

「道路交通法改正試案」に対する御意見及びこれに対する警察庁の考え方について

1 高齢運転者対策の推進を図るための規定の整備

- (1) 都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）は、75歳以上の運転免許（以下「免許」という。）を受けた者で認知機能が低下した場合に行われやすい違反行為をしたものに対し、臨時に認知機能検査（以下「臨時認知機能検査」という。）を行うこととします。

この項目に対しては、賛成の立場から

- 高齢者に対する認知機能検査は必要である。
- 認知症が原因となって重大な事故を起こす例が増加しており75歳以上で特定の違反行為を行った場合は直ちに臨時認知機能検査を受けさせるべきである。

といった御意見が、条件付き賛成の立場から、

- 75歳以上といわず、70歳以上を認知機能検査の対象とすべきである。

といった御意見があったほか、反対の立場から、

- 若年性認知症もあるので、高齢者の認知症だけを対象とすべきでない。

といった御意見がありました。

現在、認知症による交通事故の発生を未然に防止し、道路交通の安全の確保を図るため、認知症に該当することは、免許の拒否、取消し等の事由とされています。

現行制度においては、75歳以上の免許を受けた者は3年に1度の運転免許証（以下「免許証」という。）の有効期間の更新に際して認知機能検査を受けることとされていますが、3年を待たず認知機能が低下することもあることから、認知機能の現状に応じた安全教育を臨機に行うため、改正試案では、75歳以上の免許保有者が認知機能が低下した場合に行われやすい違反をした場合に、公安委員会が、臨時認知機能検査を行うこととしています。

厚生労働省の研究によれば、全国の高齢者に係る認知症有病率は、65歳～69歳で2.9%、70歳～74歳で4.1%、75歳～79歳で13.6%、80歳～84歳で21.8%などと推計されており、年齢が高くなるにつれて高くなる傾向が認められ、特に、75歳～79歳の有病率と70歳～74歳の有病率を比較すると約3.3倍となっています。また、平成25年中の75歳以上の高齢運転者による交通事故件数は34,757件と平成15年に比べ約1.6倍に増加しており、交通事故全体に占める割合も5.8%と約2.4倍に増加しているほか、年齢層別免許保有者10万人当たり死亡事故件数（平成25年）をみると、75歳以上の高齢運転者は10.8件と75歳未満の者と比べ約2.5倍となっています。これらのことを踏まえ、臨時認知機能検査の対象は75歳以上の方とすることとします。

また、現在の道路交通法において、認知症は免許の取消し等の事由とされており、該当する者を把握した場合には取消し等の処分を行っているところ、75歳未満の認知症の方に関しては、引き続き、臨時適性検査の的確な運用に努めるとともに、運転に不安を覚える方やその御家族等からの相談への対応の強化を図ることで対応してまい

りたいと考えています。

(2) 公安委員会は、認知機能が低下しているおそれがあると判断された者等に対して、臨時に高齢者講習（以下「臨時高齢者講習」という。）を行うこととします。

この項目に対しては、賛成の立場から、

- 高齢者に対する強制的な講習の導入は必至と感じている。
- 必要な改正だと思うので、認知機能の低下のおそれがない者についての負担軽減、現行の講習時間短縮も併せて実施して欲しい。

といった御意見が、条件付き賛成の立場から、

- 今後増加し続ける高齢運転者対策を効果的に行うために、認知機能のレベル、安全運転技能、運転ニーズに応じた講習を行うべきである。

といった御意見があったほか、反対の立場から、

- 認知機能が低下している者に対して講習しても効果が期待できず、複雑な制度になると講習の受講待ちが悪化する懸念がある。

といった御意見がありました。

認知症や認知機能の低下に起因する事故の発生を未然に防止し、認知機能が低下しているおそれがあると判断された者等の安全な運転継続を支援するため、改正試案では、臨時認知機能検査の結果、認知機能が低下しているおそれがあると判断された者等に対し、公安委員会が、臨時高齢者講習を行うこととしています。

