

## 平成11年道路交通法改正について

阿久津正好\*

引き続き厳しい道路交通をめぐる情勢に対応して、交通事故の防止その他交通の安全と円滑を図るため、チャイルドシートの使用の義務付け、携帯電話やカーナビゲーション装置の走行中の使用規制および運転免許を現に受けている者に対する交通安全教育の都道府県公安委員会による認定制度の新設を主要な内容とする道路交通法の改正案が、第145回国会において可決成立し、本年5月10日に公布された。本稿においては、今回の道路交通法の改正点について、その背景、趣旨および内容を解説する。

### Amendments to the Road Traffic Law in Fiscal 1999

Masayoshi AKUTSU\*

In the face of the ongoing severe situation in relation to road traffic in Japan, the 145th session of the Diet passed amendments to the Road Traffic Law and promulgated those amendments on May 10, 1999 to prevent traffic accidents, for traffic safety and to facilitate the flow of traffic. The key amendments were the obligatory use of child seats, regulations concerning the use of mobile telephones and car navigation systems while driving, and the introduction of a new approval system for license holders operated by regional road safety education committees across the nation. This paper provides the outline, description and background of those amendments.

#### 1. はじめに

平成10年中の交通事故による死者は、9,211人と、3年連続で1万人を下回り、引き続き減少しているものの、死亡事故を含めた人身交通事故の発生件数は、80万3,878件と、前年を約2万3,000件も上回り、6年連続して過去最高を更新するなど、交通情勢は依然としてたいへん厳しいものとなっている。このような情勢を受けて、第145回国会において道路交通法の一部を改正する法律（平成11年法律第40号。以下「改正法」という）が可決成立し、本年5月10

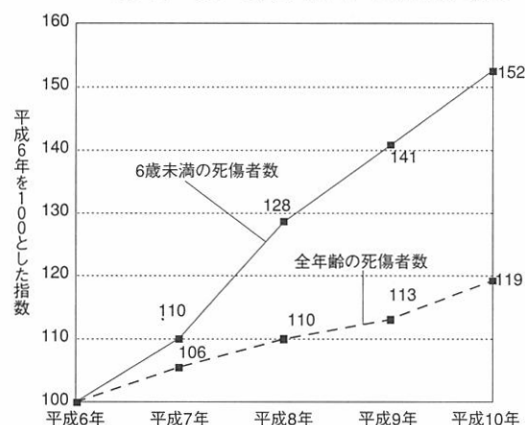
日に公布され、幼児用補助装置の使用に関する規定の整備および運転免許取得者教育の認定に関する規定の新設については、公布の日から起算して1年を越えない範囲内において政令で定める日（平成12年4月1日）、その他の規定については公布の日から起算して6月を越えない範囲内において政令で定める日（平成11年11月1日）から施行されることとなった。

具体的な改正点は以下の8点である。

- (1) 幼児用補助装置の使用に関する規定の整備
- (2) 携帯電話等の走行中の使用の規制に関する規定の整備
- (3) 運転免許取得者教育の認定に関する規定の新設
- (4) 運転免許試験の一部免除に関する規定の整備
- (5) 国家公安委員会への報告事項に関する規定の整備

\* 警察庁交通局交通企画課課付  
Asst. Director, Traffic Planning Division,  
Traffic Bureau, National Police Agency, Japan  
原稿受理 1999年5月27日

Table 1 6歳未満の幼児の自動車乗車中の死傷者数の推移



	平成6年	平成7年	平成8年	平成9年	平成10年
6歳未満の死傷者数	6,267	6,916	8,045	8,808	9,548
全年齢の死傷者数	510,257	539,625	561,254	577,222	608,677

(6)講習通知事務の委託に関する規定の新設

(7)国家公安委員会の指示権に関する規定の整備

(8)警察庁長官への権限の委任に関する規定の新設

本稿においては、改正法の趣旨および内容について解説する。

なお、言うまでもなく、本稿中意見にわたる部分はすべて筆者の私見であることをお断りしておく。

## 2. 運転者の遵守事項に関する規定の整備

### 2-1 幼児用補助装置の使用に関する規定の整備

#### 1) 改正規定の内容

自動車の運転者は、幼児用補助装置を使用しない幼児（6歳未満の者をいう。以下同）を乗車させて自動車を運転してはならないこととされた。ただし、疾病のため幼児用補助装置を使用させることが療養上適当でない幼児を乗車させるとき、その他政令で定めるやむを得ない理由があるときは、この限りでないこととされた（改正法による改正後の道路交通法—以下「新法」という—第71条の3第4項）。

