

平成19年2月
警察庁交通局

「道路交通法改正試案」に対して寄せられた主な御意見 及びこれに対する警察庁の考え方について

(参考)

意見総数 2360 通

(内訳)

電子メール	2244通(95.1%)
郵送	50通(2.1%)
FAX	66通(2.8%)

- 1 平成18年12月29日(金)から平成19年1月28日(日)までの31日間に頂いた御意見等を取りまとめたものです。
- 2 集計の詳細については別紙(「道路交通法改正試案」パブリックコメント集計結果)を参照してください。

1 悪質・危険運転者対策の推進

(1) 飲酒運転に対する罰則の強化について

この項目に対しては、改正試案に賛成の立場から、

飲酒運転は悪いと分かってやっている行為であり、罰則強化に賛成
といった御意見が、条件付賛成の立場から、

酒酔い運転と酒気帯び運転を1つにまとめたらどうか。

罰金刑を廃止したほうが抑止効果があるのではないか。

懲役刑は、酒酔い運転で10年、酒気帯び運転で5年くらいにすべき。

といった御意見があったほか、反対の立場から、

飲酒運転を重罰化しなければならない立法事実が存在しない。

重罰化しても、数年後には再びその効果が失われる可能性が高い。

飲酒運転を撲滅するためには、飲酒運転を許容する社会のあり方を変えらるとともに、インターロックの装着を義務付けるなど、より効果的な方法で対処すべき。
といった御意見がありました。

飲酒運転による事故は、平成13年の道路交通法改正での罰則強化以後、減少を続けておりましたが、昨年上半期は前年同期と比べ飲酒死亡事故が増加したほか、8月には、福岡市で飲酒運転により幼児3名が死亡する事故が発生しました。9月以降は、警察による取締りの強化や各方面での飲酒運転防止の取組みなどにより、飲酒死亡事故も減少しましたが、依然として飲酒運転による悲惨な事故が後を絶たず、その根絶は強い社会的要請となっています。

そこで、「飲酒運転は絶対にしない、させない」という社会規範の確立を図るため、改正試案では、

- ・ 酒酔い運転については5年以下の懲役又は100万円以下の罰金
- ・ 酒気帯び運転については3年以下の懲役又は50万円以下の罰金

に、罰則を引き上げることとしています。

現行法においても酒酔い運転と酒気帯び運転では罰則が異なりますが、これは、酒に酔って正常な運転ができないおそれがある状態で運転することは、単に酒気を帯びた状態で運転する場合と比べて道路交通に与える危険性が高いからであり、引き続き、同様の整理とすることが適当であると考えます。また、罰則の引き上げ幅については、現行の罰則の内容や他の罰則とのバランスを踏まえると、改正試案のとおりとすることが適当であると考えています。

なお、飲酒運転の根絶が罰則の強化のみによって達成できないことは御指摘のとおりであります。過去の例を見ても、罰則強化による抑止効果は明らかであると考えています。

警察では、罰則の強化と併せて、飲酒運転の取締り、飲酒運転を許さない社会づくりに向けた取組みのほか、アルコール・インターロック装置の活用可能性の検討等を含め総合的な飲酒運転対策を推進することとしています。

(2) 飲酒運転をするおそれのある者に対する車両提供等の禁止について

この項目に対しては、改正試案に賛成の立場から、

運転者のみならず周囲の者に対しても飲酒運転をさせにくい環境をつくるという意味で有効である。

といった御意見が、条件付賛成の立場から、

試案の内容に加えて、飲酒運転をすると分かっている酒類を提供した飲食店は、営業停止措置にできるようにすべき。

といった御意見があったほか、反対の立場から、

処罰の範囲を新たに拡大し、実質的には処罰する必要がない行為をも含めて処罰するおそれがある。

自分で飲酒したわけでもないのに車両提供等をしたことで懲役刑に処されるのは厳しすぎる。

現行法において幫助犯・教唆犯として処罰が可能であり、それで足りる。

といった御意見がありました。

飲酒運転を許さない社会環境をつくり飲酒運転の根絶を図るためには、飲酒運転を行う者の周辺でこれを容認し、助長する行為が行われることを防止する必要があります。こうした行為については、これまでも飲酒運転の教唆・幫助犯として処罰の対象とされてきましたが、中でも、

