

平成25年 3 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25年 2 月15日から平成25年 2 月28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、586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25年 2 月15日

3 頂いた御意見及びこれに対する警察庁の考え方
頂いた御意見及びこれ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 頂いた御意見の総数及びその内訳

頂いた御意見の総数 586件

(内訳)

パブリックコメント意見提出フォーム	371件
電子メール	162件
F A X	21件
郵 送	32件

「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 一定の病気等に係る運転者対策

(1) 免許の拒否事由等とされている一定の病気等に該当する者を的確に把握するための規定の整備

ア 免許を受けようとする者等に対する病気の症状に関する公安委員会の質問制度及び虚偽回答に対する罰則整備

この項目に対しては、改正試案に賛成の立場から、

一定の病気等に該当する運転者を保護するとともに、当該病気等に起因する交通事故を防ぐ効果もある。

といった御意見が、条件付賛成の立場から、

改正試案に記載された法定刑では、抑止力としては不十分であるため、より厳罰化するべきである。

といった御意見があったほか、反対の立場から、

罰則を設ければ、患者はかえって疾患を隠そうとしたり、医師による治療を避けたりすることになる。

罰則を設けることによって交通事故数が減少するという証拠はないのではないか。

といった御意見がありました。

現在、病気の影響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、自動車等の運転に支障を及ぼすおそれがある一定の症状を呈する病気（以下「一定の病気」という。）等にかかっていることは、運転免許（以下「免許」という。）の拒否、取消し等の事由とされています。

しかしながら、一定の病気等に該当しているか否かは外見上明らかでなく、また、運転免許試験においても判別することは困難であることから、改正試案では、都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）は、免許を受けようとする者、運転免許証（以下「免許証」という。）の更新を受けようとする者等に対し、病気の症状に関する必要な質問をすることができることとした上で、当該質問に虚偽の回答をする行為について罰則を設けることとしているものです。

一定の病気等に係る運転免許制度の在り方に関する有識者検討会が平成24年10月に取りまとめた「一定の症状を呈する病気等に係る運転免許制度の在り方に関する提言」においては、「罰則規定の感銘力（抑止力）によって、虚偽申告に一定の抑止効果が期待できることからすれば、罰則を整備する必要性は認められる」旨が示されたところです。警察庁としては、病状の正確な回答を促すため、この制度の導入に当たっては十分な周知を行ってまいります。

なお、今回の法改正により導入することとしている質問のための書面（質問票）の詳細については、内閣府令で定めることとなりますが、医師から運転を控えるよう助

言されているかどうかに関する質問項目に限らず、意識障害や運動障害を伴う発作を起こしたことがあるかどうか等医師の診断の有無にかかわらず質問についても行うことを予定しています。このように質問制度は必ずしも医師の診断を前提としないものであることから、それが直ちに医師の診断を忌避する要因とはならないものと考えています。

今回、罰則の法定刑を定めるに当たっては、他の法令における同種の罰則との均衡を考慮するとともに、その行為を抑止する観点から、1年以下の懲役又は30万円以下の罰金とすることとしたところです。

イ 一定の病気等に該当する者を診断した医師による任意の届出制度

この項目に対しては、改正試案に賛成の立場から、

医師が、医学的見地から、自動車等の運転に支障を及ぼすおそれがあると判断した場合に公安委員会に情報を提供することについては、守秘義務の対象外とするべきである。

といった御意見が、条件付賛成の立場から、

交通事故を未然に防止するため、一定の病気等に該当する者を診察した医師に対しては、公安委員会への届出義務を課すべきである。

といった御意見があったほか、反対の立場から、

医師が患者の個人情報をお届けすることは守秘義務に反する。

一定の病気等に該当する者が、公安委員会への届出を恐れ、医師による治療を受けなくなる。

といった御意見がありました。

公安委員会が一定の病気等に該当する者を的確に把握するためには、職務上、人の疾病に関する事実を知り得る立場にある医師から情報提供を受けることが有効と考えられることから、改正試案では、一定の病気等に該当する者を診断した医師による届出制度を導入することとしています。

