

平成29年 第4回定例会（第3日 12月 4日）

〔質問〕 沖本

議長のお許しをいただきましたので、通告に従いまして一般質問を行ってまいります。

6月定例会では、7歳児の歩行中の交通事故対策について取り上げましたが、今回の一般質問では高齢運転者の交通事故対策について取り上げ、前回同様、データを用いながら私の考えを述べ、本市としての見解を伺ってまいります。

まず議長に資料配付とパネルを壇上で使用することの許可をお願いいたします。

ことし3月12日、改正道路交通法が施行され、新しい制度がスタートしました。主な改正点は、（1）準中型運転免許の新設、（2）高齢運転者対策の推進です。

（1）準中型運転免許は、普通免許と中型免許の間に新設された車両総重量7.5トン未満の自動車まで運転できる免許であり、18歳から取得できます。（2）高齢運転者対策の推進は、高齢者による交通事故を防止するため、認知症などに係る対策が強化されました。

さて、高齢運転者対策については、この法改正のほかにも国として、さらに動きがあります。ことし4月4日、警察庁は安全運転サポート車等の普及啓発に向けた関係機関、団体等の連携について、警視庁や各道府県警察に通達を出しております。内容は以下のとおりです。

「昨年11月15日に開催された「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」における内閣総理大臣からの指示を踏まえ、本年1月25日から、「安全運転サポート車」の普及啓発に関する関係省庁副大臣等会議」（以下「副大臣等会議」という。）が開催されているところ、本日、中間取りまとめが公表された。

高齢運転者による死亡事故の最大の人的要因は操作不適であり、こうした事故を防止する上で、自動ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等の先進安全技術が搭載された自動車（以下「安全運転サポート車」という。）の普及啓発は重要な課題であることから、各都道府県警察等においては、下記のとおり、関係機関・団体等と緊密な連携を図りながら、地域の実情に応じ、安全運転サポート車等の普及啓発に向けた取り組みを推進されたい。

記。1、中間取りまとめにおいて示された当面の普及啓発策の概要。

中間取りまとめにおいて、安全運転サポート車の普及を進めるためには、高齢者が先進安全技術について知る機会や運転支援機能を体験できる機会を増やすことが重要と考えられ、高齢運転者のみならず、その家族を主たる訴求対象とし、副大臣等会議の構成省庁のみならず、関係府省、地方公共団体、都道府県警察、自動車関係、交通安全関係の団体・企業等の関係者に広く協力を求め、官民協働の国民運動として展開することとされた。

また、平成29年度及び平成30年度を安全運転サポート車の普及啓発の重点期間と位置付け、全国交通安全運動等の関係の行事・イベントとも連動させつつ、広報活動の積極的展開や先進安全技術の体験機会の拡大を行うこととされた。

さらに、高齢運転者向けの安全運転サポート車の愛称を「セーフティ・サポートカーS」（サポカーS）とし、運転者全体向けの先進安全技術が搭載された自動車の愛称を「セーフティ・サポートカー」（サポカー）とし、それぞれ官民挙げて普及啓発に取り組むこととされた。

2、対応方針。

（1）今後、先進安全技術の体験機会の拡大に向け、試乗会等の各種イベントが企画することが見込まれるところ、運転免許センター等の警察施設を実施場所として提供したり、実施主体と連携して自動車教習所等に協力要請を行ったりするなど、安全運転サポート車等の普及啓発に係る各種イベン

トが円滑に行われるよう、可能な範囲で協力すること。

(2) (1)のほか、高齢運転者を対象とする安全運転サポート車等を用いた参加・体験・実践型の交通安全教育を実施したり、高齢者講習等の際に啓発チラシを配布したりするなど、あらゆる機会を活用して、関係機関・団体等と連携しながら安全運転サポート車等の普及啓発に努めること。

(3) 安全運転サポート車等の先進安全技術が搭載された自動車は、正しく運転すれば安全性が高いが、条件によっては装置が作動しない場合があることから、(1)及び(2)の普及啓発に当たっては、交通の方法に関する教則(昭和53年国家公安委員会告示第3号)において示されているとおり、先進安全技術の限界や注意点を正しく理解し、その技術を過信せずに運転しなければならない旨も併せて周知することに留意すること。」このように記されております。

