

目 次

1 [道路交通法 関係]

- 1 持病隠しての虚偽申告に罰則適用／警察庁有識者会議(10月)
- 2 「準危険運転罪」の創設検討／法務省(10月)
- 3 認知機能検査(講習予備検査)の精度向上をはかる／警察庁(11月)

2 [交通安全対策 関係]

- 1 免許証自主返納へ環境整備／警察庁(9月)
- 2 通学路の安全対策に新法作成を検討／民主党文部科学部門会議等(9月)
- 3 園児バスにもシートベルトを義務化／国土交通省(10月)
- 4 自転車の交通ルールを知らない人が約6割／国土交通省(10月)
- 5 自転車にナンバープレート装着を提言／東京都自転車対策懇談会(10月)

3 [道路・施設 関係]

- 1 首都高速都心環状線の撤去を検討／国土交通省(9月)
- 2 「道の駅」防災拠点化急ぐ／国土交通省(9月)
- 3 最高速度等規制を全国で見直し／警察庁(11月)

目 次

4 [道路運送車両 関係]

5 [道路運送 関係]

- 1 ぶつからない車、各社あいつぎ商品化／日刊自動車新聞（１０月）
- 2 大型バスにも衝突被害軽減ブレーキを義務化／国土交通省（１０月）
- 3 平均車齢がさらに高齢化／自動車検査登録情報協会（１０月）
- 4 大型トラック・バスに横滑り防止装置を義務化／国土交通省（１１月）
- 5 超小型モビリティー本格導入へ環境整備／国土交通省（１１月）

6 [自動車損害賠償保障 関係]

7 [軌道・踏切 関係]

8 [その他トピックス]

- 1 トイレバイクが登場／ＴＯＴＯ株式会社（９月）
- 2 ご当地ナンバーが拡大／国土交通省（９月）
- 3 全国学科教習コンクールが開催／全日本指定自動車教習所協会連合会（９月）
- 4 免許証自主返納する高齢者が急増／警察庁（１０月）
- 5 悪質自転車に講習義務付けを検討／警察庁（１１月）
- 6 高校生対象の「三ない運動」が事実上終結／全国高等学校ＰＴＡ会（１１月）

1 「道路交通法 関係」

1 持病隠しての虚偽申告に罰則適用／警察庁有識者会議（１０月）

警察庁の有識者会議によると、自動車の運転に影響する持病を隠したまま、免許を取得・更新した人に対して、罰則を科すべきだとする提言をまとめました。

虚偽申告のドライバーによる重大事故が相次いだため、現行法では、てんかんや精神疾患など、運転に影響がある持病があっても、一定の期間内に発作などがないことを条件として、免許の取得・更新が認められており、たとえ無申告であっても、罰則規定は課されておられません。

提言は、「事故防止には、症状がある者を的確に把握する必要がある」ことを強調しており、罰則の整備により、虚偽申告による免許取得・更新の抑制につながるとしています。

持病を抱える運転手を把握するためには、医師が情報提供しても個人情報保護法などに抵触しない仕組み作りも、あげられているようです。また、物損事故などを頻繁に起こす人を照会できる、交通事故情報のデータベースを、全国で整備することも必要だと提言しています。

http://www.nikkei.com/article/DGXNASDG2501S_V21C12A0CC0000/

2 「準危険運転罪」の創設検討／法務省（１０月）

法務省は、無謀な運転による死傷事故の罰則を強化するため、自動車運転過失致死傷罪よりも、罰則の重い「準危険運転罪」の創設を検討しているようです。

無謀運転の罰則をめぐっては、今年４月、京都府亀岡市で、無免許運転の少年の車に小学生ら１０人がはねられ、３人が死亡した事故がありますが、検察は少年を最高刑で懲役７年の「自動車運転過失致死傷罪」で起訴しています。

遺族からは、重罰の「危険運転致死傷罪」での起訴を求めていましたが、同罪の適用は難しいということで、無免許などでの重大事故を想定した「準危険運転罪」の創設を、検討することとなったようです。

<http://sankei.jp.msn.com/affairs/news/120904/tr112090411370000-n1.htm>

3 認知機能検査（講習予備検査）の精度向上をはかる／警察庁（１１月）

警察庁は、７５歳以上の高齢ドライバーの運転免許更新時に義務付けている「認知機能検査」（講習予備検査）の採点方法や配点比重を見直し、平成２５年９月か

ら運用を開始する方針のようです。

現行の検査では、認知症患者でなくても、認知症と判断されやすい設問や、評価手法が含まれていることから、採点方法や配点比重を見直すことで、よりの確に認知症の症状を判別できるようにするようです。