- ・ 酒気を帯びていて飲酒運転をするおそれのある者に対して車両を提供すること
- ・ 飲酒運転をするおそれのある者に酒類を提供して飲酒させること

は飲酒運転を助長する程度が強く、特に悪質であることから、これらの行為を防止するために幫助の場合よりも重く処罰することが可能となるよう、改正試案では、飲酒運転をした者と同等の罰則を設けることとし、

- ・ 運転者が酒酔い運転をした場合は5年以下の懲役又は100万円以下の罰金
- ・ 運転者が酒気帯び運転をした場合は3年以下の懲役又は50万円以下の罰金

としています。

警察庁では、改正試案の公表後も、その内容について検討を進めてきましたが、飲酒運転をするおそれのある者に酒類を提供する行為は、酒気を帯びている者に車両を提供する場合と比べ、飲酒運転に直ちに結びつくとは限らない側面があり、飲酒運転を助長する程度が相対的に低いと考えられるため、車両提供については改正試案のとおりとする一方、酒類提供については、

- ・ 運転者が酒酔い運転をした場合は3年以下の懲役又は50万円以下の罰金
- ・ 運転者が酒気帯び運転をした場合は2年以下の懲役又は30万円以下の罰金

とすることが妥当ではないかと考えています。

なお、厳罰化の対象とする行為については、現行法でも飲酒運転の教唆・幫助犯に該当するものであり、懲役刑に処することが厳しすぎるとか、処罰範囲が拡大するなどの指摘は当たらないと考えます。

(3) 酒気を帯びた者が運転する車両への同乗の禁止について

この項目に対しては、改正試案に賛成の立場から、

運転者のみならず周囲の者に対しても飲酒運転をさせにくい環境をつくるという意味で有効である。

といった御意見が、条件付賛成の立場から、

乗合バスのように乗車するまで運転者が酒気を帯びているか否か判断できない場合でも、気付いたときには、直ちに下車するか、車両の停止を求めるよう努めることとすべき。

といった御意見があったほか、反対の立場から、

現行法において幫助犯として処罰できることから、罰則を強化する必要はない。

同乗する行為については、幫助犯に該当しない場合があるにもかかわらず一律に禁止し処罰規定を設けることは、処罰範囲を拡大し、実質的には処罰する必要がない行為をも処罰するおそれがある

他人の運転する車に乗るときに、運転者が酒気帯び運転であるかどうか常に調べないと車に乗れないことになる。

といった御意見がありました。

飲酒運転を許さない社会環境をつくり飲酒運転の根絶を図るためには、飲酒運転を行う者の周辺でこれを容認し、助長する行為が行われることを防止する必要があります。改正試案では、あらかじめ車両の運転者が酒気を帯びていることを知りながら、当該運転者が飲酒運転する車両に同乗する行為について、当該運転者の意を強め、また、当該運転者と行動を共にしているという点で運転者と同様の悪質性があることから、一定の範囲内で次のような罰則を設けることとしています。

- ・ 運転者が酒酔い運転をした場合は3年以下の懲役又は50万円以下の罰金
- ・ 運転者が酒気帯び運転をした場合は2年以下の懲役又は30万円以下の罰金

警察庁では、改正試案の公表後も、その内容について検討を進めてきましたが、このような同乗行為の中でも、道路交通の危険を生じさせるのは、酒気を帯びている運転者に車両に乗せてくれるよう要求又は依頼して当該運転者が飲酒運転する車両に同乗する場合であることから、このような同乗行為について禁止及び処罰の対象とすることが妥当であると考えています。

当該同乗行為は、現行でも飲酒運転の教唆・幫助に該当し得るものであり、罰則の対象範囲が拡大したり、処罰する必要がある行為を処罰したりするおそれがあるなどの指摘は当たらないと考えます。

なお、乗合バスやタクシーに乗車する場合は、そもそも運転者が酒気を帯びているか否か知り得ないのが通常であり、仮に気付いたとしても直ちに下車したり車両の停止を求めることは困難であると考えられますので、罰則の対象としたり、直ちに下車するなどの義務を課すことは困難と考えます。