なお、ここにいう幼児用補助装置とは、幼児を乗車させる際座席ベルトに代わる機能を果たさせるため座席に固定して用いる補助装置であって、道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第3章およびこれに基づく命令の規定に適合し、かつ、幼児の発育の程度に応じた形状を有するものをいう。

#### 2) 改正規定の趣旨

自動車乗車中に交通事故により死傷した者の人数の最近5年間の推移をみると、全年齢（死傷者数の

Table 2 6歳未満の幼児に係る自動車乗車中の交通事故被害の実態

	被害者数（人）			被害率（%）	
	死者数	重傷者数	軽傷者数	致死率	重傷率
チャイルドシート着用	2	29	4,290	0.05	0.72
チャイルドシート非着用	63	520	29,987	0.21	1.91

注1) 平成6～10年の累計。

ただし大破事故による被害を除く。また、着用・非着用不明も除く。

2) 致死率=死者数/(死者数+重傷者数+軽傷者数)×100(%)。重傷率=(死者数+重傷者数)/(死者数+重傷者数+軽傷者数)×100(%)。

3) 大破：完全に車両としての機能をなくし、再生不能と判断される程度の損壊をいう。

中破：「ラジエーター、エンジンの分解修理」「フロントガラス、ドア、フェンダーの取り替え修理」「広範囲にわたる板金修理」を必要とする程度の損壊をいう。

小破：「バックミラー、前照灯の取り替え修理」「ドア、フェンダー等車体の一部のわずかな板金修理」を必要とする程度の損壊または車体の一部にわずかな擦過痕ができた程度の損壊をいう。

総数)については、平成6年の51万257人に対し平成10年が60万8,677人とこの間に約19%の増加にとどまっている一方で、このうち幼児については、平成6年の6,267人に対し平成10年が9,548人と実に52%という急激な増加率で増加している（Table 1）。

このように、自動車に乗車している幼児を交通事故による被害から守ることは、道路交通行政において喫緊の課題となっている。

改正法による改正前の道路交通法（以下「旧法」という）においても、自動車の乗員を交通事故による被害から守るための制度として、自動車の運転者に対し、座席ベルトを装着し、および同乗者に装着させる義務を課す規定（旧法第71条の3）が設けられているところであるが、そもそも座席ベルトは一定以上の座高を有する者に対して機能するように設計されているので、それだけの座高を有しない者に無理に装着させても、所期の機能を発揮しないため、著しく座高が低い者（典型的には、幼児）については、座席ベルトを適切に装着させることが物理的に不可能であり、したがって、このような同乗者については、制度上も座席ベルトを装着させる義務が免除されているところである。

しかしながら、座高が低いために座席ベルトを適切に装着させることができない幼児については、座席ベルトに代わる機能を果たす装置として、いわゆるチャイルドシートが存在し、近年、一定程度の普

及をみている\*<sup>1</sup>。このチャイルドシートの幼児の保護効果についてみると、これを装着していた場合の致死率は、装着していなかった場合のその約1/4であり、このようなデータからみても、チャイルドシートは交通事故時における自動車乗車中の幼児の保護に高い効果を有している(Table 2)。

警察においては、従前よりチャイルドシートの使用に関する広報啓発活動を行い、その着用推進を図ってきた\*<sup>2</sup>とところであるが、自動車乗車中の幼児のチャイルドシートの装着率は、未だ必ずしも高いとはいえない状況\*<sup>3</sup>にある。

以上のような状況にかんがみ、自動車乗車中の幼児の交通事故時における保護を図るため、自動車の運転者に対し、同乗させる幼児にチャイルドシートを使用させる義務を課すこととした\*<sup>4</sup>ものである。「道路運送車両法第3章及びこれに基づく命令の規定」に適合するものとは、具体的には、道路運送法第41条の規定に基づく道路運送車両の保安基準(昭和26年運輸省令第67号)第22条の5(年少者用補助乗車装置)に規定する基準に適合するものをいう。また、チャイルドシートは、使用する幼児の発育に応じた形状を有する場合に初めてその機能が十分に発揮することから、新法第71条の3第4項の規定により幼児に使用させることを義務付ける幼児用補助

