

平成22年12月  
警察庁交通局

## 「道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令案」等に対する意見の募集結果について

警察庁において、平成22年10月29日から同年11月27日までの間、「道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令案」等に対する意見の募集を行ったところ、38件の御意見を頂きました。

「道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令」等が平成22年12月17日に公布されるに当たり、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

- (1) 道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令（平成22年内閣府令第54号）
- (2) 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の一部を改正する命令（平成22年内閣府・国土交通省令第3号）

### 2 命令等の案を公示した日

平成22年10月29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	38件
（内訳）	
電子メール	35件
F A X	2件
郵 送	1件

「道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令案」等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 道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令案について

(1) 小型二輪車の区分の見直し

改正案について、

(定格出力による新しい基準について) 分かりやすくよい。

総排気量や定格出力による区分は、意味が無いので撤廃するべきではないか。

現在、小型限定普通二輪免許で定格出力が1.00キロワットを超える二輪の自動車を運転している者のために経過措置を設けるべきではないか。

定格出力による基準は、1.00キロワット以下では低すぎる。

定格出力を総排気量に置き換えて加算する算式を定めるべきではないか。

といった御意見がありました。

道路交通法（昭和35年法律第105号）における自動車は、通行方法の規制及び運転免許行政上の必要性から区分されております。このうち、二輪の自動車については、馬力や車両重量がおおむね総排気量に比例する傾向にあること、国際条約においても総排気量で区分していること等から、総排気量によって区分することとし、総排気量による区分ができないものについては、定格出力によって区分することとしております。いずれの基準についても、通行方法の規制及び運転免許行政の観点から合理的だと考えております。

また、現行の小型二輪車の規定は、総排気量による基準しか設けておらず、内燃機関以外を原動機とする二輪の自動車については、小型二輪車に該当しません。したがって、現行の小型限定普通二輪免許で、内燃機関以外を原動機とする二輪の自動車を運転することはできず、経過措置を設ける必要はないと考えております。

さらに、今回の改正案は、内燃機関以外を原動機とする二輪の自動車についても、一定の大きさ以下の原動機を有するものについては、小型二輪車に区分することが妥当であることから、総排気量に加え、定格出力による基準を設けることとしたものです。具体的には、道路交通法施行規則（昭和35年総理府令第60号）第5条の3の規定や道路運送車両法施行規則（昭和26年運輸省令第74号）第1条第1項第2号の規定と同様に、「定格出力1.00キロワット以下」という基準を設けることとしました。定格出力の基準を、「1.00キロワット以下」以外とすることについては、これらの規定との関係から、制度の複雑化を招き、分かりにくいものとなることから、適切ではないと考えております。

なお、さらに二輪の自動車の区分の基準を見直すことについては、他省庁や自動車製造メーカーの動向等を踏まえつつ、その必要性も含めて慎重に検討したいと考えております。

(2) 高齢運転者標識の様式の変更

改正案について、

高齢運転者標識の様式の変更に賛成である。

新しい高齢運転者標識（以下「新マーク」という。）について、デザインや色が好ましくない。

新マークのサイズはもう少し小さい方が良い。

現在の高齢運転者標識（以下「もみじマーク」という。）については、当分の間ではなく、永久に併用可能とすべきである。

といった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、

初心運転者標識及び身体障害者標識についても、新マークと同じデザインにしてほしい。

高齢運転者標識の表示が努力義務では、表示する高齢運転者が限られることから、70歳以上の高齢運転者に新マークの表示を義務化すべきである。

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、平成21年1月以降、部外有識者で構成される「高齢運転者標識の様式に関する検討委員会」において、公募したデザイン案の中からもみじマークの代替案を選定し、その代替案ともみじマークのいずれが適当であるかに関する意見募集結果等を踏まえて変更の是非について検討を行ってきました。本年7月、同委員会において、高齢運転者標識の様式を変更すべきとの結論に至ったことから、その結論等を踏まえ、本年8月の国家公安委員会において、変更することが決定されたものです。新マークのデザインや色については、高齢者を含むすべての運転者が親しみを感じられるものであることなどとする基本的な考え方を基準として、意見募集により寄せられた国民の御意見や御要望を踏まえた上で選定されています。

また、新マークについては、もみじマークとおおむね同程度の大きさとしているところであり、視認性を確保する観点から、さらに小さくすることは適当ではないと考えています。

さらに、高齢運転者標識の様式については、上記のとおり、変更することが決定されましたが、今回のデザイン変更に伴ってもみじマークを使えないこととした場合は、現にもみじマークを保有している者に新たな経済的負担を課すこととなるため、デザインの変更後も、当分の間、もみじマークを使うことができるように経過措置を設けることとしたものです。経過措置として想定しているため、もみじマークを永久に使えることとはしていませんが、経過措置をいつまで継続するかについては、もみじマークの利用状況を十分に考慮して判断してまいります。

次に、初心運転者標識、身体障害者標識及び高齢運転者標識については、いずれも周囲の運転者に対して標識を表示した自動車に対する保護義務を課すことにより、当該標識を表示している運転者が当事者となる交通事故を防止しようとするものである点で共通しています。しかし、初心運転者標識が、その表示により初心運転者に対して運転技術が未熟であることを自覚していただくことも目的としていること

