

平成18年3月1日 衆議院予算委員会第1分科会

○斉藤（鉄）分科員 公明党の斉藤鉄夫でございます。

私は、きょうは二点、一つは、高速道路における二次災害の問題について、それからもう一点は、福祉タクシーの問題について質問をさせていただきます。大臣席に大臣がいらっしゃらなくなってちょっと寂しい気持ちはいたしますけれども、元気いっぱい質問をさせていただきますので、どうか委員長、よろしくお願い申し上げます。

まず、高速道路上の二次災害について質問させていただきます。

高速道路で事故がある、もしくは車が故障するという場合に、当然、救援の車が行くわけでございます。救援の車が行って故障車を直す、もしくは事故車を処理する、そういう作業を行いますが、この作業中に事故に遭う、後ろから高速道路を走ってきた車が追突をするとか、この二次災害も大きくいろいろ報道されているところでございます。

この高速道路における事故車、また故障車救援、その現場における二次交通災害の現状についてどのように認識をされているか、まず最初にお伺いをさせていただきます。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

高速道路ですが、これは人身、物損、両方の事故合わせてですが、年間十万件近くの事故が発生しております。また、これを上回る故障車があるわけでありまして。

高速道路は高速性、閉鎖性という特性がありますので、事故車両や故障車の処理現場におきましては、確かに常に危険がつきまとうわけでございます。この際の二次災害の状況ということでございますが、事故

車、故障車の処理に当たっております日本自動車連盟、J A Fでございますが、ここでは、年間二ないし三件の事故、これは物損及び人身ですが、これが発生しております。また、いわゆる旧道路公団の交通管理隊、これはパトロール隊でございますけれども、一緒に事故や故障車の処理をいたしますが、年間八件から九件程度の人身または物損事故が発生しているところでございます。

この事故処理あるいは故障車の処理に当たります関係者は、二次事故を発生させないよう万全の注意を払いつつ業務に当たっておりますが、そのような件数が見られるということでございます。

○斉藤（鉄）分科員 この高速道路上の事故車また故障車の救援ですけれども、これまでは、先ほどお話がございました社団法人の日本自動車連盟、いわゆるJ A Fがほとんどの業務を受託しておりましたけれども、現在では、このJ A F以外にも、ロードサービス会社が九社誕生しているそうでございます。

これらロードサービス会社では、損害保険会社やカード信販会社などと連携しまして、全国の自動車整備工場や板金修理工場、レッカー会社などとネットワークを結び、サービスを展開している。ですから、わかりやすく言いますと、故障車が出る、J A Fが行く。もしくは、いわゆる損保の関係で、所有者は損保に電話をかけて、損保会社が地域の自動車整備会社に電話をかけて、整備会社はその故障車のところに駆けつける。そういうJ A F以外の救援が非常にふえている、このように聞いております。

そこで、問題になっておりますのが、J A Fが行く場合は、救援をするときに、いわゆる事故を防ぐために赤色回転灯をつけることができる。ところが、損保会社から電話を受けて地域の整備会社が事故現場に急行する場合、また事故で故障車を直している場合、事故を防ぐための回転灯をつけることができない。ここに大きな差があるということをお

聞きしました。

もちろん、回転灯だけで事故を防ぐわけじゃなくて、三角灯をつけたりいろいろな方策をするのは、これは当然でございませうけれども、しかし、JAFの車にはつけられるこの回転灯が、同じ仕事をしているのに、一般の整備会社から行った場合にはつけられない。そこに矛盾を感じている方がたくさんいらっしゃるわけでございます。そういう意味で、なぜつけられないのか。

この赤色回転灯というのは緊急自動車という指定になるそうですけれども、もう一つ、町を走っております車の中には黄色の回転灯を設置している車両もございまして、これは、道路交通法施行令に定めるところの道路維持作業用自動車、「道路を維持し、若しくは修繕し、又は道路標示を設置するため必要な特別の構造又は装置を有する自動車」ということなんだそうです。

この事故車、故障車の救援に当たっている救援車両は、これらの赤色の緊急自動車もしくは黄色の道路維持作業用自動車という定義の中に考えられないんでしょうか、このことをお伺いしたいと思います。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

事故車、故障車の救援に当たる車両ということでございませうが、旧道路公団と協定を結びまして事故車、故障車の救援に当たります、いわゆるロードサービスあたりの車両につきましては、これは都道府県公安委員会から緊急車両の指定を受けているところでございます。これは、JAFだけではなくて、旧道路公団と協定を結んでおります民間の事業者の車も同様でございまして、緊急車両の指定を受けております。