(4) 救護義務違反に対する罰則の強化について

この項目に対しては、もっと罰則を厳しくすべきとの立場から、

殺人罪や保護責任者遺棄致死罪と同等の懲役刑とすべき。

今回の案でも、「逃げ得」が解消されていない。

といった御意見が、他方、改正試案に反対の立場から、

救護義務違反という形式犯について、実質犯である業務上過失致死傷罪よりも重く規定されることは、不自然かつ不合理である。

重罰化するだけでは、犯罪の発生を抑止する効果に疑問がある。

といった御意見がありました。

自動車等の運転者が、自らの運転行為により人の死傷という状態を発生させたことを認識していながら、あえて負傷者の救護や道路における危険の防止等の措置を行わずに現場から立ち去ることについては、道路交通秩序の維持と被害者の生命身体の保護の観点から、道路交通に与える危険性及びその行為の悪質性が極めて高いと評価できます。近年も、いわゆるひき逃げ事件の発生件数が増加傾向にあり、ひき逃げ事件の発生を抑止するため、救護義務違反に対する罰則の思い切った引き上げが必要と考えます。

そこで、改正試案では、ひき逃げそのものの悪質性や、ひき逃げが業務上過失致死傷罪等と救護義務違反との併合罪で処罰されることと遺棄致死罪等の他の刑罰との均衡も考慮して、救護義務違反の法定刑を10年以下の懲役又は100万円以下の罰金に引き上げることとしています。

なお、自らの運転に起因して交通事故を生じさせた者については、被害者を救護し、当該交通事故の被害拡大を防止する責任がより重いと評価できるため、このような運転者が救護義務を果たさない場合に厳罰化することが適当であると考えられますので、その趣旨を法文上明らかにすることとしたいと考えています。

このような運転者の救護義務違反について試案の内容での厳罰化を行い、それを周知するとともに、ひき逃げ事件が発生した際の検挙に努めることにより、ひき逃げの抑止に相当の効果を上げることができると考えています。

(5) 欠格期間の延長について

この項目に対しては、改正試案に条件付賛成の立場から、

禁錮又は懲役に処せられた場合には、刑の執行が終了した時点から欠格期間を起算すべき。

アルコール依存症の者に治療プログラムを実施すべき。

といった御意見や、飲酒運転で事故を起こした場合等の欠格期間について、

生涯欠格にすべきではないか。

下限を10年とすべきではないか。

といった御意見が、他方、改正試案に反対の立場から、

欠格期間の一律延長は社会復帰の機会を奪うことになる。

といった御意見がありました。

悪質な事故が後を絶たない中、交通事故の被害者団体を始めとする国民から、運転免許の欠格期間の上限を引き上げるべきとの声が強まっており、改正試案では、危険運転致死傷罪、救護義務違反、酒酔い運転等の悪質な行為をした者について、欠格期

間の上限を現行の5年から10年に引き上げることとしています。具体的な欠格期間は政令で定めることとなりますが、違反等の内容に応じて適切な欠格期間を定めることとしています。

10年を超える欠格期間を設けるべきとの御意見もありましたが、現行法令における許可・資格等の欠格期間は最長でも10年であること等も踏まえ、上限は10年とすることが適当と考えています。

なお、免許に係る行政処分は将来における道路交通上の危険を防止するという行政目的のために行われるものであり、刑事処分の結果によって実質的に欠格期間が変わることは適当でないと考えます。

また、アルコール依存症対策については、今後、関係機関とも連携しながら、飲酒運転防止等の観点からどのような措置が可能か、警察としても検討することとしています。

(6) 飲酒検知拒否罪に対する罰則の強化について

この項目に対しては、改正試案に条件付賛成の立場から、

飲酒検知を拒否した者は基準を上回る酒気帯び状態であるとみなせるようにすべき。

飲酒運転していた者が「運転するおそれ」がなくても処罰の対象にすべき。

飲酒検知拒否は免許取消しの対象とすべき。

といった御意見が、他方、改正試案に反対の立場から、

飲酒検知の強制は憲法違反の疑いがあるので、厳罰化の必要はない。

飲酒検知拒否が増加していて罰則を強化しなければならないという必要性や立法事実が示されていない。

といった御意見がありました。

飲酒検知拒否罪の罰則については、平成13年の道路交通法改正では、飲酒運転の罰則引上げに合わせた罰則強化がなされなかったところ、改正法施行後に検知拒否事案が増加した経緯も踏まえ、改正試案では、今回の飲酒運転の罰則引上げに合わせて罰則強化を行うこととし、3月以下の懲役又は50万円以下の罰金とすることとしています。