また、警察庁は9月28日、高齢運転者交通事故防止対策を目的とした安全運転サポート車等に限って運転を認める限定条件付き免許について、検討する有識者会議を含む三つの分科会を立ち上げることと発表しております。これは、警察庁がことし1月に高齢運転者による交通事故の防止策を検討するための有識者会議を設置し、その有識者会議がことし6月30日にまとめた提言を受けた措置であり、認知症への対応として、「認知機能と安全運転の関係に関する調査研究」視野障がいへの対応として、「視野と安全運転の関係に関する調査研究」、その他の加齢に伴う身体能力の低下への対応として、「高齢者の特性等に応じたきめ細かな対策の強化に向けた運転免許制度の在り方等に関する調査研究」、これ以降、運転免許制度の在り方等に関する調査研究と略称させていただきますが、以上三つの分科会を設けました。早々、翌月の10月2日には第1回の運転免許制度の在り方等に関する調査研究分科会が開催されています。

6月にまとめられた有識者会議の提言「運転免許制度の在り方等に関する調査研究」について、抜粋して読み上げます。

「高齢運転者の安全運転を継続させつつ、最終的に運転免許証の自主返還等により、本人が納得した上で運転を終えることができるよう、それぞれの運動能力に応じて運動可能な車両を安全運転サポート車等に限定したり、運転可能な地域や道路を制限したりするなどの限定条件付き免許について、外国における制度も参考としつつ、我が国の道路交通環境、車両の開発、普及状況等を考慮しながら、その導入の可否を含めて検討すべきである」、以上のように記されております。

ここで、国、神奈川県、そして座間市の高齢運転者の交通事故の現状や他の地方自治体の取り組みについて調べた結果を紹介し、皆さんと認識を共有化しておきたいと思っております。

こちらのパネルになります。こちらのパネルのグラフとお配りした資料①のグラフは、政府統計の総合窓口、e-Statからダウンロードしたデータをもとに、平成18年から平成28年までの交通事故の発生状況として、原付以上運転者(第1当事者)年齢層別免許保有者10万人当たりの交通事故件数の推移をあらわしたもので、これは警視庁のホームページで公表している平成28年における交通事故の発生状況にも掲載をされています。年齢層別の全件数ではなく、その年齢層の免許保有者10万人当たり、どれぐらいの事故が起きているかをあらわしております。より正確に年齢層別にどれぐらいの事故が起きているのかがわかります。このデータに16歳が含まれているのは、原動機付自転車や自動二輪車を含むからであります。また、第1当事者とは交通事故が発生した場合、その事故にかかわった人は全て当事者となり、基本的には当事者の中で一番過失が重い人のことを言います。このグラフからは全ての年齢層で事故件数は減少傾向にあることがわかります。では、平成28年にはどの年齢層で交通事故が多く起きているのか。上から順に見ていきますと、16歳から19歳が最も多く、続いて、20歳から29歳、その次に多いのが80歳以上になっています。70歳から79歳はその他の年齢層とほとんど

ど差はありません。

次に、こちらのパネルのグラフ、お配りした資料②のグラフは、平成18年から平成28年までの死亡事故の発生状況として、原付以上運転者（第1当事者）の年齢層別免許保有者10万人当たりの死亡事故件数の推移をあらわしたものです。警察庁のホームページで公表している、平成28年中の交通死亡事故の発生状況及び道路交通法違反取り締まり状況等についても掲載をされています。このグラフからも全ての年齢層で死亡事故件数は減少傾向にあることがわかります。では、平成28年にはどの年齢層で死亡事故が多く起きているのか。上から順に見ていくと16歳から19歳、そして80歳以上が多く、その次に20歳から29歳、そして、70歳から79歳が同じぐらいとなっており、その他の年齢層はほとんど差はありません。昨年の第4回の定例会の前任者の運転免許証自主返還制度についての質問に対する答弁で、小俣副市長が「事故を起こすのは高齢者に限らない」ということで「高齢者を代表して弁解したいと思います」というふうにおっしゃるとおりなのです。また、お配りした②のグラフには、平成27年のところを破線で囲っていますけれども、この平成27年は平成28年と同様、16歳から19歳、80歳以上が多くなっています。これはこの後紹介する④のグラフと比較していただければと思っております。

次に、ことし1月25日に開かれた、第1回安全運転サポート車の普及啓発に関する関係省庁副大臣等会議で配付された資料をご紹介します。まず、こちらのパネルのグラフ、お配りした資料③のグラフは、平成17年から平成27年までの死亡事故件数を棒グラフであらわしたものになります。先ほどの②の折れ線グラフで述べたように、交通事故による死亡事故件数は、近年、減少傾向にあることを示しております。

