

し、当然やらなければならないことであるというふうに認識をいたしております。

先ほど、販売店の取組について国交省からも答弁がございましたけれども、警察におきましても、運転者に自動運行装置を適切に使用していた

だくため、国土交通省ともしっかりと連携をしまして、自動運行装置の性能、それから運転上の留意事項などについて、販売店や自動車メーカーがしっかりと説明するように求めでまいりたいというふうに考へておるところでございます。

○浅野委員 ぜひ、その求めていく内容に、今のような要素を盛り込んでいただきたいと重ねてお願い申し上げます。

では、次の質問に移ります。

次の質問は、今回、レベル3の自動運転を想定した場合、ある特定環境下では携帯電話などの操作をしてもいいという条件の緩和がござりますけれども、ここについて政府の見解を求めたいと思います。

やはり、先ほど、政府の資料によれば、携帯電話などを使用していると、死亡事故につながる可能性が、使用していないときと比べて約二倍になるというデータもござりますし、今回そもそも、自動運転というのが初めて導入されるわけでして、先ほど答弁にもありましたが、いざとなつたときにドライバーに運転が返ってくることも想定されるわけですね。ですから、携帯電話の使用などに対するは極めて抑制的であるべきだと私は思つております。

そこで、なぜ今回、携帯電話などの使用を禁止しなかつたのか、しなくてもいいと考える理由について答弁をいただきたいと思います。

○北村政府参考人 お答えを申し上げます。

自動車の運転者には、道路交通法第七十条によりまして、安全運転の義務が課せられております。これは、常に前方や周囲の状況を確認し、ハンドル等の操作を確実に行うことによりまして、他人に危害を及ぼさないような方法で運転しなければならないということです。

は、その普及によりまして事故が増加したということがございまして、平成十一年の道路交通法改正によりまして、運転中の携帯電話使用等を禁止する規定が設けられたところでございます。

この規定でございますが、携帯電話を使用する、カーナビ等の画像を注視するというようなことが、先ほど御説明申し上げました安全運転の義務の履行を困難にするということで、安全運転の義務に上乗せして一律に禁止するとしたものでございます。

他方、自動運転中、すなわち、自動運行装置を適切に使用して自動車を運転する場合でございますけれども、この場合には、自動運行装置が、道路交通法令に従つて自動車を運行させることになります。

自動運行装置が作動している状態におきましては、運転者が常に自動車の前方、周囲の状況を確認する、その上でハンドル等の操作を行うという必要があります。そこで、このような場合に必要はございません。そこで、このような場合に、安全運転の義務に上乗せして携帯電話使用等を一律に禁止する事由がないということになるものでございます。

なお、いわゆるレベル3の自動運転では、国土交通大臣が付した走行環境条件の外に出る場合に、運転者がシステムから運転を確実に引き継ぐ必要がございます。そこで、先ほども大臣の御答弁にもございましたが、改正案におきましては、この走行環境条件外となる場合に、運転者が直ちに運転操作を引き継ぐことができる、そのような状態にいる場合に限りまして、携帯電話使用等の禁止の規定を適用しないということにしておるところでございます。

○浅野委員 要するに、いつでも自分の運転に切りかえられるように注意しておいてくれれば、あればならないといふことがあります。

私が言いたいのは、やはり、そうはいつても、

自分が運転することがないというふうにドライバーが認識をしますので、今のような考え方でもいいと思うんです。ただ、今回はレベル3なので、いつ自分のところに運転する必要が返つてくるか、ドライバー自身も予測ができないわけですよ。

ですから、レベル4、レベル5であれば今とが、先ほど御説明申し上げました安全運転の義務に上乗せして一律に禁止するとしたものでございます。

ですから、ちょうど今、ちまたの新聞などのメディアを見ても、この携帯電話の使用に対してもどうなんだろうかという意見も見受けられます。ということは、やはり多くの国民の皆様が、ああ、レベル3、自動運転をしたときには携帯を使つてもいいんだ、自由に使えるんだ、やつた、そんなふうに思つてしまふことも想定されますから、極めて抑制的であるべきだというこの政府の姿勢は、ぜひともと強く出していただきたいと思います。その運用面については今後詳細を検討されていくんだと思ひますが、ぜひこの観点、考慮していただきたいといふふうに思つていま