- \* 1 平成10年度警察庁委託研究「チャイルドシートの着用実態に関する調査研究」(財団法人交通安全学会)により、子どもを自動車に乗車させる機会がある運転者の約45%、また、そのうち特に小学生以下の子どもがいる運転者の約57%は、チャイルドシートを1個以上保有しているという状況が判明している。この調査研究の結果については、参考文献1)参照。
- \* 2 昭和60年8月に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)を改正して、自動車に幼児等を乗車させるときは、必ず補助装置(チャイルドシート)を用いること等を規定し、運転者教育を推進している。また、第6次交通安全基本計画(平成8年中央交通安全対策会議作成)においてもチャイルドシートの着用推進を図ることが規定されている。
- \* 3 (社)日本自動車連盟が平成10年5月に実施したチャイルドシートの着用率調査の結果によると、12か月までの子どもが31.4%、1歳から4歳までの子どもが8.5%、5歳から8歳までの子どもが1.0%、平均で8.3%であった。
- \* 4 なお、チャイルドシートの義務付けに関しては、運転中の携帯電話の使用規制と同様、平成9年道路交通法改正案に対する附帯決議により、政府に対しその検討が求められていたところである。(平成9年4月8日参議院地方行政委員会、同年4月22日衆議院地方行政委員会)
- \* 5 座席ベルト装着義務違反についても同様に罰則が設けられていない。この点については参考文献2)参照。
- \* 6 政令事項である。道路交通法施行令(昭和35年政令第270号)別表第1。

Table 3 携帯電話等の累計加入台数

	平成9年末	平成10年末	増加率
台数(万台)	3,573	4,449	25.9%

注) PHSを含む。

出典) (社)電気通信事業協会資料。

装置(いわゆるチャイルドシート)の定義としてその旨が規定されることとなった。

「疾病のため幼児用補助装置を使用させることが療養上適当でない幼児」として、例えば、皮膚疾患等の外的症状や自閉症等の内的症状によりチャイルドシートを使用させることが適当でない幼児が考えられる。また、「政令で定めるやむを得ない理由」として、道路運送法(昭和26年法律第183号)第3条第1号に掲げる一般旅客自動車運送事業の用に供される自動車、すなわち、いわゆる乗合バス、貸切バスおよびタクシーの運転者が当該事業にかかる幼児を乗車させる場合、応急の救護のため医療機関、官公署その他の場所へ緊急に搬送する必要がある幼児を当該搬送のため乗車させる場合、多人数が乗車することですべてのチャイルドシートを固定して用いることができない際に、当該固定できない数の分の幼児を乗車させる場合等が道路交通法施行令の一部を改正する政令により規定された。これらの場合には、自動車に乗車する幼児にチャイルドシートを使用させる義務が免除されることとなる。

なお、新法第71条の3第4項の規定に違反した者に対する罰則は設けられていない\*<sup>5</sup>が、同項の規定に違反する行為に点数(1点)を付されることとなった\*<sup>6</sup>。

## 2-2 携帯電話等の走行中の使用の規制に関する規定の整備

### 1) 改正規定の内容

(a) 自動車または原動機付自転車(以下「自動車等」という)を運転する場合においては、当該自動車等が停止しているときを除き、その全部または一部を手で保持しなければ送信および受信のいずれをも行うことができない携帯電話用装置、自動車電話用装置その他の無線通話装置を通話のために使用し、または当該自動車等に取り付けられもしくは持ち込まれた画像表示用装置(道路運送車両法第41条第16号もしくは第17号または第44条第11号に規定する装置であるものを除く)に表示された画像を注視してはならないこととされた(新法第71条第5号の5)。

なお、傷病者の救護または公共の安全の維持のため

め当該自動車等の走行中に緊急やむを得ずに行う通話は対象外である。

(b) (a)に違反し、よって道路における交通の危険を生じさせた者については、3月以下の懲役または5万円以下の罰金に処することとされた(新法第119条第1項第9号の3)。また、同号の罪に当たる行為は、反則行為とされた(新法別表)。