次に、こちらのパネルのグラフ、お配りした資料④のグラフは、平成27年中の第一次当事者の年齢層別免許保有者10万人当たりの死亡事故件数を、これは棒グラフであらわしたのですが、先ほどの②の折れ線グラフと、これ、年齢層のくくりが異なっています。②のグラフは16歳から19歳、20歳から29歳、30歳から39歳と79歳までは10歳くくりになっています。最後に80歳以上としています。この④のグラフは、16歳から24歳、次に25歳から29歳、30歳から59歳までは10歳くくりとし、その次に60歳から64歳、65歳から69歳、70歳から74歳と5歳くくりをしています。次いで75歳以上、最後に75歳未満の件数をあらわしています。くくり方の意図は不明ですが、このグラフからは75歳以上が最も多く死亡事故を起こしていることが示されています。

次に、こちらのパネルになりますが、お配りした資料⑤のグラフは、平成17年から平成27年までの75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数と75歳未満を含む死亡事故全体に占める構成比率をあらわしたもので、死亡事故の年間件数は横ばいですが、75歳未満を含む死亡事故全体に占める割合は増加傾向にあることが示されております。

次に、こちらのパネルになりますが、お配りした資料⑥のグラフは、75歳以上の運転免許保有者の推移をあらわしたもので、平成28年以降は推計値ですが、高齢運転者は今後も増加していくことが示されております。

次に、こちらのパネルのグラフ、お配りした資料⑦のグラフは、平成27年中に発生した75歳以上高齢運転者による死亡事故の、75歳以上、これ、左側の棒グラフになりますけれども、75歳以上と右側の棒グラフ、75歳未満の人的要因をあらわしたものです。人的要因である操作不適とは、不適切な運転操作のことで、ブレーキ、アクセルの踏み間違いやハンドル操作の誤りなどのことを言います。75歳以上では、この操作不適が最も多く、次いで安全不確認、内在的前方不注意、これは漫然運転等ということになりますが、その順に多く発生しています。一方、75歳未満の運転者による死亡事故は、

安全不確認によるものが最も多く、次いで内在的前方不注意、外在的前方不注意、これは脇見等になりますが、その順に多く発生していることが示されています。その中で、ブレーキ、アクセルの踏み間違いによる死亡事故は、全体に占める割合は小さいものの75歳以上の高齢運転者による死亡事故では約7.4%占めており、75歳未満の運転者による死亡事故占有率約0.8%と比べ、約9.7倍高い水準にあることが示されています。

こうした状況から、前述のように国として安全運転サポート車等の普及啓発を推進したり、安全運転サポート車に限って運転を認める高齢者運転限定免許導入の議論を始めたりするなど、こうした動きになったことが伺えます。

次に、神奈川県と座間市の状況を紹介します。本件に関しては、芥川 薫県議会議員にお願いし、県と本市のデータ並びに県の取り組み状況について調査していただきました。その調査結果として、神奈川県内においては、平成28年中、第一次当事者の人的要因がブレーキとアクセルの踏み間違いによる事故255件発生しております。そのうち65歳以上の運転者が起こした事故は92件、全体の36.1%となっていました。また、平成29年9月までのデータとしては、全体で201件、そのうち65歳以上が76件、38%になっています。また、座間市内においては平成28年中、第一次当事者の人的要因がブレーキとアクセルの踏み間違いによる事故は9件発生していますが、65歳以上の運転者が起こした事故はゼロ件です。また、平成29年9月までには4件、そのうち65歳以上がかかわった事故はゼロ件となっています。

神奈川県の高齢運転者に対する現在の取り組みとしては、高齢者がみずからの身体的能力の変化を自覚し、これに応じた安全運転の方法を習得してもらうことを目的とした参加体験実践型の交通安全教育、シルバードライビングスクールを指定自動車教習所等で開催しているようであります。また、安全運転サポート車等の普及啓発に向けた関係機関、団体等との連携、対応については、今後、シルバードライビングスクールの中で実施されるようであります。さらに、安全運転サポート車等の広報、啓発活動としては、経済産業省、国土交通省、金融庁及び警察庁が連名で作成したチラシを活用し、推進されるとのことでした。