す。

では、続いての質問に移りますが、今度は、ドライバーではなく、周囲にいる人たちの立場に立つたときの議論になります。今回、限定された環境ではありますけれども自動運転が可能になつた場合、周囲の人に対してもそのことをどうやって知らせるのかという議論であります。

当然ながら、自動運転システム自体は安全が認められたものが市場に出来ますから、予測しない動作をするとか、そういうことは極めて抑制されることはないと、うううには思つんですがけれども、とはいえて、初めて自動運転車両が世に出るわけですから、周囲のドライバーに對して、あるいは周囲の歩行者等に對して、何らかの形で自動運転中の旨を通知する手段、これを設けるべきではないかといふつて思つておるんですが、この点について、政府の検討状況あるいは考え方等について答弁をいたさたいと思います。

○北村政府参考人 お答え申し上げます。

今ありました、自動運転中であることを外部に表示する表示の機能でございますが、今、日本も入ります、先ほどのWP29という国連の場で議論を進めているところでございまして、できるだけ

あります。

○北村政府参考人 お答え申し上げます。

自動運転におきましては、運転者は前方あるいは周囲を見ていくなくてもよいということ、極端なことを言いますと、脇見をしているといふことは問題にならないということになつてまいりますと、他の交通主体の方々がそれを見たときに不安を感じるといふことでも考えられるわけでございまして、このような、他の交通主体に与える不安の解消という点からは、自動運転中であることが外部から確認できるようになることは望ましいと考えてございます。

実際に自動運転中であることを外部に表示する場合には、その表示する機能が車両に組み込まれるということが必要になりますので、その場合には、道路運送車両法あるいはその下位法令であります保安基準等におきまして何らかの規定が必要になるということでございますから、その点につきましては、現在、国土交通省におきまして、又は、自動運転車の国際的な基準づくりの議論も行われておりますので、そういう議論の場を通じまして、現在検討されているところと承知いたしております。