この点、医師に届出を義務付けることについては、病気の治療における医師と患者の信頼関係が損なわれ、ひいては免許の取消しを恐れる患者が治療から遠ざかり潜在化するおそれがあること、免許の取消し等の対象となる病気は多岐にわたるところ、それらを正確に診断するためには相当に広範かつ専門的な知識が必要であり、全ての医師が必ずしもそのような診断を行うことができるとは言えないことなどを踏まえ、改正試案では、医師による届出を任意規定にとどめて医師と患者の信頼関係に配慮しつつ、当該届出を法律上に位置付けることで守秘義務や個人情報保護法に反することとならないよう法律関係を整理し、医師が対処しやすい環境を整えることとしたものです。

なお、届出制度の導入に当たり、医師と患者の信頼関係が損なわれることがないよう、医師団体等には、届出を行うべき場合等を定めた自主的なガイドラインを作成していただくことを考えております。

ウ 一定の病気等に該当する者であると疑う理由があるときの免許の効力の暫定的停止制度

この項目に対しては、改正試案に賛成の立場から

経過を見なければ確定的に診断できない病気については、運用しやすく効果的な制度である。

といった御意見が、条件付賛成の立場から、

既往歴があることのみをもって一定の病気等に該当する疑いがあると判断するのではなく、免許を受けた者の現在の状態を含めて判断するのであれば賛成する。といった御意見があったほか、反対の立場から、

一定の病気等に該当する者のみを対象に、疑いがあるというだけで免許の効力を停止するという制度には疑問がある。

「疑う理由があるとき」という要件は曖昧であり、また、対象となる範囲が広すぎる。

といった御意見がありました。

上記のとおり、一定の病気等に該当しているか否かは外見上明らかでなく、また、運転免許試験においても判別することは困難であることから、現行制度において、一定の病気等に該当する者に対する免許の取消処分等を行う際には、一定の病気等に該当するか否かを判別するための専門的知識を有する医師の判断を踏まえた上で処分を行っています。

しかしながら、一定の病気等に該当する疑いのある者を把握してから専門医による臨時適性検査の結果を踏まえて取消処分等を行うまでには一定の期間を要することから、その間に病気等に起因する交通事故が発生するのを未然に防止するために、改正試案では、一定の病気等に該当する者であると疑う理由があるときの免許の効力の暫定的停止制度を導入することとしています。

ただし、確定的な診断がなされる前から免許の効力を停止することは、免許保有者にとって厳しい処分であることから、この処分を行うのは、免許を受けた者が交通事故を起こし、かつ、当該交通事故の状況から判断して、一定の病気等に該当する疑いがあると認められる場合等一定の病気等に該当する蓋然性が相当程度高い場合に限定することとします。また、停止期間については3月を超えない範囲内に限るとともに、処分に伴う負担を合理的な範囲内にとどめるため、当該処分を受けた者が、主治医の診断書を提出して一定の病気等に該当しないことを明らかにすることにより、当該処分を解除させることを可能とすることとします。

(2) 一定の病気に該当する者であることを理由に免許を取り消された場合における当該免許の取消しを受けた者の免許再取得に関する負担を軽減するための規定の整備

ア 一定の病気を理由に免許を取り消された場合における免許再取得時の試験の一部免除

この項目に対しては、改正試案に賛成の立場から、

免許再取得のために自動車教習所へ再び通うことは、経済的にも時間的にも相

当な負担であるため、この改正に賛成である。
といった御意見が、条件付賛成の立場から、
一般運転者の免許証の有効期間に合わせて、試験の一部免除は、免許の取消し
後5年間認めるべきである。
免許の取消しを受けた理由が病気であるのだから、無期限に試験の一部免除を
認めるべきである。
といった御意見があったほか、反対の立場から、
免許再取得後の交通事故を防止するため、この改正項目は削除するべきである。
といった御意見がありました。

