

# 第二百一回 参議院内閣委員会会議録第七号

令和二年四月二日(木曜日)

午前十時開会

委員の異動

四月一日

辞任

石井 準一君  
岡田 直樹君

補欠選任

松川 るい君  
本田 顕子君

出席者は左のとおり。

委員長  
理事

水落 敏栄君

上月 良祐君  
柘植 芳文君  
杉尾 秀哉君  
矢田わか子君  
石川 博崇君

委員

今井絵理子君  
岡田 広君  
古賀友一郎君  
本田 顕子君  
松川 るい君  
山田 太郎君  
山谷えり子君  
木戸口英司君  
岸 真紀子君  
塩村あやか君  
高橋 光男君  
清水 貴之君  
高木かおり君  
市田 忠義君  
田村 智子君

國務大臣

國務大臣  
(国家公安委員  
会委員長)

副大臣

大臣政務官

事務局側

政府参考人

内閣官房内閣審  
議官

警察庁交通局長

厚生労働省大臣  
官房審議官

厚生労働省大臣  
官房審議官

厚生労働省大臣  
官房審議官

厚生労働省大臣  
官房審議官

国土交通省大臣  
官房審議官

国土交通省大臣  
官房審議官

国土交通省自動  
車局次長

武田 良太君

宮下 一郎君

小島 敏文君

宮崎 一徳君

三角 育生君

北村 博文君

迫井 正深君

本多 則恵君

諏訪園健司君

春日原大樹君

江崎 禎英君

金井 昭彦君

福田 守雄君

江坂 行弘君

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、石井準一君及び岡田直樹君が委員  
を辞任され、その補欠として松川るいさん及び本  
田顕子さんが選任されました。

○委員長(水落敏栄君) 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、内閣  
官房内閣審議官三角育生君外九名を政府参考人と  
して出席を求め、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(水落敏栄君) 御異議ないと認め、さよ  
う決定いたします。

○委員長(水落敏栄君) 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。

○古賀友一郎君 おはようございます。自由民主  
党の古賀友一郎でございます。

新型コロナウイルス感染症拡大の中ではございませうけれど  
も、必要な法案は仕上げていかなければなりません。  
今日、道交法改正案について質問をさせて  
いただきます。

道交法の目的は、第一条にもありますとおり、  
道路交通の安全確保にあるわけでございますけれ  
ども、その状況は大いに改善してきていると、こ  
のように認識しております。私が運転免許を取得  
いたしました昭和の終わりから平成の初めの頃  
は、交通事故の死亡者数は年間一万人を超えてお  
りまして、第二次交通戦争とまで言われておりま

したけれども、この平成の三十年間でほぼ三分の  
一にまで減少いたしました。交通事故件数自体  
も、最多だった平成十六年の九十五万件から、平  
成三十年は四十三万件と半分以下になっておりま  
す。この間の当局の御努力に心から敬意を表する  
次第であります。

しかしながら、事故件数が減ってもまた別の課  
題が出てくるわけでありまして、その代表的なも  
のが高齢ドライバーの問題であります。七十歳以  
上の運転免許保有者は、平成元年の百九万人から  
平成三十年には千三百三十万人と十倍以上に増加す  
るとともに、自動車乗車中の死亡者のうち六十五  
歳以上の高齢者が占める割合も、平成元年の七  
%から平成三十年は五三%へと格段に増加してお  
ります。高齢ドライバーの運転操作ミスによる悲  
惨な事故も社会問題になっております。

その対策はこれまでも順次進められてきており  
まして、平成十年、免許更新時の高齢者講習の義  
務化、平成二十一年の認知機能検査導入、平成二  
十九年には七十五歳以上の方が一定の違反行為を  
した場合の臨時認知機能検査が導入され、今回の  
改正では七十五歳以上で一定の違反歴のある方を  
対象に免許更新時の運転技能検査を義務付けるこ  
ととなっております。

このように、対策が精緻化していくことは道路  
交通の安全を確保する上で必要であることは私も  
十分承知をしておりますけれども、その一方で、  
免許更新手続を円滑に行うということもまたこれ  
は重要だと思っております。そもそも高齢ドライバーの  
数自体が大きく増加していることに加えまして、  
認知機能検査と高齢者講習という二回の手続を経  
ることになったことなどから自動車教習所の予約  
が取りにくくなり、中には免許の更新までに半年  
近くも掛かるといったような状況も生じているよ  
うであります。

そして、こうした混雑の一因として、都道府県公安委員会が自動車教習所に支払う委託費の問題があるという指摘もなされております。そうした委託費は道交法の政令で定められる手数料の基準を基に算出されるわけでありまして、直近の平成三十年の政令改正におけるパブリックコメントにおきましても、自動車教習所に対して支払われている高齢者講習等の委託料が低額であるため、自動車教習所は当該講習等を積極的に実施しようとして、その結果、当該講習等の混雑の原因となっていると、こういう意見が寄せられております。警察庁におきましても、都道府県警察に通告を出しまして、十分な委託費の予算を確保するように指導しております。ご説明を確保するも、今回の改正で新たに運転技能検査も導入されることによりまして、更に混雑が増すことも心配をされるわけでありまして。

そこで、この委託費確保の問題を含めて、高齢者の免許更新に係る混雑の緩和にどのように取り組んでいかれるのかをお伺いしたいと思います。  
○政府参考人(北村博文君) お答えを申し上げます。

現在、高齢運転者が運転免許証の更新をするに当たっては、認知機能検査により判明いたしました認知機能の低下、それにより分かります運転リスクに応じて内容が異なる高齢者講習を受講していただいております。この認知機能検査、また高齢者講習の実施につきましては自動車教習所に委託されているところでございます。

この検査、講習につきましては、高齢の運転免許保有者数の増加などを背景といたしまして、地域によりましては、受検、受講待ちが長期にわたるといふ問題が発生してございます。その改善に向けてまして、警察におきましては、体制を整備して、警察自身で検査や講習を行う直接実施、予約相談窓口の拡充、自動車教習所の予約空き状況情報提供、また更新期限が迫っている方には優先枠を確保するなどの対策を講じてまいりました。また、御指摘の委託料につきましても、平成三十

年の手数料の引上げを適切に反映するように都道府県警察に指導しているところでございます。

今回の改正におきましては、七十五歳以上で一定の違反歴がある運転者に対する運転技能検査の制度を導入することといたしておりますが、その一方で、認知機能検査については認知症のおそれの有無のみを判定するものに改めること、また二種類あります高齢者講習を一元化することなど、合理化、効率化のための措置を予定いたしております。

今後、運転技能検査の内容や認知機能検査、高齢者講習の見直しを具体的に検討するに当たりましては、実施機関側であります自動車教習所などにも御参加いただきながら、高齢運転者の免許更新が円滑になされるよう、必要な検討を進めてまいりたいと存じます。あわせて、新たな認知機能検査、高齢者講習及び運転技能検査の手数料につきましても、これらの検査等を自動車教習所が積極的に実施できる適切な額となるように努めてまいりたいと考えております。

○古賀友一郎君 ありがとうございます。

いろいろ取り組んでおられるということでありまして、さつき、パブリックコメントが出たのが平成二十九年の年末でありまして、ですから、あの段階でもやっぱりまだ混雑という、そういう声が出ておられるわけですから、今回これは是非しっかりと取り組んでいただきたいと思うんです。この問題は、実は平成二十七年の道交法改正における衆参両院の附帯決議においてもしっかりと指摘がなされております。是非そういうことも踏まえて万端のお取組をお願いしたい、このように思います。

次に、いわゆるあおり運転について伺ってまいりたいと思います。

この問題につきましては、私、昨年九月の自民党の交通安全対策特別委員会で、厳罰化だけでなく免許取消しも加えてもらいたい、こういうふうに警察庁にお願いをいたしまして、昨年十一月の当委員会でも取り上げたところでございます。

そのとき、警察庁の高田審議官から、罰則の強化だけでなく、免許取消しの対象に加え、その後の欠格期間についても運転者の危険性を踏まえたものにすると、こういった御答弁をいただいております。今回、そのお約束どおり法案として国会に提出していただいたわけを申し上げたいと思っております。皆様方には心から御礼を申し上げます。

これまで、あおり運転だけではせいぜい最大六か月間の免許停止にしかできなかったのが、今回の改正で免許取消しの対象になるとともに、欠格期間についても三年以上十年以下と大幅に長くなります。本来ならこれで質問終わってもいいわけでありまして、しかし、今日はせっかくの機会でありまして、あえてこの免許取消しと欠格期間の制度について更なる問題提起をさせていただきます。ありがとうございます。

昨年十一月の当委員会でも、私、免許取消しは発生した被害の大きさではなく運転者の危険性の度合いを基準として、欠格期間もその者が危険でなくなったかどうかを基準にすべきではないかと、こういうふうにお伺いしました。

これは、平成二十九年六月、神奈川県内の東名高速道路での死亡事故、昨年八月の茨城県常磐自動車道での事件など、許し難いあおり運転事件が後を絶たない状況を踏まえまして、確かに重い刑罰を科すことも必要だとは思いますが、しかし、この問題を道路交通の安全という道交法の視点から見た場合には、厳罰化よりもむしろこの危険なドライバーを道路交通から適切に排除するにはどうしたらよいかということの方が国民にとっても重要ではないかと、こういうふうにお伺いしているからであります。

そうした問題意識を踏まえてまず伺いたいのは、免許取消しと欠格期間という一連の制度そのものの趣旨についてであります。つまり、この一連の制度は、違反者に対する制裁なのか、それとも不適格なドライバーを道路交通から排除するためのものなのか、この点についてお伺い

たいと思います。  
○政府参考人(北村博文君) お答えを申し上げます。

道路交通法違反に対する制裁につきましては罰則が設けられておまして、これにより交通ルールの遵守を担保している制度でございます。他方、点数制度、運転免許の停止、取消しなどの行政処分制度につきましては、違反行為を行いました運転者の危険性に着目いたしまして、一定の期間その者を道路交通の場から排除することにより交通の安全を確保することを目的といたしております。

違反の累積点数に応じて免許の停止処分又は取消処分が行われますが、停止処分につきましては三十日から百八十日までの期間が定められ、取消処分では一定の期間、免許の再取得ができないという制度となっております。

この免許の取消処分の対象となります基準や免許を再取得することができない欠格期間、その長さにつきましては、過去の処分歴や累積点数の大きさに応じ、運転者の将来における道路交通上の危険性、これを評価して定めることといたしております。

○古賀友一郎君 ありがとうございます。要するに、不適格ドライバーを排除するためのものがあるということでありました。

私も、道交法の趣旨に照らして考えれば、罰則との役割分担も考えればそうだと思うんです。ただ、その場合、なぜ欠格期間が一定期間に限られているのかと、こういう疑問も湧いてくるわけでありまして、つまり、もし仮に制裁という趣旨であれば、欠格期間という制裁期間が終了すれば当然免許再取得の資格を回復するというのはこれは分かりやすいわけでありまして、不適格者排除の趣旨といえながら欠格期間を過ぎれば資格を回復するというのは、まあその間に反省しているはずとでもいうのでしょうか、やや分かりにくいと言わざるを得ないと思っております。

取消処分者講習という特別の講習を受講することが義務付けられているものの、現行の講習を受講するだけでこのドライバーとしての適格性を回復したというのははかり無理があるんじゃないかと、こういうふうに見ております。

そこで、今回、あおり運転という重大な違反行為が新たに免許取消し対象になることを踏まえまして、今の取消処分者講習も見直さなければならぬと、こういうふうにも思うわけでございますが、どういう教育を行って、ドライバーとしての適格性をどう判定するのか、その考え方についてお伺いしたいと思います。

○政府参考人(北村博文君) お答えを申し上げます。

免許の取消処分を受けた者が免許を再取得するために運転免許試験を受ける場合には、その者の危険性の改善を図るための取消処分者講習を受けることとなっております。取消処分者講習では、二日間にわたりまして合計十三時間の講習を行っております。昨年中、二万六千名余が受講いたしました。御指摘の妨害運転によりまして免許の取消処分を受けた場合にも、免許を再取得する場合には取消処分者講習を受けることが必要となるところでございます。

そのいわゆるあおり運転でございますが、これに関連いたしましては、これまでも取消処分者講習の内容にアンガークントロールなどの要素を取り入れてはどうかという御意見もいただいているところでございまして、あおり運転などの危険な運転行為を自制していく方法とその指導の方法につきまして、令和元年度、昨年度から令和三年度にかけて科学警察研究所において研究に着手しているところでございます。

その研究成果を取消処分者講習にも反映できるように努めてまいりたいと考えてございます。

○古賀友一郎君 ありがとうございます。

この取消処分者講習というのは、私も今回初めて知ったんですが、飲酒運転の違反者に対しては分けて、特別のコースでやっておられるようであ

ります。このあおり運転についても、やっぱり飲酒運転以上のやっぱり特別なプログラムが必要ではないかと、こういうふうにも思います。今局長おっしゃったアンガークントロールですが、そういった要素に科学的な知見も今研究しているということでもありますけれども、遅くともこのあおり運転欠格期間の下限である三年後までにはしっかりとその辺の準備を整えて施行に向けて取り組んでいかなければならないと、こういうふうにも思いますのでね。

その改善を図るための講習ということでありました。ここ重要なポイントなんです。現行の講習は、受講したという証明書は出ますけれども、改善したかどうかの証明ではないんですね。だから、今、改善するための講習とおっしゃったのは、私、重要なポイントだと思うんです。しっかりとそういう趣旨を踏まえて見直しを図っていただきますようお願いを申し上げます、こういうふうにも思います。