臨時高齢者講習では、個別指導等により、特に認知機能の低下の状況に重点をおいた、本人の能力に応じた安全な運転行動の指導等を実施する予定です。

認知機能が低下している者に対して講習の効果が期待できないとの御意見がありましたが、過去の調査研究において、認知機能検査で認知機能が低下しているおそれがあると判断された受講者に対する運転指導として、

- ・ 自分の運転能力の衰えを意識させる
- ・ 実車指導において、認知機能の低下している者が適切に行いにくい課題を設定し、失敗があったときはその都度指摘・指導を行い、危険行動を自ら回避することができる状態に矯正されるまで同じ課題を何度も繰り返し実施する
- ・ 夜間、雨天、知らない道、長距離、渋滞時、高速道路の運転は避け、助手席に同乗者を乗せ、スピードを落として走行するなど運転に適切な制約をかけるよう強く促す

ことが有効であると考えられ、認知機能が低下した者に対する講習にも意義があると指摘されています。また、現在も、75歳以上の免許保有者に対しては、認知機能検査の結果に基づき、グループ分けを行い、それぞれ別の方法で実車指導を行うなどの講習を実施しており、一定の効果を上げているところです。

また、講習の受講待ちが悪化するとの御意見がありましたが、臨時高齢者講習の導入に併せて、75歳未満の者や75歳以上の者で認知機能が低下しているおそれがないと判断された者に対する講習時間を短縮するなど現行の高齢者講習の合理化を図るほか、高齢者講習の受講待ち解消に向けて、都道府県警察に対し、受入体制の強

化等を推進するよう、引き続き指導してまいります。

(3) 公安委員会は、認知機能検査において認知症のおそれがあると判断された者が実際に認知症に該当しているか否かを明らかにするため、その者の交通違反の状況にかかわらず、臨時に適性検査（専門医による診断）を行い、又は医師の診断書を提出すべき旨を命ずることとします。

この項目に対しては、賛成の立場から、

○ 最終的に認知機能の低下を判断するのは医師の資格を持った専門家である必要がある。

○ 車は凶器であることを考えたら認知症の人や認知症の初期の人が平気で運転している現状は早急になんとかしなければならぬと思う。

といった御意見が、条件付き賛成の立場から、

○ かかりつけ医が適切な認知機能低下の診断ができるとは限らず、医師の要件を明確にする必要がある。

といった御意見があったほか、反対の立場から、

○ 医師の態勢を考えると運用に困難が予想される。

といった御意見がありました。

現行制度においては、認知機能検査において認知症のおそれがあると判断された者は、一定の期間内に一定の違反行為をした場合に限り臨時に適性検査（医師の診断）を受けることとされていますが、認知機能検査において認知症のおそれがあると判断されても、その多くは医師の診断を受けることなく、そのまま運転を継続している現状があることから、認知症の者が運転を継続し、認知症に起因して交通事故等が発生させることを未然に防止するため、改正試案では、認知機能検査において認知症のおそれがあると判断された者に対しては、その違反の有無を問わず、公安委員会は、臨時に適性検査を行い、又は医師の診断書を提出すべき旨を命ずることとしています。

診断書については、専門医以外の医師が作成したのも認めることを予定していますが、その正確性を担保する必要があることから、診断書の様式の在り方も含めた方策について今後検討を行うこととしています。

また、本年1月、政府において新たに「認知症施策推進総合戦略」が取りまとめられ、かかりつけ医の認知症対応力の向上や認知症サポート医の充実等が掲げられているところです。警察庁としても、引き続き、医師の認知症対応力の向上や態勢の充実に係る施策が推進されるよう、関係機関等への働き掛けを行ってまいります。

(4) 臨時認知機能検査や臨時高齢者講習の受検・受講を担保するため、公安委員会は、臨時認知機能検査の対象となった者が当該検査を受検せず、又は臨時高齢者講習の対象となった者が当該講習を受講しなかった場合には、免許を取り消し、又は免許の効力を停止することができることとします。