飲酒検知拒否罪は、飲酒運転を行うおそれがある運転者について警察官が必要な応急の措置をとるに当たり、呼気検査を確実に実施し保有アルコール濃度を調査することを担保するため設けられているものであり、この規定が憲法違反でないことは判例によって示されています。また、このような飲酒検知に関する制度の趣旨から、運転するおそれのない者に適用することや、拒否したことをもって酒気帯び状態とみなすことなどは適当ではなく、また、飲酒検知の拒否自体は直ちに道路交通上の危険を生じさせるものではないので、免許の行政処分の対象とすることも適当ではないと考えます。

(7) 免許証提示義務に関する規定の見直しについて

この項目に対しては、改正試案に条件付賛成の立場から、
提示拒否は無免許とみなすべき。

運転の継続を認めるべきでないときは、その場で免許証を取り上げることができ
るようにすべき。

といった御意見が、他方、反対の立場から、

無免許運転対策は、道路交通法第95条第2項で担保されているのではないかと

公安委員会の免許発行データを調べれば無免許かどうか確認できるはず。

といった御意見がありました。

現行法では、道路交通法第95条第2項で、運転者が警察官から免許証の提示を求められたときの免許証提示義務を課していますが、警察官が免許証の提示を求めることができるのは、運転者の挙動等から、無免許運転、飲酒運転等一定の事由があると認められる場合（同法第67条第1項）とされており、その他の場合に運転者が免許証を任意に提示しないときは、運転を継続させてよいかどうかを確認することができません。

そこで、改正試案では、免許の取消処分等を受けた者による無免許運転が今後増加するおそれがあること等も踏まえ、警察官が違反行為等を行った運転者について無免許運転か否かを把握し、必要な応急の措置を講ずることを担保するため、警察官が必要と認めた場合に免許証の提示を求めることができることとしたものです。なお、公安委員会が保有する運転免許に関するデータを調べるためには、運転者本人の氏名、生年月日等の人定事項の把握が必要ですので、運転者によりそれが示されない限り、運転を継続させてよいかどうかの確認ができません。

改正試案の内容で免許証提示義務を設けた場合には、警察官は、当該運転者について、運転を継続させることができないと判断すれば、その後の運転を禁止し、別の運転者を呼ばせるなどの応急措置を講ずることになります。

2 高齢運転者対策等の推進

(1) 記憶力、判断力等の認知機能に関する検査の導入について

この項目に対しては、改正試案に賛成の立場から、
運転に必要な適性があるかを正確に判断するためにはよいことだ。
といった御意見や、条件付賛成の立場から、
受検対象年齢をもっと引き下げるべきである。
運転免許証に代わる身分証明手段を確保して欲しい。
といった御意見があったほか、反対の立場から、
高齢者の足を確保せずに免許の取消し等を行うことについて考え直してほしい。
といった御意見がありました。

改正試案では、75歳以上の高齢運転者の免許更新時に、記憶力、判断力等の認知機能に関する検査を行うこととしていますが、これは、記憶力、判断力等の認知機能の低下によって、信号無視や一時不停止等の危険な運転行動をとる割合が高くなり、事故の発生に影響を及ぼすと考えられるところ、検査の結果に応じた高齢者講習を行うことで、75歳以上の高齢運転者に自身の認知機能の状況を自覚した安全な運転を継続していただけるよう支援していくことを主な目的とするものです。

検査の対象年齢については、75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数が免許保有者当たりで74歳以下の2.7倍と高いことや、認知症の有病率も推計では75歳以上から急激に高くなることなどから、75歳以上とすることが適当と考えますが、75歳未満の方でも都道府県警察の運転適性相談の窓口において、自主的にこの検査を受けることにより自らの認知機能に関する状況を確認できるようにすることを検討しています。

他方、検査の結果、認知症のおそれがあると判断された高齢運転者については、一定の要件に該当する場合に専門医の診断を受けていただくこととしており、その結果、認知症であることが判明した場合には、免許の取消し等の処分を受けることとなります。ただし、認知症である方は、現行法においてもこれらの処分の対象とされており、また、このような処分は御本人の安全の観点からもやむを得ない措置と考えます。

なお、運転免許証と同様の信頼性を持つ公的な身分証明書としては、市町村が発行する住民基本台帳カードがあるほか、免許保有者が自発的に免許を返納した場合に公安委員会から運転経歴証明書の交付を受けることもできます。