そして、この際であります、このあおり運転だけではなくて、飲酒運転その他全てに関する免許再交付の在り方についても問題提起をさせていただきたいと思っております。

免許取消しと欠格期間という制度は不適格者を排除して道路交通の安全を確保するためのものというところでありますけれども、今ちょっと申し上げたこととあり、その欠格期間が終了して取消処分者講習を受講しさえすれば、ドライバーとしての適性を回復したかどうかにかかわらず取消処分者講習終了証書が交付されまして、その後、テクニカルな運転免許試験をパスすれば免許が再交付されているのが現状であります。

平成三十年のデータでありますけれども、一年間で免許取消処分を受けた人の中には、平成二十六年からの僅か五年間の間に複数回取消処分を受けた人が二百五十人いたそうであります。確かに、ドライバーとしての適性を備えているかどうかというのをどう審査するのかということは、これは難しい問題だろうと思っております。思いますけれども、しかし、だからといって、適性があるかどうかは分からない状態のままドライバーとして復帰させるといことは、これは道路交通の安全を損なう、そして国民を危険にさらすことになるわけでございますし、もしその審査が難しいというのなら、そもそも欠格期間が有期の一定期間に区切られていること自体に私は問題が及ぶんじゃないかと、こういうふうにも思うわけであります。

いずれにいたしましても、この免許取消し、再交付の在り方というのは免許制度根幹の課題ではないかと、私、このように見ております。これまでも潜在的課題ではあったと思うんですけども、今回、あおり運転の問題がクローズアップされたことを契機といたしまして改めて問い直されるべき課題ではないかと、こういうふうにも思うわけであります。

そこで、この問題について、ひとつこれは有識者も交えた検討会を立ち上げて御検討いただけないかと、こういうふうにも思うわけでございまして、これは武田国家公安委員長の御見解をいただきたいと思います。

○国務大臣(武田良太君) 何度も取消処分を受けた者が存在するという、この懲りない者たちの存在に対して、その再交付の在り方に問題があるんじゃないかという御指摘だと思っておりますけれども、我々としては、当然この危険運転対策に対する不断の見直しというものをやっているところではないかと、これは常日頃心掛けていくところですので、全くこれを排除してしまうということになれば無免許運転というものを助長する可能性が出てくるという、そうした意見も一方であるわけであります。

いざにしましても、こうした度重なる取消処分を受ける者に対しては徹底したやはり教育をしていくことが重要でありまして、現在の段階、直ちにこの制度を見直すものが適当かどうかということに関してはまだまだ検討の余地があると、このように考えているところであります。

○古賀友一郎君 今、無免許運転を助長するんじゃないかと、こんな御指摘がありましたけれども、しかし、それは本末転倒ではないかと思えますよ。もちろん、教育、重要なんです。教育は重要であって、全ての人を頭から排除するというのは私は行き過ぎだと思っております。

しかし、この問題というのは、究極的に、個人の運転する自由といえますかね、これ許可制でありますから、運転する自由と、それから、この道路交通、国民の安全という、まさにこの公共の福祉が衝突する場面なんです。その場面の中で、どうもこの公共の福祉が押されているんじゃないかと、先ほど来御説明申し上げたとおり、制度そのものがちょっと公共の福祉の方が押されているんじゃないかと、こういうふうにも思うんです、そう見えるんです。ですから、そういった問題も含めて、どういうバランスを図るべきかということをやっぱりこれは検討していく必要があるんじゃないかと思っております。

というふうにも申し上げますね。

○国務大臣(武田良太君) 先ほど申しましたように、そうした対策については、危険運転に対する対策については常に不断の見直しを行っていく、この心構えが大切だと思っております。

○古賀友一郎君 まあ今日は問題提起にとどめたいと思っております。しかし、少なくとも言えることは、警察当局というのは免許を許可する者として道路交通の安全を確保して国民を守る責任があるというんです。だから、そういった状況の中で、懲りないドライバーがいるというのもまた事実なんです。だから、そういったことをしっかりと認識をして、どういったシステムがあるべき姿なのかというのはいくらもやっぱり模索し続けていたいただきたい、こういうふうにも強くお願いを申し上げます。

次に進みたいと思っておりますが、最後の質問になります。第二種免許等の受験資格の見直しに関連してお伺いをしたいと思います。

現在、物流業界が深刻な状況になっております。原因はドライバー不足であります。平成二十九年年度の国内貨物輸送量約四十八億トンのうち実に九一・五％をトラック輸送が占めているにもかかわらず、必要なドライバーの数を確保できず、逆に高齢化が進んでおりまして、運送業界は存亡の危機とすら言われております。

今回の改正で、第二種免許等の受験資格要件を、現行の二十一歳以上、普通免許三年以上から、十九歳以上、普通免許一年以上に緩和することによりまして若い人が運送業界に就職しやすくなります。この趣旨には私も賛同いたしますけれども、そもそも、このドライバーになりたい若者が少なくなっているというのは、かつては労働時間が長いけれども他産業に比べて収入がいいということが職業としての魅力だったのに、近年は労働時間が長い割に収入がそれに見合わないという状況になってしまったからではないかと、こういうふうにあります。

したがって、より根本的な対策としては、収入を増やすか労働時間を減らすかということになるわけでありまして、今日伺いたいのは、労働時間を減らす方の対策としての自動運転技術についてであります。

現在、官民挙げて自動運転の実現に向け取組が進められておりまして、官民ITS構想・ロードマップ二〇一九によりまして、二〇二五年頃を目標として、高速道路での完全自動運転の実現を目指して取り組まれているようでございますけれども、その進捗状況はどういう状況になっているのかということと、あわせて、これが実現いたしますと、この運送業界のドライバー不足解消にどの程度寄与するのとお伺いしたいと思っております。

具体的な取組を進めているところでございます。具体的には、戦略的イノベーション創造プログラムによる高精度三次元地図に信号情報や交通規制に関する情報を組み合わせたダイナミックマップ技術の実用化によりまして、既に昨年からは全国の高速度道路の高精度三次元地図の提供が始まっているところでございます。

また、運送業界におけるドライバー不足につきましては、少子高齢化が進む中で深刻化していると承知しております。このような状況認識の中、例えば、自動運転の技術を活用した高速道路路上での隊列走行によりまして、数台のトラックを一人のドライバーが操作できるようにすることや、また、自動運転の実現によるドライバーの負担軽減や労働環境の改善によりましてドライバー不足を補うことを期待しているところでございます。

そのような社会的課題解決への寄与の評価を含めまして、今後も官民ITS構想・ロードマップのフォローアップや改定を行いつつ、自動運転の早期実用化に取り組んでまいります。

○古賀友一郎君 今回の世界的なこの新型コロナウイルスの感染拡大によって、改めて浮き彫りになったことのひとつに挙げられると思うんですが、物流がなければ当然ながら国民生活が成り立たないということだと思っております。まさにライフレインだということが、まあ本当、当然なんですけれども、証明されたわけでありまして、欧米のように外出禁止令が出るような事態となって大半の社会活動を停止せざるを得ないような状況になったとしても、やっぱり最後は、国民に生活必需品を届けるために最低限物流を止めるわけにはいかなないと、こういった状況であるというわけでありまして、そういった意味で、先ほど来申し上げている物流業界が大変ピンチになっているということは、

そういう意味でも、私、大変重要な今後の課題だと思っております。

この技術、大変、極めて重要だと私は思っておりますので、是非しっかりと所期の予定どおり進めていただきますようお願い申し上げます。私の質問を終わらせていただきます。

○塩村あやか君 おはようございます。立憲・国民・新緑風会・市民の塩村あやかでございます。まず、高齢運転者対策について、特に運転技能検査、こちらについてお伺いをしたいと思います。本法案では、運転技能の検査が導入をされることになっております。警察庁の分析では、七十五歳以上の高齢運転者の死亡事故の要因は、七十五歳未満の運転者と比較して、ハンドル操作に問題があったり、アクセルとブレーキの踏み間違いが多いという結果が出ています。法案では、検査の結果が一定の基準に達しない者には免許を更新しないとしていますが、このような分析を踏まえて、運転技能検査ではどのような内容の検査を行い、どの程度の運転技能を求められることになるのかについて伺います。また、これによりどの程度の人が免許の更新が受けられなくなるかと考えているのかも併せてお伺いをしたいと思います。

○政府参考人(北村博文君) お答えを申し上げます。今回の改正では、七十五歳以上の高齢運転者のうち一定の違反歴のある者につきましては、免許証の更新に当たって運転技能検査を受けなければならぬということとしてございます。お尋ねの運転技能検査の具体的な内容、一定の基準にはどのようなときに該当するのかということでございますが、その内容といたしましては、実際にコースを走行していただきまして、信号無視や交差点の右左折後に反対車線に進入してしまうなど、安全運転が期待できないほど技能水準が低い者は合格としないということを考えてございまして、具体的な基準については更に検討しております。

また、更新を受けるに当たりましてどの程度の方が運転技能検査で更新できないこととなるかというお尋ねもございましたけれども、これはまず、運転技能検査の対象となります一定の違反歴のある者が全体の更新者のどれくらいであるかということ、その数、率にこの運転技能検査で一定の基準に該当して合格とならない方の率を掛け合わせることになってございます。

○政府参考人(北村博文君) お答えをいたします。先ほど申し上げましたとおり、運転技能検査の内容といたしましては、実際にコースを走りまして、信号無視あるいは交差点の右左折後に反対車線に入ってしまうなど、安全運転が期待できないほど技能水準が低いという方を想定しておりますので、技能検査で不合格にならないからといって事故はおよそ起きませんというレベルまでにはな



はないものと考えております。

○塩村あやか君 私の質問は、ペーパードライパーの方が運転をしたら事故を起こす可能性が高くなるのではないかと聞いたんですけど、もう一度よろしいですか。

○政府参考人(北村博文君) 今回、高齢運転者の方々に運転技能検査を導入するという制度にいたしております。これは、高齢者になれば死亡事故を起こす割合が高くなるであろうという事に合わせまして、やはり何らかの形で、個人差もございまして、いかにして運転技能検査の対象者を抽出するかという事を考えましたときに、高齢者の中で違反歴のある方というものがその他の方と比べてやはり二倍程度事故を起こしやすというデータがございまして、そういう方々を全体として捉えて、高齢運転者が免許更新する際の運転技能検査を受けなければならない対象の方とさせていただきます。

もともと、この運転技能検査の対象者につきましては、制度施行の後、先ほどおっしゃったような実車指導における運転技能の評価、その結果とでは、その方がその後事故を起こしたのかどうかというデータが、これは年間二百万人上の方が免許更新をしております。そうしますと、それらの方について先ほどのAなりDなりという評価が加えられてまいります。そういう評価、あるいは個別の運転技能で欠落している技能というものとその後事故とのマクロ的な係数の比較等を行うことによりまして不断の見直しという事はやっていけるようになる、そのためのデータも集まってくるだろうとは考えてございます。

○塩村あやか君 じゃ、ちょっと委員長にお伺いいたしますけれども、私が質問した内容とちょっと、分からぬでもないんですけども、ちょっと何かかみ合わない部分があると思うんです。私が質問したことに対して委員長の見解をお伺いしたいと思います。

○国務大臣(武田良太君) ペーパードライパーと

いふのは事故率が高くなるんでしようということの御質問だったですね。ちょっと正確に、もう一回、じゃ。

○塩村あやか君 今回は、ペーパードライパーの方であればですよ、言葉を平たく言うと、試験ではないので幾ら運転の技能がかなり低かったとしても免許の更新ができる、こういう制度だと思わんですね。免許があるわけですから、必要に駆られて出たときに事故の可能性が高くなるのではないかと、この認識を問うているわけです。

今、御答弁だと、ペーパードライパーは運転をしないので事故がない。いや、そういうことを聞いているわけではないので、もうちょっと、何だろう、私は言いたい、もうちょっと、何と云うんですかね、私の、対策とか問題の認識があるの、どうしていきまますという方針をちょっとお伺いしたいなと思っております。

○国務大臣(武田良太君) 運転技能検査の対象者については、制度施行後、実車指導における運転技能の評価とその後の事故との関連を分析し、不断の見直しに努めてまいりたいと考えています。

○塩村あやか君 ありがとうございます。そこであれば、不断の見直しということであれば、ちょっと今回はかなり私は疑問が残っているというところがございますので、今後しっかりと検討していただいで、運転する方の命を守ることもなると思いますが、御家族の御心配もあると思えますし、何よりも人とかを巻き込んだときには命にも関わる問題ですから、ここはしっかりと対応をさせていただきたいという要望をしておきたいと思っております。

続きまして、運転ができなくなった高齢者の移動手段の確保策についてお伺いをいたします。特に地方では、生活の足がなくなってしまうことが懸念をされます。私の周りにも、やっぱり車がないと困るんだと主張する高齢者の方、だけでも家族は心配だという方、いろいろいらっしやるんですね。

いずれにしても、高齢者の生活の足として何か

をしつかりと今回対応しなくてはいけないと思っております。バス、タクシーなどの地域公共交通はもちろんのこと、それ以外の新たなモビリティも活用して高齢者の日常生活を支えていくことが必要だと思っております。今後どういった取組をするのか、お伺いをいたします。

○政府参考人(金井昭彦君) お答えいたします。委員御指摘のとおり、高齢者の運転免許の返納が増加する中、その受皿となる移動手段を確保することはますます重要な課題となっております。