こちらのパネル、お配りした資料⑧のチラシがこれになります。これ、実際には拡大していますからね。実際にはA4ぐらいですよ。こんな大きいのもらってもしょうがないですね。

さて、本市においては、ことし7月に道路交通の安全確保と交通円滑及びあらゆる陸上交通事故防止に実効のある施策を展開していくために、平成29年度から平成33年度までの5年間において、交通安全対策全般にわたる大綱を定めた第10次座間市交通安全計画を作成されています。その中には、高齢運転者に係ることとして、今後、高齢運転者の増加が予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題であると認識のもと、高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級の内容の充実に努めるほか、関係機関、団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催することなどがうたわれています。地方自治体の中には、本市と同様の取り組みに加え、高齢運転者が安全運転サポート車を購入する場合に、購入費用の一部を補助しているところがあります。例えば愛知県豊田市では、近年、高齢運転者の重大な交通事故が多発し、豊田市内においても深刻な状況が続いているとし、こうした事故を防ぐための緊急対策として、安全運転サポート車等の普及促進及び事故時の被害軽減を目的とした補助制度を創設、安全運転サポート車を購入した満65歳以上の市民を対象として、定額3万円を補助しています。豊田市以外にも香川県、鳥取県、愛知県刈谷市、岐阜県的美濃加茂市、群馬県の明和町などが同様の補助金制度を創設しています。

以上、国や県の本市のデータ、取り組み、他地方自治体の取り組みを紹介させていただきました。私の考えとしては、まず有識者会議の提言にある安全運転サポート車に限り運転を認める高齢運転者限定免許については、そこまで必要なのかと、現段階では少々違和感を覚えています。ことし3月に法改正された、認知症などの対策強化の経過を見てからでもよいのではないかとこのように考えております。

一方、安全運転サポート車の普及啓発に関する取り組みに関しては、本市としてもぜひ県や関係機関、団体、自動車教習所等と連携をして、精力的に取り組んでいただければと思っております。また、これは私からの提案となりますが、広報啓発活動として、チラシやポスターを公共施設に掲示したり、ホームページや広報ざまへ掲載したり、ホームページには安全運転サポート車のウェブサイトのリンクを張りつけることはすぐにでも取り組めるものだと考えますので、ぜひ、これは検討していただきたいし、本市として独自に安全運転サポート車の試乗会を開催するというのであれば、日産自動車座間事業所の協力を得て、事業所内にて安全運転サポート車も提供していただき、実施することも可能ではないかと考えますので、このことについてもぜひ検討いただければというふうに思います。

そして、安全運転サポート車の購入時の補助金制度については、国として安全運転サポート車の普及啓発を示しているわけですから、まずは国が補助金制度を創設すべきだと考えております。また、仮に、今後本市で高齢運転者によるブレーキとアクセルの踏み間違い事故が多発したり、正式に安全運転サポート車に限り運転を認める高齢運転者限定免許が導入されたりした段階で、県や近隣自治体の状況を踏まえた上で、補助金制度の創設を検討していただければよいと考えております。

以上、私の考えを明らかにした上で質問をさせていただきます。有識者会議の提言にある安全運転サポート車に限り運転を認める高齢運転者限定免許に係る国の考え方、そして、その動向に対する市長もしくは、昨年のも前例もありますので、副市長の率直な見解を伺っておきます。

また、安全運転サポート車の普及啓発に係る本市としての取り組みについて、私の提案に対する当局の見解あるいはほかに何か考えられることがあるならば、その考えをあわせてお示し願います。

そして、安全運転サポート車の購入時の補助金制度の創設に関して、今現在における本市の考えや今後の状況変化、例えば本市で高齢運転者によるブレーキとアクセルの踏み間違い事故が多発したり、正式に安全運転サポート車に限り運転を認める高齢運転者限定免許が導入されたりした場合などの対応について、当局の見解を伺い1回目の質問を終わります。