## 2) 改正規定の趣旨

近年の携帯電話や自動車電話の急速な普及(Table 3)に伴い、これらに係わる交通事故が急増している。

このような状況に対応して、警察としては、平成8年10月に交通の方法に関する教則の一部を改正し、運転中は携帯電話を使用しないこと、運転する前に電源を切るなどして呼出音がならないようにすることという2点の規定を盛り込み、携帯電話事業者と連携して運転者に対する広報啓発活動を行ってきたところである\*7。

しかしながら、平成10年中の携帯電話等に係わる交通事故の発生状況は、人身交通事故発生件数2,648件(対前年比15.3%増)、死者数33人(対前年比32.0%増)、負傷者数3,814人(対前年比14.6%増)と、引き続き急速な増加傾向を示している。

また、カーナビゲーション装置についても、その急速な普及\*8に伴い、平成10年中の当該装置に係わる交通事故発生状況は、人身交通事故発生件数146件(対前年比15.0%増)、死傷者数216人(対前年比14.9%)と顕著に増加しているところである。

携帯電話等に係わるこのような交通事故の急増に対処するため、新法第71条第5号の5を新たに規定するとともに、同号の規定に違反し、よって道路における交通の危険を生じさせた者については、3月以下の懲役または5万円以下の罰金に処することとしたものである。

同号の規定に違反したにとどまる者については、罰則を課すこととせず、かつ、同号の規定に違反する行為に当面は点数を付することとはしない予定であるが、このような段階にとどまる行為を禁止する同号の規定により、警察官が同号の規定に違反した者に対し違反行為の是正を指導することができることとなるほか、運転者が人身交通事故を起こし刑法(明治40年法律第45号)第211条(業務上過失致死傷)に問われる場合には同号の規定に違反する行為について過失認定の一要素として評価されることとなることから、携帯電話等の利用者は同号の規定を遵守

することとなるものと考えられる\*9。

また、携帯電話等の走行中の使用に起因して旧法第70条に違反する行為がなされた場合には、3月以下の懲役または5万円以下の罰金に処することとされていることから、新法第71条第5号の5の規定に違反し、よって道路における交通の危険を生じさせた者に対しても同様の罰則を課すこととしたものである。

このように旧法下においても携帯電話等の走行中の使用に起因して交通事故等が発生させた場合には、旧法第70条違反により処罰することができたところであるが、今回の改正は、従前警察官が違反行為として指導することができなかった同条違反までには至らない単なる携帯電話等の使用についても規制されることとなったことを明確化した点で大きな意義を有する。

なお、新法第71条第5号の5の規定に違反し、よって道路における交通の危険を生じさせる行為に同法第70条違反の行為に付する点数(2点)と同様の点数を付することが予定されている。

「その全部または一部を手で保持しなければ送信および受信のいずれをも行うことができないもの」とは、その形状、使用方法等の点において、装置に組み込まれた送信マイクと受信スピーカーの両方を手に持った状態で使用する無線通話装置をいう。平成10年中の携帯電話および自動車電話に係わる交通事故の発生状況を使用形態別にみると受電操作時が43.3%、架電操作時が22.2%、通話中が15.6%を占めているが、これは運転者が受電または架電時において、装置を手に持ち、電源ボタンや通話ボタン等の操作を行うため、視線が装置に向けられ、自動車等の前方や周囲の状況を確認することができずに自

\*7 平成8年以降の携帯電話の急速な普及状況、これに伴う交通事故の発生状況およびこれに対する警察の交通事故防止対策等については、参考文献3)4)5)参照。

\*8 平成10年12月末現在のカーナビゲーション装置の出荷台数は、367万4,454台である(㈱日本電子機械工業会資料)。

\*9 警察官による指導等によっても違反行為の是正を図ることができない状況となった場合には、携帯電話等の走行中の使用に関係する交通事故の発生状況等も考慮して、単なる同号の規定に違反する行為について点数を付するなどの別途の装置が講じられることとなることが考えられる。また、改正法案に対する附帯決議においても携帯電話等の使用に係わる交通事故の発生状況等からみて必要が生じた場合には、同号違反に対する措置の在り方について検討することとされている(平成11年3月30日衆議院地方行政委員会、同年4月27日参議院地方行政・警察委員会)。