このため、国土交通省では、地域公共交通活性化再生法の枠組みを活用し、地域におけるバスの運行等への支援を行っておりますが、人口減少の本格化等に伴って公共交通の維持が一層厳しい状況に直面していることから、今国会にこの活性化再生法の改正法案を提出しまして、地方公共団体が中心となって、公共交通の改善や輸送サービスが中心となり、公共交通の改善や輸送サービスの確保に取り組むための仕組みを充実させていく考えでございます。

同時に、国として地方公共団体等への支援を着実にまいりまして、これらにより、自らの運転だけに頼らずに暮らせる社会の実現に努めてまいりたいと考えております。

○塩村あやか君 ありがとうございます。資料の一を御覧いただきたいんですけども、警察庁からいただいた海外実地調査の結果を見ると、対象国が、いろんな国書いてあるんですけども、ドイツ、スイス、オランダ、オーストラリア、アメリカの七つの国や州で、高齢者を対象とした運転ができる時間帯や場所についての限定条件付免許を導入しているというところがございます。アメリカ・イリノイ州を見てください。人口三千五百人未満の町に限り、目的地、教会とか病院を限定した免許を受けることができるということなんです。恐らく、こういう資料が付いているということは、今回こうした検討があったんだと思うんですけども、実現していないところを見ると見送られたんだというふうに思います。

今後、こうした限定条件付免許、検討する余地

があるのか、お伺いをいたします。

○国務大臣(武田良太君) 地域限定免許についてのお問いだと思います。運転することが出来る範囲を住所周辺に限ってはどうかというふうに理解をいたしておるんですけども、いろいろなデータがございまして。七十五歳以上の運転者による死亡事故の状況を見ると、七十五歳未満と比べ住所の近くで多く発生している。あるデータによれば、住所から五キロ以内に六二%、非常に高い率で発生しているというデータがございまして。

このため、地域限定については現時点では考えていないところではありますけれども、限定免許の在り方につきましては、今後とも幅広く検討をまいりたいと思っております。

○塩村あやか君 ありがとうございます。一つ、何というんですかね、可能性がある方策だと思っておりますので、引き続きよろしくお伺いをいたします。

続きまして、第二種免許の受験資格、こちらについてお伺いをいたしたいと思います。

今法案には、受験資格の見直し盛り込まれております。この改正につきましては、規制改革推進会議に事業者から要望が寄せられて検討が始まったものと承知をしております。

まず、年齢を十九歳に引き下げることが適当とされた科学的な根拠をお示しください。

○政府参考人(北村博文君) お答えを申し上げます。今回の第二種免許の受験資格の見直しに当たりましては、十九歳かつ普通免許保有一年以上二年未満という者を対象に実地講習また走行実験を行いました。その結果を踏まえまして、受験資格の見直しの妥当性というのにつきまして有識者の先生方に御議論いただいたところでございます。

少し内容を申し上げますと、走行実験におきましては、実地講習の前と後で運転行動がどのように改善するかということにつきまして、本来の第二種免許の受験資格を持つている者の走行結果と

の比較を行ったところでございます。また、実験教習を行う前と後で、被験者、先ほどの十九歳というような者でございしますが、の自己に対する評価、それと、教習指導員がその者について行った他者評価との差がどのように変化するかということの検証なども行いました。

これらによりまして、有識者の検討におきましては、特別な教習を行うということが有効であると認められたところでございます。

また、有識者の検討会におきましては、運転免許を特例として取得した後に、やはり本来の年齢に至るまでは安全対策が必要であろうとされたところでございまして、今回の改正におきましては、本来の年齢要件に達するまでの間、慎重な運転を促すために若年運転者期間の制度を設けることといたしてございます。

○塩村あやか君 人数は何人だったのか、端的にお答えください。

○政府参考人(北村博文君) 二か年度に分けて行いまして、それぞれ十五名ずつを被験者として実験を行ったところでございます。

○塩村あやか君 ありがとうございます。十五人ということでした。

この十五人の根拠もお伺いしたいところではございますけれども、時間がないので、そこは伺わないとしたいと思うんですけれども、この十五人、バス、タクシートの事業者に雇用されている、言わば相当意識の高い人が対象者だったとも聞いています。これ、実験の対象として本当に適当だったのかどうか、ここもちょっと疑問に思っています。科学的根拠としても少し疑問が残ると思っております。

当初、警察庁は、試験では測れない運転に影響する個人の資質を担保するため、年齢要件を設けていると、で、その科学的根拠を示していません。

資料の二を御覧ください。これ、一番下、線引いておきました、これは警察庁の説明資料なんです。グラフを見てほしいんですけども、前頭

前野、青いグラフです。そして、大脳辺縁系が赤いグラフなんですけれども、これ、十九歳だとどうかというところ、マルチタスクがうまく行えない傾向があるということがこの資料で示されているんです。赤いのはちょっと衝動が勝ってしまうというグラフなんです。で、青がほとんど衝動を抑えてくると。ですので、先急ぎ等の欲求を制御できなくなることが予想、想定され得ると警察庁の資料にも書いてあるんです。

こうしたことを理由として、十九歳の者の第二種免許の受験資格を認めることは適当ではないと説明がされていまして。

今回の実験教習の調査は、第十五回規制改革推進会議に提示された警察庁の資料にある、一番下の右の方に線を引いてあるので見ていただきたいんですけども、資料、青少年期の脳発達領域に係る研究分野の権威のローレンス・スタインバーグ教授の研究を覆す科学的な根拠と今回の警察庁の実験を考えていいのか、何をもってこの脳科学的分野の権威のこの研究を覆す権威となるのか、お伺いしたいと思っております。

○政府参考人(北村博文君) 御指摘の資料につきましては、平成二十九年四月十四日の規制改革推進会議で警察庁から提出したものでございまして、これによりまして、年齢及び運転経験ごとの事故実態や、加齢に伴う脳の発達に関する知見について御説明したところでございます。

この研究分野の権威の報告内容を今回の制度改正で覆すということをしていられるつもりはございませんのでございまして、いずれにいたしましても、これで、現在課しております年齢というものの要件を一律に引き下げると、十九歳にしてしまうということが妥当と考えているわけではございません。年齢要件については、原則として現行の要件を維持すると今回の改正でもしているところでございます。これは、交通の安全を確保する観点からも必要だと依然考えているわけではございません。

しかしながら、脳の発達には個人差があるとい

うことはもとよりでございますけれども、これら脳の発達というものが運転行動に反映される個人個人、一人一人の心理でありまして、か態度等には、一定の方法によりまして、すなわち訓練するとか周囲の者が監督するとかいうことによりまして、そうした個人個人の心理あるいは態度などは変えることもできると考えてございます。

これが今回の実験の走行とか教習とかの成果として現れると考えたわけでございまして、こうした、この資料にもありますような、年齢要件により満たされると考えられるところの例えば自己制御能力といったようなものが、一定の枠組み、特別な教習あるいは若年運転者期間制度というものを通じて、ある程度たがをはめていけば改善できるだろうと、第二種免許を与えることとしても大丈夫であろうと考えているところでございます。

○塩村あやか君 ありがとうございます。

恐らく、聞いておられますと、科学的な根拠はこれまでも示していたものを越えたものではないということが分かりました。

やっぱり、十九歳でお客様を乗せて走るということになる、それなりにというか、しっかりとトレーニングも積まなくてはいけないだろうと思っております。そうしたギャップをしっかりと埋めていけるように施行までしっかりとやっていただきたいという要望をいたしました、質問を終わります。

ありがとうございます。

○木戸口英司君 共同会派の木戸口英司です。

早速質問に入りたいと思っております。

新型コロナウイルス感染症の蔓延が非常に急速で進んでおります。今回の改正法の中で、運転免許返納に係る地域公共交通の維持、そしてその地域公共交通の人材確保ということに関連してまいりますので、このバス・タクシー事業、これに対する新型コロナウイルス感染症の影響、観光客の激減、イベントの中止、外出の自粛といった対応によって大変な深刻な影響を受けていると思っております。もう事業の存続に関わっているのではない

かと思いますが、国土交通省としてこの点のよう

に把握されていますでしょうか。

○政府参考人(福田守雄君) バス・タクシー業界への影響につきましては、その実態を把握するため、乗り合いバス二百四十者、貸切りバス七十九者、タクシー二百三十五者を抽出いたしましてアンケート調査を実施しております。

これらの結果、運送収入への影響といたしましては、高速、定期観光の乗り合いバスでは二月は約一割減少しており、三月は約三割減少の見込みとなっております。また、貸切りバスでは二月は約一割減少しており、三月は約八割減少の見込みとなっております。また、タクシーでは二月は約一割減少しており、三月は約二割減少の見込みとなっております。また、事業者の意見といたしまして、雇用調整助成金の拡充や手続の迅速化、公租房課の負担軽減などを求める声もございました。

バス・タクシー事業者は、委員御指摘のように、極めて厳しい経営環境に直面していると私どもも認識しております。資金繰りや雇用の維持等を早急に支援していくことが重要であると考えております。

○木戸口英司君 今大変厳しい状況だということがありまして。その中で、様々今要望も出されているということでありまして、特に資金繰り対策が喫緊の課題だと思っております。

これは省庁をまたぐわけですが、国交省としてということで御答弁いただければと思うんですが、業界からは、税制の特例措置、金融機関の返済猶予、社会保険料等の減免、赤字補填等の支援策について、こういった声を私どもも伺っております。政府の対応策があればお伺いをいたします。

○政府参考人(福田守雄君) 先ほど申し上げましたように、バス・タクシー事業者は極めて厳しい経営環境に直面していると認識しております。委員御指摘いただきましたが、資金繰りや雇用の維持等、こういったことを早急に支援していくこ

とが重要であると考えております。

国土交通省によるアンケート調査やバス・タクシー業界からの要望書におきましても、雇用調整助成金等の申請手続の簡素化、迅速化、また更なる要件緩和、公租公課の減免などが求められておりまして、国交省といたしましても、関係省庁にこういった点、強く働きかけているところでございます。

今後とも、引き続き、各業界の影響を注視いたしますとともに、業界の要望も踏まえまして、必要な措置を講じてまいります。

○木戸口英司君 とにかくスピード感が大事だと思います。来週にも緊急経済対策が出るということでありまして、また審議を経て、そして必要なところに届くまでまた時間も掛かるということを非常に心配しております。

そこで、宮下副大臣においでいただいておりますが、今バス・タクシー事業についてお聞きしましたけれども、政府として今検討されていることについて若干確認をさせていただきたいと思っております。

先般、報道で、新型コロナウイルスの感染拡大を受けて、政府・与党で、収入が急減した企業や個人事業主などの法人税や消費税など、税金と社会保険料の支払を一年間猶予する特例制度を創設するということが報じられておりました。また、総理の会見、また与党からの提案ということで、中小企業向け給付金制度の創設、金融機関による返済方法、条件の柔軟な変更等も検討されているとしております。

これは、本当に出血を止めるという意味で非常に効果的だと思います。今求められている一番重要なことだと私も思っておりますけれども、これらの検討状況を是非御答弁をいただきたいと思っております。

○副大臣(宮下 一郎君) お答えいたします。

委員御指摘のように、今、日本経済、世界経済もそうでありますけれども、大変大きな影響を受けておりまして、先般の集中ヒアリングでも、事

業者の皆様からは、この感染症の影響で売上げや客数が激減している、こういった切実な声を伺ったところであります。

こうした状況を踏まえまして、先般、三月二十八日には、日本経済を再び確かな成長軌道へと回復させていくため、甚大な影響のマグニチュードに見合う強大な経済政策を打っていくこととし、前例にとらわれないことと、思い切った措置を財政、金融、税制を総動員して講じていくという新たな緊急経済対策の指示があったところであります。

この今般の経済対策、五本柱でありますけれども、その一つ、重要な一つが雇用の維持と事業の継続ということでございまして、御指摘の法人税や消費税等の猶予につきましては、三月十八日に新型コロナウイルス対策本部の生活不安に対応するための緊急措置でお示ししましたとおり、原則として一年間は納付を猶予するとともに、延滞税、延滞金についても免除、軽減措置を講じているところであります。今後、更に制度的対応を検討してまいります。

中小企業向け給付金につきましては、総理の御指示のとおり、特に厳しい状況にある中小・小規模事業者等に対して事業を持続するための新たな給付金制度を創設する方向でありまして、現在、具体策につきまして急ぎ検討中であります。

金融機関による条件変更等につきましては、三月六日付けで麻生大臣談話を発出するなど、金融機関に対し条件変更等に柔軟に対応するよう要請を行い、銀行法等に基づく報告徴求命令などの法律、法令上の措置も講じているところでございいたします。

いずれにしても、これまでいただきました様々な御意見、御提案を受け止めつつ、総理からのリーマン・ショック時を上回る規模のかつてない経済対策との御指示に沿って、この難局を乗り越えるための力強い経済対策を全力で取りまとめたいと存じます。

○木戸口英司君 まあいろいろ、今日お集まりの

先生方も、地元、いろいろな声をお聞きになっておられると思います。私の地元も温泉街でありまして、昨日、温泉旅館を旅館するという連絡もいただきました。もう待たなななんです。

もう既に金融機関に指示を出し、まあ要請ですかね、出しているという話もありましたけれども、それぞれ来週辺り案が出てきて、この案を出して、これが各企業、事業者に届いていく、この辺りのようなスケジュール感を今副大臣持つておられますでしょうか。