〔答弁〕副市長

ご指名ですので、答弁をさせていただきたいと思っております。

まず、最近の高齢者の交通事故の関係については、免許証の返納ということばかり話題になっておりまして、今、議員おっしゃる内容については大きく視点を変えて、いわゆる先駆けの質問というふうに捉えさせていただきました。特に交通事故の詳細な分析をしていただきまして感謝を申し上げますというふうに思っております。答弁申し上げる前に、私の経験をちょっとお話しさせていただきたいと思うのですが、実は私も数年前、高齢運転者ですので、運転免許証の書きかえのときに教習所で講習を受ける、こういうことがありまして経験をいたしてきました。適性検査をした後、実際にコースに出て実地で運転をする場面があります。教官が当然乗るわけですがけれども、私のほかに受講者が2人乗ります。ですから、3人で同乗いたしたわけですがけれども、驚いたことに、一つは車庫入れのときに縁石を踏んで、いわゆる切りかえさないでそのまま入れてしまうと。さらに、教官が何番のところを右折してくださいと、左折してしまったり、それからもっとひどいのは、踏み切りがあるので

すけれども、そこで一旦停止せずにそのままのスピードで通り過ぎてしまう、こういうことを実際に私も経験してびっくりをいたしました。こういう人が街を運転してられるのだなということと思うとぞっとした経験をしたわけであります。教習所の車ですかなれていないということもあると思いますけれども、やはり今、お話のありましたように、高齢の運転者、ただ免許を返すということについてはいろいろ過去のやりとりで経過がありまして、非常に抵抗もあるようであります。そこで、生活に必要な車を運転するということについては、一方ではある意味では、理解をするわけでありまして、そういう意味では限定の免許証の導入というお話がございまして、この関係について議員の考えは時期が早いという結論のようでありますけれども、まずその辺についてから答弁を申し上げたいと思います。

安全運転サポート車、いわゆるサポカーに限って運転を認めるという、高齢者限定免許についての国の考え方についてはお話のとおりだったと思います。平成29年の6月に、このいわゆる国の有識者会議が提言をされました。昨今の交通事故の中には、高齢ドライバーによるブレーキとアクセルの踏み間違えの、いわゆる操作不適による事故が、お話のとおりであります。交通事故の発生に関しては、高齢者に限らず個人差が大きいのではないかとというふうに考えておりまして、安全運転サポート車に限って運転を認めるという、高齢運転者限定免許の導入については、一つはこういう問題もあると思います。自分が乗りたい車を選択することが制限されてしまう。それからもう一つは、今、所有している、本人が所有している車の買い換えを余儀なくされてしまうということがあると思います。すなわち選択の制限と購入の負担の問題が出てくると思います。したがって、慎重に考える必要があるというふうに私も思っております。

しかし、安全運転サポート車の普及については、高齢者に限らず交通事故の軽減に有効であるというふうに考えておりまして、さらなる技術の向上を期待するとともに、高齢者運転限定免許証の導入については国の動向を注視してまいりたいというふうに思っております。

次に、安全運転サポート車の普及啓発にかかわる提案に関する見解ということでございますけれども、安全運転サポート車については、警察庁から全国の都道府県警察に向けた通達の中で、平成29年度及び平成30年度を普及啓発の重点期間と位置づけておりまして、市といたしましても、ホームページや広報誌の各媒体を活用し、普及啓発を図るとともに、新たな啓発方法についても検討してまいりたいというふうに考えております。議員からご提案いただきました試乗会等につきましても、普及啓発の手段として今後研究してまいりたいというふうに思っております。

次に、安全運転サポート車の購入時の補助金の制度の関係でございますが、議員が結論、先におっしゃっていましたから、そのとおりだと思いますが、この安全運転サポート車の普及啓発につきましては、やはり国が主導的な立場で取り組んでいくというものと考えております。今後、高齢運転者の限定免許が導入された場合は、安全運転サポート車購入には負担が伴いますから、補助金について、まずはその普及、EV車のときと同様に国の補助の考え方を打ち出した、その上で地方が検討していくという順序がいいだろうというふうに思っております。したがって、これについても国の動向を注意してまいりたいというふうに思っております。