この項目に対しては、賛成の立場から、

○ 臨時認知機能検査の受検等を担保するために必要な措置である。

といった御意見が、条件付き賛成の立場から、

- 直ちに免許の取消しの対象とするのではなく、一定の期間を決めて自主的に免許返納をするように勧告し、期間内に返納に応じた場合は運転経歴証明書の発行の対象にするなどの措置を講ずるべきである。

といった御意見がありました。

認知症や認知機能の低下に起因する交通事故を抑止するため、改正試案では、臨時認知機能検査や臨時高齢者講習の受検・受講を担保する手段として、公安委員会は、臨時認知機能検査の対象となった者が当該検査を受検せず、又は臨時高齢者講習の対象となった者が当該講習を受講しなかった場合には、免許を取り消し、又は免許の効力を停止することができることとしています。

臨時認知機能検査や臨時高齢者講習は、通知から一定の期間内に受検・受講すればよいこととしており、これらの対象となった方であっても、その期間内に免許の取消しを自ら申請した場合には、運転経歴証明書の交付を受けることが可能ですので、申請取消しや運転経歴証明書制度について十分な周知を図ってまいります。

(5) その他

今回の改正試案の内容に対する直接の御意見ではありませんが、

- 75歳以上の高齢者については免許の有効期間を3年より短くすべきである。
- 免許に定年制を設けるべきである。

といった御意見がありました。

75歳以上の高齢者については、加齢に伴う身体機能の低下により自動車等の運転に支障が生ずる可能性が75歳未満の方と比べて高くなることから、免許証の有効期間が3年とされているところですが、この期間を3年より短縮すると、高齢運転者の負担が過大となることから慎重な検討が必要であると考えています。

また、高齢者の身体機能の変化の度合いには個人差があり、高齢であっても安全に運転することができる身体的能力を維持している方もいることなどを踏まえると、免許について、一定の年齢により一律に免許を取り消すこととする定年制を設けることは適当でないと考えています。

また、

- 認知症と危険な運転との因果関係は明らかでない。

との御意見がありました。

認知症に該当する者については、自動車等の安全な運転に必要な能力を欠くこととなるおそれがあると考えられることから、現在の道路交通法においても、運転を認めないこととされていますが、今回の改正は、この運転を認めない者の範囲を変更するものではなく、認知機能の低下のおそれがある者に対し、これまでよりも早期に医師の診断や安全教育を行うことを可能とすることにより、このような者による交通事故の防止を図ろうとするものです。

さらに、

○ 認知症に該当する者が免許の取消しを受けたとしても、移動手段を確保できるよう、関係省庁や自治体が連携して公共交通機関の整備やその料金の割引等の支援策を講ずる必要がある。
といった御意見がありました。

認知症の方のほか、運転をすることができない高齢者や運転を避けたい高齢者の移動手段を確保することは、極めて重要な課題であり、本年2月に閣議決定された「交通政策基本計画」においても、地域の公共交通ネットワークの再構築が目標として掲げられているところです。警察庁としては、引き続き、公共交通の充実等に関し、関係省庁との連携強化に努めてまいります。

2 運転免許の種類等に係る規定の整備

(1) **最近における貨物自動車の交通事故実態等を踏まえつつ、社会的要請にも応えた運転免許制度とするため、自動車の種類として準中型自動車を、免許の種類として準中型自動車免許を新たに設けることとします。**

また、18歳に満たない者に対しては、準中型自動車免許又は準中型自動車仮免許を与えないこととします。

この項目に対しては、改正試案に賛成の立場から、

- 貨物自動車を用いた教習を行うことは安全対策上有効である。
- トラックドライバー不足が改善され、輸送力の確保につながる。
- 国際標準化が図られる。

といった御意見があったほか、反対の立場から、

- 免許の種類や、条件（限定）の付された免許が増えるため、制度が複雑になる。
- 18歳で運転できる自動車の車両総重量の範囲が拡大するため、交通事故が増加する。
- 準中型自動車免許を設けるのであれば、準中型自動車の車両総重量の上限を7.5トン未満ではなく8トン未満とするべきである。
- 免許の種類を増やしても雇用の改善にはつながらない。

