

1. 解 説

警察庁は昨年の 2022 年度からゴールド免許の優良ドライバーに限って、運転免許更新時の講習を 2 月 1 日から北海道、千葉、京都、山口の 4 都道府県からオンライン化されています。

オンライン受講は 5 年以上継続して免許を持ち、無事故無違反などの条件を満たす「ゴールド免許」を保有する 70 歳未満の優良運転者が対象となります。

2024 年度（令和 6 年）末までに全国規模に運用を目指しています。

【接続する際は本人確認のために更新通知はがきに記載された管理番号や QR コードでパソコンやスマホに読み込ませると専用ページにつながる。】視聴の時間や場所について問題はありませんが、専用サイトでナンバーカードを読み取り、運転免許証番号入力後すぐに受講できます。

講習動画は 30 分程度ですが、動画の途中でミニテストが出題され、本人確認のために顔画像の撮影と送信が要求されます。

その後は従来通り、最寄りの警察署や運転免許センターなどの施設に向き、視力検査・写真撮影などをした上、免許証を受領することになります。警察庁によると、2022 年度の更新時講習を受講した優良ドライバーは約 910, 0535 万人で、更新者全体の約 5.6%に上っています。

推測ですが、全国に 4, 550 万人の優良ドライバーが居られることとなります。

◆ ゴールド免許の要件

- ① 免許の継続経過年数が 5 年以上
- ② 過去 5 年間に「無違反」であり 過去 5 年間に「重大違反そのおかし等」や「道路外致死傷」を犯したことがない者等がゴールド免許の要件となります。



現在、日本国内の免許保有者数は、前年比 0.2%減の 8, 189 万 5, 559 人特に 65 歳以上の高齢者免許保有者数は 1, 927 万 8, 887 人となっております。

また、警察庁が 2023 年 1 月 4 日に発表した報告書によれば、2022 年における全国の交通事故死者は(24 時間以内に死亡)の数は 2,610 人となり、2020 年の 2, 839 人から 229 人減少したことが明らかになりました。

65 歳以上の高齢者死者数は 1, 471 人で、全体の 56.4%（前年比 1.3 ポイント増）を占めています。

都道府県別では、大阪が 141 人、愛知が 137 人、東京が 132 人で、最も少なかったのは鳥取で 14 人でした。

交通事故死者数のピーク時は1970年の16,765人を境に減少傾向が続いています。

警察庁から交通安全対策としてとして取り上げた特徴として

- 幼児、児童、中学生及び高校生に対する交通安全教育の推進
- 高齢者に対する交通安全教育の推進
- 交通安全運動の推進
- 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び
広報啓発活動等の推進
- 運転中の携帯電話等の不使用の徹底
- 自転車利用者に対するルールの周知と安全
教育の推進
- 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底
- チャイルドシートの正しい使用の徹底
- 反射材用品等の着用促進
- 効果的な広報の実施
- その他の普及啓発活動の推進
- 子供・高齢者・障害者をはじめとする歩行者に対する保護意識の向上及び
横断歩道におけるルール遵守と安全な交通行動の推進
- 交通安全関係団体及び交通関連事業者との連携



などが初年度の訓示などに取り上げられております。

しかし、依然として高齢者の事故が増加傾向にあることです。これに対し、運転免許の免許自主返納者は年々増加し続けています。2018年はやや低迷し、2020年以降からは減少傾向にあることです。

◆全国65歳以上の運転免許証自主返納者数の統計◆

※2022年49万3461人・2021年55万2381人・2020年51万9188人・

2019年60万1022人・2018年42万1190人・2017年42万38900人

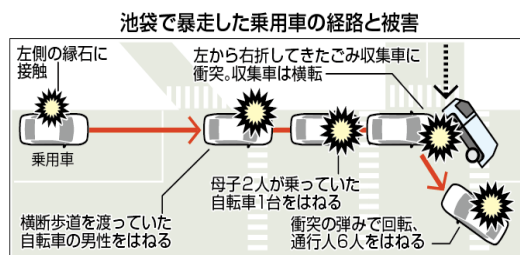
今までの統計上で運転免許証の自主返納年度数は、2019年が非常に多く前年比42.7%増の60万1022人を超えており、制度が始まった1998年以降、最多でした。