具体的にはイラストを使って、記憶力を検査する「手がかり再生」が、認知症患者の得点が著しく低下する傾向にあるため、この配点比重を、重くするなどが考えられているようです。

2 [交通安全対策 関係]

1 免許証自主返納へ環境整備／警察庁（９月）

警察庁は、運転免許を自主的に返納する「運転免許自主返納サポート制度」の広報活動を、今後より強化していく方針のようです。

平成２３年末に、６５歳以上の運転免許保有者数は約１，３２０万人で、免許人口の１６．２％（前年比０．５％増）を占めており、運転能力に不安を持ち始めた高齢ドライバーの事故（第一当事者）も増え続けています。

平成２１年において、運転免許を返納した高齢者は約５万８千人でしたが平成２３年には約７万３千人と増加傾向を見せていることから、警察庁では都道府県警察とともに、サポート制度を宣伝し、バスや電車など、公共交通運賃の割引率を拡大するなどの支援措置を、自治体や民間企業などの協力を得ながら進めていくようです。

<http://www8.cao.go.jp/monitor/answer/h20/ans2012-001.pdf>

2 通学路の安全対策に新法作成を検討／民主党文部科学部門会議等（９月）

民主党文部科学部門会議等の提言によると、このたび「高度道路情報システム警察庁／ITS」を使用して、通学路や登下校時間に動作する「速度抑制装置／スピードリミッター」の開発を、自動車メーカー各社と進めることになったようです。

これは民主党文部科学部門会議、国土交通部門会議、内閣部門会議、警察行政ワーキングチームが、合同でまとめたもので、従来の交通安全対策には限界があるとして、「スクールセーフティーゾーン」の設置を提唱、今後５年間で重点的にゾーン整備を行うための「通学安全確保法」の、法案作成に着手する意向も示されたようです。

3 園児バスにもシートベルトを義務化／国土交通省（１０月）

国土交通省は、幼稚園や保育園の送迎バスに使われる「幼児専用車」にも、シートベルト設置を検討する方針を決めたようです。

乳幼児を乗用車に乗せる場合は、チャイルドシートが必要なのに対し、幼児専用車では、車両火災などの緊急時に大人（引率教諭）の対応が限られているというのが、義務化されていなかった理由のようです。

平成１５年～２０年にかけて、幼児専用車でけがをした子供（軽傷事故が大半）は、全国で５６９人にのぼりますが、頭や顔を前の座席にぶつけるケースが目立ったことから、保護者から幼稚園・保育園バスにも、シートベルトを義務化する声が高まっていたようです。

ただ、幼児の体格差から、ベルト形状やサイズの共通基準を決定するのが難しく、導入の妨げになっているようですが、平成２４年度内に何らかの結論を出す予定だそうです。

<http://www.asahi.com/edu/kosodate/news/TKY201207170826.html>

4 自転車の交通ルールを知らない人が約６割／警視庁（１０月）

警視庁によると、平成２４年春、自転車利用者約１，０００人を対象に行った意識調査で、約６割の人が「自転車のルールを知らない」と回答していることがわかりました。

項目は

- | | |
|------------------------------|--------------|
| ① 信号無視をする | 23.8%（複数回答可） |
| ② 一時停止の標識は守っていない | 42.6%（複数回答可） |
| ③ 右側通行をする | 43.8%（複数回答可） |
| （①、②、③の違反は、３月以下の懲役か５万円以下の罰金） | |
| ④ 夜間の無灯火走行 | 17.7%（複数回答可） |
| ⑤ 携帯電話を使用しての走行 | 15.6%（複数回答可） |
| （④、⑤の違反は、５万円以下の罰金） | |

これらの罰則を知らない自転車利用者も多く、調査でもマナーが悪い理由として

- | | |
|---------------|--------------|
| ① ルールを知らない | 59.4%（複数回答可） |
| ② 事故に合わなければよい | 48.3%（複数回答可） |
| ③ 急いでいる | 34.2%（複数回答可） |

の順でした。

5 自転車にナンバープレート装着を提言／東京都自転車対策懇談会（１０月）

東京都の自転車対策懇談会は、自転車の危険運転や路上の放置対策として、自転車にナンバープレートの装着と、購入時のデポジット（預け金）制度の導入を提言したようです。

ナンバープレートは、自転車の後部に登録ナンバーを装着するもので、またデポジット制度は、自転車購入時に、販売店を通じて一定金額を支払い、自転車を適切な方法で廃棄した場合に、支払った料金を受け取るという制度です。

