

## 岡本の国会での質問

166-衆-内閣委員会-28号 平成19年06月13日

○後藤田委員長代理 次に、岡本充功君。

○岡本(充)委員 民主党の岡本でございます。

きょうは、道路交通法の一部を改正する法律案についての審議でございますが、私からも一言述べさせていただきたいと思っております。

私も愛知県出身でありまして、ただいまお話のありました長久手町における立てこもり事件で殉職をされました林一步警部の出身地というか、地元美和町御出身の警部でありました。そういう意味で、この事件に対して大変悲しい思いで報道に接しましたし、また、亡くなられました林警部の御冥福を心よりお祈りしたいというふうに思っております。

公安委員長もたび重ねて発言をされていることは存じておりますけれども、この件に関して、公安委員長として御見解、また、林一步警部に対する思いがありましたら、お答えをいただきたいと思っております。

○溝手国務大臣 私も、現場に参りまして、入院中のお見舞いに行ったり、お通夜の前段を務めさせていただきましたが、全く、涙が出そうな大変な事態であったと思っております。

こういう事態が起こってはならない、先ほど来議論がありましたが、いろいろな要因がかみ合って複雑な背景もあるようですが、我々としては、二度とこんな事件が起きないように頑張っていきたい、このように思っております。

○岡本(充)委員 負傷された巡査部長の一日も早い回復はもちろんでありますけれども、同じような事案が起らないようにするための努力は傾注していただきたいと思っておりますし、これから先、同様の事案が起ること自体もできる限り抑制をしていくということが重要でありまして、きょうの議題ではありませんけれども、銃刀の所持の検挙、そして摘発といった分野にもお力を入れていただきたいと思うわけでございます。

それでは、早速道路交通法の一部改正についての審議に入らせていただきたいと思っております。

まず、これまでも再三指摘はされてきておりますけれども、なぜ今のタイミングでこの道路交通法を改正していくのかという観点、とりわけきょうは、一番目に厳罰化の話について触れていきたいと思っております。

道路交通法自体を厳罰化するというところに必ずしも反対をしているわけではありませんが、死亡事故の件数は減ってきていますし、また、飲酒運転による死亡事故に限ってもその件数が減ってきている。また、ひき逃げに関して言えば、若干前年より減ったのかもしれない程度ではあります。横ばいか減りぎみである。

こういった中でいわゆる刑事罰を重くしていくというタイミングは、正直言うと、世論の盛り上がりだとか関心、こういったこと、そしてまた、交通事故死を平成二十四年までに五千人以下にする、政府としてのこういう目標に沿うためだという答弁をされるのかもしれませんが、もう少し前回の法改正の効果を見るという選択肢もあったであろうと私は思っているわけではあります。このタイミングで厳罰化を出したという経緯について御答弁をいただきたいと思っております。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

交通の安全対策は刑罰の厳罰化だけでやっておるわけではないということは、御指摘のとおりでございます。私どもも、交通安全施設の整備や安全教育、あるいは、人に対する対策、車に対する対策、道路に対する対策ということで総合的に進めてきておるわけでございます。それで、この

制裁の強化もその中の対策の一つでございます。

なぜこの対策を進めるかということでございますが、これは御提案申し上げておりますほかのテーマも共通なのでございますが、確かに、交通事故が減少に転じ始め、また、交通死亡事故については相当減ってきているという中で、さらにこれを減少させていくためにどうしたらいいだろうかということをご私ども考えました。その幾つかの点が、今回提案申し上げております飲酒運転等の悪質、危険運転者対策であり、あるいは自転車対策であり、高齢運転者対策であり、シートベルト着用の問題でございます。

そこで、この飲酒運転あるいは悪質、危険運転者対策だけ取り出して申し上げますと、確かに、平成十三年の法改正をやっていただきまして、相当程度の効果が上がってきております。また、これを運用することによりまして、恐らく、さらに減少させることも可能であろうと思っております。ただ、昨年の上半期までの状況を見ますと、実は、飲酒死亡事故あるいは飲酒事故の減少がほぼとまりまして、上半期だけ見ますとむしろ上昇に転じておる、そういう状況がございました。