○副大臣(宮下 一郎君) 委員御指摘のように、まず事業を継続していただくこと、そして雇用を維持していただくこと、これが一番重要だという観点で様々な施策を打ち出しているわけでありますけれども、特に金融の面につきましては、制度資金におきまして無担保無融資、あつ、無利息です。ね、据置期間も長い資金を御利用いただくことか、今、さらに、それに加えて、民間金融機関の窓口でもそうした金利の低い、ないしは無利息の金融が受けられるような仕組みも検討しているところであります。

全力で、委員御指摘の、その苦境に至った企業を助けるという面で、様々な施策を推進してまいります。と承知しております。

○木戸口英司君 もう課題が見えておられると思います。あとはどのぐらいの規模でいつやるかと、もうそれだけでありますので、また来週その案が出てきた後、我々もしっかりと審議をして、そして早く届けるということをしていきたいと思っております。

それでは、国家公安委員長に免許更新時における新型コロナウイルス感染症対策についてお伺いをいたします。

鮫川運転免許試験場でもコロナウイルス感染者、職員の方が出られたということで、余り広がりがないように、あとは早期に回復されるようにということをお祈りしたいと思いますけれども、現状、免許証の有効期限が三月十三日から四月三十一日までの方を対象として、更新期限後三か月は運

転を可能とする特例を設けていると承知していただけますけれども、感染症の終息までの期間が長くなること、今後、特例期間の延長を検討すること、必要になってくると考えます。また、免許更新の場はまさに密閉、密集、密接という懸念もありません。特に、高齢者講習において感染防止対策が不十分なまま実施された場合、感染拡大、重症化への懸念もあります。

免許更新時、手続における感染防止対策、免許の更新期限切れへの今後の対応策について答弁をお願いいたします。

○国務大臣(武田良太君) 警察庁におきましては、新型コロナウイルス感染症対策として、当面、四月中に運転免許証の有効期限が到来する方については、期限前に警察署等に申出をしていただければ免許を引き続き有効とし、運転可能期間を三か月延長する手続を取るよう、都道府県警察に対して、文書により、三月二十五日、指示をしております。

五月以降に有効期限が到来する方や、運転可能期間の取扱いにつきましては、今後の新型コロナウイルス感染症の状況を踏まえ、検討してまいります。

また、免許更新手続における感染防止対策としては、運転免許センターや自動車教習所等における講習等の実施に際し、適切な座席間隔の確保、少人数での実車指導の実施等を徹底するよう、三月三日、都道府県警察に対して指示を出しました。

そのほか、新型コロナウイルスへの感染等を理由に運転免許証を更新できず免許を失効させてしまった場合には、失効後であっても通常の更新と同様の条件で免許の再取得ができるように、ことになっており、この点につきましても、適切に対応するよう、二月二十一日、都道府県警察に指示を出してまいりました。

引き続き、運転免許行政における新型コロナウイルス感染症対策を適切に推進してまいります。

各都道府県においては、個別の実情に応じまして柔軟に対応して今日まで来ておりまして、詳しいこと等々については、代理制度も設けておりまして、相談窓口までお問合せをいただきたい、このように考えております。

○木戸口英司君 じゃ、しっかりとした対応をお願いを申し上げます。

それでは、高齢者免許更新時の運転技能検査実施、先ほど来質問が重なっているところでありまして、やはり、この受講生が多いということとで予約を取ることが難しいということは今までお二人からありました。その中でやはり、教習所の方々からは、実際にこれ実施できるのかというところまで非常に危機感を示されております。

その中で一つ、この有効期間、半年前からということでありまして、この期間を延ばしていくということも一つ検討課題ではないかと思っておりますけれども、この点に絞って、いかがでしょうか。

○政府参考人(北村博文君) 現在、通常の場合は免許の更新期間は誕生日を挟んで二か月前ということになってございます。他方、高齢者の方につきましては、御指摘の高齢者講習などを受講する、あるいは認知機能検査を受けるということが必要でございますので、この更新期間、六か月間というようにしているわけでございます。

現に、先ほど来御指摘のような待ち時間問題というものが生じておりまして、これに対応するために、私どもとしても、警察における直接実施でありますとかその他講習のやり方についての見直しなど、各自動車教習所を含めてお願いしております。その改善に努めてきたところでございます。

他方、そもそもの更新期間六か月を更に延ばしてはいかがかという御提案でございますけれども、免許の有効期間というものはそもそも三年でございます。その三年の中で、次の三年の終わりの直前で更新するという期間としてはやはり六か月程度というのが大体いっばいではなからう

かと考えてございます。行うべきは、この六か月間に高齢者の方々が今度の新しい制度、失礼しました、答弁一部訂正させていただきたいと存じます。

更新の手続を警察で行う期間は同じように二か月でございますが、高齢者講習を受けることのできる期間が六か月前という制度になってございまして。この六か月前から受けれるというものを更に以前から受けれるという形にすることにつきましては、やはり、更新の時点での能力であったりして、基本として更新はされるものでございまして、余りにも遡ってしまいますと、また高齢者の方は日数、年数の変化とともに身体機能の衰えというもも顕著に現れる場合もございまして、必ずしも適当ではないのではなからうかと。むしろ行

うべきは、我々がその六か月にきちんと認知機能検査あるいは高齢者講習というものを受けれるように体制の整備も含めて行っていくことだろうと考えているところでございます。

○木戸口英司君 講習の意義、期間というのはおっしゃるとおりだと思います。しかし、そのぐらゐの声が出てきている、それだけ現場に危機感があるということが現実でありますので、対応していくということのお話は先ほど来あるんですけども、まだ間に合っていないということが現実でありますので、早急に対応をお願いしたいと思います。

受検料金の設定についてもこれもありました。もちろん、必要経費などを考慮して、企業経営に悪影響を及ぼさないようにすることはまず第一義でありますけれども、利用者への過大な負担も、これは避けなければいけないと思っております。この点についてコメントをお願いいたします。

○政府参考人(北村博文君) 御指摘のとおりだと存じます。高齢者講習あるいは認知機能検査につきましても、現在委託をして行っておりますけれども、これは、一方で、なかなか委託を受ける自動車教習所側として積極的に対応したいという気持ちにな

る金額ではないのかという御指摘もいたされておりますが、他方で、高齢者、中には年金生活されている方もいらっしゃるわけでございまして、こうした方々の金銭的な負担ということも

あると思っております。私どももいたしまして、安全を重視するがゆゑに過重な負担となって、手続が煩瑣であったり、あるいは掛かる費用が高くなるということには必ずしも望ましくないのだからと考えてございます。新しい制度におきましては、運転技能検査の導入もいたします。その一方で、認知機能検査の簡素化でありますとか、高齢者講習、今は高度化講習という形での三時間の講習、また合理化講習という形での二時間の講習、分けて実施してござい

ますけれども、こうしたものも一元化して、時間についても合理的なものとする中で、高齢者の負担が過重にならず、かつ民間であります自動車教習所等におきましてこうした検査あるいは講習を積極的にやっていけるというような、私どもでもいえるべき手数の設定になりますけれども、にも配慮していく必要があるだろうと考えているところでござい

ます。○木戸口英司君 この運転技能検査、繰り返し受検ができるということでありまして、繰り返し受検をできるということの意味において、回数制限ということの懸念についてお答えをいただきたいと思

います。先ほど少し答弁いたしましたけれども、高齢者の方で更新で検査を受ける方、その検査の当日の急な体調不良あるいは緊張といったことで上手にできないということをお考えすると、繰り返し受検できる制度とすることが適切であるかと考えてござい

ます。また、事前に練習をする、あるいは繰り返し受検をするということを通じて運転技能の向上が認められた場合、先ほど申し上げましたが、実

験走行でも二回、三回と繰り返し途中で、半数の方は課題がクリアできるようにということでございます。そういう運転技能が向上した場合には運転の継続を認めていくということが適切であろうと考えてございます。

○政府参考人(北村博文君) お答えを申し上げます。限定条件付免許についてお伺いをいたします。安全運転サポーター車、サポーターに限定した免許を創設するということは評価したいと思います。今後、条件付免許を付与するに当たって、条件に適合するサポーターや後付けの装置としての程度の性能を考えておられますでしょうか。また、サポーター限定免許に切り替えた方が免許を更新する際、通常の自動車運転する方と同じ水準の運転

を設けることとしております。○木戸口英司君 是非お願いをしたいと思

います。○国務大臣(武田良太君) 運転技能検査の内容や認知機能検査、高齢者講習の見直しを具体的に検討するに当たっては、御指摘のように、幅広い地域の自動車教習所にも参加していただく検討の場を設けることとしております。

○木戸口英司君 是非お願いをしたいと思

います。○国務大臣(武田良太君) 運転技能検査の内容や認知機能検査、高齢者講習の見直しを具体的に検討するに当たっては、御指摘のように、幅広い地域の自動車教習所にも参加していただく検討の場を設けることとしております。

技能を求めているのか。さらに、限定免許への切替を促すための施策について答弁を願います。

○政府参考人(北村博文君) お答えを申し上げます。御質問三点あったかと存じます。

まず一点目でございますが、条件付免許の対象となりまず自動車の性能ということでございまして、交通事故の防止、また交通事故による被害軽減に資するというものを内閣府令で定めることとしておりますが、具体的にどのような車両を対象とするかにつきましては、今後の技術の進展、また実用化の動向、安全支援機能の普及状況などを踏まえまして検討してまいりたいと考えております。現時点では、現在普及している衝突被害軽減ブレーキ、またペダル踏み間違い時加速抑制装置などの安全技術というものが念頭に置きながら検討を進めてまいりたいと考えております。

他方、そういうサポカー限定免許に切り替えられた方、これらの方が更新する際に求められる運転技能とその水準というのが二点目であったと存じますけれども、現在普及しております安全運転サポカーの機能、これは例えば信号を守って走るとか、先ほども少し申し上げましたが、右左折した後、反対車線に入らないといったような個別の運転技能を補えるようなものにはなっていないということございまして、現時点におきましては、現在の技術水準を前提といたしましては、サポカー限定免許の保有者であるからといたしまして免許更新時の運転技能検査の内容を特別なものといえますが、基準の低い、水準の低いものとするという余地は小さいものと考えてございます。

いずれにいたしましても、制度の導入後につきましては、この制度の周知を努めますとともに、現在も行っておりますけれども、運転免許センターなどでのサポカーの試乗会といったようなものなども通じまして安全運転サポカー車あるいは限定免許というものの普及には努めてまいりたいと存じます。

○木戸口英司君 配付資料一を御覧いただきたいと思えます。国土交通省国民意識調査と、将来の

移動手段確保へ高まる不安、特に地方部において自動車が運転できないと生活できないということでありませう。

こういったことはもう皆さん御承知のとおりだと思いますけれども、この資料を見ながら、国家公安委員長、今後、政府全体としてどのような取組が必要か、御認識をお伺いしたいと思います。

○国務大臣(武田良太君) 先ほど塩村委員からも御指摘があった点だと思いますが、安全運転と移動を伴う日常生活を支えるための施策というのは、これは大変重要なことでありまして、ちょうど私の選挙区もそうなんですけれども、公共交通機関というのがほとんどない地域というのは自動車というのは重要な唯一の移動手段であって、こうしたことには慎重に対応してほしいという声も掛かってきておるわけですから、昨年六月の政府の関係閣僚会議において決定した交通安全緊急対策の柱に据えられているところでありますけれども、警察において、この重要な問題については、国交省、関係省庁と連携して、地域公共交通の活性化を支援してまいりたいと思っております。

○木戸口英司君 それでは、第二種免許の受験資格見直しについてお伺いいたします。

この二十一歳以上だった受験資格を十九歳以上に引き下げるといふことで、人材確保ということが目的になりますけれども、その効果をどのように見込んでいるのか、お伺いをいたします。

○国務大臣(武田良太君) 今回の改正により、学校を卒業して比較的短期間で第二種免許等を取ることができるようになることから、企業における採用の幅が広がることにも、若者にとつて職業運転者を進路としてより選択しやすい状況となるものと考えております。

○木戸口英司君 そこで問題となるのが、この自動車運転業務における働き方の問題であります。資料二でお配りしておりますけれども、政府行動計画の概要ということで、二〇二四年四月に向けてということでありませうけれども、平均労働時

間も全職業平均と比較して一―二割長い、年間賃金は全職業平均と比較して約一―三割低いということで非常に厳しい状況になっております。担い手が集まらない、労働環境が更に悪化していくということでありませう。

運転者不足に加えて安全対策や環境対策など多くの課題に対応する必要がある、厳しい経営を強いられる事業者が多い中で、働き方改革の視点のみで長時間労働を是正していくことにはおのずから限界があるのではないかと考えますが、政府の見解をお伺いいたします。

○政府参考人(福田守雄君) 自動車運送事業では就業者の長時間労働が課題となっておりますことから、政府を挙げて長時間労働の是正に向けた取組を行っております。具体的には、平成三十年五月に策定されました政府行動計画を踏まえまして、関係省庁と連携しながら、労働生産性の向上、多様な人材の確保、育成、取引環境の適正化等の取組を推進しているところでございます。

多様な人材確保のための取組の支援などを行いつつ、同時に、地域交通のグリーン化に向けました次世代自動車の普及促進のための補助や、デジタルコグرافやドライブレコーダーの購入補助等の環境対策、安全対策の取組も進めております。

国土交通省といたしましては、これらの観点から働き方改革に向けまして取組を総合的に進めておりまして、長時間労働の是正に向けた環境整備を進めてまいりたいと考えております。