背景には2019年4月に東京都豊島区池袋で発生した、旧通産省工業技術院の元院長(88歳)の暴走事故による社会情勢の反響が高まったことが思慮されます。

暴走死傷事故による意識が高まったことを背景に、運転免許自主返納が大幅に増加していることです。

高齢ドライバーによる事故を防ぐため、警察庁は車の運転技能を確認する「運転技能検査」を導入し、過去に一定の交通違反や事故を起こした高齢ドラ

イバーを対象に、免許更新時の受検を義務付ける方針を明らかにしています。



2019年4月19日午後0時25分頃、東京都豊島区東池袋の都道で発生した事故現場

自動ブレーキや、アクセルとブレーキの踏み違い時に抑制装置などを搭載した安全サポート車(サポカー)に限定した免許の創設も決めたことです。

2022年度の通常国会への道路交通法改正案が提出され、年齢が75歳以上の高齢者に対し、運転免許証の有効期間が満了する日前6ヶ月以内に認知機能検査を受けなければなりません。

検査は運転の欠点などが分かるよう点数制とし、免許の更新期限までは繰り返し受けられますが、基準未滿の「不合格」を繰り返した場合、一定の更新期限を過ぎてしまうと失効してしまいます。

受検の負担などを考慮し、検査対象は一定の交通違反や事故を起こした高齢ドライバーに限定し、対象年齢については認知機能検査が必要な「75歳以上」か、事故リスクがより高まる「80歳以上」とする考えです。

70歳以上に義務付けられている高齢者講習での実車指導も見直す方針と同時に、従来は運転操作の改善を促す程度とどまっていたが、運転操作をランク付けなどで評価し、結果を本人に通知する仕組みの導入を検討していることです。

65歳以上の運転免許保有者は879万1045人で全体の36%占めており、高齢者のうち、ほぼ3人に1人が運転免許を保有していることになります。運転免許保有者の最高齢は104歳の男性ですが、全国で4人保有しています。

◆追加

高齢ドライバー

2022年5月13日から、運転免許更新時に一定の違反歴のある75歳以上の高齢ドライバーを対象に、車両運転の能力を確認する「運転技能検査」の義務化を導入されます。

2021年6月に成立した改正道交法に基づき、免許更新期限の6ヶ月前から検査を受けることができます。検査回数に制限はありませんが期限前までに合格が出来なければ資格を失うことになります。

技能試験に合格した高齢ドライバーは、認知機能検査で認知症でないと判

断されますと、一般の高齢者講習へ進むことになります。

【参考に 75 歳以上の高齢ドライバーのうち、約 7%が運転技能検査の受検対象となり、年間毎年 15 万人以上に上るとみられます。

技能試験の合格できなくても、原付免許、フォークリフト、除雪車、農耕トラクターなどの小型特殊免許は希望すれば継続可能です。

サポカーの限定免許は高齢ドライバーに限らず、初めて免許を取得する際に選択できるほか、すでに保有している「普通免許」などからの切り換えも可能とし、主に免許の自主返納を検討しつつ踏み切れない高齢ドライバーが、自主的にサポカー限定に切り換えるケースを想定とします。

今後、国土交通省が定める安全基準などの要件を踏まえ、限定免許の対象とするサポカーの安全機能についても定める方針です。



2. あおり運転

あおり運転は他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にも繋がる極めて悪質で危険な行為です。

これまで直接、取締まる規定はなく 2020 年 6 月 30 日から「妨害運転罪」が創設されました。それまでの取り締まりは「安全運転義務違反の車間距離違反・蛇行運転・割り込み等など」に従事していたのですが、悪質運転に対し適用する危険運転致傷罪は、今から 20 年以上前になりますが、1999 年に東名高速道路上で大型トラックが飲酒運転により乗用車に追突する事故が発生し、女兒 2 人が死亡事故を契機に 2001 年の刑法改正で新設され、悪質とされる「**故意犯**」には最高刑懲役 15 年に改正されましたが、2005 年には最高刑懲役 20 年に引き上げられたことです。