そこで、これをどうするか。そうしますと、今の法制度の取り締まりをさらに強化し、あるいは広報活動を行い運用していく、これは確かにあります。これは、実はその前年からいろいろ工夫してまいりました。取り締まりのやり方も、どうも警察の取り締まり時間帯以外のところで、朝帰るとか、そういうことで取り締まり効果がうまく上がらないということでこれを変えたり、さまざまな工夫をしてきたのでございます。

そこで、その幾つかの対策のうち一番大事なうちの一つがこの悪質、危険運転者対策、飲酒運転対策である、こういうことで、そこで、対策の一番象徴的なところでございますが、厳罰化というものをごさらに打ち出すことによって、これまでの制度改正ではまだ改まっていないドライバーの意識ないし行動パターンというもの、あるいは、社会に残っておる何がしかの状況というものを打開していくということで御提案申し上げているわけでございます。

したがって、くどくなり、繰り返しになりますけれども、この改正によりまして単に厳罰化だけをやるようではありまして、あわせてさまざまな社会環境の改善のための取り組みも行うわけでございますし、それから手法も、取り締まりだけではなくて、広報啓発も含めてやるわけでございます。

私どもの考え方は以上でございます。

○岡本(充)委員 広報啓発については後ほど触れたいと思いますが、今回の法改正の案件を見ると、高齢運転者対策、そして悪質、危険運転者対策、自転車利用者対策、被害軽減対策、どれもいろいろな意味で、刑罰だけではありませんけれども、より基準を厳しくしていく方向になっている。むしろ、交通利用者または通行者の方にさまざまな厳しい措置を講じる一方で、では、行政側としてこういう対応をしていこうという政策が実際に概要の中に盛り込まれているかということ、私には見受けられないわけですね。

例えば、こういう施策をつくっていったらどういう効果が見込まれるか、私はきちっと評価をして行っていただきたいと思っておりますし、飲酒運転だけで懲役五年まで最高刑が引き上がるということは、他の犯罪と比較して本当にバランスがとれているのかどうかということも十分な検討をしていただきたいというふうに思っているわけです。

実は、質問通告しておりませんから答弁していただけないのかもしれませんが、例えば、後部座席のシートベルトの着用の義務づけという話であります。では、義務づければどれだけ後部座席に座っている人たちのけがが防げるのか、もしくは死亡が減らせるのか、考えて検討してやっているのか。それからまた、後部の座席でシートベルト着用を義務づけるというのは、他の国のタクシー等に乗っていてもなかなかない話でありますから、こういった意味での検討をどういうふうに警察庁としては考えてきたのか。そういうところをもし今お答えいただけるのなら、お答えいただきたいと思っております。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

例えば後部座席のシートベルトの着用でございますが、シートベルトの着用は、これは事故そのものを防ぐのではなくて、被害を軽減させるものでございます。私どもの試算では、シートベルトを後部座席でしておれば、ある事故が起きたときの死亡事故になる割合、いわゆる致死率でございますが、おおむね四分の一以下になるであろうというふうに見ております。それで、私ども、前席、運転者、助手席などでございますが、そちらの方をずっと見ておりますと、大体致死率が十分の一以下になるわけでございます。

それに比べますと、四分の一ということで、その手当てが少しおくれてきておるわけでございますけれども、諸外国の例で申し上げますと、これはもう既にEUの統一指令などでは早くから、前席、後部座席含めて着用義務化をすべしということで、先進各国はほとんどもうそれを実施しております、EU関係。我が国は、シートベルトの着用義務の導入などは随分早かったのですが、この義務化ということについては少しずつおくれてきていまして、各国を見ると、どうも、主要なところでは我が国だけというような状況でございます。

それから、自転車のヘルメット着用について、これは幼児、児童でございますが、これは努める義務ということでお願いしようとしておりますけれども、自転車の事故の四割は、これは頭を打って死傷するわけございまして、一番大事なところでございます。そうしますと、その幾つかの実験をやっていただきますと、ヘルメットの着用が着実に衝撃を吸収し、ダメージを和らげるという実験結果を得ております。

