

「道路交通法施行令の一部を改正する政令案」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3月7日から同年4月5日までの間、道路交通法施行令の一部を改正する政令案に対する意見の募集を行ったところ、94件の御意見を頂きました。

「道路交通法施行令の一部を改正する政令」が平成20年4月25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

道路交通法施行令の一部を改正する政令（平成20年政令第149号）

2 命令等の案を公示した日

平成20年3月7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 94件

（内訳）

電子メール	73件
F A X	19件
郵 送	2件

「道路交通法施行令の一部を改正する政令案」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 自転車利用者対策の推進

ア 車両通行帯の幅員の下限を1メートルとすることについて

この項目に関しては、今回の改正の内容に対する御意見ではありませんが、車道でもあくまで自転車が優先であることを明文化するべきである。という御意見がありました。

車道において、自動車と自転車といった交通主体がそれぞれの機能、特性等に応じて安全かつ円滑に走行できる環境を整備することが重要と認識しております。

警察庁では、国土交通省と連携して、全国において「自転車通行環境整備モデル地区」を指定し、対策を講じることとしており、こうした取組み等を通じて、今後とも自転車の通行環境の整備に努めてまいります。

イ 横断歩道を進行する普通自転車が従うべき信号灯火を定めることについて

この項目に対しては、

自転車に乗ったまま横断歩道を通行することはできないはずであり、また、自転車で横断歩道を通行することは大変危険。

といった御意見がありました。

今回の改正は、道路交通法の一部を改正する法律（平成19年法律第90号。以下「改正法」といいます。）により、例外的に歩道を通行することができる普通自転車の範囲を明確化したことに伴い、自転車横断帯が設置されていない交差点において、これらの普通自転車が横断歩道を進行して道路を横断することが見込まれることを踏まえ、横断歩道を通行する普通自転車が従うべき信号を車両用でなく歩行者用灯器とするものです。

道路交通法においては、普通自転車が横断歩道を通行することを禁止する規定はありませんが、横断歩道は歩行者の横断のための場所であることから、交通の方法に関する教則（昭和53年国家公安委員会告示第3号）において、横断歩道の通行について、歩行者の通行を妨げてはならない旨を周知し、歩行者の安全確保を図ることとしています。

ウ 普通自転車により歩道を通行することができる者を児童及び幼児、70歳以上の者並びに身体障害者と定めることについて

この項目に対しては、普通自転車により歩道を通行することができる者の範囲を限定すべきとの立場から、

運転能力が不十分な者には歩道の通行を認めるべきではない。

小学校高学年にはある程度以上の体重と速度を出す能力があり、13歳未満という年齢制限を引き下げる必要がある。

「車道は安全に通行できないが、歩道なら安全に通行できる障害」などあり得ない。

といった御意見がありました。

他方、普通自転車により歩道を通行することができる者の範囲を拡大すべきの立場から、

幼児等に限らず、歩道を走るようにすべきである。

高齢者の保護という意味では、70歳以上という年齢制限を引き下げる必要がある。

保護者が子供と同伴している場合の当該保護者、70歳以上の者と同伴する者、身体障害者の保護者や介護等を行う者も歩道を通行できるようにして欲しい。

といった御意見がありました。

改正法による改正後の道路交通法における自転車の通行区分の考え方は、自転車の車道通行の原則を維持しつつ、幅員が広く自転車歩道通行可の規制がなされている歩道においては普通自転車は歩道を通行できることとするほか、幅員が狭く自転車歩道通行可の規制がなされていない歩道においても、運転技能や判断能力の観点から普通自転車により車道を通行することが危険であると認められる者については、例外的に普通自転車で歩道を通行できることとするというものです。

このような考え方にに基づき、今回の政令改正において、運転技能や判断能力の観点から普通自転車により車道を通行することが危険であると認められる者の範囲について検討した結果、児童（6歳以上13歳未満の者）及び幼児（6歳未満の者）、70歳以上の高齢者並びに身体障害者がこれに当たるものと判断したところであり、今後、警察としては、道路における自転車の通行空間を確保するなど、自転車の通行環境の整備を行い、自転車の安全な通行が確保されるよう努めることとしています。

2 被害軽減対策の推進

この項目に対しては、

高速道路のみ違反点数を課すのではなく一般道においても同様の措置を講じなければ効果がない。

旅客自動車については、乗客すべてに対して常にシートベルト着用を求めるのは困難であり、義務付けの対象から除外するなどの配慮が必要。

バスガイドが案内を行う場合、乗客がトイレを利用する場合など乗員が車内を移動する場合にシートベルトを締めることができないという問題がある。

6歳未満の小児が2人用座席に3人掛けしている場合にはどうすればいいのか。

シートベルトが装備されていない自動車に乗る場合にもシートベルトの着用が義務付けられることとなるのか。

といった御意見及び御質問がありました。

また、今回の改正の内容に対するもの以外に、

後部座席同乗者のシートベルト着用は、当該同乗者本人の義務とするべき。といった御意見がありました。

今回の改正では、高速道路等における後部座席同乗者については、シートベルト着用率を向上させ、交通事故の被害を軽減することが急務であると考えられることから、義務付けと同時に違反行為に対して行政処分の基礎点数（１点）を付加することとしています。一般道路における違反行為に対する行政処分の基礎点数の付加については、義務付け後の着用状況の推移等を踏まえて検討することとしています。