といった御意見がありました。

警察庁においては、「貨物自動車に係る運転免許制度に係る有識者検討会（座長：前田雅英首都大学東京法科大学院教授）」を開催し、運転免許制度の在り方を検討したところであり、同有識者検討会が平成26年7月に取りまとめた「貨物自動車に係る運転免許制度の在り方に関する報告書」においては、全国高等学校長協会、全日本トラック協会や交通事故被害者遺族に対するヒアリング、実車による走行実験、海外における貨物自動車の運転免許制度に関する調査等を参考に、安全性の確保、社会的合意の見通し、海外事例との整合性の視点から比較検証し、貨物自動車が大部分を占める車両総重量3.5トン以上7.5トン未満の自動車の免許について、貨物自動車を用いた試験・教習を行うことを必要とする新たな免許区分（18歳で取得可）を導入す

る案をベースに更なる総合的な安全対策について検討を進めていくことが適当とされているところでは、

今回の改正は同報告書を踏まえて行おうとするものであり、警察庁としては、準中型自動車免許に係る教習・試験等を貨物自動車で行うこと等により安全性を担保するほか、準中型自動車免許を取得した者について再試験制度や初心運転者標識の表示義務の対象とすることにより、初心運転者対策を講ずることとしています。

また、

- 準中型自動車免許を18歳から取得できることから、集配等で利用頻度の高い物流の中心的な立場にある最大積載量2トンの貨物自動車を高校卒業後間もない若年者が運転することができることとなり、社会的要請にも応えられる。
- 準中型自動車の車両総重量の範囲を3.5トン以上7.5トン未満とすることにより、EUにおける免許制度と整合性を図ることができる。
- 車両総重量別1万台当たり死亡事故件数（平成20年～23年の平均）をみると、7～7.5トンが約0.8件となっているのに対し、7.5～8トンは約1.6件と高い値になっており、交通安全対策上、7.5トン以上の車両を準中型免許の範囲に加えることは困難である。

ものと考えています。

なお、国土交通省においても、今回の改正については、「若年ドライバーの採用の促進に資する」との認識を示しています（平成26年10月16日参議院国土交通委員会）。

(2) 準中型自動車免許を受けようとする者は、公安委員会が行う準中型自動車の運転に関する講習及び応急救護処置に関する講習を受けなければならないこととします。

この項目に対しては、改正試案に賛成の立場から、

- 講習の受講は安全対策上必要である。
- 講習の受講に当たっては、過度な負担とならないようにするべきである。

といった御意見がありました。

現行制度においては、普通自動車免許等を受けようとする者は、その免許に対応する自動車の運転に関する講習及び応急救護処置に関する講習を受けなければならないこととしているところ、今回創設される準中型自動車免許を取得する場合も安全対策の観点から、普通自動車免許等と同様に、準中型自動車の運転に関する講習及び応急救護処置に関する講習を受けなければならないこととするものです。

また、現行制度と同様に、指定自動車教習所を卒業した者に対しては、これらの講習の受講を免除するなど、他の免許の取得時と比べて過度な負担とならないようにする予定です。

(3) 準中型自動車免許を受けた者で、当該準中型自動車免許を受けていた期間が通算して1年に達しないものについては、初心運転者標識の表示義務の対象とするとともに、当該準中型自動車免許を受けた日から1年間（初心運転者期間）に違反行為をし、一

定の基準に該当することとなった場合には再試験の対象とすることとします。

この項目に対しては、

- 普通自動車免許に係る初心運転者期間が終了した者はこれらの義務の対象外とするべきである。
- 準中型自動車免許の取得後1年以内に大型自動車免許を取得するような場合には、初心運転者期間制度の対象から除外するべきである。

