

「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12月5日から平成21年1月3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、53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21年1月30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21年政令第12号）

2 命令等の案を公示した日

平成20年12月5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 53件

（内訳）

電子メール	51件
F A X	1件
郵 送	1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 悪質・危険運転者対策の推進

ア及びイ 悪質・危険な運転者に対する欠格期間の延長について

この項目に対しては、

今回の行政処分の強化は賛成である。

救護義務違反等の悪質・危険な違反行為に付する基礎点数をもっと引き上げるべきである。

前歴の回数と点数で、細かく欠格期間を決めるのではなく、もっと簡素なものにすべきである。

累積点数と欠格期間の対応関係については、欠格期間の適用をすべて8年以上とするなど、もっと厳しく定めるべきである。

欠格期間を指定するに当たっては、前歴の回数ではなく、違反行為の悪質性や危険性をより考慮すべきである。

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、

悪質・危険な運転者については、永久に免許の再取得を認めないようにすべきである。

欠格期間の延長により、無免許運転が増加するおそれがあり、取締りの強化等の対策を図るべきである。

欠格期間中の無免許運転防止の観点から、運転免許証を装置に差し込まなければ自動車が動かないような仕組みを検討すべきである。

という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、都道府県公安委員会が、危険運転致死傷、酒酔い運転・麻薬等運転、救護義務違反等の一定の悪質・危険な行為をしたことを理由として免許の取消し等をした場合の欠格期間を3年以上10年を超えない範囲内で指定することとされたことを踏まえ、これらの違反行為に対して基礎点数を付するとともに、過去の行政処分の状況等に応じて、3年から10年までの欠格期間をきめ細かく指定することとしたものです。個々の違反行為に付する基礎点数や欠格期間の指定の基準を策定するに当たっては、今回の改正の対象となっていない点数制度の部分との整合性を考慮しながら、悪質・危険な運転者がより長期間道路交通の場から排除される仕組みとしています。

なお、飲酒運転により死亡事故を起こした者等について永久に免許を与えないようにすべきとの意見もありますが、車社会が進展した今日、自動車等を運転するこ

とが必須の生活手段であるという社会実態にかんがみると無免許運転が増加するおそれがあるという懸念があることや、資格や許可等について定めた他の法制度においても違反があったこと等を理由として永久に資格や許可を与えないとしている例はないことも考慮すれば、現時点、直ちにそのような措置をとることは困難であり、まずは、今回の欠格期間の延長措置による効果や影響を見定めることとしたいと考えています。

他方で、行政処分により免許を取り消された者が無免許で自動車を運転することは、決して許されることではなく、今回の行政処分の強化により無免許運転が増加するという事態になることをできる限り防止するため、無免許運転を始めとする悪質・危険な交通違反の取締りを強化してまいります。

加えて、現在、警察においては、運転免許証の記載事項を電磁的方法により記録するIC免許証の導入を推進しています。IC免許証のICチップには、免許証の有効期間の末日、免許の種類等、免許証の記載事項が記録されています。運転免許証を差し込まなければ自動車が動かないような装置については、これらの情報を活用することも考えられますが、製品化のために必要な技術上の問題のほか、免許を取り消された者の無免許運転の防止の実効性を確保するためには、当該装置を取り付ける対象となる自動車の範囲等の問題があり、現時点、直ちに制度として導入する段階にはないものの、関係機関、関係団体とも連携しながら、引き続き、これらの課題について検討してまいりたいと考えています。

ウ 酒気帯び運転等に付する基礎点数の引き上げについて

この項目に対しては、

行政処分を強化することについては賛成であるが、酒気帯び運転に付する点数や欠格期間をもっと引き上げるべきである。

といった御意見がありました。

他方、

点数の引上げは厳しすぎ、現状のままでよい。

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御意見ではありませんが、

飲酒をした場合、物理的に車を運転することができなくなるような仕組みを搭載した車の実用化を検討するべきである。

飲酒の後、何時間経過すると呼気中のアルコール濃度が政令基準値以下になるのか等の情報を積極的に提供すべきである。

という御意見がありました。

今回の改正は、酒気帯び運転（呼気中のアルコール濃度0.25mg/l以上）及び過労運転等の基礎点数を従来の酒酔い運転及び麻薬等運転と同等の25点に、酒気帯び運転（呼気中のアルコール濃度0.15mg/l以上0.25mg/l未満）の基礎点数を13点にそれぞれ引き上げるものですが、これは、改正法により、酒気帯び運転及び過労運転等

の法定刑が従来の酒酔い運転及び麻薬等運転と同等に引き上げられたことを踏まえたものです。この結果、呼気中のアルコール濃度0.25mg/l以上の酒気帯び運転等を行った者は、そのみで免許が取り消され（欠格期間2年）また、呼気中のアルコール濃度0.15mg/l以上0.25mg/l未満の酒気帯び運転を行った者は、そのみで免許の効力がより長期間停止されることとなるほか、この者が人身事故を起こした場合には、事故の程度にかかわらず、免許が取り消されることとなり、今回の改正により、飲酒運転に起因する交通事故の一層の抑止を図ることができると考えています。