○木戸口英司君 先ほどの質問の答弁で、今国会に地域公共交通活性化再生法改正案が提出されていると、今審議中でありませう。ここに資料も三として配っておりますけれども、様々背景が示されているところでありませうけれども、具体的に、これからマスタープランを作成するというところ、ちょっと二問目に入りますけれども、この新たなプラン作成に期待されることは何か伺います。

また、維持が困難となったバス路線等について、地域旅客運送サービス継続事業や、過疎地等

で市町村等が行う自家用有償旅客運送の実施円滑化へバス・タクシー事業者が協力する制度創設など、こういう案が出ておりますけれども、その効果、また地方公共団体に対する支援についてお伺いいたします。

○政府参考人(金井昭彦君) お答えいたします。現在、多くの地域で人口減少の本格化等に伴いまして公共交通の維持が一層厳しい状況に直面している中で、地域の移動手段を確保するためには、地方公共団体を中心として公共交通の改善や輸送サービスの確保に取り組むことが重要だと認識しております。

このため、国土交通省では、委員御指摘の地域公共交通活性化再生法の改正法案におきまして、地方公共団体が中心となって、地域に最適な交通サービスの在り方を交通事業者等と協議した上で地域公共交通計画を作成しまして、その際、従来の公共交通サービスの加えまして、スクールバスや福祉車両等の地域の輸送資源を総動員して移動ニーズにきめ細かく対応するということなどの見直しを行うこととしております。

あわせて、国におきまして、地方公共団体による計画作成に対し、予算面とノウハウ面において着実に支援を行うことで、地域の移動ニーズに対応する取組を更に促進してまいりたいと考えております。

○木戸口英司君 もう時間になりましたのでもう質問は終わりますが、ちょっとあおり運転について触れられなかったので指摘だけさせていただきます。

あおり運転の被害を受ける側ですね、これ、相手にせず道を譲るなど冷静な対応も欠かせないところでありませう。免許更新時の講習などを通じて被害を回避する運転の仕方を周知することも重要だと思っておりますので、この辺の取組もお願いをして、質問を終わらせていただきます。公明党の高橋光男です。本日もよろしくお祈りいたします。

○高橋光男君 おはようございます。公明党の高橋光男です。本日もよろしくお祈りいたします。

〔委員長退席、理事上月良祐君着席〕

さて、本日は道路交通法改正に関する質疑ですが、国民の皆様の中には、現在、新型コロナウイルス対策が最優先事項であるときになぜこの法案審議を行うのかと思われる方もいらっしゃるかもしれません。しかしながら、私は、国民の安心、安全な生活を守るという意味では、コロナ対策も道交法改正も共通の目的を持った課題だと思います。特に、近年、あおり運転や高齢ドライバーによる痛ましい事件、事故が相次いでいます。もちろん、全国多数の運転免許証保有者の中では僅か一握りの方々によるものでございます。しかしながら、そうした事件、事故に巻き込まれ、何の罪もない他の運転者や歩行者が犠牲者になっている現実がございます。その意味で、今般の道路交通法の改正は、国民の生命や生活を守る上で待ったなしの課題であることをまず確認させていただいた上で、質問に入らせていただきます。

まず、あおり運転に対する罰則の創設の意義について武田国家公安委員会委員長にお伺いします。

三年前の東名高速での事故や昨年の茨城県常磐道での事件を受けて、公明党としても、こうした悪質、危険な運転の再発防止対策が急務であるとの考えに基づき、あおり運転防止対策PTに私自身も参加し、議論を重ねてまいりました。そして、昨年十二月には、あおり運転防止対策強化のための提言を菅官房長官に提出し、あおり運転の罰則規定の創設を含む道交法の法改正を要請させていただきました。

三月五日の所信表明におきまして、武田委員長は、世界一安全な道路交通を実現するために、悪質、危険な違反の取締り等、総合的な交通事故防止策を推進する旨の力強い御決意を表明されたところでございます。

特に、あおり運転、罰則に関しましては、法改正後、公布から二十日後に施行されるため、円滑な運用に向けた準備が不可欠だと思います。是非、あおり運転を決して許さない社会を築くため

に、政府には、国民に対し今回の改正によって何がどう変わるのか丁寧に周知するとともに、実効性のある体制を構築していただく必要があると考えますが、武田委員長の御決意を改めてお示しいただけますでしょうか。

○国務大臣(武田良太郎) 御指摘のように、いわゆるあおり運転というのは極めて悪質な危険な行為でありまして、断じて許されるものではありません。警察としては、改正法の内容についてもしっかりと周知をしてあおり運転を抑制するともに、なおそれでも発生する違反に対しては一層厳正、的確に対応できる体制も整え、あおり運転のない安全な道路交通の実現を目指してまいります。

○高橋光男君 ありがとうございます。是非よろしくお願いします。そうしましたら、まず、あおり運転に関しまして、その構成要件と違反行為について明らかにしていきたいというふうに思います。

構成要件、つまり、どのような行為があおり運転となるのか。この点、法文上は、他の車両等の通行を妨害する目的で、交通の危険のおそれのある方法により一定の違反行為をした場合となっております。また、様々なケースが想定されるかと思っております。更に悪質な犯罪類型として、こうした罪を犯した結果、高速道路等において他の自動車停止させ、著しい危険を生じさせた場合には刑が加重されます。

このような法が定める要件に照らしまして、それぞれ具体的にどのような行為が違反に当たり、その有無をどう判断するのかにつき、典型的な事例を挙げて分かりやすい御答弁をお願いいたします。

○政府参考人(北村博文君) お答えを申し上げます。違反の成否につきましては、個別具体の事案に応じて判断されるべきものでございますので一概にお答えすることは困難でございますが、典型的にはということですと申し上げますと、一つには、他

の車両等の通行を妨害するという目的の上でございしますが、走行中の他の車両の直前で急ブレーキを掛けるという行為でありますとか、前方の車両が急停止すれば自分がブレーキを踏んで減速する間もなく追突するような車間距離で前の車の後を走る、走行するというような行為が改正法によって処罰の対象となります。

また、この罪を犯しまして更に道路における著しい交通の危険を生じさせた場合には刑が加重されることとなっております。この刑が加重される場合といたしましては、現に交通事故が発生したという場合に加えまして、事故が発生しなかつた場合でありまして、例えば、急ブレーキや急な割り込みを行うことによりまして他の車両の運転者が事故を避けるために急ハンドルを切らざるを得ないような状況であったというような場合が考えられると思っております。

実際の捜査におきましては、違反の有無につきましては、ドライブレコーダーや防犯カメラの映像、当事者また第三者の目撃情報に基づく聴取内容などの各種証拠に基づきまして判断していくということになると考えてございます。

○高橋光男君 ありがとうございます。著しい危険を生じさせた場合に、実際に事故、事件を起こさない場合についても、今御説明あったように、該当するケースがあるということがこれ重要だと思っております。しっかりと周知をしていただければというふうに思います。

続きまして、まず次に、このあおり運転を抑制していくための取締りの強化について触れさせていただきたいと思っております。

(理事上月良祐君退席、委員長着席) 私の地元兵庫県は、昨年一年間の車間距離保持義務違反の摘発件数が、全国計約一万五千件のうち最多の二千四十五件で、二年連続で全国ワーストとなりました。兵庫県警は、一昨年前から覆面パトカーやヘリコプターによる高速道路での取締りを強化し、摘発数を増加させています。また、岡山県は、昨年十一月からあおり運転を撮影した

動画を専用サイトに投稿してもらい、捜査に活用する取組を実施しています。こうした取組というのは全国的に展開すべきではないかというふうに考えますけれども、いかがでしょうか。

○政府参考人(北村博文君) お答えを申し上げます。いわゆるあおり運転の取締りに当たりましては、各都道府県警察におきまして、委員から御紹介いただきましたような取組が行われているところでございます。

効果的な取組事例また取締り手法につきまして、これまでも各都道府県警察に紹介するなどしているところでございますけれども、妨害運転罪につきましても、優れた手法が広く導入できるように努めてまいりたいと考えてございます。

○高橋光男君 続きまして、事前にお伝えした質問は一つ飛ばしますが、やはり国民の周知の徹底につきまして、先ほども大臣にも御答弁いただいたところでございますけれども、改めてお伺いしたいと思っております。

今般の法改正を受けて、このあおり運転が厳罰化されるといふ趣旨に加えて、仮にそうした事態に巻き込まれた場合にどうやって対処したらいいのかといったような具体的な情報につきましては、またさらには、抑制するためのドライブレコーダーの活用方法などについても、これはホームページ、SNS、広報紙、テレビ、ラジオ、CMなど、あらゆるツールを活用して私は周知に努めるべきだというふうに考えますけれども、いかがでしょうか。

○政府参考人(北村博文君) お答えを申し上げます。これまで、あおり運転を受けた場合には、安全な場所に避難して、車外に出ることなく一〇番通報するというところでありますとか、ドライブレコーダーが、その記録によりあおり運転等の悪質、危険な運転の抑止にも有効であるというよう



全運転機能を搭載した安全運転サポート車、いわゆるサポカーの購入支援を訴えてきました。その結果、昨年度の補正予算になるかと思いますが、これは、六十五歳以上を対象として、サポカーを購入する際に、車種や性能等に応じて一定額を上限とする補助が実現しました。

一方で、七十五歳以上の運転免許証の保有者数というのは年々増加しており、五年後には七百六十万人にも達する見込みでございます。そこで、サポカー補助のようなハード面に加えて、この度の改正により新たに導入される運転技能検査を始めとする制度を円滑に運用していくことによって、高齢者による運転がより安全となる環境を整備していく必要があると考えます。

そこで、まず、この運転技能検査についてお伺いしたいと思います。

今日も委員会で委員の方々が御質問されたことも重複するかもしれませんが、まず、明確にさせていただければというふうに思います。この検査につきましては、七十五歳以上で一定の違反歴のある者が対象となっておりますけれども、まず、この一定の違反歴というものは何でしょうか。また、その検査結果が一定の基準に達しない場合は運転免許証が更新されなくなりま

すけれども、その判断はどのように行うのでしょうか。詳細については、今後、政令で定めたいくものと承知しますが、御答弁をお願いします。

○政府参考人(北村博文君) お答えを申し上げます。

まず、運転技能検査の対象となります一定の違反歴でございますが、信号無視でありますとか速度違反などの一定の違反のうち、事故を起こす危険があると、そういう違反をした後に事故を起こす割合が高いという種類の違反を、事故と違反との関連を踏まえて具体的な基準を政令で定めることとしたいと考えてございます。

それから二点目でございますが、運転技能検査の可否の基準であるところの一定の基準でございます。

先ほど来答弁申し上げておりますが、実際に試験場内のコースを走行していただきまして、その中で、信号無視でありますとか交差点の右左折後に反対車線に進入してしまうというような、明らかに安全に支障があるような場合には免許証の更新はできないことといたしますとともに、例えば脱輪ですとか一時停止違反などを繰り返すというような、安全運転が期待できないほど技能水準が低いという方についても合格とはしないこととしたいと考えてございますけれども、これらにつきましては、そうした行為の種別あるいは評価付けを具体的な基準として定めるようにしてまいりたい、その内容は今後検討してまいりたいと考えてございます。

○高橋光男君 高齢者の方々にはそうした基準というものがしつかり明確となるように、今後検討を更に進めていただければというふうに思います。

続きまして、高齢者講習、今日も何度もこの話題になりましたけれども、これについてお伺いしていきたいというふうに思います。

この講習につきましては、現在、七十歳以上から行われておりまして、そこで実車指導も実施されているところでございます。しかし、この高齢者講習におきましては、まず認知機能検査があり、その結果に応じて講習が行われています。したがって、予約に非常に時間が掛かるということがかねてから指摘されているところでございます。

一方で、私自身、地元のある自動車教習所に伺いまして実情を伺いましたところ、通常の教習生もたくさんいらつしやる中で、この高齢者講習というのは単発かつ一人当たりの単価が決して高いとは言えないという中で、やはり教習所の人員的な、また経営的な観点からも受入れが難しいという実情があるといったお声も伺ってきたところでございます。もちろん、他方におきまして、高齢者の方々のそういった金銭的な御負担が過度にならないようにするための配慮も大事なわけござ

います。

こうしたバランスをどう取っていくのか、これが大変大事だというふうに思いますけれども、今後団塊世代が七十五歳以上となる数年後を見据えまして、この運転技能検査にせよ高齢者講習にせよ、高齢者の方々がスムーズに受講できるような体制の確立、先ほど御答弁もされました警察当局側の改善措置のみならず、特にこの自動車教習者、教習所の皆様が持続的に受入れ可能となるような環境を整備していくことが重要だというふうに考えますけれども、今後どのように具体的に進めていくお考えでしょうか。

○政府参考人(北村博文君) 認知機能検査、また高齢者講習につきましては、自動車教習所に委託してまいりましたけれども、地域によっては待ち時間が長期になるといって問題が発生して、その改善には努めてきたところでございます。内容としては、警察自らが検査を、あるいは講習を行うという直接実施もしているところでございますけれども、こちらにつきましても、今後高齢者が増加していくうちであれば、やはり自動車教習所に重要な役割を引き続き担っていただきたいということでございます。

先ほどお話のありました手数料につきましても、こうした検査あるいは講習を自動車教習所が積極的に実施していきたいと考えられるような適切な額を、これは手数料として設定していくということにしたいと存じますし、また制度全体が、認知機能検査の簡素化でありますとか高齢者講習の見直しということを行うことで、合理化、効率化することで、実施機関であります自動車教習所を通じて高齢運転者の免許更新が円滑になされるというような制度になるように、教習所等にも検討に加わっていただきまして進めてまいりたいと考えてございます。