現行制度においては、一定の病気を理由に免許を取り消された者は、症状が改善し
たとしても、免許を再取得するためには、適性試験、技能試験及び学科試験に合格し
なければならないこととされているところ、この負担の大きさが、正しい症状の申告
を妨げていることが考えられることから、改正試案では、一定の病気を理由に免許を
取り消された場合の免許再取得時の運転免許試験（以下「試験」という。）の一部を
免除することとしています。

この点、一定の病気を理由に免許を取り消された者については、自動車等の運転に
支障を及ぼすおそれがある病気を有しているという点のみが問題とされたにすぎない
ため、その点が解消されれば、道路交通の場に復帰させても運転技能及び知識の面
での問題はないため、免許の再取得に当たり技能試験及び学科試験を免除することと
するものです。

他方で、長期にわたって自動車等の運転をしていなかった者について無限定に試験
の一部の免除を認めることは、道路交通の安全確保の見地から妥当でないと考えられ
ます。この改正は、本人に帰責性がない理由で免許を失った場合等における特例であ
る点において、現行制度におけるやむを得ない理由のため失効日から6月以内に試験
を受けることができなかつた者に対する試験の一部の免除制度と同様のものであり、
同制度において試験の一部免除が認められる期間は、道路交通の安全の確保を図りつ
つ、やむを得ない理由がある者の負担に配慮し、合理的な範囲として失効後3年以内
とされているものです。そこで、一定の病気を理由に免許を取り消された者について
も、同様にその上限を3年とすることとしています。

イ 一定の病気を理由に免許を取り消された場合に再取得した免許が継続していたもの のみならず規定の整備

この項目に対しては、改正試案に賛成の立場から、
これにより正しい申告が促され、患者も治療に専念できると思われる。
といった御意見が、条件付賛成の立場から、
免許の取消しまで優良運転者であった者については、取消し後5年までこの規
定の対象としてほしい。
といった御意見がありました。

免許証の更新時等の病状の正確な申告を促進するためには、一定の病気を理由に免許を取り消された者が、その病状の回復後、再び免許を取得しようとする場合において、可能な限りその者の利益を保護することが適当であることから、改正試案では、一定の病気を理由に免許を取り消された場合に再取得した免許が継続していたものとみなす規定を整備することにより、免許を再取得した際には、優良運転者と区分され得るというメリットを享受することができることとしています。

この点、この改正は、免許証の更新時等の正しい病状申告を促進するというアの改正の趣旨を徹底するためのものであることから、アと同様、その対象者を一定の病気を理由に免許を取り消された日から3年以内の者とするとしています。

(3) 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、

同じ病名であっても症状は様々であり、取消処分等の対象となる一定の病気というのは症状ごとに詳しく定めるべきである。

法令に特定の病名を規定することは、患者に対する差別を助長することになる。といった御意見がありました。

現行制度においても、一定の病気等として掲げられた病気にかかっている者について、病名により一律に免許の拒否、取消し等を行うのではなく、道路交通法施行令(昭和35年政令第270号)等において病気の症状ごとに処分の基準を定めており、この基準に沿って個別具体的に自動車等の安全な運転に支障があるかどうかについて症状を見極めた上で免許の拒否、取消し等を行うこととしております。

また、国民の権利義務に関わることについてはできる限り法令で明確に規定すべきであり、病名を規定しないこととした場合には、国民の権利義務に直接関わる免許の取得等の可否に関して、基準が不明瞭となるおそれがあります。そこで、現在、関係法令においては、病気としての概念の定着の度合いを踏まえ、掲名することが適当であると認められるものについて、病名を規定しているところです。

このほか、

一定の病気等に該当する者が、病状を申告した結果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、公共交通機関の整備やその利用料金の割引等の支援策を講ずるべきである。

