問題ではないかもしれない。けど、当事者にとつてみたら、免許取り上げられた瞬間から困るんですよ。死活問題なんです。

地方に住む低所得の高齢者切捨てを加速させないためには、どうか早急に免許効力停止、免許取り上げに該当する高齢者に対するフォロー、考えていただきたい。それをしていただけという、何というか、力強い、何というか、安心できるような何かお言葉をいただきたいと思うんですけども、それを山谷さんに、山谷さんといいますが、委員長にお願いするのも何かすごく酷な感じもするんですけども、十二府省庁横断でやっているこのオレンジプラン、形としては僕はすごく理想だし、これが実現すればすばらしいと思うんですけど、でも、免許が取り上げられた人たちの地域にこれがいづ届くかということを見ると、物すごく不安なんです。だから、是非山谷委員長にも旗を振っていただきたいと、中心になって。是非一言お願いできますか。

○国務大臣(山谷えり子君) 今後更に高齢化が進展する中で、高齢運転者や高齢歩行者の交通安全の確保や、高齢者が自ら運転しなくても移動できる環境づくりを行うなど、認知症の方を含む高齢者に優しい地域づくりは、政府を挙げて取り組むべき重要な課題というふうには認識をしております。

す。

警察としては、これまでも関係機関等に働きかけ、運転免許を返納した方に対する公共交通機関の運賃割引等の支援措置の充実に努めているほか、持続可能な地域公共交通整備に資するよう、交通規制等の諸施策について検討するなど、自治体等による地域公共交通整備について連携を強めているところであります。

認知症の方を含む高齢者に優しい地域づくりに向けて、新オレンジプランに掲げられた施策を引き続き推進していくとともに、関係省庁や自治体等と連携し、認知症の方を含む高齢者ができる限り住み慣れた地域の良い環境で自分らしく暮らし続けることができる社会の実現に努めてまいりたいと思っております。

言葉だけではなく、政府を挙げて、具体的に、本当に確実な安心・安全社会、地域づくり、そして豊かな日々の暮らしのために努めてまいりたいというふうに思います。

○山本太郎君 山谷委員長、本当に心あるお言葉、ありがとうございます。

先ほど共産党の山下先生からもお話がありましてこのCDRIについて、医師の中でも判断が分かれるところと、そこで、そこで全て認知症と、免許を取り上げるといふような形にされてしまっている流れの中で、本当に認知症のドライバーによる事故、犠牲者というのはいなくなつたけれども、逆に、免許を取り上げられることによつて犠牲者が増えてしまつて、例えば買物難民であるとか、例えば家の中でとにかく外に出ることがほとんどなくなつてしまつて孤独死だつたりとか、分らないですけれども、そのような被害者の膨らみができてしまつたら、これ元も子もないと思うんです。

先ほど山谷委員長が言われたとおり、政府を挙げてやつていただけるというお言葉に本当に感謝いたします。ありがとうございます。終わります。

○委員長(大島九州男君) 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(大島九州男君) 多数と認めます。よつて、本案は多数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、芝博一君から発言を求められておりますので、これを許します。芝博一君。

○芝博一君 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、自由民主党、民主党・新緑風会、公明党、日本共産党、日本を元気にする会・無所属会、次世代の党及び生活の党と山本太郎となかまたちの各派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、次の事項について万全を期すべきである。

一 臨時適性検査等の対象者の大幅な増加が想定されることから、同検査等を実施する専門医の確保に努めること。また、医師の数が少ない地域の臨時適性検査等の対象者には、認知症に係る診断を行うことができる医師の紹介を行うなど、その実情に応じきめ細やかな運用を行うこと。

二 臨時適性検査等における認知症に係る診断については、受診する医師によつてその診断に差異が生じることがないよう、専門的知見による検討を加えた上で適切な措置を講ずること。

三 高齢者講習については、その受講者数の増加等により、一部の地域では受講を申し込んだ者が受講まで長期間待たされたり、不便な場所で受講せざるを得ないなどの問題が生じていることに鑑み、指定自動車教習所等が行う受講者の受入体制の拡充ができるよう適切に支援すること。特に臨時高齢者講習の実施に当たっては、受講者の負担をできる限り軽減するため、実施場所、実施方法等について検討を加え、適切な措置を講ずること。

四 臨時認知機能検査等を行う旨を通知するに当たっては、プライバシー等に十分配慮しつつ通知の内容が確に高齢者に伝わるよう努めることにより、対象者の確実な受検等を担保すること。

五 運転免許の取消しとなつた高齢者に対する移動手段の確保については、地方自治体等とも連携しながら中長期的な視点も含め適切に対策を講じていくこと。

六 準中型自動車運転免許を受けた者の初心運転者標識表示義務に係る規定及び初心運転者標識を有する準中型自動車に対する保護義務の在り方については、本法施行後の事故の発生状況を分析し、その結果に基づき、速やかに必要な見直しを行うこと。

右決議する。

以上でございます。

何とぞ委員各位の御賛同をよろしくお願い申し上げます。

○委員長(大島九州男君) ただいま芝博一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(大島九州男君) 全会一致と認めます。よつて、芝君提出の附帯決議案は全会一致をもつ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、山谷国家公安委員会委員長から発言を求められておりますので、この際、これを許します。山谷国家公安委員会委員長。

○国務大臣(山谷えり子君) ただいま御決議があ

り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(大島九州男君) 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(大島九州男君) 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。

午後二時五十一分散会

第一部

内閣委員会会議録第六号

平成二十七年四月十六日

【参議院】

平成二十七年五月八日印刷

平成二十七年五月十一日発行

参議院事務局

印刷者 国立印刷局

U