

# 「道路交通法改正試案」に対して寄せられた主な御意見 及びこれに対する警察庁の考え方について

(参考)

意見総数 13,092 件

(内訳)

電子メール 12,575 件 (96.0%)

郵送 129 件 (1.0%)

F A X 388 件 (3.0%)

- 1 平成 15 年 12 月 27 日(土)から平成 16 年 1 月 23 日(金)までの 28 日間に頂いた御意見等を取りまとめたものです。
- 2 集計の詳細については別紙(「道路交通法改正試案」パブリックコメント集計結果)を参照してください。

## 1 違法駐車対策の推進

### (1) 使用者責任の拡充について

この項目に対する主な御意見としては、  
取締りの公平化のため是非実現して欲しい。  
といった試案に賛成する御意見があったほか、条件付賛成としての立場から、  
違反者が判明しないときだけ使用者の責任となるなら賛成である。  
使用者責任は盗難時の免除措置があるなら賛成である。  
といった御意見、他方、反対の立場から、  
使用者責任の拡充だけで問題が解決するものではない。  
本当に悪い運転者自身を追及すべきである。  
盗難されたときでも使用者の責任となるおそれがある。  
といった御意見がありました。

車両の運行を管理する立場にある車両の使用者については、現行法上、違法駐車防止のため、運転者を指導するとともに、駐車場を確保することなどについて努力義務が課せられており、放置駐車を繰り返した場合には、自動車の使用を一定期間制限されることとなっています。

駐車違反は、第一義的には運転者が原因行為者として責任を負うべきですが、放置駐車については、取締りの現場に運転者のいない場合が通常であることから、違反運転者の特定が困難であることに乗じた「逃げ得」により、違法駐車の原因追及がなされず、違法駐車を抑止を十分に図ることができていない現状にあります。

そこで、改正試案では、車両の使用者の運行管理責任を強化し、放置駐車違反について運転者の責任を追及できない場合に、使用者に対して行政制裁としての金銭（違反金）の納付を命ずることにより違法駐車を抑止を図ることとしています。

新制度においても、運転者の責任追及をしないとするものではなく、運転者が判明して反則金を支払ったり、運転者が駐車違反で起訴されるような場合は使用者に違反金納付命令は課されません。また、事故原因となる駐車違反や運転者が悪質な常習者等である場合については、可能な限り運転者を特定し、刑事事件として運転者の責任を厳しく追及していくこととなります。

車両が盗難に遭った場合の使用者の責任については、盗難被害にあった使用者が運行管理していると認められないことから、違反金納付命令を受けることはありません。このような場合は、事前手続である弁明において反証することができます。

また、

レンタカーについては、借受人を使用者とすべき。  
との御意見がありました。

レンタカーの場合は、その車両を運行管理する権限を持っているのは、通常はレンタカー会社であり、その会社が使用者となり、現行法においても使用者としての義務を負っています。レンタカーは、自己の意思に基づいて車両を他人に運転させ

るという点では他の使用者と何ら変わるところはなく、しかも、その対価として利益を得ていることから、レンタカーについてのみ使用者の責任を免除するという特別扱いは適当ではないと考えます。

なお、具体的な制度の運用等については、寄せられた御意見を踏まえさらに検討を進めていく方針です。

## (2) 民間委託の拡大に関して

この項目に対する主な御意見としては、

取締りが強化されることが期待される。

といった試案に賛成する御意見があったほか、条件付賛成としての立場から、

公平公正な取締りができるように委託するならよい。

委託先が天下り先にならないのであればよい。

公平公正な取締りのできる警察OBにさせるのであればよい。

市町村やNPOにも委託できるならよい。

といった御意見、他方、反対の立場から、

民間委託では公平公正な取締りができない。

警察OBの天下り先を増やすだけである。

といった御意見がありました。

放置車両がある事実を確認する事務を民間に委託するに当たっては、取締りの公平公正性を確保することが不可欠であると認識しています。

そこで、改正試案では、受託法人の資格条件について、暴力団関係者が役員等となっていないこと、十分な経理的基礎を有することなど受託事務を公平公正、適正確実に行うことができるものとしています。また、現場で放置車両の確認に従事する者についても、暴力団関係者でないこと、法令等について正確な知識を有していることなど必要な資質と能力が備わっていることを求めることとします。