(2) 高齢者講習受講期間の延長について

この項目に対しては、試案に賛成する御意見のほか、
高齢者講習の受講の円滑化と称した高齢者の優遇は良くない。
といった改正試案に反対の立場からの御意見がありました。

改正試案では受講期間を延長することとしていますが、これは、高齢者講習の受講対象者が平成17年には約540万に及び、平成10年の約4.8倍に増加しており、

更新期間満了日の3月前から高齢者講習を受講できることとしている現行制度下では、1か月以上の受講待ちが発生する場合もあることなどから、これを満了日の6月前から受講できることとすることにより、受講の円滑化と高齢運転者の利便性の向上を図ろうとするものです。

(3) 高齢運転者標識の表示義務化について

この項目に対しては、改正試案に賛成の立場から、
高齢者は体力の衰えを自覚していない人が多いので、表示を義務化すべき。
といった御意見や、条件付き賛成の立場から、
表示義務の対象は65歳以上とすべき。
タクシー・ハイヤーの運転者は適性診断を受けており、安全が確保されていることから、適用を除外すべき。
といった御意見があったほか、反対の立場から、
運転能力が一定の水準に達しているから運転免許証を交付しているのであり、
高齢者を特別扱いするのは疑問。
高齢運転者と分かれば犯罪の標的とされるおそれがある。
といった御意見がありました。

改正試案では、(1)のとおり、75歳以上の高齢運転者による免許保有者当たりの死亡事故発生件数が高いことや、高齢運転者標識の表示によって一定の事故抑止効果が認められることなどから、特に安全確保等を図る必要の高い75歳以上の高齢運転者について、高齢運転者標識の表示を義務付けることとしています。現行法では、70歳以上の運転者について、高齢運転者標識を表示するか否かの判断は運転者自身に委ねられており、運転者が身体機能の低下を自覚していないなどのため、その表示率は75歳以上で35%程度と低い状況にありますが、試案の内容で義務付けることにより高齢運転者標識の表示が促進され、75歳以上の高齢運転者が関係する事故の防止が図られることが期待されます。

運転免許が認められている者について、自動車に一定の標識の表示を求め、周囲の車両の運転者に幅寄せや割り込みを禁止し、当該自動車の安全確保を図る制度としては、現行の高齢運転者標識のほか、初心運転者標識、身体障害者標識があります。

また、加齢に伴う身体機能等の低下は、運転技術の優劣、運転経験の多寡等にかかわらず、すべての高齢者に生じるおそれがあることから、職種や勤務環境等にかかわらず、75歳以上の高齢運転者については、一律に高齢運転者標識の表示を義務付けることが適当と考えています。

なお、現行制度の下で、高齢運転者標識を表示したことにより運転者が犯罪の標的となったとの実態は把握しておりませんが、表示の義務付けがされた場合にも、関連動向の把握等に努めることとします。

(4) 聴覚障害者の運転免許に関する規定の整備について

この項目に対しては、改正試案に賛成の立場から、

聴覚障害者の社会参加が促進されるのでよい。
といった御意見や、条件付き賛成の立場から、
自動車の運転に聴力の有無は関係がなく、聴覚障害者を健聴者と区別する必要はないので、ワイドミラー装着と標識の表示を義務付けるべきではない。
聴覚障害者と分かれば差別や嫌がらせを受けたり、犯罪の標的とされるおそれがあるので、標識の表示は任意とすべき。
といった御意見があったほか、聴覚障害者に免許を認めることに反対の立場から、
他車両の警音器の音が聞こえないのは危険である。
といった御意見がありました。

改正試案では、警察庁における調査研究の結果、現行の適性試験の合格基準を満たさない聴覚障害者についても、ワイドミラーを活用して慎重な運転を行うことにより、自動車を安全に運転することができるものと認められたことから、このような聴覚障害者に対し、ワイドミラーの装着等を条件として普通自動車免許を取得できることとしています。

実際の交通の現場では、緊急自動車の通行、警音器の使用等、聴覚による交通状況の認知により安全確保が図られる状況もあり、聴覚障害者についてはこれを視覚により補うため、免許を付与するに当たりワイドミラーの装着を条件とすることは必要と考えます。また、聴覚障害者の方には、聴覚による情報が得られないことについての留意事項を認識し慎重に運転していただく必要がありますので、この点については免許取得時の講習や教習で措置することを検討しています。