といった御意見がありました。

免許は国民の日常生活や社会・経済活動に深く関わりを持つものであることから、病状の正確な申告を促すため、今後、関係省庁、地方公共団体、民間事業者等に対し、一定の病気等に該当する者の移動手段等に関する支援策を講ずるよう働き掛けを行ってまいりたいと考えています。

2 悪質・危険運転者対策

(1) 無免許運転、その下命・容認及び免許証の不正取得の罰則の引上げ

この項目に対しては、改正試案に賛成の立場から、

罰則を見直すことで、死亡事故を起こす危険性をもっと強く認識させなければならぬ。

といった御意見が、更なる罰則の強化が必要との立場から、

罰則の引上げ幅が不十分である。

最低限、酒酔い運転の法定刑（5年以下の懲役又は100万円以下の罰金）の水準まで引き上げるべきである。

といった御意見があったほか、反対の立場から、

いたずらな罰則の強化は不要である。

重大事故を起こす確率が高くても、全交通事故に占める割合が低く、事故の抑止効果が期待できない。

といった御意見がありました。

また、このほか、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、

無免許で運転し、重大な事故を起こした場合、刑法の危険運転致死傷罪に問うべきである。

といった御意見がありました。

無免許運転による交通事故は、年々減少傾向にあります。その一方で、平成23年10月に愛知県名古屋市で発生した飲酒・無免許死亡ひき逃げ事件や平成24年4月に京都府亀岡市で発生した通学中の小学生等10名が死傷した交通事故など、依然として、無免許運転による痛ましい交通事故が後を絶たない状況にあります。

また、平成24年中の交通事故のうち、無免許運転による交通事故の死亡・重傷事故率は16.2%と、酒気帯び運転による交通事故（16.0%）とほぼ同程度であることから、明らかなように、無免許運転は、酒気帯び運転と同じくらい悪質・危険な交通違反であるにもかかわらず、その罰則については「1年以下の懲役又は30万円以下の罰金」と、酒気帯び運転の「3年以下の懲役又は50万円以下の罰金」と比べても軽いものとなっています。

そこで、こうした無免許運転の根絶を図っていくため、改正試案では、無免許運転、無免許運転の下命・容認及び免許証の不正取得に対する罰則についても同様に引き上げることとしています。

また、無免許運転等に対する罰則の引上げ幅については、道路交通法における他の悪質・危険な交通違反に対する罰則のほか、他の法令における無許可・無資格行為に対する罰則とのバランスを考慮する必要があるところ、取扱いや保管に厳重な注意を要する銃砲（けん銃及び猟銃を除く。）の無許可所持や、医師でない者による医業等に対する罰則とのバランスを勘案し、「3年以下の懲役又は50万円以下の罰金」とすることが適当であると考えております。

なお、無免許運転による交通事故の抑止は罰則の強化のみによって達成できるものでないことは御指摘のとおりであります。飲酒運転の罰則強化等過去の例を見ても、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。

(2) 無免許運転幫助行為(自動車等の提供行為及び同乗行為)の禁止及び罰則規定の整備

この項目に対しては、改正試案に賛成の立場から、

無免許運転の幫助行為の罰則強化を評価する。

自動車等を積極的に提供した場合には、本犯と同等の罰則でよい。ただし、強奪されたのに近い形での提供については、かわいそうではないか。

といった御意見が、更なる罰則の強化が必要との立場から、

無免許運転の幫助行為について、「5年以下の懲役又は100万円以下の罰金」とすべきである。

同乗行為についても、本犯と同様の罰則とすべきである。

といった御意見があったほか、反対の立場から、

車を貸与して罰則を受けるのは行き過ぎである。

といった御意見がありました。

無免許運転を根絶するためには、運転者の周辺で無免許運転を助長・容認する行為についても防止していく必要があります。

そこで、改正試案では、無免許運転をするおそれのある者に対して自動車等を提供した者であって、自動車等の提供を受けた者が無免許運転をしたものに対する罰則を、無免許運転をした本人に対する罰則と同等の「3年以下の懲役又は50万円以下の罰金」とするとともに、運転者が免許を受けていないことを知りながら、当該運転者に対し、自動車等を運転して自己を運送することを要求・依頼して、当該自動車等に同乗した者に対する罰則を「2年以下の懲役又は30万円以下の罰金」とすることとしています。