受託法人の選定方法については、地方自治法及び各都道府県の財務規則に則った競争入札、総合評価方式による入札、コンペ方式による随意契約等を行うことにより、透明性を確保することとします。

なお、委託することができる法人は、定められた資格条件に適合する必要はありますが、NPO等法人の種類により制限することは検討していません。

受託法人の業務運営については、都道府県警察が、公平公正な取締りが行われるよう、所要の指導監督を行っていく方針です。

## (3) その他の意見について

### ア 違反金の納付先について

改正試案では、新制度の違反金は都道府県に納付されることとしていますが、これに対して、条件付賛成の立場から、

違反金が都道府県に入ることで取締りの力の入れ方に地域間の格差がでないようにして欲しい。

との御意見がありました。

違反金制度の導入は、より良好な駐車秩序を確立するため行うものであり、都道府県の財源確保のために行うものではありません。各都道府県警察において、それぞれ違法駐車の実態を踏まえた取締りが行われることとなります。

## イ 違反金滞納時の車検拒否について

この項目に対して、

取締りの不公平感をなくすためにも必要である。

といった試案に賛成する御意見、他方、反対の立場から、

自動車整備業者が、違反金を滞納していることから車検を受けることができなくなった客との間で、点検整備料金の支払い等を巡ってトラブルを抱えることとなる。

といった御意見がありました。

違反金制度においては、使用者により違反金の納付が確実に行われなければ使用者に感銘力が及ばず、より良好な駐車秩序を確立するという制度の目的を達成することはできません。

そこで、改正試案では、使用者による違反金納付義務の履行がないときは、国土交通省等と連携し、車検を受けることができない（継続検査又は構造等変更検査に係る処分をしない）とすることにより、使用者に自主的な違反金の納付を促すこととしています。

新制度の施行に当たっては、トラブルが発生しないよう関係機関と連携して制度の周知徹底を図ります。

## ウ 罰則の強化について

駐車違反の罰則について、

駐車違反の罰則が軽すぎるので罰則の強化を望む。

との御意見がありました。

放置駐車違反については、平成2年の道路交通法改正において、使用者に対する再発防止指示及び使用制限処分の導入とともに、罰金の額を「10万円以下」から「15万円以下」に引上げを行い、その抑止を図っているところです。

しかしながら、最近では、いわゆる鍵付きステッカー（違法駐車標章）を取り付けられても警察の呼出しに応じなかったり、取り付けられた鍵付きステッカーを勝手に切断してしまうなど悪質な違反者による「逃げ得」が増加しており、運転者の責任を追及し罰金を科す現行の駐車取締りシステムが十全に機能しない状態となっています。このような状態の中では罰則の引上げによる効果は限定的なものにしかならず、かえって「逃げ得」の弊害が大きくなると懸念されます。

そこで、ナンバープレートにより容易に特定できる使用者の責任を追及する仕組みを導入することにより「逃げ得」という事態を解消し、放置駐車違反の抑止を図ることとしたものです。

## エ 移動保管車両の処分期間の短縮について

現行制度においては、レッカーで移動し、保管した車両で所有者等が不明で引取りに来ないものについては、引取りを促す公示をした後3月を経過してもなお返還できない場合に、当該車両の評価額と比べて車両保管に不相当な費用を要するときは、車両を売却してその代金を保管することができることとされています。

この車両の売却の規定は昭和60年の改正で盛り込まれたものですが、その後社会情勢の変化に伴い、移動保管しても引取りに来ない車両が年々増加し、車両の保管場所に窮する状況も見られるところです。

そこで、改正試案では、この期間を3月から1月に短縮し、車両保管事務の合理化を図ることとしています。

これに対して、反対の立場から、

保管車両の処分期間は早すぎる。せめて半年か1年くらいにすべき。  
との御意見がありました。

この試案は全ての車を画一的に処分するという意味ではなく、返還の努力をした上でどうしても返還できない車両を対象とするものです。

現在、移動保管した車両のほとんど(99.6%。最終的に返還できた車両の99.9%)が1月以内で返還され、以後引き取りにくる可能性が極めて低いという実態を踏まえると、1月に短縮することが相当であると考えています。