東京都自転車対策懇談会では、これら二つを導入することで、利用者の責任感を醸成し、ルール厳守やマナーの向上を図るとともに、自転車を大切にする意識を高め、放置自転車が減少する等が見込めると考えているようです。

これを受け、東京都では条例化に向け、検討を進めるようですが、ナンバープレートやデポジット制度が実現すれば、全国で初めてのこととなります。

<http://www.asahi.com/national/update/0904/TKY201209030691.html>

3 [道路・施設 関係]

1 首都高速都心環状線の撤去を検討／国土交通省（９月）

国土交通省は、首都高速都心環状線を撤去して、地下に新たな路線を整備する方針を示したようです。

「首都高速道路の再生に関する有識者会議」の提言をまとめたもので、まずは都心環状線・江戸橋ジャンクション⇄汐留ジャンクション区間 2.5 kmの地下化に着手し、同区間をモデルケースとして、今後の検討を進めるようです。

都心環状線を撤去した場合、都心部の交通量の増加が予想されることから、通行料金課金（ロードプライシング）を導入し、都心部への流入規制やう回路となる東京外環自動車道の料金見直しなども視野に入れるようです。

さらに地下に建設する新路線には、自動運転システムや大型車の走行管理システムの導入も、検討されているようです。

具体的な着工時期については、平成 25 年度に開通する中央環状品川線、平成 32 年の完成を目指す外環道・練馬⇄世田谷区間の開通後の状況を見極めながら決めるようです。建設費は 3.8 兆円になると試算しています。

<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/syutokou/index.html>

2 「道の駅」防災拠点化急ぐ／国土交通省（９月）

国土交通省は、観光客などの休憩施設として地域活性化に貢献している「道の駅」を機能強化し、都道府県や市町村と協議の上、防災拠点化を急ぐ考えのようです。

現在、「道の駅」として登録されている施設は、全国で９８７か所ですが、国土交通省が防災関連の設備増強を行ったのは、約１５０か所（１５％）となっています。

今後は、自家発電装置や災害対応型トイレなどの新增設に取り組み、地方自治体が「地域防災計画」に沿って取り組んでいる機能強化と連携を取りながら、設備の増強を図りたい考えのようです。

<http://www.mlit.go.jp/road/ir/kihon/23/5-2.pdf>

3 最高速度等規制を全国で見直し／警察庁（１１月）

警察庁は、平成２１年１０月から平成２４年３月末までの間、一般道路６，０８４区間、１２，７１７kmで最高速度の規制調査を行った結果、２１９区間、４，０４６kmで、実勢速度を踏まえ最高速度規制を見直したようです。

その他に、駐車規制の見直しを４０９か所、歩行者の横断実態等を踏まえた信号表示の調整等を７，０９４か所で行ったようです。

なお、この見直しは継続されており、今後も道路交通環境のさらなる改善を推進していくそうです。

http://www.pref.ibaraki.jp/kenkei/05_syoukai/09_koukai/koutu/document/cc21-2111.pdf

4 [道路運送車両 関係]

5 [道路運送 関係]

1 ぶつからない車、各社あいつぎ商品化／日刊自動車新聞（１０月）

国内の自動車メーカーでは、自動ブレーキによって車両を停止させる「先進安全技術」を実用化する動きが、急ピッチで進んでいるようです。

先行する富士重工業は、新型 EyeSight(アイサイト)を主力車種の「レガシィ」に搭載し、マツダも「CX-5」に採用、三菱自動車、トヨタ自動車、日産自動車も早期の商品化を

目指すようです。

この流れは、国内市場での自動車購買意欲を分析した結果、環境に配慮した車に加え、安全性能が重要なポイントにあげられているため、自動車メーカー各社は、ぶつからない車の開発を急ぐようです。

<http://www.subaru.jp/news/2010/eyesight/>

2 大型バスにも衝突被害軽減ブレーキを義務化／国土交通省（１０月）

国土交通省は、大型トラックに続いて、大型バスにも「衝突被害軽減ブレーキ」の装着義務化の方針を固め、早ければ大型トラックと足並みをそろえる形で、平成２５年から実施するそうです。