なお、(1)のとおり、無免許運転をした本人に対する罰則を、酒気帯び運転をした本人と同等の「3年以下の懲役又は50万円以下の罰金」とすることが適当であると考えていることから、自動車等を提供した者及び要求・依頼して同乗した者に対する罰則についても、酒気帯び運転の場合と同様、それぞれ、「3年以下の懲役又は50万円以下の罰金」及び「2年以下の懲役又は30万円以下の罰金」とすることが適当であると考えております。

また、今回整備する罰則規定の対象となる行為は、現在でも無免許運転の幫助犯に該当するものであり、処罰範囲を拡大するものではないことから、御指摘のように自動車等を強奪された場合のように、現在でも幫助犯に該当しないものについては、改正試案においても、対象に含むことは想定していません。

(3) 取消処分者講習の受講対象の拡大

この項目に対しては、改正試案に賛成する御意見のほか、反対の立場から、

一度事故を起こした者については、免許を再取得することができないようにすべきであるため、この改正項目は削除するべきである。

といった御意見がありました。

現行制度においては、免許の取消しを受けた者に対して指定する免許の欠格期間は、

最長で10年とされています。免許の欠格期間は、その指定された期間中、免許を取得することができないこととなり、国民の利益にとって大きな影響を与えるものであるため、他の法令における許可制度等との均衡を考慮して、その上限を10年としているものであり、免許が失効したため免許の取消しを受けなかった者についても、同様の理由から、免許の拒否の対象となる期間は、最長でも免許が失効した日から10年間とされています。

改正試案では、このような者について交通安全上の再教育を徹底するために、試験を受けるためには、過去1年以内に取消処分者講習を終了していなければならないこととしています。

3 自転車利用者対策

(1) 自転車の危険な運転を防止するための講習に関する規定の整備

この項目に対しては、改正試案に賛成の立場から、

悪質運転により事故を起こした者や違反した者に対して一定の教育の場を与えるために講習の受講を命ずることは効果がある。

自転車に係る交通ルールを全国民に周知することも必要である。

悪質な違反者だけでなく、広く人々に講習を受ける機会を提供すべきである。といった御意見が、条件付賛成の立場から、

反復せずとも、一度でも悪質な違反をした者には講習の受講を義務付けるべきである。

危険行為の内容や危険行為を何回すれば「反復して行った」ことになるのか等の基準については、道路交通法令に詳細かつ具体的に定めるべきである。

といった御意見があったほか、反対の立場から、

この講習の内容で自転車の危険運転が減少するとは思えない。悪質な違反を繰り返す者に対して講習で教育しようとしても意味がない。

違反をした自転車運転者への取締りが不十分な現状を踏まえれば、講習受講を義務付けるのではなく、取締りを強化し罰金を科すべきである。

講習受講命令の仕組みを設ける前に、警察庁は自転車に係る交通ルールを広く国民に周知すべきであり、安易に罰則を設けたり規制を強化したりすべきではない。

といった御意見がありました。

講習受講命令は、道路における交通の危険を生じさせるおそれのある者を対象とするものであり、自転車の運転に関し交通に危険を及ぼす一定の違反行為（以下「危険行為」という。）を反復して行ったこと及び将来的に道路における交通の危険を生じさせるおそれが認められることを要件としています。

一度危険行為で検挙された者については、自転車による交通違反が刑罰の対象となるような危険性の高い行為であることを認識する機会があり、通常、違反行為を犯したことについて反省することが期待されることから、一度の危険行為では講習の受講を命じないこととしています。他方、一度危険行為をした後に再度危険行為を行う者

は、検挙されても反省することなく繰り返し危険行為を行っており、将来的にも道路における交通の危険を生じさせるおそれが高いと認められるため、受講命令の対象とすることが適当と考えています。