## オ 取締りの強化について

その他の意見として「駐車取締りの強化」を要望する御意見がありました。

警察としては、これまで違法駐車対策として、駐車違反の取締りだけでなく、適正な駐車規制の推進、駐車場の整備及び有効利用についての働き掛け、関係機関と連携した広報啓発活動等、総合的に取り組んでいるところです。今後、試案で示した制度による取締りを推進することにより、違法駐車を抑止していきたいと考えています。

なお、改正の前提として

- ・ 駐車規制の見直し
- ・ 駐車場の整備の推進

を要望する御意見もありましたが、警察庁では、きめ細かな駐車規制の実施について全国に通達をし、個々の交通実態等を踏まえた交通規制の見直しを行うとともに、路外駐車施設の整備等を積極的に働き掛けるよう指導しています。

## 2 運転者対策の推進

### (1) 免許制度改正全般について

この項目全般に対する主な御意見としては、

免許の区分を3種類とすることは、事故防止に効果がある。

大型車両は事故を起こした場合の被害が甚大なので対策を講ずるべきであり、区分化により運転者に強い自覚を促す意味においても良い。

といった試案に賛成する御意見、他方、反対の立場から、

免許制度の改正がトラック事故の防止につながるかどうか不明である。

といった御意見がありました。

今回の免許の種類の見直しは、

- ・ 現行普通免許で運転できる自動車のうち大型の車両総重量5トン以上8トン未満のものと、大型免許で運転できる自動車のうち特に大型の車両総重量11トン以上のものの自動車1万台当たりの死亡事故件数が顕著に高いこと
- ・ これらの事故は左折事故や追突事故等が多く、その大きな原因は、貨物自動車が大半を占め、大型化しているこれらの自動車の運転に必要な技能及び知識の不足にあると考えられること

から、自動車の区分とこれに対応する免許の種類を見直し、それぞれに見合った免許試験、運転者教育を行うことを検討しているものであり、これらの対策を講ずることにより、運転技能及び知識の不足に起因する事故について相当の抑止効果を挙げることができるものと考えています。

### (2) 新大型免許等の受験資格について

新大型免許及び中型免許の受験資格については、試案より厳しくすべきとの立場から、

大型免許及び中型免許の年齢等の受験資格をもっと引き上げるべき。

大型免許を取得するには中型免許を受けていることを要件とすべき。

といった御意見、他方、試案より緩めるべきとの立場から、

年齢制限は仕事の選択肢を狭めるため、なくすべき。

といった御意見がありました。

改正試案では、受験資格について、現行制度を踏まえつつ、貨物自動車による交通事故防止の必要性と受験資格を引き上げることなどによる社会的影響を勘案し、

- ・ 「新普通免許」については、18歳以上の者
- ・ 「中型免許」については、20歳以上の者で、かつ普通免許又は大型特殊免許を受けていた期間が2年以上のもの
- ・ 「新大型免許」については、21歳以上の者で、中型免許、普通免許又は大型特殊免許を受けていた期間が3年以上のもの

としています。

これらの免許の受験資格を更に引き上げたり、「中型免許」からの段階的取得を義

務付けることは、国民に過重な負担を課すおそれがあり、また、改正試案により改正が行われた場合には交通事故防止に相当な効果を挙げるものと考えことから、適当ではないと考えます。

また、受験資格となっている年齢を引き下げることについては、現下の厳しい交通情勢を踏まえると、道路交通の安全を確保する観点から問題があると考えています。

### (3) 新大型免許等に係る運転者教育について

新大型免許及び中型免許に係る運転者教育については、

改正を機に試験・教習制度をより充実させてほしい。

貨物自動車の運転者には一定期間ごとに講習受講等を義務付けるべき。

といった御意見がありました。

試験・教習制度については、新大型免許、中型免許ともに、

- ・ 技能試験に、新たに路上試験を導入するとともに、試験車両をそれぞれの免許で運転できる自動車のうちできる限り大きいものとする
- ・ 指定自動車教習所における教習及び技能検定制度を導入して、運転に必要な技能及び知識に係る体系的な教育を行い、自動車の大型化に十分に対応した教習制度の充実を図ること
- ・ 新大型免許又は中型免許を受けようとする者に対する運転に関する講習を義務付けること