それまでは交通事故は不注意が原因として「過失犯」とされ、業務上過失致死罪が適用されていましたが、処分を不服として遺族と負傷者の家族が異議申し立てたことから、刑法が改正されました。

- ◆2011 年に栃木県鹿沼市でクレーン運転手が「てんかんの発作」が原因で登校中の児童 6 人を跳ねて死亡事故が発生しております。
- ◆2012 年には「てんかんの発作」による京都市東山区・祇園で 7 人が死亡し、11 人が負傷する人身事故から罰則の見直しが始まりました。

- ◆2014 年に刑法から自動運転死傷行為処罰法に移行し拡大されました。
(統合性失調症、低血糖症、そううつ病、再発性失神、重度の睡眠障害、てんかん等など) の 6 種類型が始まりでした。
- ◆2015 年に北海道砂川市にて一家 5 人が死傷した飲酒ひき逃げ事故で、
自動車運転死傷行為処罰法違反(危険運転致死傷罪)などに問われ、懲役 23 年の判決が言い渡されています。
- ◆2017 年に発生した神奈川県大井町の高速道路上における追突事故では、
横浜地裁は争点だった危険運転致死傷罪の成立を認め、I 被告に懲役 18 年の判決が言い渡されたのをきっかけに、法改正が加速する形となりました。



2017 年 6 月 5 日神奈川県大井町高速道路上で発生した事故現場

○あおり運転対象となる改正道交法違反の 10 類型

悪質なあおり運転が後を絶たないことを受け、刑法の暴行罪より重い法定刑を定めました。(下記 10 類型、参照)

- ① 対向車線からの逆走や接近
- ② 前方での急ブレーキ
- ③ 車間距離を詰める
- ④ 急な割り込みや車線変更
- ⑤ 左側からの乱暴な追い越し
- ⑥ 不要なパッシングの継続
- ⑦ 不要なクラクションの反復
- ⑧ 幅寄せや前方での蛇行運転
- ⑨ 高速道で低速走行 (50km/h 以下での走行は乗り入れ禁止)
- ⑩ 高速道で駐停車



1 回の違反で直ちに免許を取消し、各都道府県の警察当局は厳罰化について周知徹底を図るとともに取締まりの強化を図っています。

暴行罪「3 年以下の懲役または 50 万円以下の罰金」高速道路で他の車を止めるなどの「著しい危険を生じさせた場合」は「5 年以下の懲役または 100 万円以下の罰金」が科せられ、違反点数は直ちに免許取り消しとなる 25 点(欠

格期間 2 年)、「著しい危険」では 35 点(欠格期間 3 年)とし、前歴や累積点数がある場合は、欠格期間は最大で 10 年となります。

上記に記載した内容を参考にして下さい。また各事業所で運転される皆さんに説明をして行きたいと思います。

◆あおり運転の特徴

あおり運転は、下記に記載してある道路交通法違反行為などを組み合わせた危険運転を指します。

道路上で他の自動車・バイク、・自転車など他の車両をあおり、交通の危険を発生させる行為が含まれます。例えば前方の車に進路を譲るように強要したり、車間距離を詰めたり幅寄せしたり、追い回したり無理に割り込んだりすることもあります。

あおり運転の典型は、他車との車間距離を詰めすぎる「車間距離不保持」ですが、全国で 2022 年(4624 件) 2021 年(5757 件)、2020 年(13787 件)、2019 年(13797 件)、2018 年(8163 件)、2017 年(6139 件)と車間距離不保持違反で検挙されています。妨害運転による 2021 年度の検挙件数は自転車も含めて 58 件「異常な接近」が最多でした。