受講命令の要件となる危険行為の対象については、今後、制度の詳細を検討し、具体的に政令で定めることとしています。また、「反復して行った」とは「2回以上行った」ことを意味するものであり、この点について政令等で定めることは想定していません。

講習の内容については、違反者に対して単に交通ルールを説くのではなく、従来の自己の運転行動がいかに関係しているかを気付かせ、運転行動の自発的な変容を促すよう実施することを想定しており、効果的な講習となるようその内容を工夫する予定です。

講習受講命令の仕組みを作る前に自転車に係る交通ルールを広く国民に周知すべきとの御意見がありました。警察では、地方公共団体、学校、自転車関係事業者等と連携し、「交通の方法に関する教則」や「自転車安全利用五則」を活用するなどして、児童・生徒、高齢者、主婦等全ての自転車利用者に対して自転車の通行ルール等の周知に努めています。また、学校等と連携して、児童・生徒に対する自転車安全教育を推進しており、スタントマンによる事故の再現や自転車シミュレーターの活用等による参加・体験・実践型の自転車教室を開催するなど、教育内容の充実にも努めています。平成24年中、児童・生徒や高齢者等を対象とした自転車教室を全国で約3万4千回開催し、約417万人が受講しており、今後も、引き続き自転車利用者に対する交通ルールの周知徹底に努めていきます。

(2) 自転車の制動装置に係る検査及び応急措置命令等の規定の整備

この項目に対しては、改正試案に賛成の立場から、

ブレーキがない自転車を発見次第、停止させて検査ができるようにするという今回の対策についてもどんどん進めてほしい。

警察官の権限を明確にし、指導取締りの実効性を図ることは評価できる。

といった御意見が、条件付賛成の立場から、

自転車には様々なブレーキの種類があるが、現場の警察官はこれをよく知らないため、不適正な取締りが行われるおそれがある。

応急措置命令を設けることには賛成だが、命令違反に対する罰則を設ける必要はない。

といった御意見が、反対の立場から

警察官が根拠もなくピスト自転車を停止させるおそれがある。

といった御意見がありました。

改正試案では、警察官は、内閣府令で定める一定の基準に適合する制動装置を備えていないため交通の危険を生じさせるおそれがある自転車（以下「制動装置不良自転車」という。）と認められる自転車が運転されているときは、当該自転車を停止させ、及び当該自転車の制動装置について検査をすることができることとしています。制動

装置不良自転車と認められる場合については、警察官が主観的に判断しただけではなく、制動装置を操作する部品がハンドル付近に設けられていないため外見上自転車が前輪若しくは後輪又はその両方に制動装置を備えていないように見える場合や自転車の制動状況からその制動装置が上記の基準に適合する制動性能を有していないと認められる場合など、客観的にも制動装置不良自転車と認められる場合を想定しています。このため、警察官が一見して制動装置を備えていると認められる自転車までも無制限に停止させることを可能とするものではありません。

また、警察官による応急措置命令等の違反に対する罰則を設ける必要はないとの御意見がありましたが、応急措置命令等が道路における危険を防止し、その他交通の安全を図るための措置であり、その実効性を担保する必要があること及び道路交通法第63条の規定による整備不良車両に対する警察官による応急措置命令等の違反についても罰則が設けられていることを考慮すると、警察官による応急措置命令等の違反については、罰則を設けることが適切であると考えています。

改正試案の施行に当たっては、自転車の制動装置にはコースターブレーキ等外見上制動装置を備えていないように見えるものもあることから、取締りに当たる警察官に対する自転車の制動装置の種類等に係る教養を実施していきます。

