

平成21年2月
警察庁交通局

「道路交通法改正試案」に対する意見の募集結果について

警察庁において、平成20年12月26日から平成21年1月24日までの間、道路交通法改正試案に対する意見の募集を行ったところ、58件の御意見を頂きました。頂いた御意見及びこれに対する警察庁の考え方を次のとおり公表いたします。

1 意見を募集した命令等の題名
道路交通法改正試案

2 命令等の案を公示した日
平成20年12月26日

3 頂いた御意見及び御意見に対する警察庁の考え方

頂いた御意見及び御意見に対する警察庁の考え方は、別紙のとおりです。

頂いた御意見については、必要に応じ、整理・要約した上で掲載しています（頂いた御意見については、整理・要約をしていないものを警察庁情報公開室において閲覧に供します。）

なお、今回の改正の内容に対する御意見以外の御意見については、今後の参考とさせていただきます。

4 参考

頂いた御意見の総数 58件

（内訳）

電子メール	46件
F A X	2件
郵 送	10件

「道路交通法改正試案」に対する御意見及び御意見に対する警察庁の考え方について

1 高齢運転者標識制度の見直しについて

この項目に対しては、賛成の立場から

高齢者の身体機能の低下は、個人差が大きいため、一律に表示を義務付けるのは反対であり、今回の見直しには賛成である。

もみじマークを表示することで高齢者であることが分かれば犯罪の標的とされるおそれがあるため、表示義務を見直すことには賛成である。

表示義務の見直しについては賛成であるが、今後情勢によっては再び表示を一律に義務付けることになるのか。

見直しには賛成ではあるが、タクシー運転者については運転適性診断を受けており、安全が確保されていることから、努力義務の適用を除外すべきである。

といった御質問・御意見のほか、反対する立場から

改正規定の施行後、間もない時期に撤回すると、高齢運転者も一般運転者も混乱し、また、もみじマークの表示率は低下するだろう。

もみじマークは、周囲の運転者に対する危険回避の情報として役立つものでもあり、高齢化社会が進展する中で一律義務付けを見直すことは社会の流れと逆行している。

高齢者のみを特別扱いするのは反対であり、初心者マークの表示義務も見直さなければ公平性を欠く。

高齢者の免許更新時に身体機能等の検査をして、一定の基準に達しなかった人にもみじマークの表示を義務付けるようにすべきである。

また、今回の改正の内容に対する御意見ではありませんが、

もみじマークを表示することに対する抵抗感がないように工夫すべきである。

もみじマークの呼称やデザインを、より国民が受け入れやすいように改めるべきである。

という御意見がありました。

なお、「高齢運転者支援のための重点施策(案)」(以下、「重点施策案」といいます。)に対する御意見の中には、上記と同様の御意見のほかに、

努力義務になれば、高齢運転者標識の製造業者や小売業者としては、多くの在庫を抱えることになり、経営負担を強いられることになる。

といった御意見がありました。

今回の高齢運転者標識の表示義務の見直しは、高齢運転者標識の表示率が、専ら広報啓発活動等によって75.4%にまで上昇したという実績等を踏まえ、今後も、違反取締りによるのではなく、広報啓発活動等のソフトな手法により、国民の自主的な取組

みによって高齢運転者標識を普及定着していくことが適当であるとの考え方に基づくものです。今後も、高齢運転者が関係する交通事故を減少させるために、多くの高齢運転者に高齢運転者標識を表示していただきたいとの考え方に変化はなく、引き続き広報啓発活動等により普及定着に努めてまいります。

また、初心運転者は、免許を取得してからの期間が短いために、未だ運転に必要な知識や技術が定着していない者であるのに対して、高齢運転者は、加齢による身体機能の低下が運転に影響を及ぼすおそれがあるとは言え、運転に必要な技術・知識の点ではその他の運転者との違いはなく、同列に論じることはできません。そのため、初心運転者については、周囲の運転者に対して、初心運転者であることを知らしめる必要性がより高く、初心運転者標識の表示を義務付けることは今後も必要であると考えています。

免許更新時に身体機能検査を行い、その結果に応じて表示義務を課すということについては、高齢運転者に対して新たな負担を課すことが適当か等について更に検討する必要があるほか、そもそも広報啓発活動等により高齢運転者標識の普及定着を図るという方向性と相容れない面があります。また、タクシー運転者等については、運転適性診断の定期的な受診は行われているものの、その結果によって免許の取消し等の処分は行われていないと承知しており、一律に努力義務の対象から外すことは適当でないと考えています。ただし、高齢運転者標識の表示の努力義務は、「加齢に伴って生ずる身体機能の低下が自動車の運転に影響を及ぼすおそれがあるとき」に課されるものであり、身体機能の低下が認められない運転者については、表示の努力義務の対象にならないことはもちろんです。

「道路交通法改正試案」(以下「法改正試案」といいます。)に「当分の間、適用しない」とありますが、具体的にどの程度の期間適用しないことにするかについては、今後の高齢運転者標識の表示率の状況、国民各層の御意見等を踏まえ、高齢運転者標識の表示義務の在り方について改めて判断されることとなり、仮に将来、再び表示義務の在り方について見直しをする場合には、国会での審議を経て法改正を行うこととなります。