車間距離に限って見てみますと「車間距離不保持」にあたりますが、あおり運転とみなされる車間距離が具体的に定められておりません。走行する速度によって車が停止できる距離が異なることから、「後続車との距離が近すぎる」というだけでは「あおり運転をされている」と断言はできません。高速道路であおり運転をされていると感じた場合、左に車線変更して後続車を先に行かせて下さい。(警察 110 番通報すると同時に、一般道路の場合は左側路側帯に寄せて止めて下さい。)

もし、高速道路の場合、道を譲っても被害が続くなら、付近のパーキングエリアやサービスエリアに退避して下さい。

○危険な程度まで前の車両との車間距離を狭めたり、異常に近くに幅寄せしたり、強引に右折したり、強引に割り込んだりする行為。

○他の車の間に割り込み、いきなり急ブレーキをかけて相手を威圧する、割り込んだことでクラクションを鳴らす場合。

等があおり行為の運転になります。

進路変更、車線変更ともに、道路交通法上の明確な規定はありませんが、皆さんが運転している車両が前方に進行している場合、右斜め前、左斜め前に思い浮かべて下さい。

バスが左斜め前にある停留所に停止するために、幅寄せをする場合やその場所から発車しながら車線の中央に戻る動作もこれに該当します。

簡単に述べますと、同一の通行帯にとどまる範囲で斜めに進行すれば進路変更、さらに隣の通行帯まで変更する場合は、車線変更に該当します。

◆事業者も処分対象（下命・容認）

道路運送法などでは、トラック、バス、タクシーの事業用自動車が飲酒や無免許運転などの「悪質違反」を起こした場合、国交省が事業者を監査したうえで、警告や車両の使用を停止させるなどの行政処分を行う規定などでしたが、2020年11月からトラックやタクシー、バスの乗務員があおり運転をした場合など使用する事業者も行政処分の対象となりました。

2021年6月28日千葉県八街市の朝陽小学校通学路下校中だった小学生5人の列に、トラックが突っ込む人身事故発生（事故当時はアルコールの影響により居眠り状態60歳運転手）



2019年9月横浜市京浜急行線の踏切で、立ち往生した大型トラックに快特電車が追突し脱線事故(トラック運転手67歳死亡) 道幅が狭くなり不慣れな道路を通行することにより、電車と衝突する。

今回の事故は運行管理者の未選任や点呼の未実施などで、国土交通省及び千葉県警は会社と運行管理者の行政処分を科しています。

3. 一定の病気

平成25年に法改正された一定の病気をもつ運転者に対する対策です。改正法では、免許の取得・更新の際、「過去5年以内に病気で意識を失ったことがあるか」、など5つの問いに答える「質問票」の提出が義務付けられたことです。虚偽の申告をした場合、1年以下の懲役または30万円以下の罰金が創設されたことです。(2015年11月でんかんを隠し免許更新した35歳男性を虚偽申告で追送検している。【大阪府警】)

また、全国交通事故発生状況等は、交通事故発生件数、死者数及び負傷者等とともに令和4年まで20年連続で減少しております。しかし、死亡者数については、昭和23年以降の統計からみると最小となりましたが、交通事故致死率が高い高齢者人口の増加を背景に、死者数全体に占める高齢者の割合が依然として高い傾向にあります。

特に 75 歳以上の運転者による死亡事故に占める高齢者の割合は 14.7% であり、依然として厳しい状況にあることです。

第 10 次交通安全基本計画に基づき本年度までに死者数を 2, 500 人以下、死傷者を 50 万人以下とする目標を掲げ、取り組みが始まっています。

それに伴い自動車保有台数は 8231 万台を超え、一世帯あたり約 2.25 台を保有しているという状況になっており、いまや自動車は、私達の日常生活だけではなく、様々な私生活及び経済活動の中において欠かせないものとなっている。その反面、自動車の普及に伴い、交通事故の発生、大気汚染、地球温暖化などマイナス面も生じていることです。