に対して、高齢運転者標識は、その表示により高齢運転者に対して加齢に伴う身体機能の低下を自覚していただくことも目的としているなどの相違点も認められることから、それぞれの標識の様式が異なることには、一定の合理性があるものと考えています。

なお、平成21年の道路交通法改正により、75歳以上の高齢運転者の高齢運転者標識を表示しなければならないという規定は、当分の間、適用しないこととされたので、同改正の趣旨も踏まえて、当面は、広報啓発活動等を通じ、新しい高齢運転者標識の表示の促進を図ってまいりたいと考えています。

### (3) 盲導犬のハーネスの形状の柔軟化

改正案について、

使いやすいハーネスを提供することができるので改正に賛同する。

盲導犬ユーザーが使いやすい形状も認められたことを歓迎する。

これまで盲導犬利用者に負担を強いてきたこと等を踏まえ、盲導犬及び盲導犬のハーネスについての規制の一切を解除すべきではないか。

といった御意見がありました。

道路交通法第71条第2号には、目が見えない者が、政令で定める盲導犬を連れて通行しているときは、運転者は、一時停止し、又は徐行して、その通行又は歩行を妨げないようにしなければならないと規定されていること等を踏まえ、盲導犬に付けることとされているハーネスについては、運転者や歩行者にとって明確に識別できるようにするためその形状を法令で定める必要があると考えています。

## 2 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の一部を改正する命令案について

### (1) 小型二輪車及び原動機付自転車を表す略称の新設

改正案について、

小型二輪車及び原動機付自転車を表す略称の新設に賛成である。

「小二輪」に原動機付自転車が含まれることが分かりにくいので、「原付」の文字も入れるべきである。

といった御意見がありました。

道路標識及び道路標示に用いることができる車両の種類の種類としては、現行においても、「二輪」という略称が存在しており、当該略称は、二輪の自動車及び原動機付自転車を意味することとされています。

したがって、「小二輪」の意味に原動機付自転車が含まれる点は「二輪」の場合と同様であることから、特段の分かりにくさはないものと考えております。

### (2) 規制標識「専用通行帯」の対象となる車両の表示方法の柔軟化

改正案について、

記号よりも文字による表記のほうが情報として最適である。

文字のほうが見た目に分かりやすい。

記号に代えて文字を使うことにより、視認性が低下し、結果として分かりにくくなることがある。

文字による表示は、外国人等に分かりにくい。

文字と記号の両方を表示すべきである。

といった御意見がありました。

今回の改正は、対象車両の種類を記号により表示することとされている規制標識「専用通行帯」について、必要がある場合には、記号に代えて、文字により表示することができることとするものです。

したがって、記号による表示が分かりにくい場合や困難である場合等に限り文字による表示がなされるものであり、規制標識「専用通行帯」における分かりやすい対象車両の表示に資するものと考えております。

また、現行において、例えば2種類の車両を対象とする場合には、1種類については本標識に記号で表示されるのに対し、もう1種類については補助標識に文字のみで表示されることとなっていることから、本標識に文字による車両の種類を表示を認めることが、外国人等にとって、現行と比べて特に分かりにくくなるものとは考えておりません。なお、現行においても、例えば、規制標識「車両通行区分」においては、文字により車両の種類を表示することとされております。

一方、文字と記号の併記については、本標識板の寸法が限られていることから、困難であると考えております。

### (3) 規制標識「普通自転車専用通行帯」の新設

改正案について、

規制標識「普通自転車専用通行帯」の新設に賛成である。

標識の種類の新設は無用な混乱を招きかねないので、現行の規制標識「専用通行帯」を使用すれば十分である。

普通自転車以外の自転車も通行できる通行帯とすべきである。

自転車の記号だけでなく、「自転車専用」の文字を付加すべきである。

といった御意見がありました。

現行の規制標識「専用通行帯」を用いて普通自転車の専用通行帯を表示する場合には、オーバー・ヘッド方式又はオーバー・ハング方式により標識板を道路の上方に設置する必要があり、設置費用が高額となります。今回の改正はこのような状況を踏まえ、自転車通行環境の更なる整備に資するため、費用が比較的low額な路側式によって設置することができる規制標識「普通自転車専用通行帯」を新設するものです。

この規制標識「普通自転車専用通行帯」については、普通自転車が当該車両通行帯を通行しなければならないことのほか、軽車両以外の車両が通行しなければならない車両通行帯として普通自転車専用通行帯以外の車両通行帯を指定することを意味しています。普通自転車の専用通行帯は第一通行帯（道路の左側端から数えて1番目の車両通行帯）に設けられることが通常であることから、これと異なる特段の

状況がない限り、普通自転車以外の自転車や自転車以外の軽車両については、道路交通法第20条第1項の規定により当該車両通行帯を通行することができることとなります。

また、規制標識「普通自転車専用通行帯」の様式に「自転車専用」の文字を付加することについては、本標識板の寸法を踏まえれば、文字や記号の大きさが小さくなることにより道路標識が分かりにくいものとなってしまうと考えられることから、困難であると考えております。なお、当該車両通行帯には、必要に応じて、規制標示「専用通行帯」(「自転車専用」の文字)も設置されます。

以上