○高橋光男君 ありがとうございます。

そうしましたら、最後に、申請によって対象車両をこの安全運転サポート車、サポカーに限定する条件付免許についてお伺いしたいと思います。

○政府参考人(春日原大樹君) サポカー補助金につきましてはお答え申し上げます。

サポカー補助金でございますけれども、高齢運転者の交通安全対策といたしまして、サポカーの市場への導入を加速化するというのを目的といたしまして、時限的かつ特例的な措置として令和

高齢者の中には、運転には自信がないけれども、特に地方部などにおいて、車がないと生活が困難な方々多くいらつしやると思います。地方でも、例えば坂が多い地域、都市部におきましても、車がないと困るといった御高齢の方はたくさんいらつしやると思います。そのような意味におきましては、条件付免許制度は、自主返納とは異なり、より安全な自動車に限って運転を継続することができる貴重な選択肢になるものと考えます。

○政府参考人(北村博文君) まず、サポカー限定免許制度の付与の方法についてお尋ねがありましたので、私から御答弁を申し上げます。

今回導入することとしております安全運転サポート車限定免許制度、その趣旨につきましては、運転に不安を覚える高齢運転者から申請が多く行われるだろうと想定はしておりますけれども、申請できる方の年齢の制限といったようなものはございません。現在、免許を持っていらつしやる方、四輪を運転できる免許を持っていらつしやる方であればごなすでも、申請していただくことができるというところを考慮してござ

○政府参考人(春日原大樹君) サポカー補助金につきましてはお答え申し上げます。

サポカー補助金でございますけれども、高齢運転者の交通安全対策といたしまして、サポカーの市場への導入を加速化するというのを目的といたしまして、時限的かつ特例的な措置として令和

元年度の補正予算でお認めいただいたというものでございます。補正予算では百万台の導入という高い目標を掲げているところでございまして、消費者やディーラーなどへの周知を徹底的に行いながら、まずはこれを執行するという事に注力をさせていただきますというふうに思っております。

その上で、御指摘のございました支援の継続についてでございますが、現時点では想定をしてございませぬけれども、まずはサポカー補助金の執行状況それからサポカーの普及率、さらには高齢運転者による交通事故の状況、そして安全運転支援装置に係ります制度的措置や技術の動向、こういったものを踏まえながら今後のサポカー普及に向けた政策の在り方を検討いたしまして、必要な施策を講じてまいりたいというふうに考えてございます。

以上でございます。  
○高橋光男君 ありがとうございます。以上で終わります。  
○高木かおり君 日本維新の会の高木かおりです。

本日は、道路交通法の一部を改正する法律案について質問をさせていただきますと思います。  
本日は、御高齢者の方々の生活という視点をしっかりと入れていきながら質問を進めていきたいと思っております。高齢者の自動車事故については、今日、朝からいろいろと委員の皆さんからお話ありましたとおり、例えば、池袋の母子死亡事故、これは本当に記憶に新しいかと思っております。また、保育園児の列に軽トラックで突っ込んでしまった、それから高速道路を逆走して正面衝突をいたしました、そういった悲惨な事故が大変多発をしております。

そのような事故を少しでも減らしていくための法改正であるというふうに認識をしておりますけれども、国立長寿医療研究センターの調査によりますと、高齢者の六三％が運転をしている、特に男性はそのうちの八六％ということで、交通事故

の発生状況を見ますと、事故の発生件数自体は減少しているけれども、相対的に高齢者の事故割合は増えていると、この背景には認知症高齢者の危険運転による重大事故の増加がありますけれども、認知症の疑いのある方のうち約四〇％が運転を継続しているという調査結果もあるわけですね。高齢者に限らずとも、車の運転にはリスクが伴うわけですが、そのリスクを少しでも減らしていかなければならないというのは当然のことかと思っております。

既に平成十年十月からは、七十歳以上の方々は高齢者講習、これが義務付けられておりますけれども、その十一年後、さらに平成二十一年六月からは七十五歳以上の方には認知機能検査が導入されていると。

これらの講習、検査の効果、どのように検証しているのか、また講習導入前後での事故率の変化、この点についてお聞かせください。  
○政府参考人(北村博文君) お答えを申し上げます。

警察では、これまで、高齢運転者による交通事故を防止するための各種施策を講じてまいりました。  
委員から御紹介をいただきましたように、平成十年からは七十五歳以上の方を対象とする高齢者講習を導入し、平成十四年からはその対象者を七十歳以上の方に拡大したということでござい

ます。また、平成二十一年から七十五歳以上の方を対象に更新時の認知機能検査を導入しましたが、さらに平成二十九年からは、認知機能検査の結果、認知症のおそれがある、第一分類と呼んでおりますが、この第一分類に判定された場合にはそれまでの違反の有無にかかわらず全て医師の診断を義務付ける、結果として認知症と診断されれば取消しの対象になるという制度として、特に認知症を中心に対策の強化に努めてきたところでございます。

その対策推進の効果、結果ということでござい

ますが、全体を通じまして見ますと、免許人口十万人当たりで見ると七十五歳以上の高齢運転者が起こした死亡事故件数、十万人当たりで起こした死亡事故件数は、十年前と比べてほぼ半減いたしました。また、認知機能検査を受けた高齢運転者が起こした事故全体を見てまいりますと、高齢運転者が起こした事故のうち、先ほど申し上げました認知症のおそれがある第一分類の方が占める割合、起こした死亡事故の中で第一分類の方が占める割合というものが、平成二十八年には全体の約八％、死亡事故の約八％は第一分類の方が起こしておりますけれども、制度を平成二十九年に改正した後、三年後になります、平成二十八年の三年後になります昨年、これが一・三％に減少しております。そのうち八％が、三年後、一・三％に減少したということでございます。

このように、認知機能の低下に着目した高齢運転者対策につきましては一定の成果が出ていますというふうに見ていただいております。  
○高木かおり君 ありがとうございます。

認知機能検査についてはかなり数値は減っているということですが、やはり、今回法改正をしていくという中で、まだまだ足らない部分があるということだと思います。  
これは、事故率ですとか、こういった効果の部分というのは、なかなかこれ一つの事例を取って一概に言えるものでもない、講習以外の要因でも変化するというふうには思いますので、なかなかこれをしっかりと効果検証していただかないと次にはつながらないんですけれども、引き続き効果検証、今後どういふふうにつなげていくかというところは引き続きお願いをしておきたいと思っております。

次に、筑波大学の市川教授によりまして、例えば認知機能検査を導入した、これちよつと諸外国の事例なんですけれども、デンマークでは、検査導入後に高齢ドライバーの事故率に変化はありませんでしたが、高齢歩行者と自転車乗員の死亡率

が増加したというような調査を行っております。

このような増加はほかの年齢層では見られないということから、高齢者は検査導入を契機に車の運転をやめよう、その代わりに屋外に出て歩いたり自転車を利用したりする機会が増えているということが要因のようで、その際に事故に遭う高齢者が増えたというような結果が出ています。欧米の方では、免許更新要件が厳しい国ほどこの高齢歩行者ですとか自転車に乗っておられる高齢者の方々の死亡率が高いという調査結果も出てきていることなんです。

ですので、やはり、この車の運転をやめた結果、いろいろとこういった弊害ということも起こっているというのが現実だということでございます。

もう一点なんですけれども、先ほど、これなる質問になるかと思いますが、本法律案では、この一定の基準に該当する者については運転技能検査を義務付けるという議論がございました、百一条の四第三項でございます。一定の基準というのは、運転において処分だったり違反を犯した等であるけれども、そうすると、違反者でなければ運転技能検査は受けられないことになってしま、これまでもどおり実車指導はあるけれども、この場合は免許の更新をしないことまでは言えないわけですね。

そうすると、違反はしていない、認知機能低下のおそれも認められない、ただ運転技能、運転機能の低下はあると。例えばブレーキを踏むのが遅いというようなことが実車指導で分かったとしても、免許の返納は強制できない、これではよろしいですか。

○政府参考人(北村博文君) お答えを申し上げます。

制度の内容といたしましては、先ほどの委員御指摘のとおりでございます。

○高木かおり君 やはり、先ほどから議論もあつたかと思っておりますけれども、高齢者の方々の身体能

力ですとかその認知機能、様々、先ほど最初に冒頭申し上げましたように、なかなか一概に決めることができない、また個人差もある。今日、ペーパードライバーの話ですとかそういったことも議論が先ほどあったかと思えますけれども、先ほど御答弁をおっしゃっていただいた、例えば、技能が低くても性格が慎重な性格だったら丁寧に運転して慎重に運転するから大丈夫だろうというのは、なかなかちよつと納得し難い部分があるかと思うんですけれども、その点についても一度御答弁いただければと思います。

○高木かおり君 今の御答弁、まあ一定御理解する部分もありますけれども、やはり死亡事故を起こしてしまつた後というのは本当に悲惨なものでありまして、御高齢の方がやはりそういった状況に陥る、賠償金など大きな額が請求される、そういった現実もございませう。運転技能が特に不十分な場合が認められた、そういう場合は、やはりその免許の更新ですとかそういったことは今後しっかりと検討をいただきたいなというふうな要望をしておきます。

○政府参考人(北村博文君) お答え申し上げます。まず、今回、技能検査を導入いたしておりまして、検査の結果が一定の水準に達しない場合には免許が取り消されてしまうということでございます。我が国の許認可の制度におきまして、中途段階でそういう能力を改めて確認をして、場合によってはその権利を剥奪するということはかなり大きな個人の権利に対する処分になるわけでございます。先ほど慎重な対応が必要であろうと、過疎地中心といたしまして、自動車なしでは生活できないという方々もいらっしゃるわけでございます。これに對しまして、七十五歳以上であれば免許人口当たりの死亡事故を起こす割合が高いというのとはそのとおりなわけですが、そこにもやはり個人差というものがございませう。

○高木かおり君 今の御答弁、まあ一定御理解する部分もありますけれども、やはり死亡事故を起こしてしまつた後というのは本当に悲惨なものでありまして、御高齢の方がやはりそういった状況に陥る、賠償金など大きな額が請求される、そういった現実もございませう。運転技能が特に不十分な場合が認められた、そういう場合は、やはりその免許の更新ですとかそういったことは今後しっかりと検討をいただきたいなというふうな要望をしておきます。

○政府参考人(北村博文君) お答え申し上げます。まず、今回、技能検査を導入いたしておりまして、検査の結果が一定の水準に達しない場合には免許が取り消されてしまうということでございます。我が国の許認可の制度におきまして、中途段階でそういう能力を改めて確認をして、場合によってはその権利を剥奪するということはかなり大きな個人の権利に対する処分になるわけでございます。先ほど慎重な対応が必要であろうと、過疎地中心といたしまして、自動車なしでは生活できないという方々もいらっしゃるわけでございます。これに對しまして、七十五歳以上であれば免許人口当たりの死亡事故を起こす割合が高いというのとはそのとおりなわけですが、そこにもやはり個人差というものがございませう。

○高木かおり君 今の御答弁、まあ一定御理解する部分もありますけれども、やはり死亡事故を起こしてしまつた後というのは本当に悲惨なものでありまして、御高齢の方がやはりそういった状況に陥る、賠償金など大きな額が請求される、そういった現実もございませう。運転技能が特に不十分な場合が認められた、そういう場合は、やはりその免許の更新ですとかそういったことは今後しっかりと検討をいただきたいなというふうな要望をしておきます。

○政府参考人(北村博文君) お答え申し上げます。まず、今回、技能検査を導入いたしておりまして、検査の結果が一定の水準に達しない場合には免許が取り消されてしまうということでございます。我が国の許認可の制度におきまして、中途段階でそういう能力を改めて確認をして、場合によってはその権利を剥奪するということはかなり大きな個人の権利に対する処分になるわけでございます。先ほど慎重な対応が必要であろうと、過疎地中心といたしまして、自動車なしでは生活できないという方々もいらっしゃるわけでございます。これに對しまして、七十五歳以上であれば免許人口当たりの死亡事故を起こす割合が高いというのとはそのとおりなわけですが、そこにもやはり個人差というものがございませう。

○高木かおり君 今の御答弁、まあ一定御理解する部分もありますけれども、やはり死亡事故を起こしてしまつた後というのは本当に悲惨なものでありまして、御高齢の方がやはりそういった状況に陥る、賠償金など大きな額が請求される、そういった現実もございませう。運転技能が特に不十分な場合が認められた、そういう場合は、やはりその免許の更新ですとかそういったことは今後しっかりと検討をいただきたいなというふうな要望をしておきます。

れども、日ごとに変化すると思えます。三年に一度の免許更新の流れとは別に、例えば日頃から高齢者の方々が診ていただいているかかりつけの医師さんが、認知機能とか身体機能、こういった両面において、この人が、ちよつと診察をした中で、今運転を行うのは危険だなどというようなことを判断したような場合とか、そういったときに速やかに免許停止というようなことを言えるような、そういった制度等も考えていただければいいのかなというふうな、これもちよつと要望をさせていただきたいと思えます。

○高木かおり君 それでは続いて、高齢者の死亡事故にどれぐらいの効果を見込んでおられますか。

○政府参考人(北村博文君) お答えを申し上げます。安全運転サポート車限定免許の中身としての機能に伺っていききたいと思います。

○高木かおり君 一概には言えないけれども、一定効果があるということかと思えます。これ警察庁だけではなくて、こういったサポートカーの技術を進めていくですとかそういったことを考えると、いろいろな省庁と連携をしていくのではないかと思つておられますか。