また、聴覚障害者については、交通状況の認知をすべて視覚で行うこととなるので、幅寄せや割込みがあった場合には危険の発見が遅れるおそれがあることから、周囲の車両の運転者にこれを禁止し、聴覚障害者を保護する必要があるほか、周囲の運転者に警音器等の音が聞こえないことを知らせて注意を喚起する必要もあることから、聴覚障害者が自動車を運転する場合には、聴覚障害者標識の表示を義務付ける必要があると考えます。

なお、現行の身体障害者標識等を表示していることにより、運転者が差別や嫌がらせを受けたり、犯罪の標的となったとの実態は把握しておりませんが、聴覚障害者標識の表示義務付けがなされた場合にも、関連動向の把握等に努めることとします。

3 自転車利用者対策の推進

(1) 通行区分の明確化について

この項目に対しては、改正試案に賛成の立場から、

自転車道の整備等が進んでいないのであれば、現実に合わせて法律を見直すべき。

車道通行を前提としつつ、歩道通行の要件を定めることで、自転車の位置付けが明確になる。

といった御意見があったほか、反対の立場から、

自転車対歩行者事故が増加しているにもかかわらず、自転車の歩道通行の条件を緩和するのは矛盾している。

自転車が歩道を通行できる場合が拡大することは、歩行者にとっての脅威・危険を助長することになる。

自転車の歩道通行がいわば無秩序になされている状況の是正は、現行法でも十分対応可能。

自転車が車道通行するのが困難な現状に対しては、自転車レーンの整備などで対処すべき。

改正試案が踏まえることとしている「自転車の安全利用の促進に関する提言」中の「自転車の車道通行を禁止する措置」は、自転車の走行を大いに阻害するものである。

車道を通行することが危険であるか否かの基準が不明瞭である。

現実には警察官も歩道を通行している状況が見られ、警察官等による指示の実効性は期待できない。

といった御意見がありました。

自転車については、自転車が主に被害者となる対自動車事故と自転車が主に加害者となる対歩行者事故の両方が増加している状況にあり、また、現行法の規定に反して自転車利用者が無秩序に歩道を通行している実態があることから、警察では、自転車の交通秩序の整序化を図る必要があると考えています。

そして、交通秩序の整序化は、通行ルールの周知や安全教育、指導取締り等によるルール遵守の徹底と、車道・歩道両方の自転車走行環境の整備とを並行して総合的に推進することにより、実現が図られるものと考えます。

これらの対策の前提となる自転車の通行場所に関するルールについては、多様な年齢層の者が多様な用途・目的で自転車を利用している一方で、自転車の走行環境を全面的に分離することには限界がある我が国の道路事情の下では、車道通行を原則としつつ例外的に歩道通行を認めることが適当と考えられますが、この例外的に歩道通行を認める要件として、道路標識等により自転車の通行が認められた場合のみ歩道通行できるという現在の通行ルールは、画一的にならざるを得ず、利用者によっては守ることが難しく、徹底を図ることが困難と考えられます。

そこで、改正試案では、標識等により通行が認められている場合のほか、児童・幼児が運転する場合や車道を通行することが危険である場合等に限定して歩道通行の要

件を法律上明確にすることとしていますが、これは、上記のような自転車に関する総合的対策を推進する前提として、自転車利用者が守ることができる通行ルールとしつつ、その徹底方策を強力に推進しようとするものです。歩道を例外的に通行できる要件の「車道を通行することが危険である場合」については、例えば道路工事や駐車車両の存在等により、自転車利用者が安全を確保するためやむを得ないような状況を考えているものであり、その趣旨を法文上明らかにするとともに、具体的にどのような場合が該当するかについては、可能な限り、交通の方法に関する教則等で明示することとしたいと考えています。これに加えて、現在、幅員の広い歩道で自転車の通行部分が指定されている場所がありますが、このような歩道を通行する自転車と歩行者が守るべきルールについて明確化することについても検討しているところです。

警察では、今回の改正を契機として、自転車はどこをどのように通行すべきかというルールについて、部内はもとより、広く国民に広報していきたいと考えており、要件に該当しないにもかかわらず歩道を通行している自転車利用者に対し指導警告するとともに、歩行者の安全確保を図るため、歩道での自転車の悪質・危険な違反に対する指導取締りも強化することとしています。また、自転車の通行環境の点検を行い、計画的に通行環境の整備を進めるなど、交通秩序の整序化に向けた総合対策を推進していくこととしています。