を検討しており、これにより十分な事故防止を図ることができると考えています。

貨物自動車の運転者に対して、一定期間ごとの講習受講を義務付けることについては、今後の事故実態等を踏まえ、検討していきたいと考えています。

### (4) 現行大型免許又は現行普通免許の経過措置について

経過措置の在り方については、現に貨物自動車の運転で生計を立てている方等から、

貨物自動車を使用した職業に就いている者にとっては、今まで運転できた自動車を運転できなくなることは死活問題であるため、既得権を認めるべき。

という御意見がありました。

警察庁としては、これらの要望を十分に踏まえた経過措置とする必要があると考えています。

一方、

現行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ようにするためには、講習等の安全対策を講じるべき。

安全対策のため、既得権の保護は一定期間に限るべき。

との御意見もあり、現行免許で運転できる自動車は、既得権として改正後も運転できるようにするとともに、今回の改正に併せ、これらの方に対する必要な安全対策を講じていくことを検討しています。

### 3 暴走族対策の推進

この項目全般に対する主な御意見としては、

改正により効果的な取締りが可能となり、暴走族対策の強化が図られることが期待できる。

といった試案に賛成する御意見があったほか、条件付賛成としての立場から、暴走族が未成年の場合に保護者への責任の追及も検討すべき。更に罰則を厳しくすべき。

といった御意見、他方、反対の立場から、

暴走族は無免許で運転するので、罰則の強化だけでは効果がない。

集団暴走行為や騒音等の基準が不明確で、適用範囲の適正さが保たれるかどうか非常に不安である。

といった御意見がありました。

暴走族が未成年である場合の保護者の責任に関しては、暴走族対策を推進する中で、暴走行為に対する指導取締りのみならず、家庭における教育・啓発の充実を進めることも重要であり、このほか、暴走族追放に向けた社会機運の高揚、暴走行為阻止のための道路交通環境の整備等と合わせて暴走族対策を総合的に推進していくため、警察としては、引き続き、関係行政機関・団体等と連携した取組みを進めることとしています。

今回強化を検討している罰則については、道路交通法の他の規定違反に対する罰則との均衡を考慮したものであり、改正試案のとおり改正が行われた場合には、暴走行為について相当の抑止効果が働くものと考えております。平成14年6月に集団暴走行為に対する罰則が引き上げられた際にも、これに併せて指導取締りを強化した結果、暴走族の集走行回数が減少しています。

集団暴走行為や爆音暴走の基準に関しては、まず、集団暴走行為については、迷惑を被った者や危険に遭った者がいない場合であっても取締りを行うことが可能となりますが、集団暴走行為となる走行形態自体は従来と変更されるものではありません。また、騒音運転等についても、急発進、急加速及び原動機空ぶかしという外見上明らかな行為を禁止の対象としており、消音器不備についても、違反状態にある消音器を外形的に確認することが可能です。したがって、改正試案により集団暴走行為や爆音暴走の基準が不明確となるとの御懸念は当たらないものと考えています。

#### 4 携帯電話等の使用等に関する罰則の見直し

この項目に対する主な御意見としては、

- 日頃から携帯電話等の使用による危険な運転行為について問題視しており、今回の罰則見直しにより、そうした行為が抑制されることが期待できる。
- といった試案に賛成する御意見があったほか、条件付賛成としての立場から、更に罰則を厳しくすべき。
- ハンズフリーで行う通話についても禁止すべき。
- 自転車についても罰則の対象とすべき。
- 喫煙、読書等の運転中に行う他の行為についても禁止すべき。
- といった御意見、他方、反対の立場から、
- 仕事をする上で支障が生じる。
- 本人の自主性に任せるべき。
- といった御意見がありました。

今回の改正試案は、最近の携帯電話等の使用に係る交通事故の増加に対応するため、自動車や原動機付自転車の運転中に、携帯電話等を手で持って通話したり、電子メール送受信等のため携帯電話等を手で持って画面を注視する行為自体に対して、罰則の対象とするものです。