自動車等のハンドル等の操作を安定して行うことができなくなることによるものであると考えられることから、規制の対象となる無線通話装置をこれに限定することとしたものである。例えば、タクシー無線のように相手の音声が発動車に取り付けられたスピーカーから出る装置については、当該装置を手を持つことなく受信することができるものであることから、今回の規制の対象にはならないこととなる。また、この規定により、いわゆるハンズフリー装置を併用して携帯電話等を使用する場合も、規制の対象とならないこととなる<sup>\*10</sup>。

「通話のため」とは、音声による情報伝達を目的としてという意味であることから、近年サービスが開始されている携帯電話等のディスプレイ表示部に表示される文字情報等を利用して行う銀行振込やレストランガイドの検索等は、これに該当しない。ただし、当該ディスプレイ表示部は本号の「画像表示用装置」に該当し、表示された文字情報等を見る行為は、本号の「注視」に該当することとなると考えられる。

傷病者の救護または公共の安全の維持のため当該自動車の走行中に緊急やむを得ずに行う通話とは、例えば、患者から連絡を受けた医師が、患者宅に自動車に向かう途中、走行中に緊急やむを得ず必要な措置を患者の家族に連絡するために行われる通話や、警察官が無線機の設置されていない自動車を同乗者なしで運転している場合に犯罪捜査等のため、走行中にやむを得ず連絡するための通話等がこれに該当するものと考えられるが、自動車等の走行中でありながら、緊急やむを得ずに通話を行う事情があるか

どうかは個別具体的事情により客観的に判断されることとなる。

「画像表示用装置」とは、カーナビゲーション装置やカーテレビ等のほか、前述のとおり携帯電話等のディスプレイ表示部もこれに該当する。

道路運送車両法第41条第16号または第44条第11号に規定する装置とは、自動車等の液晶式等の速度計、走行距離計その他の計器のことである。また、同法第41条第17号の「後写鏡、窓ふき器その他の視野を確保する装置」には、例えば、車体後部等に備え付けられているカメラにより、車両の後方を撮像し、車室内のモニターで車両後方の視野を確保することができるバックモニターが該当する。これらは、いずれもその使用が安全に運転する行為に直結することであることから、今回の規制の対象から除外することとしたものである<sup>\*11</sup>。

「注視」とは、見続けることをいう。カーナビゲーション装置は、経路情報等の交通情報を表示する運転支援装置であり、表示された画像を一瞥することにより情報が分かる装置となっていることから、通常の使い方をする限りは問題がないと考えられるが、このような画像表示用装置を注視する行為による交通事故の増加<sup>\*12</sup>に対応するため、当該行為を規制することとしたものである。

なお、カーテレビの映像は、本質的に一瞥するものではないことから、走行中にカーテレビを使用する行為は、画像表示用装置に表示された画像を注視する行為に当たり、およそ違法となるものと考えられる。

### 3. その他交通の安全および円滑を図るための規定の整備

#### 3-1 運転免許取得者教育の認定に関する規定の新設

##### 1) 改正規定の内容

(a) 仮運転免許を除く運転免許（以下「免許」という）を現に受けている者に対しその運転技能を向上させるとともに道路交通に関する知識を深めさせるための教育（以下「運転免許取得者教育」という）を、自動車教習所である施設その他の施設を用いて行う者は、国家公安委員会規則で定めるその課程の区分ごとに、当該施設の所在地を管轄する都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という）に申請して、当該施設において当該課程により行う運転免許取得者教育が次の①から③のいずれにも適合してい

\*10 平成9年度警察庁委託研究「携帯電話の使用が運転行動に及ぼす影響に関する調査研究」（財自動車安全運転センター）により、ハンズフリー装置の併用が受信操作時の交通事故抑止に有効であることが判明している。この調査研究の結果については、参考文献5）参照。ただし、ハンズフリー装置を併用する場合であっても携帯電話等の走行中の使用が望ましくないのはいうまでもない。