それらのものを踏まえながら御提案申し上げているわけでございます。

〔後藤田委員長代理退席、委員長着席〕

○岡本(充)委員 後部座席といっても、座る座席によって影響が大きく違います。真ん中に座っている人は前に飛び出して行ってフロントガラスにぶつかる率が高い、例えばそういう検討をし、横の座席、左側ならどうなんだ、一番安全だと言われているのが、どうやら前席の後ろの座席だとよく言われておりますけれども、例えば、そこでは死亡率がどう変わるのか、どういう傷害が起こるのか、そういうデータは多分国内では持ち合わせていないんじゃないかと思うんです。

そういう意味で、四分の一という数字は非常にラフな数字を出されているのではないかというふうな懸念を私は持っていて、そういう意味で、精緻に検討をなされているのかということをお答えいただきたいと思っております。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

そのようなデータを、先生のその御注文にぴったりと一致するものかどうかはわかりませんが、今お話しのような内容でありますとデータがございますので、お示しできると思っております。

○岡本(充)委員 では、後刻それは説明に来てください。

その上で、ちょっと通告をしていた質問の方にまた戻りますけれども、こういった死亡事故を減らしていくという取り組み、厳罰化をするだけで本当にいいのか。私は、例えば自動車の方の安全対策を講じていく方がより効果が高かったりする面もあると思うし、後部座席の、特に運転席の後ろ、助手席の後ろの座席であれば、側面衝突からの影響が大きいとするのであれば、シートベルトは効果がないということも想定はされるわけでありまして、そういう意味では、こういった事案についての検討を重ねていると言われておりますので、それはそうだとすると、しかし、そのハード面での改良も私はこれから必要だと思っています。

また、これは指摘をさせていただいている話でもありますが、役所の方に指摘をしましたけれども、では、どういうふうなときに飲酒として検知をされる可能性があるのか。例えば、昼の法事に出て、もう大丈夫だと思って夜運転したら捕まって、ひどい場合は懲役五年、もしくは免許の取り消し等を含む欠格期間十年、こういう話になってくるとい話になると、これは驚くほど重い刑罰だと感じる人もいるかもしれない。例えば工夫の一つとして、ポスターを張るだけでなく、啓発グッズの中に、

簡易に自分で呼気中のアルコール量を測定できるような器械を普及させるだとかいうことも一つの取り組みだと思っています。

そういうような普及啓発活動をこれからしていただければいいとお考えがあるかどうか、お答えをいただきたいと思います。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

普及啓発活動というのは本当に重要だと思います。私どもも、結局のところ、運転者及びその周辺者の意識を変えろということ、これが一番重要で、そのための制裁でございます。したがって、飲酒運転とはどういうものなのか、どういう結果になるのかということにつきまして、そのことを広報、啓発していくというのが非常にこれは基本的なことで、引き続きやっていくつもりでございます。

また、そのためにどうするかということではいろいろなやり方があると思いますが、測定器、検知器を警察の方で用意するというのはなかなか手に余ると思いますが、企業は、やはり自分のところの安全管理の一環としてそういう検知器を既に導入して、それで始業前に確認させるなどのこともやっております。

そういうことで、国民の間に、飲酒運転はしないということと、それからさせないということと、そのためにそれぞれ自分たちができることをきちんとやるということの意識が浸透していくならば、その中で、そういう器械なども必要なところにおいては活用されていくものであると考えております。

○岡本(充)委員 私が言っているのは、この改正をもって法の抑止効果をねらって、国民が飲酒をするということ自体に萎縮をするということがあってはならないと思っているんですね。それは、飲食業の各地からの要請もあるし、どのくらい飲めばどのくらいの呼気中のアルコール度数になるかは人によって千差万別であり、場合によっては、犯意がなくても法を犯してしまうということを私は懸念しているわけでありまして。

例えば、反射材なんかを交通安全協会が販促グッズとして、販促グッズとは言わないですね、別に商売じゃありませんから、ただ、普及啓発の一環としてつくるというようなことがあるのであれば、同じように、例えば呼気を吹きかければ色が変わるような紙をつくるだとか、この程度の開発ができれば、簡単に、簡便に、あんなほど、まだ私残っていますということがわかれば、飲酒運転を恐れるが余り、もしくは、それによって社会活動自体が萎縮をするということを私はやはり懸念しているわけでありまして、その点についてきちっと対応していただきたいというふうにお願いをしているわけです。