(3) 自転車の通行方法に関する規定の整備

この項目に対しては、改正試案に賛成の立場から、

路側帯通行が道路の左側部分に設けられた路側帯に限られれば、自転車同士のスれ違い時の接触の危険性がなくなり、自転車利用者も自動車利用者もより安全に運転できる。

自転車も車両であり、そもそも道路の右側部分に設けられた路側帯を通行できたこと自体が問題である。

右側の路側帯を走る自転車と何度も接触しそうなことがあるので賛成である。

そもそも路側帯の通行方法を知らない人が多いため、国民への周知が必要である。

といった御意見が、条件付賛成の立場から、

自転車の路側帯通行を道路の左側部分に設けられた路側帯に限るというルールにするならば、まず、自転車の通行環境の整備や路側帯への違法駐車取締り等のルール遵守を可能とする環境を整備してほしい。

路側帯だけでなく、自転車の歩道通行も道路の左側部分に設けられた歩道に限るというルールにしてほしい。

道路の右側部分にしか路側帯が設けられていない道路では、車道を走行することとなり不便と危険を伴うので、左側部分に設けられた路側帯の走行に限るのは、路側帯の幅が一定の幅に満たない場合に限るなどの条件を付けてほしい。

自転車運転者が危険と判断したときは、道路の右側部分に設けられた路側帯を通行できるようにすべきである。

といった御意見があったほか、反対の立場から、

高齢者、子どもへの対応及び右側にしか路側帯がない場合等があり無理があるので、反対である。

路側帯の判別が困難であることや違反に対して十分な取締りがなされていないことなど、実効性に大きな疑問がある。

そもそも軽車両に路側帯通行を認めること自体が間違っている。

路側帯の双方向通行は、正面衝突や接触事故を起こすことが危険なのではなく、左側通行車両と右側通行車両の交差点での出会い頭事故が危険なのであり、理由付けが十分でないので、反対である。

といった御意見がありました。

警察では、良好な自転車交通秩序の実現に向けて、自転車は「車両」であるということを利用者のみならず、自動車等の運転者を始め交通社会を構成する全ての方に遵守していただき、車道を通行する自転車の安全と歩道を通行する歩行者の安全の双方を確保することを目的として、自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進等による自転車総合対策に取り組んでいるところです。

しかし、車道において軽車両は左側通行が原則でありながら、路側帯においては双方向の通行を認めている現在の規定では、路側帯と車道の区別のある道路において、軽車両の進行方向に係るルールが路側帯と車道で異なることとなり、自転車を含む軽車両の通行ルールは分かりにくいものとなっています。

また、路側帯における軽車両の双方向の通行には、路側帯における軽車両同士の正面衝突・すれ違い時の接触事故等を引き起こす危険性があるほか、見通しの悪い交差点において軽車両同士の出会い頭の衝突事故を引き起こすおそれがあります。

警察庁では、自転車を含む軽車両の通行ルールの徹底を図り、良好な自転車交通秩序を実現するためには、軽車両の路側帯通行を道路の左側部分に設けられた路側帯に限ることとすることが妥当であると考えています。

他方、歩行者保護の観点から、軽車両に路側帯通行を認めること自体が間違っているとの御意見や、自転車の歩道通行を更に限定すべきとの御意見もありましたが、軽車両の本来の性能を発揮させて走行することが期待できない高齢者や幼児・児童が軽車両を運転する場合や車道を通行する他の車両の通行量が多い場合等もあることから、依然として軽車両に路側帯の通行を認めることや自転車にこれまでと同程度の歩道通行については認めることによって道路の安全な通行を図ることも必要と考えています。

なお、自転車の通行環境の整備につきましては、平成24年11月、国土交通省と共に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定したところであり、警察では、今後とも、道路管理者と連携して、自転車専用の走行空間（自転車専用通行帯及び自転車道）等を整備するとともに、普通自転車の歩道通行を可能とする交通規制の実施場所の見直し等を通じて、自転車と歩行者の安全の確保に努めることとしております。併せて、適切な違法駐車取締り等による総合的な駐車対策を推進し、自転車の通行空間の維持にも努めていきます。