なお、今回規制の対象としないハンズフリー装置やタクシー無線を使用することによって交通事故を起こした場合には、新法第70条に規定する安全運転義務の違反に問われることとなる。

\*11 今回規制の対象としないバックモニターに表示された後方の映像や液晶式の速度計を注視する行為によって交通事故を起こした場合も、新法第70条に規定する安全運転義務の違反に問われることとなるのは、\*10と同様である。

\*12 平成10年中のカーナビゲーション装置に係わる人身交通事故発生件数146件中103件（70.5%）は、注視中のものである。



る旨の認定を受けることができることとされた（新法第108条の32の2第1項）。

- ①教習指導員資格者証の交付を受けた者その他の運転免許取得者教育を効果的かつ適切に行うことができる者として国家公安委員会規則で定める者により行われるものであること。
- ②新法第99条第1項第4号の政令で定める基準に適合した設備その他の運転免許取得者教育を効果的かつ適切に行うための設備として国家公安委員会規則で定める設備を用いて行われるものであること。
- ③交通安全教育指針に従って行われるものであり、かつ、当該課程が国家公安委員会規則で定める基準に適合するものであること。

(b) 公安委員会は、前項の認定をしたときは、国家公安委員会規則で定めるところにより、その旨を公示しなければならないこととされた（新法第108条の32の2第2項）。

(c) 運転免許取得者教育を行う者は、当該運転免許取得者教育の課程について、(a)の認定を受けないで、公安委員会認定という文字を冠した名称を用いてはならないこととされた（同条第3項）。また、同項の規定に違反した者は、10万円以下の過料に処することとされた（新法第123条の2）。

(d) 届出自動車教習所に対する公安委員会の指導・助言等に関する規定が運転免許取得者教育を行う者について準用することとされた（新法第108条の32の2第4項）。

(e) 公安委員会は、(a)の認定を受けた運転免許取得者教育が同①から③のいずれかに適合しなくなったと認めるときは、その認定を取り消すことができることとされた（同条第5項）。

(f) (a)から(e)までに定めるもののほか、(a)の認定の申請その他(a)の認定に関し必要な事項は、国家公安委員会規則で定めるところとされた（同条第6項）。

## 2) 改正規定の趣旨

依然として厳しい交通情勢の中で交通安全を確保するためには、新たに運転者として道路交通に参加しようとする者のもとより、免許を現に受けている者（以下「免許取得者」という）についても、安全運転に必要な能力の維持向上を図るため、運転の頻度、年齢等の別に応じて、生涯にわたり運転者としての学習を継続することが望まれる<sup>\*13</sup>。

そこで、現在、自動車教習所等が独自に行っている免許取得者に対する交通安全教育のうち、一定の

基準に適合するものについて、公安委員会による認定を受けることができることとすることにより、その水準の向上と免許取得者への普及を図ることとするものである。

ところで、新法第108条の32の2第1項の規定は、認定の対象となる運転免許取得者教育を免許取得者に対しその運転技能を向上させるとともに道路交通に関する知識を深めさせるための教育と定義し、認定の対象を運転技能についての交通安全教育を伴うものに限ることとしている。

これは、免許取得者に対する交通安全教育にはさまざまな内容のものがあり得るところであり、運転技能以外の事項についての交通安全教育も重要であることはいまでもないが、運転技能についての交通安全教育は交通の安全を確保するためにきわめて有用であると考えられることから、今回の認定制度の対象としたものである。

また、認定の対象となる運転免許取得者教育を一定の施設を用いて行うものに限ることとしたのは、免許取得者に対しその運転技能を向上させるとともに道路交通に関する知識を深めさせるためには、各受講者に実際に自動車等の運転を行わせ、基礎的な事柄について再確認するとともに、さまざまな状況に的確に対応することができる運転技能の涵養を図ることが重要であると考えられることから、認定の対象となる運転免許取得者教育について、一定のコース等の施設を用いて行うものを想定していることによるものである。