このような改正試案の趣旨及び警察における今後の自転車対策の考え方を御理解いただければ、反対の立場からの御意見や御懸念の多くは当たらないものと考えています。

なお、「自転車の安全利用の促進に関する提言」の中の「自転車の車道通行を禁止する措置」についての記載は、道路環境によって採り得る規制措置の一例としてあげられた意見を記載したものであり、今回の改正自体とは関係がありません。警察としてこのような措置を進める狙いがあるわけではなく、また現実に、自転車の車道通行を原則とする以上、それを禁止する措置を優先するような政策は採り得ません。

(2) 児童・幼児のヘルメット着用の促進について

この項目に対しては、改正試案に賛成の立場から、

努力義務が設けられることにより、保護者が子供の安全により注意を払うようになることが期待できる。

といった御意見や、条件付賛成の立場から、

自転車に乗車するすべての者にヘルメット着用を義務付けるべき。

幼児を同乗させる保護者が違反をした場合には罰則を科すようにすべき。

といった御意見があったほか、反対の立場から、

ヘルメットの重量が負担となってバランスを崩し、事故を引き起こす可能性があるのではないか。

といった御意見がありました。

被害軽減の観点からは、児童・幼児に限らずヘルメットの着用が望ましいと考えられますが、改正試案では、自身の技能や経験等を考慮しヘルメットを着用すべきか否

かを判断することができない児童・幼児が乗車する場合についてのみ、児童・幼児を保護する責任のある者に対し当該児童・幼児にヘルメットを着用させる努力義務を課し、ヘルメットの着用促進を図ることとしています。

なお、ヘルメットの重量が原因となった自転車の事故については把握しておりませんが、乗車用ヘルメットの安全基準等についても、関係機関・団体と検討していきたいと考えています。

(3) 街頭活動の活性化について

この項目に対しては、

地域交通安全活動推進委員の活動により、国民に正しい自転車の通行ルールが浸透することは有意義だが、あくまで、自転車は車道通行が原則ということを国民に周知させる活動をしていただきたい。

といった御意見がありました。

警察における自転車対策の考え方は、(1)のとおりであり、地域交通安全活動推進委員や関係団体等の方々と連携して街頭活動を強化し、自転車の正しい通行ルールについて国民に周知し、自転車に関する交通秩序の整序化を図っていくこととしています。

4 被害軽減対策の推進

この項目に対しては、改正試案に賛成の立場から、

後部座席同乗者に対して、自然にシートベルトの装着を促すことができるようになる。

後部座席に乗車する場合に、運転者の気分を害さずにシートベルトを装着できるようになる。

といった御意見や、条件付賛成の立場から、

同乗者本人の義務とすべき。

反則金制度を導入すべき。

一般道路における違反についても直ちに点数を付すべき。

バスやタクシーの運転者に対し点数を付すことは慎重にすべき。

といった御意見があったほか、反対の立場から、

警察による啓発活動が不十分。

快適性が失われたり、気分が悪い場合に横になったりすることが困難になる。

取締りに要する労力と比較して大きな効果は期待できない。

といった御意見がありました。

警察では従来から、座席の位置にかかわらずシートベルト着用の被害軽減効果は高く着用の必要があること等について広報啓発、街頭指導等を推進していますが、運転席や助手席と異なり、着用が努力義務にとどまっている後部座席のシートベルト着用率は、依然として10%程度と極めて低調な状況です。

後部座席についても、シートベルト非着用の場合の致死率は、着用の場合の4倍と高く、安全確保の観点から、運転者や助手席同乗者と同様に、後部座席同乗者に係るシートベルトの着用について義務付けることにより、その着用の促進を図る必要があります。

そこで、改正試案では、助手席同乗者と同様に、自動車の運転者は、後部座席に座席ベルトを装着していない者を乗車させて自動車を運転してはならないこととし、その違反に対しては、罰則は設けず、運転者に行政処分の点数を付することを考えています。道路交通法では、自動車に係る交通安全について、運転者に第一義的責任を負わせることとしているものですが、助手席同乗者の着用率が高い水準で推移していることを考慮すれば、着用義務の履行の担保措置という点で、制度を変更して同乗者本人の義務としたり、反則金の対象とする必要はないと考えます。