大型バスには急ブレーキがかかった場合に、乗客が転倒したり、投げ出されたりしないよう、座席の構造を見直したり、手すりや備品の素材を工夫するための保安基準改正が必要ですが、２４年７月に改正実施し、装着義務化への環境整備は終わっているため、平成２５年半ばまでに、適用対象車種や時期などを明示するそうです。

<http://www.yomiuri.co.jp/atcars/news/20121030-OYT8T00545.htm>

3 平均車齢がさらに高齢化／自動車検査登録情報協会（１０月）

自動車検査登録情報協会によると、わが国の自動車保有動向において、平均車齢（自動車が初度登録されてからの経過年数）が、２０年間連続して延びていることがわかりました。統計が発表されている昭和５１年（１９７６年）は、普通乗用車でみると平均車齢が３．５０年でしたが、平成２４年（２０１２年）は車齢７．９５年となり、実に２倍以上の延長となっています。

とくに昨年は、東日本大震災の影響で、高齢の中古車が流通したため、車両の抹消が進まなかったことが、高齢化を加速したようです。

車種別の平均使用年数（新規登録から抹消登録までの期間）をみると、同様に昭和５１年の普通乗用車は使用年数が６．９０年だったのに対して、平成２４年には１２．１６年と約２倍の寿命となっていることがわかりました。

<http://www.airia.or.jp/number/index2.html>

4 大型トラック・バスに横滑り防止装置を義務化／国土交通省（１１月）

国土交通省は、「横滑り防止装置（Ｅ－ＶＳＣ）」の装着を、大型トラック・大型バスにおいても、義務付ける方針を固めたようです。

早ければ新型車は２年後、継続生産車は４年後から適用を考えているようです。車重の重い大型トラック・大型バスはバランスを崩しやすく、雨天時や雪道などでのスリップ事故防止や速度超過による横転事故の防止に、効果があるといわれています。

いわば交通事故減少による社会的利益が、新しく装着する費用を上回るという判断で、大型バスにおいては車両総重量１２トンの超の立席のないバス（観光バス等）は、平成２６年１１月１日から義務化されるようです。

対象車種や装着時期などに関しては、検討会で引き続き議論されますが、市街地を低速で走る路線バスなどは、義務化対象から外れる可能性もあるようです。

５ 超小型モビリティ本格導入へ環境整備／国土交通省（１１月）

国土交通省は、平成２５年１月をめどに、超小型モビリティの認定制度を新設することを決めたようです。

これによると、地方自治体などで構成する団体などから申請を受け付け、地方運輸局が認定した団体に、公道での走行許可を与えるとともに、地方運輸局では、毎年、認定された団体から運行結果の報告をうけ、この定期報告から課題などを洗い出して、超小型モビリティの本格導入に向けた環境を整えていくようです。現在、超小型モビリティは「軽自動車」扱いとなり、保険加入や関係諸税の納税が必要ですが、この面においても、新たな車両区分の新設および車検有効期間なども検討されるようです。

国土交通省・資料



6 〔自動車損害賠償保障 関係〕

7 〔軌道・踏切 関係〕

8 〔その他トピックス〕

1 トイレバイクが登場／ＴＯＴＯ株式会社（９月）

ＴＯＴＯによると、環境キャンペーンの一環として制作した「トイレバイクネオ」が、予想外の人気を集めているようです。

この車両は、環境ビジョン「ＴＯＴＯグリーンチャレンジ」の宣伝用として製作されたものですが、車体に便器を装着し、家畜の排泄物などから生成される「バイオガス」を燃料として走行する仕組みになっており、人間の排泄物で走行するわけではないようです。

バイクの性能は、ガスタンクを２本搭載し、約３００kmの航続距離を持ち、最高速度は８０km/h、北海道や神戸市から燃料供給を受けているようです。

http://www.toto.co.jp/campaign/fair2012summer/event_bike.htm

<http://www.afpbb.com/article/economy/2897984/9431871>

2 ご当地ナンバーが拡大／国土交通省（９月）

国土交通省は、地域色を出した「ご当地ナンバー」について、平成２６年度内をめどに、今の１９地域から、さらに増やすことを決めたようです。

全国各地の自治体から、観光客向けの宣伝や、地域振興に生かしたいという要望があり、これに応えるもののようです。

原則として「ご当地ナンバー」は、登録を希望する複数の市町村で、登録自動車台数が合計１０万台を超えることが条件ですが、離島は登録自動車台数が１０万台に満たなくても、申請できることとしているようです。