罰則について、改正試案では5万円以下の罰金を科すこととしていますが、これは、道路交通法の他の規定違反に対する罰則との均衡を考慮したものであり、また、改正試案のとおり罰則を見直すこととした場合には、運転中に携帯電話等を使用することについて相当な抑止効果が期待されることから、更なる罰則の引上げについては、今後の携帯電話等の使用に係る交通事故の発生状況等を踏まえ、慎重に検討することとしたいと考えています。

自動車等の運転中に、ハンズフリー装置を用いて携帯電話等を使用する行為については、携帯電話等を手で持つことなく通話ができるため運転操作の安定性等が異なることから、現段階で携帯電話等を手で保持する場合と同様の規制対象とするまでの必要性はないと考えています。

自転車の運転中における携帯電話等の使用についても、これによる交通事故発生件数が極めて少ないことから、現段階で自動車等の運転中と同様の規制対象とするまでの必要性はないと考えています。

喫煙、読書等運転中における他の行為については、その態様によっては危険な場合もあることから、携帯電話等の使用についてと同様に安全教育を行うこととしております。また、これらの行為のうち、実際に交通の危険を生じさせた場合には、安全運転義務（道路交通法第70条）違反として取り締まります。

自動車等の運転中に、携帯電話等を仕事上の必要性から使用することについては、運転中における携帯電話等の使用による危険性が、仕事上の使用であると私用上の使用であると変わるものではないことから、原則的には、許容すべきものではないと考えています。

自動車等の運転中における携帯電話等の使用を運転者本人の自主性に委ねることに

については、現行法上、携帯電話等の使用に係る規定に違反するだけでは直ちに罰則の対象とせず、使用によって道路における交通の危険を生じさせた場合に限り、刑罰を科すこととしているところ、平成14年中の携帯電話等の使用による交通事故発生件数が、平成12年中の約2倍となっていることから、もはや、本人の自主性に委ねることは適当ではないと考えています。

## 5 飲酒運転対策の推進

この項目に対する主な御意見としては、

飲酒運転の危険性を指摘するほか、ゴネ得を許すべきではない。

といった試案に賛成する御意見があったほか、試案より厳しくすべきとの立場から、更に罰金額を引き上げるべき。

懲役刑を設けるべき。

といった御意見、他方、反対の立場から、

非常時に消防団や近所の人に来てくれなくなる。

田舎なので飲食店に行くための交通手段が自動車しかない。

運転者の逃走による、重大事故を引き起こしやすい。

といった御意見がありました。

飲酒運転については、悪質かつ危険な運転行為であることから、平成13年の道路交通法改正等により、罰則の引上げや行政処分の強化等が行われたところですが、依然として飲酒運転による悲惨な交通事故が後を絶たない状況にあります。

今回の改正試案は、飲酒運転に対する罰則が引き上げられたことに伴い、飲酒運転による処罰を逃れるため呼気検査を拒否する悪質な運転者が増加していることにかんがみ、飲酒運転を行う危険な運転者について必要な応急の措置をとるため、警察官が呼気検査を確実に行えるよう、検査拒否に対する罰則を引き上げるものです。

罰金の額について、試案では、「5万円以下」から「30万円以下」に引き上げることとしておりますが、これは、平成13年の道路交通法改正により引き上げられた飲酒運転の罰則との均衡を考慮したものであり、更なる罰則の引上げについては、今後の呼気検査拒否事案の発生状況等を踏まえて慎重に検討する必要があると考えています。

## 6 高速道路における自動二輪車の二人乗り禁止規制の見直し

### (1) 規制の見直しに関する御意見について

この項目に対する主な御意見としては、

暴走族対策と組み合わせることで、社会からの二輪車に対する意識の改革が期待できる画期的な取組みだ。

高速道路には交差点、横断歩道、マンホール等がなく一般道路より安全だ。夫婦、友人等と旅行に行く際に高速道路を利用することができず不便である。諸外国では認められているのに、自動二輪車の4大メーカーを擁する日本で認められていないのはおかしい。