といった御意見がありました。

準中型自動車免許は、一定の運転経験を要することなく、普通自動車免許と同様に18歳で取得できることとしており、普通自動車免許を取得せず、準中型自動車免許を取得する者も想定されるほか、準中型自動車は、普通自動車とは車格や運転特性が異なるため、準中型自動車免許に係る初心運転者対策を講ずる必要があることから、同免許を受けた者について、再試験制度及び初心運転者標識表示義務の対象とすることとしています。

他方、準中型自動車免許を取得した者の中には、一定の運転経験を有し、こうした制度の対象とする必要性が認められない者もいると考えられるところ、制度の趣旨や他の免許取得者（中型自動車免許取得者）との均衡等も考慮し、普通自動車免許を2年以上保有した後に準中型自動車免許を取得した者や、準中型自動車免許を取得した後に大型自動車免許を取得した者等については、再試験制度及び初心運転者標識表示義務の対象とはしないこととします。

(4) 現行の大型自動車免許、中型自動車免許又は普通自動車免許を受けている者の運転資格の取扱い等について、現在受けている免許で運転することができる自動車を改正後も運転することができることとするなど、適切な経過措置を設けることとします。

この項目に対しては、改正試案に賛成の立場から、

- 新法施行時において、新法施行前の普通自動車免許は準中型自動車免許の5t限定とし、運転できる自動車の範囲を狭めるべきではない。

といった御意見があったほか、反対の立場から、

- 現行の普通自動車免許を受けている者の運転資格について既得権を認めるべきではない。

といった御意見がありました。

警察庁としては、現に貨物自動車の運転で生計を立てている方等への影響も考慮する必要があると考えており、平成16年の道路交通法改正により中型自動車免許が新設された際と同様、現在受けている免許で運転することができる自動車を改正後も運転できることとするなどの経過措置を設ける必要があると考えています。

(5) その他

今回の改正試案の内容に対する全体に関わる意見として、

○ 免許制度で全ての安全が確保できるものではなく、事業者による従業員教育が安全を確保するために重要である。
といった御意見がありました。

貨物自動車の総合安全対策については、「貨物自動車に係る運転免許制度の在り方に関する報告書」においても指摘されているところであり、警察庁としては、新たな運転免許制度の制度設計の中で特に初心運転者に対する安全対策の充実を図ることとしているほか、国土交通省においても、「貨物自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」（平成13年国土交通省告示第1366号）の改正を視野に、初任運転者及び一般運転者教育の充実・強化について検討が行われているところであり、引き続き、関係機関等とも連携して取り組んでまいりたいと考えています。

3 その他

酒気帯び運転又は過労運転等の違反行為をし、よって交通事故を起こし、人を傷つけた場合について、免許の仮停止の対象とすることとします。

この項目に対しては、改正試案に賛成の立場から、

○ これらの場合について、免許の仮停止の対象とすることは道路交通の安全から当然である。

といった御意見があったほか、反対の立場から、

○ 運転者による過労運転は、使用者等から圧力によりやむを得ず行われるものであることから、過労を原因とするものについては、仮停止の対象から除くべきである。

といった御意見がありました。

今回の改正試案は、現行制度上、酒気帯び運転及び過労運転等の禁止の規定に違反した場合（麻薬等運転の場合を除く。）に、交通事故を起こして人を死亡させたときに限って免許の効力の停止をすることができることとされていたところ、これを改め、これらの違反行為をし交通事故を起こした者を早期に道路交通の場から排除するため、人を傷つけた場合であっても、仮停止をできることとするものです。

薬物の影響だけでなく、過労の影響により正常な運転ができないおそれがある状態で運転する行為についても、死亡事故や重傷事故につながりやすい危険な行為であることから、現行制度上これを禁止するとともに、特に危険な行為であるとして評価している（例えば、同行為を理由とする行政処分（免許の欠格期間）については、無免許運転や酒気帯び運転と同水準の2年間）ところであり、過労運転についてのみこの仮停止の対象から除くことは適当でないと考えています。