現在、新しく「ご当地ナンバー」を希望している地域は、平泉／岩手県、前橋／群馬県、伊勢志摩／三重県、奄美／鹿児島県などがあるようです。

<http://www.mlit.go.jp/common/000185272.pdf>

3 全国学科教習コンクールが開催／全日本指定自動車教習所協会連合会（９月）

平成２４年９月２５日、アルカディア市ヶ谷において、全日本指定自動車教習所連合会の主催により、第４回「全国指定自動車教習所学科教習競技大会」が開催され、全国の各ブロック大会から勝ち上がった教習指導員２０名が、第一会場、第二会場に分かれ、熱戦が繰り広げられました。

競技時間は各１５分間で、午後１時３０分から始まった競技大会は、１会場５名の審査員により審査が行われ、第一会場には第１回優勝者／岡田敏弘氏（徳島県）、第二会場には第３回優勝者宮崎純氏（静岡県）も審査員として参加されたようです。

審査結果は、

第一会場 最優秀賞／泉川佳樹氏（香川県・香川県中央自動車学校）

第二会場 最優秀賞／清水敬二氏（岡山県・クラブウドライビングスクール）

が受賞されましたが、今回から準優勝、第三位のランク分けにかわり、それぞれの会場ごとに、優秀賞が２名ずつ選出されることとなったようです。

写真は第一会場・最優秀賞に輝いた泉川氏



（平尾出版・編集部撮影）

<http://www.zensiren.or.jp/news/topi120925.html>

4 免許証自主返納する高齢者が急増／警察庁（１０月）

警察庁によると、平成２４年１月～６月までの半年間で、免許証を自主返納した人数が、５万９，７００件となり、昨年１年間の７万２，７００の件８２％に達していることがわかりました。運転免許証を返納する高齢者が急増している理由

に、身分証明書となる「運転経歴証明書」が、平成24年4月より、生涯有効となったことが影響しているのではないかと考えられています。

運転経歴証明書は、金融機関での口座開設など公的な身分証明書として使用できますが、法改正以前は、発行後6か月間しか有効期間がなかったため、不便だという声が多くあったようです。

警察庁によると、平成13年に65歳以上の免許保有者は765万人だったのに対して、平成23年には1,319万人と増加し、また高齢運転者による交通事故も、平成13年の7万7,500件から、平成23年は10万3,400件と、増加傾向にあるようです。

<http://www.npa.go.jp/pdc/notification/koutuu/kouki/kouki20111226.pdf>

5 悪質自転車に講習義務付けを検討／警察庁（11月）

警察庁は、自転車運転マナーの悪質化問題を受け「自転車の交通ルールの徹底方策に関する懇談会」を設置し、悪質な運転者に安全講習の義務付け導入などの議論を始めたようです。

警察庁はかねてより、悪質な自転車運転による事故多発を受け、全国警察に取り締まり強化を指示してきたようですが、自動車免許と異なり、自転車には教育の機会が少なく、交通ルールの順守意識が不十分なまま、無灯火運転、飲酒運転などが、後を絶たないのが現実のようです。

道交法では、自転車は軽車両に位置付けられ、自動車と同様の規制を受けますが、実際にはブレーキを取り外した悪質で危険な自転車だけを摘発し、軽微な違反は口頭での警告や指導にとどめているようです。

現行の自転車交通安全教育が、その対象に偏りがあって、今後、教育対象者をより幅広く行う必要があり、その方向付けの検討も行われるようです。

<http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/kondankai/teigen/teigen.pdf>

6 高校生対象の「三ない運動」が事実上終結／全国高等学校PTA会（11月）

全国高等学校PTA連合会は、高校生のバイク利用を原則禁止した「三ない運動」（免許を取らない・バイクに乗らない・バイクを買わない）を、事実上終結したようです。

平成24年8月下旬、全国大会／和歌山にて、三ない運動の宣言文を出さないで、今後は「バイクに限らず、自転車や歩行者を含めた包括的なマナーアップ運動が必要となった」と方針変換の説明をしています。

昭和57年の全国大会で、原則としてバイク利用を全面禁止にする特別決議を

採択し、３０年余り継続されてきた運動が、事実上終結したようです。

今回、宣言が見送られた理由に挙げられるのが、高校生の通学定期バス、ローカル鉄道などの廃止により、公共交通機関が減少している山間部の者にとって、バイク利用が通学に欠かせないという、社会環境の変化があるようです。