それについてももしあわせてあれば、後でお答えください。

それからもう一点、高齢者に対するいわゆる認知機能検査の件であります。この認知機能開発のための線引きというのが、今回、七十五歳を一つ目安にして引かれました。

七十五歳がなぜかというのはもう既に参議院で審議をされておるようでありまして、その場においては御答弁をされておりました。そこは恐らく交通局長が答えられていると思います。七十五歳から七十九歳の高齢者の運転の層、これが第一当事者になった事故が、初心運転者の免許保有当たりの死亡事故よりも七十五歳から七十九歳の方が多くて、一・五倍ほどになるわけでありまして、したがって七十五で切ったと言っているんです。

七十五で切るか七十四で切るか、一歳刻みで刻むにもかかわらず、これは層別で五歳単位で見て、大変ここだけラフなんですね。それで七十五だという話になっていますが、では、何で七十四か、七十六はだめか、こういう意味で、もう少し細かにこれは調べられた方がよかつたんじゃないかというふうに思っています。これで七十五歳だという線引きの指標にしましたと言うのには、階層が五歳という幅は余りに広過ぎます。

特に、高齢者にならなければならないほど一歳当たりの変化もそれぞれ大きく出てくるわけでありまして、ここを若い三十歳から三十五歳、三十五歳から四十歳と同じように五歳単位で調べたということに私は精緻度が欠けるということを指摘しているわけでありまして、この点についてももし御答

弁があれば、お答えください。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

最初の方の、簡易な検知器あるいは検知材ということでございますが、これは、なるほど、私どもそのような発想がちょっとありませんでしたので、私どもがやるかどうかは別にしまして、飲酒運転防止のための一つのやり方として、恐らくいろいろな団体が参考になると思いますので、どのようなものができるかいろいろ提案もしてみたいと思います。

それから、高齢者の認知機能検査の刻みの点でございますが、これは、御指摘のような側面は確かにあると思います。認知機能の低下の状況によりまして、これはほぼ連続的に、少し速度は速まるといたしましても、明確にどこでその段差が出るというわけではありませんし、それから、交通事故の発現率といいましょうか、そのリスクというものも徐々に高まるのでありまして、ここで閾値のようなものが生ずるということでは確かにないわけでございます。

それを前提といたしましても、やはり、制度を仕組むといたしますとどこかで線を引かざるを得ないということで、これは実は、これを検討していただきました懇談会におきましてもいろいろな意見がございまして、刻みの問題というよりは、むしろ、もっと早い段階から認知機能低下がある人もおるわけであるから、もっと早い年齢からやったらどうかでありますとか、あるいは、制度的に見ると高齢者講習という制度が七十歳となっておりますわけだから、それと整合性を持たせてやったらどうかでありますとか、そういう意見がございまして、もちろん、七十五歳という意見もあったわけでございます。

それで、私ども、この制度を考えますと、最後はやはりドライバーの方に検査を受けていただくという何がしかの負担をお願いするわけでございますので、そうすると、その目的が交通事故防止のためでございますから、先ほど委員から御指摘がありましたような危険率というものを見ていきまして、それは七十四歳から刻み直してやるというものもあったかもしれませんが、これまで大づかみに大体五歳ずつと見ておりますが、それでいわゆる後期高齢者と言われる七十五歳の方々について見ると、さっき御指摘がありましたような危険が確かに高いということははっきりしているということで、それではその範囲でどうだろうかということで御提案申し上げた、そういう経緯でございます。

○岡本(充)委員 時間が短いので、ちょっと簡潔に答弁ください。

そして、この認知機能低下の検査ですけれども、詳細は伺いました。これが本当に適切かどうかということはいろいろ異論もあると思いますし、認知機能検査開発のための委員会の委員はみんな東京近郊の方でありまして、地方における車のニーズ、地方の高齢者の皆さん方の思いを反映するべく、そういう地域の皆さん方にもぜひ参加してもらいたかったなという思いはあるわけでありまして、これは指摘をしておくにとどめます。