○政府参考人(北村博文君) お答えを申し上げます。安全運転サポート車限定免許の中身としての機能に伺っていききたいと思います。

○高木かおり君 一概には言えないけれども、一定効果があるということかと思えます。これ警察庁だけではなくて、こういったサポートカーの技術を進めていくですとかそういったことを考えると、いろいろな省庁と連携をしていくのではないかと思つておられますか。

○政府参考人(北村博文君) お答えを申し上げます。安全運転サポート車限定免許の中身としての機能に伺っていききたいと思います。

○高木かおり君 一概には言えないけれども、一定効果があるということかと思えます。これ警察庁だけではなくて、こういったサポートカーの技術を進めていくですとかそういったことを考えると、いろいろな省庁と連携をしていくのではないかと思つておられますか。

し上げておりますような安全支援機能の技術基準というものにつきましては国土交通省におかれて整備されていると承知いたしております。

○高木かおり君 そうですね。これから二年掛けて、このサポカー、しっかりと技術もこれからどんどん発展していくかと思えます。先ほど御答弁いただきましたように、技術の方は国交省、それから普及の方は経産省の方に、それから民間の力もしっかりと取り入れながらこれ進めていっていただきたいというふうに思います。

先ほど、何度もちよっとお名前出している筑波大学の市川教授なんですけれども、カナダでこの効果が認められた取組というのがありまして、条件付の免許更新、これ高齢ドライバーの健康状態に応じて、例えば日中の運転、それから一定速度以下での運転、高速道路以外での運転のみを認めるといったような、そういった制限がある高齢ドライバーの方々が事故率が低かったという研究をされておられます、このサポカーの性能と併せて、限定免許の条件として、またこういったことというふうにも思っております。

今、先ほどから、高齢者の御本人のこと、それからサポカーのこと、最後にちよっと運転環境の安全性ということにもちよっと触れたいと思うんですけれども、これちよっと御質問の通告していただんですけれども、ちよっと要望にとどめたいと思います。

実は、この高齢者の方々というのは、例えば通学路の見守り隊ということでそういったところにも関わって、よく全国的にも関わっていただいておりますけれども、そういった子供たちが歩いて通学する列に車が突っ込んでしまったという、そういった事故の事例もござります。

そういった中で、この通学路、昔、京都の亀岡市で子供たちの列に突っ込んでしまった、これ本当に痛ましい事件でございました。そこで、国の方もすぐそれに対応していただいて、全国各地で緊急安全点検というのをしていただいたと思

ます。そのとき大体四万五千か所ほど危険な地域が各自自治体から上がってきて、それをとにかく早くに安心、安全の通学路をつくるためにということで本場に御尽力いただいたことはこの場を借りて本場に御礼申し上げますが、これ、大体、お聞きすると、九割方終わっているとお答えだったんですね。でも、逆に考えると一割残っている。ということは、四千五百か所、まだ手付かずの部分があるというふうにも考えられると思います。

是非、やっぱり子供たちの通学路の安全というのは大変重要な視点だと思います。ここに、例えば今議論をしている高齢者の方々が、そういった認知能力だったり運転技能、そういったところが欠けている部分があって、そこに突っ込んでしまう。もうこういったことは絶対にならないようにやりしめていただくためにも、この通学路の安全、しっかりと前に進めるように、歩道の設置ですとか、路側帯のカラーの塗装ですとか、いろいろやることはたくさんまだまだあると思いますので、これしっかりと進めていっていただきたいと思

自動車というのは、運転する以上はやはり本場にリスクは伴いますので、今回の法案に盛り込まれているこの運転者の、まず初めに申し上げた運転者の資質のチェック、それからサポカーで申し上げたような車の性能の向上、そして今申し上げたようなその走る道路の環境の整備、こういった考え得る限りの安全対策、今後もしっかりお願いをしたいと思

ちよっと時間がなくなってきました。高年齢者が活動的に暮らしていくためにはやはり二つの、私、対策が考えられるんじゃないかと思

一つは、高齢ドライバーが安全に運転を続けられるような支援、これが先ほどのサポカーであったりするんですけれども、やはり、これ高齢ドライバーの方、免許更新時に講習が付けられてはおりますけれども、この講習そのものに事故予防の効

果というのはなかなかまあ一定の部分しかないですね。それは講習でヒューマンエラー、人為的ミスだということ、そこで、このヒューマンエラーが起きない仕組みは何なのか。究極的にはこれ免許を返納することなんですけれども、なかなかそれも悩ましいというお話をさせていただきまし

ここで、やはり今度注目されるのが自動運転という技術だと思います。この自動運転について、国交省の方で中山間地域における道の駅を拠点とした移動サービスなどの実証が行われているかと思

○政府参考人(江坂行弘君) 答えました。

交通事故の削減や高齢者等の移動手段の確保に資する自動運転の実現に向けて、国土交通省では、二〇一七年度より全国二十三か所で自動運転移動サービスの実証実験を実施しております。これらの実証実験では、一名の遠隔監視・操作者が二台の車両を担当する遠隔型自動運転システム

また、実用化に当たりましては、コストや将来需要を踏まえた採算性の検証が不可欠でございます。例えば、これまでの実証実験では人件費や運行管理などに要する費用のコスト削減効果も確認されたところでございます。

国土交通省といたしましては、今後とも、運営主体も含めたビジネスモデルの検討を進めまして、自動運転移動サービスの実現、普及に向けた取組を推進してまいります。

この自動運転と、もう一つ、やはりMaas、これ国交省の方でも法案審議が行われるかと思

○政府参考人(金井昭彦君) 運転免許を返納した高齢者に対して移動手段をしっかりと提供することが重要でありまして、国土交通省では、やはりMaasについても地方を含めて早期の全国への普及に取り組んでいるところでござ

また、実用化に当たりましては、コストや将来需要を踏まえた採算性の検証が不可欠でございます。例えば、これまでの実証実験では人件費や運行管理などに要する費用のコスト削減効果も確認されたところでございます。

議員御指摘のとおり、スマートフォンに不慣れた高齢者もいらっしゃることから、これらの実証実験の中では、電話予約に対応したコールセンターの設置とか、あるいは地元

自動運転にしろ、このMaasにしろ、やっぱりこの5Gの交通インフラ整備というのが高年齢の方々の足の確保ということにつながっていくんだというふうに思いますので、是非早急に整備の方、お願いをしていただきたいと思えます。特に、こういった新しいサービスって大都市に集中しがちということで、新たなまた地方と大都市との格差を生まないように、しっかりと政府がリードして行っていただきたいと思えます。

ここまで、武田国家公安委員会委員長、いろいろとお話を聞いていただいたかと思えますけれども、運転者の安全の資質のチェックと、それから車に対する安全性能の向上、それから道路の環境の整備、安全確保をしていく、こういった三点、ちょっと絞って今日御質問させていただきましたけれども、こういったことを踏まえて、今回の法改正、安全な車社会をつくっていくために、最後に大臣の御決意をお聞かせください。

○**国務大臣(武田良太君)** 数々の御指摘ありがとうございます。高齢者の悲惨な事故防止というのは喫緊の課題であることは、これはもう共有できる問題だと思っております。昨年六月、政府が取り決めた交通安全緊急対策、こうした問題は、警察庁のみならず、今日も他省庁も見えていますけれども、関係省庁が連携してこの防止対策に当たるといったことが決定されておるわけであります。

今後、警察が、運転免許行政、そして安全運転サポート車の普及、自動運転技術の実用化の支援等を通じて、高齢運転者の交通安全の確保に向け十分な役割を果たすよう指導してまいりたいと、このように考えております。

○**高木かおり君** これにて終わります。ありがとうございます。

○**田村智子君** 日本共産党の田村智子です。

本法案は、いわゆるあおり運転、妨害運転についての罰則を創設することなど、全体としては賛成するものですが、幾つかの懸念について

質問いたします。

この改正で、七十五歳以上の高齢運転者のうち、一定の違反歴がある者には運転技能検査として実車試験を義務付け、検査結果が一定の基準に達しない者には免許更新を認めない制度をつくることとなります。運転技能に問題のあるドライバーについては、交通安全の観点から何らかの手だてを取ることは必要と、これは理解いたします。問題は、本人の意に反して高齢者の移動手段を取り上げ、移動の自由を制限することのダメージです。買物、通院、生活費を銀行等から引き出すことなど、車を運転できなくなると途端に生活が成り立たなくなるといふ声は大変切実だと思えます。また、長年運転をしてきた高齢者にとつては精神的なダメージも相当に大きいものと思えます。

免許の自主返納を促すだけではなくて、新たに免許更新をしないという制度を導入する以上は、これからは誰かに頼りなさいとか、もう出歩くのは控えなさいとかいうことではなく、社会的、身体的な自立も含めて、高齢者の尊厳をどう守っていくのか、生活の手段の確保はどうするのか、こういう観点から、政府には言わば新たな責任が生じるというふうに思いますが、武田委員長、いかがでしょうか。

○**国務大臣(武田良太君)** そうした制約というか制度を設けずに、どなたでも運転やりたい方はやっていたら結構だという社会も、それもいと思うんですけど、しかし、自動車というのは、一歩間違えたら自分だけではなくて全く関係のない方の命を奪うという非常に危険性をはらんでいるわけであって、一定のやはり資格とかか技能というものを持っていただいている方しか運転していただきたいというものは、これ当たり前のことだと思います。

先ほど申し上げましたように、地方に行けば行くほど過疎、そして、過疎地というものはおおむね都心部に比べて高齢化というものが目立っておりまして、その移動手段というのは唯一車であり、

ほかの公共機関というかが乏しいわけですね。そうした生活に支障を来す分野をどうやってメンテナンスしていくかということも、これは併せて考えていかななくてはなりません。これは、国交省もいろんな今ことを考えていると思うんですけども、各地方自治体も、それぞれの地域でいろいろとその対策に踏み切っていただいております。その地域地域の意見を聞きながら、見合った形で我々もできる限りのそのバックアップに努めてまいりたいと、このように考えております。

○**田村智子君** これは、本当に新たな責任ということで政策を進めていただきたいというふうに思うんですけども。

この高齢者の運転免許については警察庁の下で調査研究が行われておりまして、高齢者講習指導員に対するアンケートもその中にはあります。これ、中身見ますと、一定の高齢運転者に対する実車試験導入の是非について、賛成三九・三％、反対四一・六％と、反対の方がやや上回るといふアンケート結果だったんです。これ、高齢者に対する講習指導員へのアンケート。ただ、これは二〇一七年に実施されたもので、その後、大きな事故が起こったなどの社会状況もあつたと思えます。また、同時に、やっぱり高齢者の免許更新のハードルを上げることがには慎重な検討が必要だったということもあつたというふうには私受け止めています。

賛成反対、その理由も自由記入でありまして、どちらとも一理あると私も思いました。あえてこの場では反対の意見について紹介したいんですけども、代替となる移動手段の確保や生活支援施策の充実等、社会的な支援の整備が先決ではないか、これ今、武田委員長からもお答えあつたことだと思います。それから、実車試験だけで免許の取消し等を判断することは難しいのではないかと、明確な基準作りが難しい、あるいは、現状の高齢者講習を充実させるなど、試験ではなく教育による解決策が有効ではないかなどの意見が見受けら

れます。

こうした意見は、法改正に当たってはどのような検討されて法案に盛り込まれているのか、お答えください。

○**政府参考人(北村博文君)** お答え申し上げます。

先ほど御紹介いただきましたように、過去におきまして講習指導員のアンケート調査を実施した中にそのような意見がございました。

例えば、御紹介いただきました意見でございますけれども、現在の高齢者講習の充実、教育が必要ではないかというものの、あるいは、実車試験だけでは取消しの基準作りが難しいのではないかと、また、御紹介にはありませんでしたが、現在の高齢者の技能というものを考えれば、普通に試験に合格するような基準に達するという理由とされているところでございます。

検討に当たっては、こうした御意見も踏まえて、一つには、検査の対象者を絞り込むということでありまして、その検査の身は、先ほども御紹介しましたように、新規取得のような水準を求めていくというよりは、非常に危険だと、安全な運転はできないという人を更新できないようにするという形に抑え込んでいくというように、また、検査の対象でない方につきましても、高齢者講習の実車指導の教育の場におきまして同じような、検査と同じような形の運転技能の評価を行って、それを今後の慎重な運転等に生かしていただくことを考えてございます。

したがって、全てというわけではございませんけれども、こうしたアンケートでいただきました御意見というものも取り入れて、先ほど来御説明しておりますような制度にしていこうと考えているところでございます。

○**田村智子君** この意見の中にもありました教育による解決という点では、警察庁の資料を見ますと、実車講習を繰り返すと減点行為をする人



ですから、今回の、免許が更新されなかった場合に、だけでも、それで、じゃ、ここまでだったら歩いて買物をするようになれば、そうすると足腰鍛えるようになるよねとか、こういうふうな工夫をしていけばむしろ生活の質が上がるよねとか、本来、介護につながらなければいけない人が、このことを通じて介護につながって、いろんなホームヘルプのサービスとかにつながっていった生活の質がむしろ良くなったとか、こういうマイナスではないようなものも含めて、高齢者の皆さんに納得していただくということも、私、必要になっていくと思うんですよ。

