

「高齢運転者支援のための重点施策（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、「高齢運転者支援のための重点施策（案）」に対する意見の募集を行ったところ、56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

高齢運転者支援のための重点施策（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、「高齢運転者支援のための重点施策（案）」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 56件

（内訳）

電子メール 53件

F A X 1件

郵 送 2件

「高齢運転者支援のための重点施策（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 高齢運転者へのきめ細かな対応

### (1) 高齢者講習の合理化について

この項目に対しては、

高齢者講習の合理化に賛成である。

75歳以上の高齢運転者の事故発生率が高い中、高齢者講習を簡素化することには反対である。

運転技能を省みる機会を設けるため、免許証の更新の際に、運転免許試験と同等の試験を義務付け、合格を免許証の更新の要件とすべきである。

といった御意見がありました。

現在、70歳以上の方は、免許証更新の際に高齢者講習を受講していただき、視力の衰えがないかどうかを診断したり、実際に車に乗って運転していただきながら、ご自分の運転技能の現状を理解していただくようにしています。他方で、加齢が及ぼす影響も個々人ごとで差があり、比較的的身体能力の衰えがない方もいると考えられます。また、トレーニングを行うことで従来力を維持することは十分可能であり、そのような方に対して何らかのメリットを与えることは、高齢運転者にとって励みになると考えられます。そこで、能力に応じて高齢者講習を行うこととし、比較的的身体能力の衰えのない方については、受講者の負担を軽減することとするものです。具体的な内容については、今回頂いた御意見や、本年6月から導入される認知機能検査制度の状況を踏まえつつ、検討していきたいと考えています。

### (2) 日常的な運転チェックを受けられる取組みの支援について

この項目に対しては、

運転免許取得者教育制度の活用には、高齢者が受講しやすい環境の整備を含め行政の努力が必要である。

といった御意見がありました。

「運転免許取得者教育」（認定教育）の制度を活用して高齢者が自己の運転をチェックする機会を作るには、積極的に広報啓発を行うなど、警察をはじめとした行政機関の努力が必要と考えています。警察では、高齢者が受講しやすい環境を整備するため、市町村等との連携についても検討していきたいと考えています。

## 2 高齢運転者の保護

(1) 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、

専用駐車区間を設けても将来の高齢運転者の増加により、駐車区間の混雑が予想される。

専用駐車区間付近における渋滞、交通事故が予想される。

標章申請事務が煩雑になるのではと疑問がある。

といった御意見がありました。

なお、「道路交通法改正試案」(以下「法改正試案」といいます。)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意してまいります。

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。

(2) あおり行為に係る罰則の引上げについて

この項目に対しては、

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。

罰則の引上げに異議はないが、取締りを積極的に行わなければ意味がない。といった御意見がありました。

なお、法改正試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ると、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、悪質性・危険性の高い違反の取締りを強化することとしています。

### (3) 一般運転者に対する教習の改善について

この項目に対しては、

一般の運転者に高齢運転者の特性を認識させる教育が必要である。

といった御意見がありました。

高齢化社会が一層進展し、高齢運転者が増加する中、安全な交通社会を実現するためには、高齢運転者の特性を高齢運転者以外の方が理解し、これに配慮した運転をすることが必要と考えており、一般運転者に対する安全教育の改善に努めてまいります。

## 4 高齢運転者標識制度の見直し

### (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

そもそも高齢者というだけで罰則付きの義務をかけるのは反対であり、今回の見直しには賛成である。

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。

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。

もみじマークの表示義務を見直すのであれば、初心者マークの表示義務も見直すべきである。

といった御意見のほか、反対する立場から

いたずらな規制緩和は、交通秩序を乱すことになる。

高齢者自らの命を救い、一般運転者の巻き添えを減らせるもみじマークの義務化は素晴らしい制度であり、見直しは残念である。

高齢者マークは道路上の安全性に寄与しており、むしろ積極的に推進すべ

きである。

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。

なお、法改正試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。

法改正試案に「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。

## (2) 高齢運転者標識の様式の検討について

この項目に対しては、

現行のマークの色は良くなく、誇りの持てるデザインに変更すべきである。

もみじマークはすばらしいデザインであり、変更する必要はない。

多数の標識があると周知徹底しなくなるおそれがあり、初心運転者標識に統一すべきである。

高齢者団体などが選考に携わり、検討しても良いのではないか。

ハートマーク等、いろいろなアイデアを公募した上で、国民へのアンケートや世論調査により決めるべきである。

もみじマークの様式が変更されれば、マークの製造業者にとっては、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ため、安易に様式を変更することには反対である。

といった御意見がありました。

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。

また、仮に高齢運転者標識の様式が変更されることになった場合には、制度改正の周知期間を十分に設けるほか、様式の変更後も既存の高齢運転者標識も併せて使用できるようにするなどして、改正により状況に急激な変化が生じないように配慮してまいります。

#### 4 運転経歴証明書制度の充実

この項目に対しては、

運転経歴証明書制度の充実に賛成である。

といった御意見がありました。

免許を返納した高齢者の方が、運転経歴証明書をいつまでも身分証明書として使えるよう、運転経歴証明書に有効期間を設けたり、住所等の変更を可能とすることなどを内容とする運転経歴証明書制度の充実を行う予定です。

#### 5 その他の支援策

##### (1) 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、法改正試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。

##### (2) 交通安全施設等の整備の一層の推進について

この項目に対しては、

自転車レーン、歩道等の整備についても記述すべき。

といった御意見がありました。

この重点施策案は高齢者運転者支援に関するものであるため、自転車や歩行者の通行環境整備に関する事項は盛り込んでいませんが、警察では、道路管理者と連携し、自転車レーン等の整備を積極的に推進しています。

(3) 公共交通機関の利用促進に資するための環境整備について

この項目に対しては、

P T P S の整備だけでは効果が薄く、関係省庁や地方自治体と連携し交通環境政策を進めなければならない。

といった御意見がありました。

この重点施策案は高齢運転者支援の観点から P T P S の整備を一例として掲げていますが、これを含め、公共交通の利用促進に資するための環境整備は、警察のみならず関係省庁・自治体が連携して取り組むべき課題だということは十分認識しているところであり、引き続き連携を強化してまいります。