なお、道路交通法では、自動車に係る交通安全について、運転者に第一義的責任を負わせることとしているものですが、助手席同乗者の着用率が高い水準で推移していることを考慮すれば、着用義務の履行の担保措置という点で、制度を変更して同乗者本人の義務としたり、反則金の対象とする必要はないと考えています。

次に、バスやタクシーについても、後部座席の乗客の安全を確保するためシートベルトの着用について義務付ける必要があることは同様であり、これらの車両の運転者についてのみ、着用義務の対象から除外することは適当でないと考えていますが、運転者に違反の責任を問うか否かについては、面識のない不特定の者を乗車させるなどの旅客自動車運送事業の特殊性も考慮しつつ、ケースバイケースで判断することとしています。

加えて、道路交通法上、走行中の車内を移動している乗員乗客や、道路運送車両の保安基準においてシートベルトを備えることとされていない座席に乗車させる者については、シートベルトの装着は義務付けられていません。また、後部座席同乗者に係るシートベルト着用義務の免除については、助手席同乗者に係るシートベルト着用義務が免除される場合と同様の場合について規定するほか、道路運送車両の保安基準では、乗車定員について、１２歳以上の者１人は１２歳未満の小児又は幼児１．５人に相当するものとされていることから、乗車させることのできる数の小児等を乗車させたためにシートベルトの数が不足することとなる場合について着用義務を免除することとしています。

3 高齢運転者対策等の推進

ア 高齢運転者標識表示義務違反に基礎点数を付すること等について

この項目に対しては、

運転経験が少ないために義務付けられている「初心運転者標識」と同一の行政処分と反則金を相当の経験を有する高齢運転者に対して課すのは妥当ではない。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もの以外に、

タクシーについては、高齢運転者標識の表示によって犯罪の標的となる確率が高くなる懸念があることから、義務付けの対象から除外すべき。といった御意見がありました。

高齢運転者標識の表示は、高齢運転者は一般に、加齢に伴う身体機能の低下が運転に影響を与えるおそれがあることから、高齢運転者に慎重な運転を求める一方で、周囲の運転者に対して、高齢運転者に対する保護義務を課すことによって、高齢運転者に係る交通事故を防止することを目的とするものであり、その趣旨は初心運転者標識と同様であることから、高齢運転者標識の表示の実効性を確保するため、表示義務違反に対して、初心運転者標識と同様の行政処分点数と反則金を定めることとしています。

また、現行制度の下で、高齢運転者標識を表示したことにより運転者が犯罪の標的となったとの実態は把握しておりませんが、改正法の施行後における関連動向の把握に努めるほか、必要な対策を引き続き進めることとします。

イ 聴覚障害者標識を付けずに普通自動車を運転してはならないこととする聴覚障害の程度を定めることについて

この項目に関しては、今回の改正の内容に対する御意見ではありませんが、

自動二輪車及び原動機付自転車について、現行の聴力基準を満たさない聴覚障害者が免許を取得できるようにすべきである。

聴覚障害者団体との意見交換を進めながら、施行後の実態の把握と、それに基づく制度の見直しをすべきである。

標識を導入することは異論はないが、他の運転者に迷惑がかかることはなく、また、聴覚障害者と分かれば嫌がらせを受けたり、犯罪の標的とされるおそれがあるので、標識の表示は任意とすべきである。

といった御意見がありました。

聴覚障害者標識の表示の義務付けについては、改正法において規定されております。

これは、聴覚障害者については、交通状況の認知をすべて視覚で行うこととなるので、幅寄せや割込みがあった場合には危険の発見が遅れるおそれがあることから、周囲の車両の運転者にこれを禁止し、聴覚障害者を保護する必要があるほか、周囲の運転者に聴覚障害者標識を表示した普通自動車は警音器の音が聞こえないことを知らせて注意を喚起する必要もあることから、聴覚障害者が普通自動車を運転する場合には、聴覚障害者標識の表示を義務付けることとしたものです。

改正法においては、これまで運転免許を取得することができなかった聴覚に障害のある方に対し、ワイドミラーの装着等を条件とし普通自動車免許を取得できるとされましたが、これは、普通自動車について平成14年度から17年度までの間、走行実験などの調査研究を行った結果によるものです。普通自動車と原動機付自転車や自動二輪車では、車両特性や運転特性が異なることから、これらの調査研究をもって聴覚に障害のある方に原付免許や自動二輪免許の取得を認めることは、現時点では、困難であると考えています。

なお、今後の制度の見直しについては、法改正時の附帯決議の趣旨も踏まえ、改正後の施行状況を見ながら、関係団体等との意見交換を実施するなどし、必要な調査・検討を行っていく必要があると考えております。また、現行の身体障害者標識等を表

示していることにより、運転者が嫌がらせを受けたり、犯罪の標的となったとの実態は把握しておりませんが、改正法の施行後は、関係団体等の声を聞くなどしつつ、実態把握に努めることとします。

4 その他

ア 警察署長に行わせることができる交通の規制の種類追加について
この項目に対しては、御意見はありませんでした。

イ 緊急自動車の指定対象追加について
この項目に対しては、御意見はありませんでした。

ウ 車両移動保管関係事務に関する規定の整備について
この項目に対しては、
遺失物の公表と同じようにインターネット上で公示すべきである。
といった御意見がありました。

警察署長が保管した違法駐車車両等の所有者が判明しない場合の公示内容等の公表は、インターネットの利用により行うことを検討しております。