「課程の区分」としては、ペーパードライバー教育、高齢運転者教育等、免許取得者の運転の頻度、年齢等の別に応じたものが考えられる。

## 3-2 運転免許試験の一部免除に関する規定の整備

### 1) 改正規定の内容

旧法第97条の2第1項第2号に該当する者（以下「特定失効者」という）が免許の再取得の際に運転免許試験の一部免除を受けるためには、免許申請書を

\*13 平成9年道路交通法改正により、効果的かつ適切な交通安全教育を行うために当該交通安全教育を行う者のマニュアルとして国家公安委員会が交通安全教育指針を作成し公表することが定められた。作成・公表された交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）は、年齢等に応じ交通安全教育に関する技能および知識を段階的かつ体系的に習得するように配慮して作成されていることから、生涯学習の一環としての交通安全教育に資するものとなっている。参考文献6) 7) 参照。

提出した日における年齢が75歳以上である場合には高齢者講習と同一の講習、それ以外の場合には更新時講習と同一の講習等を受講しなければならないこととした（新法第97条の2第1項第2号ならびに第108条の2第1項第11号および第12号）。

## 2) 改正規定の趣旨

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は、更新期間が満了する日における年齢が75歳以上の者は高齢者講習を、その他の者は更新時講習を受けなければならないこととされているが、特定失効者（いわゆるうっかり失効者）の免許の取得は、新規の免許取得の扱いとなるため、更新時講習等の受講が義務付けられていない。しかしながら、これらの者は通常前回の更新または運転免許試験を受けてから3年または5年の期間が経過しており、この点は、免許証の更新を受けようとする者と同様である。

警察においては、このような特定失効者の減少を図るため、平成6年5月に、免許取得者に対し更新期間等について記載した書面を送付する制度（道路交通法施行規則（昭和35年総理府令第60号）第29条の3）を導入したが、依然として30万人以上がうっかり失効をしているところである。

そこで、これら特定失効者についても、免許証の更新を受けようとする者と同様の扱いとすることとし、免許の再取得の際に運転免許試験の一部免除を受けるためには、免許申請書を提出した日における年齢が75歳以上である場合には高齢者講習と同一の講習、それ以外の場合には更新時講習と同一の講習等を受講しなければならないこととするものである。

これにより、特定失効者に対しても免許証の更新を受けようとする者と同様に安全運転に関する知識の定着等を図ることができるものと考えられる。

## 3-3 国家公安委員会への報告事項に関する規定の整備

### 1) 改正規定の内容

公安委員会は、第94条第1項の規定による免許証の記載事項の変更等の事由が生じたときは、総理府令で定める事項を国家公安委員会に報告しなければならないこととされた（新法第106条）。

### 2) 改正規定の趣旨

免許証の交付等は、各公安委員会により実施されているところであるが、免許の全国通用性という性格から、免許取得者に係るデータについては、国家公安委員会の下での全国的コンピュータ・ネットワ

ークにより一元的管理を行っているところである。

このたび、このシステムの拡充により、都道府県間の住所地変更等の事項についてもその対象とすることとし、その根拠規定の整備を行うこととしたものである。

## 3-4 講習通知事務の委託に関する規定の新設

### 1) 改正規定の内容

(a) 公安委員会は、初心運転者講習または違反者講習に係わる通知の実施に係わる事務（以下「講習通知事務」という）の全部または一部を総理府令で定める法人に委託することができることとされた（新法第108条の3の3第1項）。

(b) (a)により講習通知事務の委託を受けた法人の役員もしくは職員またはこれらの職にあった者は、当該委託に係わる講習通知事務に関して知り得た秘密を漏らしてはならないこととされた（同条第2項）。また、同項の規定に違反した者は、1年以下の懲役または10万円以下の罰金に処することとされた（新法第117条の3第3号）。

### 2) 改正規定の趣旨

平成9年道路交通法改正により違反者講習および高齢者講習が創設された<sup>6,8)</sup> ことに加え、今回の改正により年間39万人以上に上る特定失効者に対する講習が創設され、公安委員会の講習に係る事務に係わる負担が更に増大することとなる。

このため、旧法第108条の2第3項の規定に基づき委託することができることとされている講習の実施のほか、違反者講習および初心運転者講習に係わる通知の事務についても委託することができることを明確化し、公安委員会の事務負担の軽減を図ることとしたものである。