以上です。

〔質問〕 沖本

それでは、いただいた答弁に対して、また私の考えを述べながら再質問をさせていただきたいと思っております。

まず、安全運転サポート車に限って運転を認める高齢運転者の限定免許の見解について、副市長のほうから答弁をいただきました。交通事故の発生に関しては、高齢者に限らず個人差が大きいものではないかということでもあります。おっしゃるとおりだと思います。何かマスコミの報道では、また高齢運転者の交通事故が起きたというような、高齢運転者の事故だけがクローズアップされているような気がしてなりません。ブレーキとアクセルの踏み間違えの操作不適による事故に関していいますと、実は、こんなデータもございます。ちょっとこれは配付資料にも、質問の際にもここまで提示する必要もないかなと思って提示しませんでした。このグラフ、これ、何をあらわしているかという操作不適の事故、このグラフは国の認可を受けて交通事故の調査、分析を行っている公益財団法人交通事故総合分析センターが、平成26年に公表しているもので、これ、平成16年から平成25年までに起きた年齢層別の操作不適事故割合のグラフになります。見ていただくと、一番左側が24歳以下の割合で、一番右側が75歳、変わらないのです。これは死亡事故に限っていないので、先ほどのグラフとはちょっと異なるのですけれども、24歳以下の場合で9、75歳以上の割合は9.8なのですよね。操作不適事故というくくりで言えば、確かに75歳以上の高齢運転者の事故も多いのですけれども、若い運転者の方も多いということがわかる。なおかつ全ての年齢層で発生しています。ですから、高齢運転者の交通事故対策は急務という国の考え方もわからないわけではないのですけれども、対策をするのであれば、全年齢、全ての運転者を対象とした対策を考えるべきではないのかと私は考えております。

また、副市長のほうからは高齢運転者限定の免許の導入について、権利の制限とそれから負担を強いることにもつながるとのことでの見解をいただきました。これもまたしかりで、負担ということからは三つ目の質問でも申し上げましたが、補助金制度の創設にかかわることで、国への要望等検討されるということで、ぜひしかるべきときに補助金制度の創設を国に強く望んでいただければというふうに思います。よろしくお願ひしたいと思ひます。

それから、安全運転サポート車の普及啓発についてですけれども、副市長のほうからは、「ホームページ、広報誌等の普及啓発を図るとともに」ということで、また「方法についても研究したい」という答弁もいただきました。ぜひ、これはよろしくお願ひしたいと思ひます。

加えて、その際は先ほども申し上げましたが、高齢運転者に限らず全ての運転者を対象とした発信方法として、していただければいいかなと。1回目の質問でも紹介しました、警察庁からの通達の中にある副大臣等会議の中間取りまとめの中には、安全運転サポート車について、高齢者運転者向けの安全運転サポート車の愛称、サポカーSですね、それはサポカーSと、高齢者向けは、運転者全体向けの先進安全技術が搭載された自動車の愛称は、ただのサポカーになっているのですけれども、「それぞれ官民を挙げて普及啓発に取り組む」というふうに言われています。何が違うのかというと、チラシにもあるのですけれども、自動ブレーキを備えた安全運転サポート車が全運転者向けのサポカーで、その装備に加えてペダル踏み間違い加速抑制装置などを備えた安全サポート車が高齢運転者向けのサポカーSということになるのですよ。それ、別に区別をせずにサポカーSを全ての運転手に普及すればいいではないかなというふうに思うわけですね。先ほども述べたように、対策をするのはやはり全年齢、全ての運転者を対象とした対策を講じるべきだと私は考えております。また、現在の県、そして本市の事故発生状況から見ても、それは明らかだなというふうに思ひますので、本市としてはとうとい命を奪う交通事故対策には高齢運転者に限らず、全ての運転者に向けて安全運転サポート車の普及、啓発を発信するようにしていただきたいと考へておひます。

この点、1点のみについて、本市のとしての見解として伺っておきたいと思ひます。

〔答弁〕 副市長

再質問いただきました。議員おっしゃるように、自動車の操作不適による交通事故につきましては、全ての年代で誰もが起こす可能性があるという事故だと思います。また、交通事故防止の観点から、安全運転サポート車の必要性は運転する人にとって、非常に有効な機能だというふうには考えております。

しかし、今、知る範囲ですと、各社で指標だとか、それから特徴、特に技術的な問題ですので、さまざまな形で競い合っているような状況もあるようであります。今、見解ということで、1点、再質ありましたが、私はこういった技術的なことも含めた基準というか、統一的な基準といいたいでしょうか、これがやはり必要だろうというふうに思っております。これは補助金につながっていくことになると思いますから、やはりまず国が安全基準のようなものをつくっていただいて、その基準に各社が合わせていただくということが必要なかなというふうに思っております。その上で、このような有効な機能を有する安全運転サポート車の普及啓発につきましては、市としてもおっしゃっておられますように、年代を縛ることなく、全ての運転者に広く周知できるように検討してまいりたいというふうに思っております。その段階で、補助の関係について国に求めてまいりたいというふうに思っております。