なお、高齢運転者標識の様式については、本年1月30日に有識者による検討委員会を開催したところであり、今後、同委員会において、国民各層からの様々な意見を把握した上で変更の是非も含めて幅広く検討することとしています。

2 高齢運転者等専用駐車区間制度の導入について

この項目に対しては、賛成の立場から、

特定の者だけが道路上に駐車できる理由の説明が大事だと思う。

厳格できめ細かな運用をして欲しい。

申請をして標章を入手するという手続は、標章の不正利用を防止するためには仕方がないし、また他に方策はないと思う。

といった御意見のほか、反対する立場から

道路に駐車区間を指定するのは道路交通環境を複雑にするおそれがある。

増加する高齢者の需要を満たすスペースの選定・確保が困難だと思う。

高齢運転者の利便を考慮した区間周辺は、複雑な道路事情にある場合が多く、目的施設へのアクセス環境によっては危険や戸惑いが予想される。

といった御意見がありました。

なお、重点施策案に対する御意見の中にも、同様の御意見がありました。

今後ますます高齢社会が進展することが見込まれる中、日常生活において運転せざるを得ない高齢運転者等を様々な形で支援することは、より安全で円滑な交通の実現を図ることにもつながると考えており、今回の道路交通法改正による高齢運転者等専用駐車区間制度の新設はその一環として行うものです。

高齢運転者等専用駐車区間の具体的な設置場所を各都道府県警察が選定するに当たっては、道路以外の駐車場の整備状況、高齢運転者等の駐車需要、周辺の道路交通環境に与える影響等を総合的に勘案し、限られた駐車可能な道路区間がバランスよく配分されるよう配慮してまいります。

また、高齢運転者等専用区間の適正な利用を図るために、あらかじめ高齢運転者等の申請に基づいて都道府県公安委員会が標章を交付することとしますが、申請する方に過度の負担とならないように配慮するとともに、制度の円滑な運用が行われるよう広報啓発にも努めます。

3 車間距離保持義務違反に係る法定刑の引上げについて

この項目に対しては、

法定刑の引上げは賛成であるが、違反者の取締りを強化しなければ意味がない。

法定刑の引上げは、高速自動車国道等ではなく、一般道路において行うべき。もっと法定刑を引き上げるべきである。

高齢運転者等に対する妨害行為について、罰則の引上げを検討しているとの報道があったところ、今回の道路交通法改正試案に盛り込まれていないが、どうするのか。

車間距離保持義務違反の立証は困難ではないか。

一般道路においても厳しく取締りを行うべき。

といった御質問・御意見がありました。

また、今回の改正の内容に対する御意見ではありませんが、

車間距離保持義務違反の取締りとともに、片側2車線以上の道路の追越し車線を悠然と走行し、渋滞を発生させるような場合の取締りも行うべき。

という御意見がありました。

なお、重点施策案に対する御意見の中にも、同様の御意見がありました。

あおり行為を含む車間距離保持義務違反については、現在、「5万円以下の罰金」が法定刑として規定されていますが、追突事故が多数発生していることや多くの運転者

が後続の車両から追い上げられるなどの経験をしている実態があること等を踏まえ、今回、危険性が特に高いと考えられる高速自動車国道等における車間距離保持義務違反について厳しく処罰することができるようにするため、高速自動車国道等における車間距離保持義務違反の罰則を、「3月以下の懲役又は5万円以下の罰金」に引き上げることとしています。この罰則の引上げ幅については、現行の罰則の内容や他の罰則とのバランスを踏まえ、法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。また、反則金の金額や基礎点数については、今後、道路交通法施行令を改正して定めることとしております。

法改正試案は、高速自動車国道等における車間距離保持義務違反の危険性が高いことにかんがみ、前方を走行している車両の運転者が高齢者であるか否かにかかわらず、そのような危険な行為を抑止するために罰則を引き上げるものであり、高齢運転者を含むすべての運転者を保護の対象としています。

また、車間距離保持義務違反については、従前より、違反車両と前方車両との車間距離を計測して取締りを行っているところですが、今回の罰則の引上げを踏まえ、高速自動車国道等における違反取締りを強化するとともに、一般道路においても、悪質性・危険性の高い違反の取締りを推進することとしています。

なお、片側2車線以上の道路の追越し車線を悠然と走行し、渋滞を発生させているような場合で、通行帯違反等が成立するときは、警察による指導取締りの対象となります。

4 地域交通安全活動推進委員による高齢者等への支援の充実

この項目に対しては、

地域交通安全活動推進委員の活動範囲が広がることになるため、きちんとした講習を受けた者を委員に任用すべきである。

といった御意見がありました。

なお、重点施策案に対する御意見にも同様の御意見がありました。

地域交通安全活動推進委員は、「社会的信望を有すること」(道路交通法第108条の29第1項第1号)等を要件とし、実際に地域における交通安全活動に高い関心と強い意欲を有する方々で構成されていることから、各種啓発活動を行う主体として相応しいと考えています。今回の改正により、地域交通安全活動推進委員に警察と連携して高齢者等への配慮や保護について地域住民の理解と協力が得られるような活動を行っていただくこととしています。