なお、飲酒をした運転者が、物理的に車を運転することができなくなる仕組みについては、実用性に関する諸課題の解決により開発が進むよう、その調査や検討について、引き続き、関係機関、関係団体と連携を図ってまいりたいと考えています。

いわゆるアルコール・インターロック装置については、呼気等が運転者のものであることについての特定性や、定期的なメンテナンスが必要となる等現時点、実用性に関する課題も残されており、引き続き調査や検討が必要であると考えています。

また、呼気中のアルコール濃度は、性別、年齢、体質、体重等の種々の条件によって決まるものであり、個人差が大きいため、アルコールを摂取後何時間経過すれば政令基準値以下になるのかについて一律に情報を示すことは困難ですが、アルコール飲料に含まれるアルコール量や、摂取したアルコールの量に応じてこれを分解するのに要する時間に関する一般的な知識について、酒気帯び運転を防止するため、関係団体等とも連携しながら、その普及を図ってまいりたいと考えています。

エ 一般違反行為をしたことを理由として行政処分がなされる場合の累積点数の区分の見直しについて

この項目に対しては、御意見はありませんでした。

2 高齢運転者対策の推進

ア 基準行為に係る規定の整備について

この項目に対しては、

高齢運転者が起こした物件事故についても基準行為として追加すべきである。といった御意見が、

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、

認知機能検査は70歳から導入すべきである。

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）第102条第1項では、違反行為のうち認知機能が低下した場合に行われやすいものを「基準行為」として政令で定めることとされています。そこで、今回の改正では、試験的に実施した認知機能検査の結果により認知症のおそれがあるとされた者に有意に多かった運転行動と認知症に特有の症状を踏まえ、基準行為として、信号無視や通行区分違反等の違反行為を規定するこ

ととしています。物件事故の原因となる違反行為は様々ですが、当該違反行為が基準行為に該当する場合には、臨時適性検査の対象となります。

次に、認知機能検査の対象となる年齢については、交通事故の発生状況と高齢運転者の負担を勘案して、免許証の更新期間が満了する日における年齢が75歳以上の者が対象とされています。75～79歳の高齢運転者が第1当事者となった免許保有者数当たりの死亡事故件数（平成19年中、10万人当たり15件）は74歳以下の約2.4倍（70～74歳の約1.9倍）であるなど、75歳以上の年齢層に係る事故情勢は極めて厳しいものであり、また、認知症の有病率は加齢とともに増加しています。新たに高齢運転者に負担を課すこととなる認知機能検査の導入については、これらを踏まえ、より必要性の高い年齢層である75歳以上としています。

イ 認知機能検査手数料及び高齢者講習手数料に係る規定の整備について

この項目に対しては、

高齢者講習手数料の値下げに反対である。

75歳以上の者に対する認知機能検査手数料と高齢者講習手数料の額の合計と70歳以上75歳未満の者に対する高齢者講習手数料の額を同額とすべきである。といった御意見がありました。

今回の改正では、75歳以上の者に対する認知機能検査手数料と高齢者講習手数料の合計額、70歳以上75歳未満の者に対する高齢者講習手数料の額のいずれも、現行の高齢者講習手数料の額と比較して、若干減少していますが、減少はそれぞれの講習や検査に必要な費用を算定した結果です。

75歳以上の者に対する認知機能検査及び当該検査結果に基づく高齢者講習と、70歳以上75歳未満の者に対する高齢者講習とでは、それぞれに要する費用が異なるので、手数料の額が異なっています。

3 緊急自動車の指定対象の追加について

この項目に対しては、

緊急自動車の指定対象の追加について異議はないが、緊急自動車の運転者に対する講習や研修、検定などを国家公安委員会規則などでシステム化する必要がある。

過重な勤務で慢性的に疲労している現状がある医師に緊急車両の運行を認めるのであれば、相応の指導や管理方法（運行記録の開示等）を確立した上で実施すべきである。

一般車両と外見的に変わらない車両に警光灯とサイレンを備えただけで緊急自動車とみなすと犯罪などに悪用されるので、誰でも識別できるように塗料などで緊急自動車であることの表示を義務付けるべきである。

といった御意見がありました。

道路交通法第74条第3項において、緊急自動車の使用者は、当該自動車の運転者に対し、当該自動車の安全な運転を確保するために必要な交通安全教育を行うように努めなければならないこととされています。警察としては、この規定の趣旨にかんがみ、緊急自動車の使用者に対して、引き続き必要な指導を行うこととします。

また、緊急自動車の塗色については、国土交通省が所管する「道路運送車両の保安基準」(昭和26年運輸省令第67号)等において定められることとなります。