また、講習通知事務を委託される法人の役職員等は、講習の通知書を作成するに当たって、当該通知書の名宛人の違反歴（違反行為をし、基準該当初心運転者となったこと等）や処分歴等個人のプライバシーに係わることについて知ることとなることから、当該役職員等について守秘義務を課することとしたものである。

## 3-5 国家公安委員会の指示権に関する規定の整備

### 1) 改正規定の内容

新法第110条第2項の規定による国家公安委員会の指示の対象となる自動車専用道路については、政令で定める基準に従い国家公安委員会が指定することとされた（新法第110条第1項および第2項）。

## 2) 改正規定の趣旨

旧法第110条第2項の規定により、国家公安委員会は、高速自動車国道および政令で指定した自動車専用道路（以下「指定自動車専用道路」という）における交通取締り等の道路交通法の実施に関する事項について公安委員会に対し指示をすることができることとされている<sup>9)</sup>。

指定自動車専用道路については、当初<sup>\*14</sup>高速自動車国道に直接に接続する一般国道が主に想定されていたが、現在高速自動車国道に直接に接続する都道府県道であって同項の規定による指示を行う必要があると認められる道路が建設されているところ、このような都道府県道である自動車専用道路を現行の道路交通法施行令で指定することができるかどうかは必ずしも明らかではなかった。

このような自動車専用道路をめぐる情勢の変化に対応して、高速自動車国道に接続する高規格の都道府県道である自動車専用道路を同条第2項の規定による指示に係わる自動車専用道路として指定することができるよう政令において指定の基準を明確化する改正を行うとともに、明確化された当該指定の基準に従い道路交通法令を所管する国家公安委員会が専門的・技術的観点から一般国道、都道府県道および市町村道である自動車専用道路を指定することができることとする改正を行うこととしたものである。

### 3-6 警察庁長官への権限の委任に関する規定の新設

#### 1) 改正規定の内容

新法またはこれに基づく命令の規定により国家公安委員会の権限に属する事務(第110条第1項の規定による指定に係わるものを除く)は、政令で定めるところにより、警察庁長官に委任することができることとされた(新法第113条の4)。

#### 2) 改正規定の趣旨

国家公安委員会は、旧法の規定に基づきその権限に属する事務を行ってきたところであるが、当該事務は、道路交通をめぐる情勢に対応した道路交通法改正により次第に増加している。

そこで、このたび、国家公安委員会の事務負担軽減の観点から、国家公安委員会の判断を要する複雑・重要なものについては、これまでどおり国家公安委員会が自ら行うこととし、それ以外の単純・軽微なものについては、国家公安委員会の管理の下にある警察庁の長である警察庁長官にその権限を委任し、警察庁長官の権限としてこれを行わせることによっ

て、国家公安委員会の事務の適正を図ろうとするものである<sup>\*15</sup>。

#### 参考文献

- 1) 今井宗雄「「チャイルドシートの着用実態に関する調査研究」の結果」『警察公論』54巻3号、1999年
- 2) 池田克彦「道路交通法の一部改正について」『警察学論集』38巻8～10号、1985年
- 3) 住友一仁「携帯電話使用・操作中の事故発生状況と対策について」『月刊交通』27巻7号、1996年
- 4) 今村剛「携帯電話使用中の交通事故発生状況と対策」『警察公論』52巻7号、1997年
- 5) 阿久津正好「運転中の携帯電話使用が運転者に及ぼす影響について」『警察時報』53巻7号、1998年
- 6) 名和振平「道路交通法の一部を改正する法律について」『警察学論集』50巻6号、1997年
- 7) 住友一仁「生涯学習の一環としての体系的な交通安全教育の推進について」『警察学論集』51巻3号、1998年
- 8) 黒川智「平成9年改正運転免許制度関連道路交通法の解説」『警察学論集』51巻8号、1998年
- 9) 榊田好一「指定自動車専用道路の規定の整備について」『月刊交通』23巻10号、1992年

\*14 昭和47年道路交通法改正により、指定自動車専用道路制度が新設された。

\*15 同様の委任規定は、風俗営業等の規制および業務の適性化等に関する法律(昭和23年法律第122号)第45条および暴力団員による不当な行為の防止等に関する法律(平成3年法律第77号)第40条にも設けられている。