昔と比べて道路環境、自動二輪車の性能は著しく向上している。

同乗者がいればむしろ運転が慎重になる。

高速走行の方がむしろ車体は安定する。

自己責任の問題とすべき。

といった試案に賛成する御意見があったほか、条件付賛成としての立場から、

高速走行や制動を考えると、排気量制限が必要である。また、無車検車は整備不良の可能性がある。

後部座席に背もたれの装備等何らかの条件を付けるべき。

スポーツタイプなど二人乗りに適さない自動二輪車もあるので、車種にも制限を付けるべき。

後部座席同乗者の挙動が影響するので、同乗者への年齢制限を付けるべき。

首都高速道路等は危険なので二人乗りを認めるべきではない。

安全教育や講習を充実させるべき。

服装もきちんとしたものを義務付けるべき。

といった御意見、他方、反対の立場から、

自動二輪車の事故が増えるので危険。

条件を満たした者がどうかの判断がつかず、取締りができない。

若者のマナーの悪さ(すり抜けなど)を考えると二人乗りを認めるべきではない。

暴走族が高速道路を走るようになってしまう。

自動二輪車が転倒した際に、後続の車両も巻き込まれてしまう。

同乗者が寝てしまい振り落とされる危険がある。

といった御意見がありました。

今般の二人乗り規制の見直しにつきましては、二人乗りの走行実験、一般道路と高速道路における自動二輪車の交通事故の分析等の調査検討の結果、二人乗り運転の特性について交通安全教育を実施するとともに、二人乗りの条件の違反者に対する危険防止の措置及び罰則の強化、暴走族対策の強化を行った上で、二人乗りを認める運転者の範囲を20歳以上の者で、大型二輪免許又は普通二輪免許を受けていた期間が3年以上の者とする事とすれば、一般的には、高速道路における交通の安全と円滑の確保と自動二輪車の利便性向上の要請に応えられるものと考えたことから、これらの者に高速道路における二人乗りを認めることとしたものです。

## (2) 二人乗りを認めるその他の条件について

高速道路で自動二輪車の二人乗り運転をすることができる条件として自動二輪車の排気量による制限を設けることについては、排気量が小さいほど加速時間及び加速所要距離が長くなる傾向がみられるものの、これが問題となる本線への合流時の事故件数は極めて少ないこと、排気量の大きさと事故件数の相関関係は必ずしも明らかではないことから、排気量による制限は設けないことと考えています。また、整備不良車両については、警察としては、従来からこれを取り締まっているところであり、取締り件数からみると、車検対象であるか否かにかかわらず整備不良のものがみられ、車検対象車（総排気量250cc超）の件数が車検対象外の車（125cc超、250cc以下）の件数より多くなっています。

今回の改正試案では、高速道路で自動二輪車の二人乗り運転をすることができる要件として、後部座席の背もたれの装備等についての基準は設けていません。自動二輪車の後部座席同乗者の危険性については、二人乗り運転をする際の運転者の運転方法、同乗者の同乗方法による影響が大きいと考えられることから、運転者と同乗者が一体となって乗車することなど、高速道路において自動二輪車の二人乗り運転をする際に留意すべき事項等についての安全教育の徹底により対応することとします。なお、(社)日本自動車工業会では、二輪車の後部座席等の在り方に関して研究を行っているものと承知しており、その検討結果についても安全教育に反映させていきたいと考えています。

高速道路において二人乗り運転をすることができる自動二輪車の車種を制限することについては、現行法では、運転免許により運転できる自動車等の中で車種の選択・判断は、運転者に委ねることとしており、一般道路における自動二輪車の二人乗りを車種によって異なる扱いとはしていません。高速道路についても、同様の考え方によることとしたいと考えています。

後部座席同乗者の年齢制限に関しては、自動二輪車を二人乗りで安全に運転するためには運転者と同乗者が十分にコミュニケーションをとることが重要であると考えています。御指摘は、良い同乗方法を実行できないなどの年少者を念頭に置いたものと考えられますが、一般道路における二人乗りについても後部同乗者の年齢制限は設けていないことから、法律で制限を設けるのではなく、運転者の自発的な判断を促すとともに、運転者に対する安全教育により対応することとしたいと考えています。

また、自動二輪車運転時の服装については、国家公安委員会が作成した交通安全教育指針に運転に適した服装に関する教育が盛り込まれているところであり、交通の教則の内容の見直しも含め、より一層の教育の徹底を図ることとします。