このほか、

自転車の指導取締りを強化すべきである。

自転車に係る法改正を行う前に自転車の通行環境整備を行うべきである。

免許制度や交通反則制度を自転車利用者にも導入すべきである。

といった御意見がありました。

警察では、自転車指導啓発重点地区・路線を中心に、自転車利用者の無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対する指導警告を強化するとともに、制動装置不良自転車の運転のほか、違反行為により通行車両や歩行者に対する具体的危険を生じさせたり、指導警告に従わず違反行為を繰り返したりするなどの悪質・危険な交通違反に対しては、交通切符を適用した検挙措置を講ずるなど厳正に対処しています。頂いた御意見も踏まえ、引き続き、自転車に対する指導取締りの推進に努めていきます。

自転車の通行環境の整備については、前述のとおり、今後とも、道路管理者と連携して、自転車専用の走行空間等を整備するとともに、普通自転車の歩道通行を可能とする交通規制の実施場所の見直し等を通じて、自転車と歩行者の安全の確保に努めていきます。

自転車が幼児や児童といった低年齢者や自動車等の運転免許を受けていない者、自動車等を保有していない者にとって不可欠な移動手段となっていることや、自転車の運転方法が相当に平易で一般的に走行速度も低いことなどを踏まえると、現時点で自転車に運転免許制度を導入することは適切ではないと考えます。また、交通反則制度が導入された背景として、自動車による交通違反が数多く起訴され、司法の負担が増大していたことなどが挙げられますが、現在、自転車について、司法の負担が自動車に対するものと同様に大きくなっているなどの特段の事情は認められませんので、自転車について直ちに交通反則通告制度を導入することも適切ではないと考えています。

4 その他

(1) 環状交差点(仮称)の交通方法に関する規定の整備

この項目に対しては、改正試案に賛成の立場から、

特に右直事故の激減が期待できることから、法整備について賛成である。

といった御意見が、条件付賛成の立場から、

環状交差点の手前においては、歩行者保護のため、一時停止しなければならないこととすべきである。

環状交差点の手前においては、円滑な交通の実現のため、一時停止しなくてもよいこととすべきである。

環状交差点においては、歩行者保護のため、徐行しなければならないこととすべきである。

といった御意見があったほか、反対の立場から、

環状交差点は、交通事故や渋滞を招くことから、その法整備については反対である。

といった御意見がありました。

環状交差点は、条件が整っていれば、安全面、円滑面、環境面及び災害対策面から効果が期待されるものであり、本改正は、環状交差点を導入する上での法制上や実務上の課題の解決に資するものと考えています。もっとも、環状交差点の導入を推進するに当たっては、交差点の構造、自転車を含む車両の交通量、歩行者の通行量等の環状交差点の効用を最大化するための条件について、社会実験の結果等も踏まえつつ、更なる調査が必要となるものと考えており、今後、関係機関とも連携しながら、検討してまいりたいと考えています。

環状交差点においては、環状部分を通行している車両が交差点に進入しようとする車両より優先することとするため、優先関係は明らかであり、優先関係を明らかにするための一時停止規制を実施する必要はないと考えています。もっとも、都道府県公安委員会が実際の交通量、交通流、歩行者の通行実態等を考慮して一時停止規制を実施することは妨げないこととすることを考えています。

なお、車両は、環状交差点においては、徐行しなければならないこととすることを考えています。

(2) 放置違反金の収納事務の私人への委託

この項目に対しては、改正試案に賛成の立場から、

銀行窓口になかなか行けないのでよい。

支払いに行く時間がないという言い訳が成り立たなくなるのでよい。

といった御意見がありました。

放置違反金の収納窓口は、現在、地方自治法第235条第1項等の規定により、各都道府県が指定する金融機関に限られているところ、改正試案では、放置違反金の収納事務をコンビニエンスストア等の私人へ委託することを可能とすることとしています。改正試案の内容で制度の見直しが行われた場合は、各都道府県の判断により、放置違反金の収納事務をコンビニエンスストア等の私人に委託することができることとなります。