では、年間八十万人ほどいと言われる七十五歳以上の高齢者のうち、実際に一体どのくらいの方数が今回の認知機能低下の検査で第一分類と分類をされ、結論として臨時適性検査を受けなければいけない状況になるのか。大体試算を昨日出していると思います。その試算についてお答えをいただきたいと思います。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

今ほどお話しのありましたように、七十五歳以上の免許保有者の方、約二百四十万人でございます。三年に一回の更新ということで、年間約八十万人ということになります。この方々が認知機能検査を受検するということになります。

この検査を実施した結果、認知機能の低下があり、認知症の疑いのある方という方、これが恐らく約三%と見ておりまして、約二万五千人ということになります。その余の七割弱の方は問題ないわけでしょう。三割の方は、認知機能の低下はあるとしましても、認知症の疑いがあるとまでは言えないということでございます。

それで、その二万五千人の方のうち、これは免許の管理ファイルから抽出することになると思い

ますが、過去一年間に一定の事故や違反、事故の場合にも実は違反がありますので違反ということでもよろしいですが、一定の違反がある方を抽出して、この方にお医者さんの診断を受けていただくということになります、この割合が、計算しますと約三千人弱というふうに見込まれるところでございます。

○岡本(充)委員 この違反というのは、そちらから御提示をいただいたのは、信号無視、通行区分違反、指定場所一時不停止等、交差点優先車妨害、優先道路通行車妨害等、交差点安全通行義務違反、横断歩行者等妨害等、徐行場所違反、安全運転義務違反、以上の違反が今回の臨時適性検査に回る違反であって、これ以外の違反については臨時適性検査となる違反ではないということを確認したいと思えます。一言でお願いします。

○矢代政府参考人 最終的には政令を定める段階で確定したいと思えますが、私どもが検討しているのはそのとおりでございます。

○岡本(充)委員 こういう形で認知症の高齢者の方を運転をする社会からある意味御退場いただくという形に実質的になっていくわけでありましてけれども、私が大変危惧しているのは、確かに安全な車社会をつくることは重要だけれども、であれば、今後、警察庁としては、ほかの疾患も同じように、安全運転に障害がある疾患は除外をしていくという話になるのでしょうか。

例えば、これまでも委員会で指摘をされておりますけれども、聴力障害のある方についても、諸外国で聴力障害を運転免許証のいわゆる交付しない理由の疾患にしている国はそうあるわけではございませんし、また、今後同じように懸念を示されるとすれば、高血圧だとか高血糖だとか、こういうことで意識障害が起こる可能性があるということになると、これまた同じように、安全運転を心がけてもらうために、気づいてもらうためだと称して適性検査をしていくような形になるのでしょうか。

こういう形になっていくと、規制が強くなる一方で大変不便な生活を強いられる方がたくさん出てくる。その方々の生活の交通手段をどのように確保していくのか。大臣、こういうことをしっかり検討してもらわないと、こういう方針だけでは困るわけでありまして。今後のこういった他の疾患に関する取り組みと、あわせて大臣の決意をお聞かせいただいで、私の質問を終わりたいと思えます。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

どのような病気があるのかというのは、直ちに現時点で私ども承知しておりませんし、また、そのような御提案もいただいておりますが、制度的には、自動車の運転に支障を生ずるような、つまり安全に運転できないというような定型的な病気があれば、同様の手当て、同様の手当てと申しますのは、臨時適性検査を行うなどしてしかるべき処分を考えていくということになるわけでございます。もし将来、そのようなものが問題として出てくるようであれば、その時点で考えたいと考えております。

○溝手国務大臣 お答え申し上げます。

新しい問題は次から次へ提起されることになろうかと思えますが、後手後手にならないように、今局長が申しあげましたように、積極的に対応していかなくちゃいけない、科学の進歩にもしっかりとついていかなくちゃいけないと思っております。

○岡本(充)委員 ぜひ、管理し過ぎる社会にならないようにお願いします。  
終わります。