## (3) 自動二輪車に関わる事故等について

自動二輪車の事故が増えるのではないかという点については、警察としては、高速道路における自動二輪車の二人乗りによる交通事故を防止するため、次のような安全対策を講ずることとしています。

- ・ 高速道路における自動二輪車の二人乗りに関する新たな規制の内容について

の国民への周知徹底

- ・ 自動二輪車に係る事故発生箇所の現場広報など危険箇所対策の充実
- ・ 高速道路の入路等における集中的な取締りによる「条件違反行為は必ず摘発される」との認識の形成
- ・ 自動二輪車免許取得時及び取得後における二人乗りに関する安全教育の充実
- ・ 自動二輪車マナー向上及び車間距離保持のためのキャンペーンの実施

また、首都高速道路等は危険なので二人乗りを認めるべきではないとの御意見がありました。警察庁としては、都道府県警察に対し、御指摘のありました首都高速道路等をはじめ、個別の路線、区間について安全性に関して分析を行い、危険性が高いと認められる場合には引き続き二人乗り禁止の交通規制を行うことも含め、高速道路における交通の安全と円滑を図るよう指導することとしています。なお、道路交通法では、法律で禁止していないものであっても、都道府県公安委員会が道路における交通の危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図る等の必要があると認めるときは、道路標識等を設置して道路における交通の規制を行うことができることとしており、このことは高速道路についても同様です。

自動二輪車が転倒した際に、後続の車両も巻き込まれてしまうという点については、二輪車の運転者に対し、急な割り込み、急ブレーキなど転倒につながるような無理な運転をしないように安全教育を徹底するとともに、四輪車の運転者に対しても規制内容の周知徹底を図り、併せて十分な車間距離保持の重要性について広報啓発を行います。

同乗者が寝てしまい振り落とされる危険があるという点については、高速道路の走行では運転者が同乗者の疲労度を勘案して適当な休憩時間をとるなど無理のない運転計画を立てることが重要であること、同乗者の安全を確保することができるように同乗者の状態に気を配るようにすることなど、二人乗りをする際に留意すべき事項について安全教育に努めていきたいと考えています。

#### (4) 二人乗りに関する安全教育及び自動二輪車の運転者のマナー向上について

安全教育や講習については、自動二輪車の二人乗りが安全に行われるようにする上で極めて重要であると考えています。改正試案のとおり改正が行われた場合には、改正内容の周知、自動二輪免許取得時や免許取得後の交通安全教育の充実、自動二輪車メーカー等に対する交通安全教育への協力要請等を行うことを考えています。

自動二輪車の運転者のマナー向上につきましては、自動二輪車による事故防止という観点から極めて重要であると考えています。講習の機会を捉え、マナーの向上を図るほか、関係機関・団体とともに、自動二輪車の二人乗りの際の留意事項の広報に併せて、ジグザグ運転や、車の間を縫って走ることのないよう、キャンペーンを行いたいと考えています。

#### (5) 二人乗りの条件違反に対する取締りについて

高速道路において二人乗りをすることができる条件に違反する行為については、危険な行為であることから、条件に違反している者が高速道路において自動二輪車を二人乗りすることがないようにするため、高速道路の入口、サービスエリア等に

において全国一斉に集中的な検問及び取締りを実施し、「条件違反は必ず摘発される」との認識を形成します。また、今回の改正試案にもあるように、二人乗り運転をしている自動二輪車が、高速道路上でふらついたり、蛇行運転をしている場合には、警察官がこれを安全に停止させ、免許証の提示を求めた上で、危険防止のための措置をとることとしています。

暴走族が高速道路を走るようになってしまうという点については、集団暴走を行う暴走族の構成員の約71パーセントが未成年者（平成14年）であることも踏まえ、改正試案では、二人乗りをすることができる条件を「20歳以上で免許を受けていた期間3年以上」としています。また、高速道路における自動二輪車の二人乗り禁止規制の見直しに併せて、集団暴走行為対策の強化、騒音運転や消音器不備に対する罰則の強化についても検討しており、暴走族に対する取締りを強力に推進するほか、暴走族が高速道路を通行している場合にも、この強化策を活用することにより、取締りを行います。