その理由ですが、高速道路上の事故車、故障車、これは大変危険な交通の障害物でございませうので、その排除は迅速に行わなければなりません。

ん。これは本来、道路管理者が行うわけでありましてけれども、道路管理者である旧道路公団、今はそれぞれ高速道路株式会社となっておりますが、これが直接すべて行うわけにはいきませんので、これらのJAF等と協定を結びまして事故車、故障車の処理をやっていただいている、こういうことをございます。このようなものにつきましては、都道府県公安委員会は、これは危険防止のための応急作業が必要であるということで、緊急自動車に指定している、こういうことをございます。

それで、今、赤色回転灯のお話をございましたが、これらの緊急自動車には赤色回転灯をつけることになっておりまして、これは道路運送車両法で定まっておりますし、また、道路交通法でも、緊急走行する場合にはこれを使うことになっておるわけです。

その理由ですが、緊急自動車は早く現場に行く必要がございます。それで、通行区分外の通行をやりましたり、あるいは追い越しの方法や進路変更というものも例外扱いになっております。そこで、他の車両と区別して、他の車両に識別される必要がある、こういうことで赤色の回転灯をつけておるわけをございます。

○斉藤（鉄）分科員 ですので、事故の救援に行くときには、JAFの車であろうが地元の整備会社の車であろうが、そこに早く行って早く修理しなきゃいけないので、同じ立場じゃないですかという問題意識なんですけれども。

道路交通法施行令の中の緊急自動車として指定される条件として、「電気事業、ガス事業その他の公益事業において、危険防止のための応急作業に使用する自動車」という項目がございます。

大変に古い話で恐縮なんですけど、約三十年前に我が党の先輩議員がこの施行令を取り上げておりまして、事故車、故障車救援車両を「その他の公益事業」に該当できないだろうかという質問をされておりました。当時

の警察庁の答弁は、緊急自動車は、停止していることよりも、普通の車より速く走る、あるいは通行区分を変えて走るといようなことのために指定され、道路維持作業用自動車については、普通の自動車より非常に低速で作業するといようなことを中心に考えられている、そういった取り扱いについてどういった取り扱いが一番妥当かという点につき、関係省庁と連携し措置していく、こういう答弁でございました。

この御答弁以降、どのように検討され、措置をされたのか。また、施行令にある「危険防止のための応急作業に使用する自動車」という定義に事故車救援車両は該当にならないのか。先ほどの問題意識、JAFの車であろうが地元の整備会社の車であろうが救援のために行っているということは同じじゃないかという問題意識に立って、この御質問に答えて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。

お話しの、昭和五十年当時ということで三十年前で、具体的な検討状況まではわからないのですが、その後のこの関連の制度改正を見る限りでは、昭和五十三年の道路交通法等の改正が行われておりますが、その改正で、今お話しの道路維持作業用自動車の範囲を明確化する、そのために、公安委員会への届け出制度を設けております。

また、高速自動車国道等におきまして故障車があったときの運転できなくなった車でございますが、これにまつわる安全確保ということで、停止表示器材、これは、三角板でございますか、あの様式を定めまして、自動車の運転者に対して表示義務を課すなどの制度改正を行って、高速道路におきます交通事故防止の対策を実施しております。

それから、事故車救援車両についてのお尋ねですが、これは、先ほど申し上げましたように、旧道路公団等と協定を結びまして、その義務の一環として事故車あるいは故障車の対応に当たっているものでございま

す。

したがって、その協定に基づきまして、J A Fあるいはその他の業者、民間の業者でございますけれども、言われたらいつでも出ていくという二十四時間の体制でございますとか、あるいは、いろいろなケースで連絡がありますけれども、これを断らない、すべて応ずる、どこでも応ずる、こういうような体制、それから要件は、インターなどから近い場所に事務所が必要のようでございますが、そういうようなことで協定を結びまして、その義務の一環として事故車、故障車の対応に当たっている、こういうことでございます。

したがって、同様のものでありますれば、これは、J A Fであろうとあるいは他の民間事業者であろうと、緊急自動車の指定は可能でございます、実際にやっておるところであります。

○斉藤（鉄）分科員 ぜひそういう現場の、今前向きな答弁をいただきましたので、御検討いただきたいと思えます。

ちょっと角度を変えますが、仮に、現在ロードサービスを提供している企業グループがN P O法人や公益法人の公益性を有する形態をとって緊急自動車の指定申請をした場合、認可される可能性はあるのでしょうか。先ほどの御答弁ですと、十分あるということになるかと思えますが、この点についてもう一度確認させていただきます。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