また、バスやタクシーについても、後部座席の乗客の安全を確保するためシートベルトの着用について義務付ける必要があることは同様であり、これらの車両の運転者についてのみ、行政処分点数を付する対象から除外することは適当でないと考えています。

なお、運転者に行政処分点数を付するのは、当面、シートベルト非着用の場合の致死率が特に高い高速道路における着用義務違反についてのみとし、今後数年間の後部座席におけるシートベルト着用率の状況等を見ながら、一般道での違反に対し行政処分点数を付することについても検討していきたいと考えています。

5 新たな駐車対策法制の施行状況を踏まえた違法駐車に関する規定等の見直し

(1) 指定車両移動保管機関制度の見直しについて

この項目に対しては、

委託先について、十分精査した上で決定されることを要望する。
といった御意見がありました。

改正試案の内容で制度の見直しが行われた場合、事務の委託先の選定については、適切な車両移動保管関係業務の実施のため、地方自治法や各都道府県の財務規則等関係法令に従い適切に行うこととします。

(2) 移動保管した違法駐車車両の所有権帰属期間の短縮

この項目に対しては、

移動保管した違法駐車車両は遺失物ではないので、所有権帰属までに要する期間を短縮する理由が理解できない。
といった御意見がありました。

移動保管した違法駐車車両については、遺失物ではないため民法の適用はありませんが、改正試案では、保管開始後3か月以内に99.76%が返還されている一方で、3か月から6か月までに返還されているのは0.01%に過ぎないという最近の実態にかんがみ、遺失物に関する民法の規定も参考としつつ、所有権が都道府県に帰属するまでの期間を短縮することとしているものです。

(3) 報告徴収等の制度の新設について

この項目に対しては、

使用者等に対する照会については、個人情報の保護という昨今の流れに逆行する制度である。

報告徴収等の乱用を防ぐ必要がある。
といった御意見がありました。

改正試案では、車両を移動保管した場合に負担金の納付命令や車両の返還のために必要な情報提供が関係者から得られず事務に支障をきたしているケースが見られることから、移動保管に関する手続を確実に実施するため、報告徴収等に関する制度を設けることとしたものですが、提供を受けた個人情報については、法令の規定に基づき適正な取扱いを行うよう万全を期すこととしています。

(4) パーキング・チケット発給設備に関する規定の見直しについて

この項目に対しては、

平成16年の道路交通法改正で駐車秩序が改善されているにもかかわらず、パーキング・チケット発給設備に関する規定の見直しが必要となる理由が見当たらない。

といった御意見がありました。

平成16年道路交通法改正による新たな駐車対策法制の施行後、大型車や二輪車の短時間駐車の必要性について多数の意見が寄せられています。例えば、二輪車の駐車については、パーキング・メーターが作動しないことがあるなどの支障もあるところであり、改正試案では、このような意見に応えるため、これらの車両の駐車についても適切に管理することが可能なパーキング・チケット発給設備を積極的に設置できるよう規定を見直すこととしているものです。

6 安全運転管理者制度の対象の拡大

この項目に対しては、

すべての普通自動二輪車及び大型自動二輪車を使用する事業者について安全運転管理者選任義務を課すべきである。

といった御意見がありました。

250cc以下の自動二輪車を使用する貨物軽自動車運送事業者については、現在も安全運転管理者の選任が義務付けられているところであり、改正試案では、現在安全運転管理者及び運行管理者のいずれの選任義務も課されていない250ccを超える自動二輪車を使用する貨物軽自動車運送事業者に対して、安全運転管理者の選任義務を課することとしているものです。

「道路交通法改正試案」パブリックコメント集計結果

1 意見総数

総数	電子メール	郵送	ファックス
2,360通	2,244通	50通	66通

2 概要（延べ意見数）

全体に賛成	15
全体に反対	3
個別項目についての意見	2,657
その他の感想等	352

3 個別項目についての意見の内訳

	賛成	条件付き 賛成	反対	その他	合計
悪質・危険運転者対策の推進	132	383	57	98	670
高齢運転者対策等の推進	61	57	31	32	181
自転車利用者対策の推進	35	74	1,381	108	1,598
被害軽減対策の推進	29	41	39	24	133
新たな駐車対策法制の施行状況を踏まえた違法駐車に関する規定等の見直し	35	6	8	13	62
安全運転管理者制度の対象の拡大	11	2	0	0	13

合計 2,657件