<p>早期に議論がなされるよう働きかけてまいりたいと思っておりますが、国際基準が策定されるまでの間におきましても、国内においては、例えばステッカーの表示等々について関係者と検討を進めまいりたいというふうに考えてございます。</p> <p>以上でございます。</p> <p>○浅野委員 どうもありがとうございました。</p> <p>どうもありがとうございました。</p> <p>車両に埋め込まれた装置以外の方法もあると思ってますので、ぜひ御検討いただきたいというふうに思っています。</p> <p>続いての質問ですが、もし事故が起つた場合の責任の所在について、少し考え方を確認させていただきたいというふうに思います。</p> <p>きょう議論したいのは、今回レベル3の自動運転を対象にしていますが、将来的にレベル4、レベル5という、完全自動運転というのも念頭に置きながら議論したいと思っております。</p> <p>特に、ドライバー自身に問題のないケース、例えば自動運転装置自体が突発的に故障した場合、あるいは自動運転にかかるネットワークが突然異常な状態に陥った場合など、突発的事態を想定しての質問になりますけれども、特に知りたいのは、こういうケースで事故が起つた場合に、民法上あるいは刑法上、運転手に責任が発生し得るのか、この点が非常に関心が強いというふうな声をいただいております。</p> <p>この点について、政府の考え方、御答弁をいただきたいと思います。</p> <p>○島政府参考人 お答え申し上げます。</p>
<p>車両に埋め込まれた装置以外の方法もあると思ってますので、ぜひ御検討いただきたいというふうに思っています。</p> <p>続いての質問ですが、もし事故が起つた場合の責任の所在について、少し考え方を確認させていただきたいというふうに思います。</p> <p>きょう議論したいのは、今回レベル3の自動運転を対象にしていますが、将来的にレベル4、レベル5という、完全自動運転というのも念頭に置きながら議論したいと思っております。</p> <p>特に、ドライバー自身に問題のないケース、例えば自動運転装置自体が突発的に故障した場合、あるいは自動運転にかかるネットワークが突然異常な状態に陥った場合など、突発的事態を想定しての質問になりますけれども、特に知りたいのは、こういうケースで事故が起つた場合に、民法上あるいは刑法上、運転手に責任が発生し得るのか、この点が非常に関心が強いというふうな声をいただいております。</p> <p>この点について、政府の考え方、御答弁をいただきたいと思います。</p> <p>○島政府参考人 お答え申し上げます。</p>
<p>車両に埋め込まれた装置以外の方法もあると思ってますので、ぜひ御検討いただきたいというふうに思っています。</p> <p>続いての質問ですが、もし事故が起つた場合の責任の所在について、少し考え方を確認させていただきたいというふうに思います。</p> <p>きょう議論したいのは、今回レベル3の自動運転を対象にしていますが、将来的にレベル4、レベル5という、完全自動運転というのも念頭に置きながら議論したいと思っております。</p> <p>特に、ドライバー自身に問題のないケース、例えば自動運転装置自体が突発的に故障した場合、あるいは自動運転にかかるネットワークが突然異常な状態に陥った場合など、突発的事態を想定しての質問になりますけれども、特に知りたいのは、こういうケースで事故が起つた場合に、民法上あるいは刑法上、運転手に責任が発生し得るのか、この点が非常に関心が強いというふうな声をいただいております。</p> <p>この点について、政府の考え方、御答弁をいただきたいと思います。</p> <p>○島政府参考人 お答え申し上げます。</p>
<p>車両に埋め込まれた装置以外の方法もあると思ってますので、ぜひ御検討いただきたいというふうに思っています。</p> <p>続いての質問ですが、もし事故が起つた場合の責任の所在について、少し考え方を確認させていただきたいというふうに思います。</p> <p>きょう議論したいのは、今回レベル3の自動運転を対象にしていますが、将来的にレベル4、レベル5という、完全自動運転というのも念頭に置きながら議論したいと思っております。</p> <p>特に、ドライバー自身に問題のないケース、例えば自動運転装置自体が突発的に故障した場合、あるいは自動運転にかかるネットワークが突然異常な状態に陥った場合など、突発的事態を想定しての質問になりますけれども、特に知りたいのは、こういうケースで事故が起つた場合に、民法上あるいは刑法上、運転手に責任が発生し得るのか、この点が非常に関心が強いというふうな声をいただいております。</p> <p>この点について、政府の考え方、御答弁をいただきたいと思います。</p> <p>○島政府参考人 お答え申し上げます。</p>

しかしながら、複数の特定改造を同一の組織、体制のもとで実施する場合にありますては、その許可に当たりまして、必ずしも改造のためのプログラムごとに申請者の能力及び体制の適切性を個別に確認する必要はないと考えられますことから、当該許可に係る確認の一部を簡略化するなどの運用を行うことによりまして、申請者の負担軽減に努める。

一方、許可を受けた者に対する監査などの事後チェックを適正に実施することによりまして、自動車の特定改造を行う者の能力及び体制の維持に万全を期してまいりたいと考えてございます。

○浅野委員 時間が参りましたので終わります。ありがとうございました。

○牧原委員長 次に、初鹿明博君。

○初鹿委員 立憲民主党の初鹿明博です。

きょうは道路交通法の改正案の審議ということですが、ほかの話題も少し質問させていただきたくと思います。

まず最初に、法案の方から入りますけれども、先ほど来から自動運転の話題と携帯電話の使用のことが続いておりますので、私からはちょっとと違った観点で質問をさせていただきます。

これは私も以前から非常に不思議に思っていたんですけども、引っ越しをして住所が変わったり、あと、女性の場合、結婚されて姓が変わる、男性の場合もありますけれども、そういうたまに、免許を新しいものにかえるのではなくて、裏に記載をするということで対応されていたわけですが、私は去年引っ越して、裏に書かれたんですが、ちょっととした手間なんですねけれども、例えば、家に不在通知があつて郵便局にとりに行つたときに、免許証、身分証明書を出します。それで、住所を記載してもいいですかと言われたときに、裏に書いてありますからと言わされたときに、裏に書いてありますからと言わないとなかなか書く