今ほど、確認的に申し上げますが、自動車の使用者が公益法人やN P O法人であっても、これは、同じ要件があれば緊急自動車の指定になるわけですが、その際、公益法人であるかあるいはN P O法人であるかといった事業主体が直接の要件ではありませんで、あくまで、先ほど申し上げました協定に基づく一環である、こういうことでございます。

○斉藤（鉄）分科員 その点はよくわかりました。

最後に、高速道路における二次災害、最初に御報告ありました、かなりの数になっております。事故現場での二次災害防止のために新たに検討されている措置などがありましたら、お伺いをいたします。

○矢代政府参考人 お答え申し上げます。

高速道路におきます交通事故あるいは故障車等の発生現場ですが、事故車の処理、移動のほか、被害者の救出、それから現場の復旧など、さまざまな作業が必要になるわけですが、そのいずれの作業も、これを安全に行うためには、まず安全器材の活用、それから作業マニュアルを定めて注意深く行う必要がございます。

このために、これらの諸業務を行います関係者におきましては、発炎筒でございますとか、あるいは矢印板でございますとか山型看板ですとか、あるいはスタンド型のもございますけれども、あるいは三角表示板のほか自発光式のセーフティーコーンでございますとか、こういったものを使いまして、工夫を凝らして安全を確保しているわけでございます。

これらの器材は年々新しく開発されてきておりますが、今後ともさまざまな工夫がなされていくものと考えております。

○斉藤（鉄）分科員 よろしくお伺いをいたします。

それでは次に、介護タクシーのことについてお伺いします。

高齢者の移動手段として使われる介護タクシー、これは、国土交通省の調べによりますと、事業者数が、平成十四年度で千五百九十四社、十

五年度で二千三百六十二社、十六年度で三千七百七十一社と、すごいスピードでふえております。

そうした中、平成十六年三月十六日付の各地方運輸局自動車部長あての通達で、ヘルパーさんの自家用車を使った移送も可能ということになりました。これについては、安全性に問題があるのではないかと指摘もありましたけれども、利用者に対して対応できる台数が追いついていないという背景もあったということで、理解できないわけではないですが、このことは、事業申請に必要な運転免許を初めとするさまざまな資格を取った上で事業を始めた介護タクシー関係者にとって、大きな痛手になっているという話も聞いております。きょうの質問に直接関係ありませんけれども、こういう声があるということをお場でお伝えしておきたいと思っております。

ところで、今回、ハートビル法と交通バリアフリー法を統合した新バリアフリー法が閣議決定されました。我が党としても、障害者団体等からさまざまな意見をお聞きしております。年齢や障害の有無にかかわらず安心して暮らせる社会の実現に向けて、しっかりと取り組んでいかなければならないと思っております。そこで、この介護タクシーは、おのおの御自宅から利用する施設等への移動に使われるものとして、重要な役割を持つものでございます。

まず、国交省にお伺いいたします。

高齢者や障害者の移動手段である介護タクシーの現状をどのように把握し認識をされているのか、お伺いをいたします。

○松尾政府参考人 お答えいたします。

要介護者や身体障害者など、単独では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者には、ドア・ツー・ドアの移動を提供するタクシー、

これを我々は福祉タクシーと呼んでおりますけれども、その普及促進は、今後、本格的な少子高齢化社会の到来に伴いまして、緊急かつ重要な政策課題と認識しているところでございます。

この認識のもと、国土交通省では、特殊な車両を使用し、要介護者や身体障害者等の輸送に限定したタクシー事業を行う場合には、従来より、最低車両台数や営業区域などの許可基準や運賃認可などにつきまして、一般のタクシー事業よりも弾力的な運用を行い、参入しやすくしているところであります。

こうした措置によりまして、福祉タクシー事業者及び福祉タクシー車両数は順調に増加しておりまして、委員御指摘のとおり、平成元年度に比べますと、十六年度では、事業者数は十倍の三千七百七十一社、車両数につきましては、同じく十三倍の七千二百五十五両と増加しているところでございます。

○斉藤（鉄）分科員 大きくふえているということで。

先日、福祉タクシー、介護タクシーを経営されている方から御相談を受けました。その方は開業されて二年目を迎えたんですけれども、この間、さまざまな経験をする中で、利用される方のニーズが多様化しているということを実感されまして、それにおこたえしようということで、ステーションワゴンタイプ、普通自動車の福祉タクシーを一台つくられた。これは、後方からのスロープタイプで、助手席には回転シート、乗降が楽になるようにとステップもつけたりということで、まさに福祉専用車両としての装備をしたそうでございます。しかし、車両登録の際、特種用途自動車として申請手続きをしましたが、認可がおりなかった。理由は、特種用途自動車としての構造要件に適合しなかったからだそうでございます。