そうすると、是非、警察庁だけでなく、大臣、厚労大臣、それから国交大臣とも連携した、そういう仕組みも検討が必要になってくると思います。すが、いかがでしょうか。

○国務大臣(武田良太君) 御指摘も理解できます。やはり、そうした失意に陥ったというか、免許を取り上げられたというふうな思われる方は本当に気の毒なんですけれども、一方で、これ、我々の地元でもよく聞く話なんですけれども、元氣に見えるお年寄りが運転していても、御家族がもう運転やめてほしいと、もし万が一よそ様を傷ついたり尊い命を奪ったりしたらもうたまったものじゃないって、そうした御家族は、御家族の努力でいるんな面ですけれども、バックアップ、フォローをしていけるんですけれども、一個重要な問題は、独り暮らしのお年寄りが、もう全く御家族もいないといえは本当に生活がでなくなるといふことに関して、やはり、こういう我々がしっかりと考えていかなきゃならぬなとは思っております。

最初申し上げましたように、交通安全緊急対策、昨年六月にまとめたやつに、高齢者の移動を伴う日常生活を支える施策の充実として様々なものが掲げられておるんですけれども、その中には、介護サービスと輸送サービス、連携強化というふうなものも含まれておるわけであって、

先ほどから申し上げますように、警察庁はもとより、関係省庁と連携して、そうした方々が暮らしやすい町づくりについても、環境づくりについても今から努力を重ねてまいりたいと、このように思っています。

○田村智子君 次に、もう一点、第二種免許の年齢要件の緩和についてお聞きします。

警察庁の資料を見ますと、同じ経験年数でも、十代は顕著に人身事故率が高いと。この問題も含め、現在二十一歳以上とされる第二種免許を十九歳以上と年齢緩和することについて広く検証がなされたとは言えないんですね、むしろ業界の人手不足をどうするかを先行したということになるわけです。

そうすると、このドライバーを雇用するバスやタクシーなどの事業者が、本人の資質を判断して適切に配置や指導することが欠かせませんし、これは人手不足が先行しての年齢緩和ですから、じゃ、若いからといって長時間労働を強いるようなことがあれば、これ本当に問題だということふうに思いますが、いかがでしょうか。

○国務大臣(武田良太君) バス、タクシーの事業者において、労働時間や運転時間、休憩時間などについて関係法令を遵守すべきことは当然のことと考えております。この点については、国土交通省等において適切に対処すべく努めていると認識しておりますけれども、警察庁としても、過労運転をさせてはならないという道路交通法の禁止規定がございます。これが遵守されるよう、適切な指導、取締りを行わなければならないと、このように考えております。

○田村智子君 是非、本当に、職場の実態改善を国交省と一緒に取り組んでいただきたいと思っております。

残る時間、ちょっと今、新型コロナウイルス感染症対策のさなかですので、緊急の課題、一点質問させていただきますかと思っております。

マスク、消毒液、防護服などの不足、特に感染防止が求められる医療機関どうするか、本

に切迫感を持った課題となっております。

医療機関へのマスクの配布、国や都道府県の備蓄マスクに加えて、新たに国が一千万枚のマスクを購入して、都道府県を通じた配布というのが三月二十三日から始まりました。今後も毎月定期的な枚数を確保して、医療機関に配布するつもりなのかどうか、お答えください。

○政府参考人(迫井正深君) 御答弁申し上げます。

医療機関へのマスク配布は、感染拡大を防止し、医療提供体制を構築する上で重要、これは委員御指摘のとおりでございます。

現在、供給の多くを占める中国からの輸入、これが停滞して一方で、医療機関からの需要増加、これにより需給が逼迫している、そのとおりでございます。

このため、医療機関向けのマスクにつきましては、先ほどお話ございました、各省庁の保有するマスク二百五十万枚を放出し、三月十八日を目途で医療機関等に配布しております。メーカーへの増産のお願いと輸入の拡大によりまして、一千五百万枚を確保。これは、四月一日目途で医療機関等に配布済みといった対応を講じておりますけれども、これに加えまして、来週には追加で一千万五百万枚を配布するなど、今後も医療機関の需要を踏まえ、必要な量、医療用のマスクの確保に取り組んでまいりたいと考えております。

○田村智子君 これ、医療機関にとつては次のマスクがいつ来るのかというのが見えないというところが大変な不安と疲弊につながってきているんですね。

ですから、新たに一千五百万枚ということでしたけれども、今後も国が継続的にマスク配布を行っていくんだという方針を示していくということが必要だというふうに思いますが、いかがでしょうか。

○政府参考人(迫井正深君) マスクにつきまして、厚生労働省とそれから経済産業省からメーカー団体に対してまして増産の要請を行って、

三月中には、緊急対応策において措置をいたしますマスクの生産に関わる企業への設備導入補助金、あるいは中国を始めとする諸外国の輸入の回復に官民連携して取り組むといったこと、それから、その他ガーゼマスクなどの再利用できるマスクの増産などによりまして、月間六億枚のマスクを確保いたしておりますところでございます。

四月以降につきましても、六億枚にとどまらず更なる供給量の確保に取り組みまして、七億枚を超える枚数の確保を見込んでおりますけれども、こうしたマスクの供給状況や今後の見通しにつきましては、厚生労働省それから経済産業省のホームページによりまして情報発信を行っております。具体的には、経済産業省のマスク生産設備導入支援事業補助金を活用して増産等を行います企業名あるいは増産の規模、それから輸入の再開や海外拠点における生産の動向、それから三点目ですが、国が確保したマスクの医療機関や介護施設等への配布状況や今後の見通し、こういったことにつきましては定期的に発信を行っておりますのでございまして、引き続き、マスクの生産、輸入の配布の状況につきまして、経済産業省とも連携をしっかりと取りながら、国民の皆様に分かりやすいよう発信を行ってまいりたいと考えております。

○田村智子君 そうしますと、今マスクの生産量、三月は一か月で生産量六億枚だと、またそれが増えて七億枚ぐらいになっていくんだという御答弁だったんですけど、これが一体どういう規模なのかというのが、率直に言って、私も聞いたときに六億枚というのはどう考えたらいんだろうというふうな思っています、先日厚労省に説明を求めましたら、通常の年というのは、一か月当たりでしようか、三・六億枚ぐらいなんだということもお聞きして、かなりの増産になっているんだというところは理解をいたしました。

ちょっと確認をしたいんですけど、このうち、先ほどお話のあった経産省から助成金も出して生産ライン増やしているんだと、この生産ライ

ンを増やしたことによる増産枚数というのはどれくらいになるんでしょうか。

○政府参考人(江崎禎英君) お答えをいたしません。

ただいまありましたように、海外からの輸入が停滞する中、国内におけるマスクの供給増を速やかに実施、実現するため、補助金を活用いたしまして、これまで十三件の設備投資の支援を行ったところでございます。その結果、設備投資、設備導入後ですね、約一か月で月産ですけれども約四千八百万枚以上の増産が実現できる見通しが立っているところでございます。

今後につきましては、補助金で支援した各企業におきまして資材や人材、これが十分に確保できれば、生産能力ベースでは月産約八千万枚の増産が可能ということになっております。

○田村智子君 国もお金も出して増産をしていると、ただで最もマスクを必要とする医療機関での不足がまだ解消していないと。これ、とても私問題だと思っているんです。

それで、国民に対しては、つまり三・六億枚ぐらいいなだよと、それが今これだけの規模になっているよと、しかも国がお金出してこれだけ増産しているよ、こう説明をやって、加えて、医療崩壊を起こさせないためにはやっぱり医療機関にはどうしても優先的に国が押さえて、先に押さえて配ることが必要なんですというのをちゃんとお話をすれば、これは国民は誰も反対しないと思えますよ。これは絶対必要なことだと誰だって理解できるというふうに思うんです。

そうすると、一千五百万枚で足りるのかと。厚生労働省からお話をお聞きしましたら、今配っているこの一千五百万枚というのは、医療機関からニーズを全部聞いてこれだけって規模感じゃないんです。生産量がこれだけで、そのうちこれぐらいいは押さえられるだろうという一千五百万枚だというふうにも聞いているんです。

そうすると、やっぱり、医療機関、都道府県を通じて、これぐらい必要なんだという大体のニーズ

をつかんで、少なくともこの四千万枚、今後八千万枚まで行くんだと、じゃ、この国がお金出して増産した分ぐらいいは、国が必要となるものを押さえて医療機関に優先的に配布すると、これ経産省と協力してやるのは当然だというふうに思うんですけど、いかがですか。

○政府参考人(江崎禎英君) 今御指摘のとおりでございますけれども、実際、今国内向けに増産をしているところについては、まず、企業にとってみると、売り先はどこでもいいわけですね、基本的には。ただし、今回導入補助をしたところについては、国内向けのみに出荷するというところを探るの条件にしております。その上で、増産分につきましては、今御指摘のとおり、政府調達、これも進めているところでございます。

他方、新型コロナウイルスへの不安を背景に、マスクの需要の、これは一般に非常に需要が高まっております。その中で、実際には医療機関や介護施設、これ優先供給をしておりますので、店頭にはほとんどマスクが並ばないという状況でございます。

したがって、政府の優先供給につきましては、こうした一般市場の流通の影響とか国内需給の状況も踏まえて、厚労省さんとも連携しながら進めてまいりたいと考えております。

○田村智子君 厚労省にもう一点、消毒用のアルコールとか、これはもう優先供給というふうにしていないか、これはもう優先供給というふうにしていないか、聞いています。防護服については、こういう優先流通の、優先供給の仕組みはないか、聞いています。

マスクと同じようにする必要があると思うんですが、いかがでしょうか。

○政府参考人(迫井正深君) 御答弁申し上げます。手指消毒エタノール、これにつきましては、需給逼迫が、追い付いていないということでメー

カー団体に増産要請を行って、二月には昨年比月平均約二倍に当たる約七十万リットル、三月には約二百二十万リットルの生産を行っておりますけれども、四月にも更なる増産や、あるいは工業用のアルコールの活用といった供給量を増加させる予定でございますけれども、これらの一定量につきまして国が買い上げ、医療機関への配布を行うスキームについて、現在これは検討を行っているところでございます。

ガウン、それからフェイスシールド、ゴーグルといった個人防護具、これにつきましても、マスクと同様、問題として輸入の停滞などの供給減が生じておりました、メーカーに対して増産要請を行うとともに、在庫が不足する医療機関に対しましては、先ほど御説明もいたしましたけれども、各都道府県の備蓄放出をお願いしてきたところでございます。

○田村智子君 最後に、小島政務官にお聞きしますけれども、これ、マスクね、特にもう店頭には当分並んじやっていないわけですか、人が密集して、いかがなものかと思っております。

生産がどうなっているか、流通がどうなっているか、国民に対する見える化、これは是非やっていただきたいと思っております。

○大臣政務官(小島敏文君) お答えいたします。先ほど参考人の方から話がありましたように、経産省、厚労省併せてホームページで、状況は逐一ホームページで出しておりますので御覧いただきたいと思うんですけれども、いざいざにしても、六億枚はできたんですけれども、絶対的に、さつきずっと議論があったように、足りないんです。

いろんなこういう福祉施設とかということでおっしゃった。そのとおりなんです。だから、まず重点的には、そういう医療とかそういう老健とか、そういう現場を先に回らせていただいて、それプラス、実はタクシーとかですね、要するに公共交通機関からも盛んに早く回してくれという要求があります。そんなことも順々にしっかりと手当てしていきたいと思っておりますけれども、本当に皆様方に、一般の方々に対して非常に少ないので申し訳ないんですけれども、一生懸命両省を挙げましてもう大車輪で作ってまいりますので、よろしくお願いたします。

○田村智子君 終わります。

○委員長(水落敏栄君) 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(水落敏栄君) 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、矢田さんから発言を求められておりますので、これを許します。矢田わか子さん。

○矢田わか子君 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・国民の声、立憲・国民、新緑風会・社民、公明党、日本維新の会及び日本共産党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、次の諸点について適切な措置を講ずるべきである。 一 高齢運転者対策として導入される運転技能検査については、その目的が重大事故の防止であることに鑑み、可能な限り明確な判定基

準を定め合否を客観的に判断できるようにすること。

二 高齢運転者に対して公安委員会が行うこととされている運転技能検査、認知機能検査及び高齢者講習等に関する業務を自動車教習所等に行わせる場合においては、適切な委託料の設定、警察による支援等により、自動車教習所等の負担が過度なものとならないよう留意すること。

三 高齢運転者が運転免許を返納した後ににおいても日常生活に支障が生ずることのないよう、国及び地方公共団体が協力し、地域公共交通網の整備・維持に向けた施策を推進すること。

四 第二種免許の受験資格の見直しに当たっては安全確保を最優先とする必要があることから、旅客自動車運送事業者等が免許を取得した者に対して講ずる指導、監督等においては、関係省庁の連携の下で、事業者への安全指導を強化するとともに、安全対策に万全を期すこと。

五 地域公共交通や物流の担い手である自動車運転業務における人材確保のため、旅客自動車運送事業者等の経営実態等も踏まえ、長時間労働の是正に向けた労働環境整備を推進すること。

六 妨害運転（いわゆる「あおり運転」）を未然に防止するため、罰則の対象行為、法定刑等について周知徹底するとともに、取締りの実効性を確保するため、ドライブレコーダーの普及促進に向けた広報に努めること。

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お願い申し上げます。

○委員長（水落敏栄君） ただいま矢田さん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。

〔賛成者挙手〕

○委員長（水落敏栄君） 全会一致と認めます。よって、矢田さん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、武田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。武田国家公安委員会委員長。

○国務大臣（武田良太君） 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（水落敏栄君） 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（水落敏栄君） 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。  
午後一時四分散会