人気得不到

でこれは新しいものにしないのかなと不思議に思つております。

今回これが再交付できるようになるということでは、これは非常にいいことであると思うんですよ。特に、名前が変わって、姓が変わったような方にしてみれば、前の姓のままずっと免許証が、裏に書いているとはいえ、持ち続けるということにすごい抵抗感のある人もいるんじゃないかなと思いますので、これは非常に前進だと思ってます。

そこで、もう一つ、私から提案をさせていただきたいたいです。

実は私、ことし、免許の更新だったんですよ。誕生日が四月十五日だったんですね。前回、更新のときに、ぎりぎりになるまで忘れていて、慌てて更新を行つたので、今回は早目に行こうということで、三月中に行きました。更新をしたところが、ことしから元号だけじゃなくて二〇二四年までという記載がついたんですねが、その後ろに括弧で平成三十六年までと書かれているわけですよ。四月以降に更新していれば、これは多分、令和五年ということになつていたんだだと思いますが、平成のままでした。

恐らく、もとと前に更新されているような方が、退位されるということが決まる前に更新していくような方などもいると思うので、そういう方は、平成三十二年とか三年とか、現実的には絶対ならない年号が免許に書かれている。

氣にならない人は気にならないかもしれないけれども、やはり何となく持つてているのは違和感があるなという人もいるんじゃないかなと思います。最近、いろいろな死亡事故などがあつたりといふことで、返納が大分進んでいます。ただ思いますが、そうはいつても、まだ返納しないで、運転することはないんだけれども持つている人というのは、少なからずいるんだろうと思います。

先ほど金子議員は、地方で、交通の手段が余りなくて運転をせざるを得ないというようなことをおつしやつておりましたけれども、私は東京の二十三区で、地下鉄もバスも公共交通網は発達しているんですけども、それでもやはり免許は持つておきたいという人は少なからずいますよね。それで、それにかわる、身分証明書がわりとし

現行の道路交通法では、運転免許証の再交付申請は、運転免許証を亡失又は滅失した場合などに限られているところでござります。しかしながら、氏名、住所などの記載事項の変更があった場合にも運転免許証の再交付申請を認めてほしい旨の要望があることから、今回の道路交通法改正案においては、内閣府令で定める場合には運転免許証の再交付申請がでることといたしております。

委員お尋ねの場合でござりますけれども、実は私の免許証も平成で、去年更新したところでござりますけれども、その再交付申請ができることとしますけれども、その再交付申請ができるところでござります。

その一方で、自主返納された方の申請により交付されます運転経歴証明書の交付手数料でございますが、実は、運転免許証の交付手数料とは異なる方向で現在検討しているところでござりますので、いましばらくその様子を見守つていただければと思います。

○初鹿委員 検討しているということですので、内閣府令が決まれば令和にかかることができる」となるということです。

恐らく、先生方の中にも、平成三十三年とか二年とか、そういう更新期限になつている方もいると思いますので、もし変わればかえられるということがありますので、かえたい方はぜひかえていただきたいと思います。

先ほど金子議員の質問でも出ていたと思うんですが、高齢のドライバーの方の免許の返納について少し伺いたいと思います。

最近、いろいろな死亡事故などがあつたりといふことで、返納が大分進んでいます。ただ思いますが、そうはいつても、まだ返納しないで、運転することはないんだけれども持つている人というのは、少なからずいるんだろうと思います。

先ほど金子議員は、地方で、交通の手段が余りなくて運転をせざるを得ないというようなことをおつしやつておりましたけれども、私は東京の二十三区で、地下鉄もバスも公共交通網は発達しているんですけども、それでもやはり免許は持つておきたいという人は少なからずいますよね。私も今回調べてみてびっくりしましたけれども、高齢者返納サポート協議会というんですか、