適合するとしなければ大違いでして、自動車重量税については、半分

になるところが半分にならない。それから、保険ですけれども、自賠責と任意保険とで、年間四十万円もの差が出てくるそうでございます。福祉タクシーの事業者さんというのは非常に小規模な方が多いわけですが、そういう小規模事業の中でこの差というのは非常に大きいということで、このような福祉タクシーについても、構造要件等もう少し配慮してもいいのではないかと。

今回の福祉タクシー、今どのような区分になっているのかということをお伺いしたいと思います。

○松尾政府参考人 お答えいたします。

いわゆる福祉タクシーといたしましては、ストレッチャー等のまま乗降できる寝台型車両というのも入っております。また、委員御指摘のように、車いすに乗ったまま乗降のできるリフトつき車両あるいはスロープつき車両等のように、車両自体に特殊な設備を有している場合もございます。また、回転シートやリフトアップシートのように、お客様の乗降を容易にするための装置を設けた車両を使う場合もございます。

そのほか、これに加えて、いわゆる普通の一般乗用車を使いまして福祉タクシーを営む場合がございます。ただ、この場合には、乗降に人的な介助が必要となることから、乗務員が、訪問介護員、いわゆるヘルパー等の資格を有しておるか、全国乗用自動車連合会が実施いたしますケア輸送サービス従事者研修を終了していることを許可の要件としているところでございます。

○斉藤（鉄）分科員 ぜひ、先ほどのような現場の声も御配慮いただきまして、この福祉タクシーが普及するような要件等、また今後考えていただければとお願いをする次第でございます。

冒頭述べましたように、今後さらに進むとされる高齢化社会の中で、

この介護タクシー、福祉タクシーというのは、大変大きな、必要不可欠な要素になってくると思います。一般のタクシーと介護タクシーとは根本的な違いがあるということ、また、介護タクシーに乗車されるのは高齢者や障害者の方、また足の不自由な方がほとんどであり、安全確保には手助けする人や装備が必要になってくるという事情、こういったことを考えますと、今回のように、従来の構造要件をすべての福祉車両にも一律に適用させるとなると、利用者の安全性や多様なニーズにこたえられないだけでなく、先ほど申し上げましたように、経営にも非常に大きな影響を及ぼすということがございますので、先ほどありましたような細かい配慮をお願いする次第でございます。

福祉車両、介護タクシー、福祉タクシーの普及を進めていく考え方、政策について、最後に国土交通省にお伺いします。そのまた最後に、内閣府にお伺いいたします。

○松尾政府参考人 福祉タクシーの普及促進に当たりましては、いろいろ幾つか乗り越えなければいけない問題点がございます。そのうちの一つは、車両の問題でございます。使用車両が一般自動車に比べて高価なことがございます。

したがって、リフトつき車両及びスロープつき車両等の購入に係る税制上の特例措置をこれまで講じてきたところでありますけれども、先ほど申しましたように、福祉タクシーを普及させるという政策のもと、平成十八年度におきましては、福祉タクシーの導入及び効率的な運用のための共同配車センターの設置に関する補助制度の新設、二点目といたしまして、中小企業金融公庫、国民生活金融公庫によるリフトつきタクシー、スロープつきタクシーに対する財政投融資制度の新設、三点目として、税制上の特例措置、具体的には交通バリアフリー設備の特別償却制度でございますが、これを延長した。この三点を認めていただいたところでございます。

今後は、こうした制度も活用しつつ、福祉タクシーの一層の充実に努めてまいりたいと思います。

○斉藤（鉄）分科員　ここは第一分科会でございまして、国土交通省ばかりに聞いてはいけません。先ほどの福祉タクシーに関する議論を聞いていただいて、高齢者施策、障害者施策を全政府的な立場から管轄する内閣府から最後に答弁をいただきたいと思います。

○林政府参考人　お答えいたします。

高齢者、障害者等が、その能力を最大限発揮しながら、社会の一員として役割と責任を果たしつつ、生きがいを持って暮らす、そういう社会を築いていくということは、大変重要なことと考えております。

政府といたしましては、国民の一人一人が長生きしてよかったと誇りを持って実感できる、心の通い合う、連帯の精神に満ちた、豊かで活力のある社会の確立、また、年齢や障害の有無にかかわらず、国民だれもが相互に人格と個性を尊重し支え合う共生社会の実現に向けまして、高齢社会対策の大綱、また障害者基本計画に基づきまして、今後とも、政府一体となって関係施策を総合的かつ計画的に推進してまいりたいと考えております。

○斉藤（鉄）分科員　ありがとうございました。終わります。