○一定の病気症状の詳細

【平成 27 年 6 月 1 日施行】

- ア. 統合性失調症
- イ. てんかん
- ウ. 再発性の失神
- エ. 無自覚性の低血糖症
- オ. そううつ病
- カ. 重度の眠気の状態等を呈する睡眠障害
- キ. その他、自動車等の安全な運転に必要な認知、予測、判断または操作のいずれかに係る能力を欠くこととなるおそれがある症状を呈する病気
- ク. 認知症
- ケ. アルコール、麻薬、大麻、あへん又は覚醒剤の中毒者



公安委員会は、運転免許受験者や免許更新者に対し、一定の病気等に関する症状（上記 9 項目）の質問をすることが可能となり、症状があるにも関わらず虚偽の回答をして、免許を不正に取得又は更新した場合は、1 年以下の懲役又は 30 万円以下の罰金刑を受けることになります。

●医師が任意で申告できる制度

病気の症状がある患者を診察した医師が、任意で患者の診断結果を公安委員会に守秘義務の例外となる法的整備がなされ、届け出ることができました。

●病気が疑われる事故運転者には免許停止が可能に

交通事故を起こしたドライバーが一定の病気に該当すると疑われる場合は、専門医の診断による取消処分を待たずに、免許の停止措置もできるようになります。

事業所等は免許保有者に対して、免許の停止・取り消しの対象となる病

気に該当するかどうかを調査する必要があるときは「一定の病気の症状等」に関する報告を求められることとされました。

病気の症状があるにも関わらず、公安委員会に虚偽の回答をして免許を取得または更新した者には、罰則が科せられます。

※質問票を交付された更新申請者または免許申請者は、質問票に必要事項を記載し、更新申請書または免許申請書とともに記載済みの質問票を係官に提出して下さい。



4. 携帯電話等などによる「ながら運転」

ながら運転とは、車運転中にスマートフォン、携帯電話、カーナビを注視し操作することを指しますが、車だけではなく、オートバイ、原動機付自転車なども含まれます。

自動車又は原動機付自転車を運転する場合において、車両が停止している状態を除き、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等を通話のために使用し、当該自動車等に取り付けられ若しくは持ち込まれた画像表示用装置に表示された画像を注視しないことが定められています。

2019 年 12 月に「携帯電話使用等違反」に関する法律が厳罰化され、禁止事項の罰則が重くなっています。罰金が「5 万円以下」から「10 万円以下」と 2 倍となり、反則金は 3 倍の 18000 円（普通車）に違反点数は 3 倍の 3 点になったことです。また 2021 年 1 月からは運転中にスマートフォンや携帯電話での通話、カーナビなどの画面を注視すると「6 ヶ月以下の懲役又は 10 万円以下の罰金」が課せられることです。

◆「ハンズフリー通話しながら運転」について道路交通法では問題はありませんが、都道府県の条例によっては、ハンズフリー通話が条例違反になる可能性があります。

東京都道路交通規制 8 条(5)では「高音でカーラジオ等を聞き、又はイヤホン等を使用してラジオを聞く等、安全な運転に必要な交通に関する音又は声が聞こえないような状態で車両等を運転しないこと。」になっております。

条例では、周囲の交通の音が聞こえなくなるようなイヤホンの使用に関して禁止しており、イヤホンを付けているだけで直ちに違反ということではありませんが、各区都道府県の条例が施行されていますので注意して下さい。なお、食べながらの運転や化粧しながらの運転は「ながら運転」の対象になりませんが、運転するすべての人は守らなくてはならない大事な決まりがあります。常に車を運転する義務があることです。もしこの様

な原因で事故を起こした場合は、「安全運転義務違反」として処分されます。

公安委員会では「注視」を2秒以上のことを定義しており、わずかな時間でもスマートフォン、タブレット端末に気を取られ、前方確認がおろそかになり悲惨な交通事故に繋がる危険性から、例えば40kmで走行する車は1秒間に11.1m進むこととなります。2秒間だと倍の約22m走行することになります。

1秒間に走行する距離の計算方法

早さ＝距離×時間

早さ＝1000÷3600

＝0.2777

＝約0.3



つまり速度に0.3を掛ければ近い数字が計算することが出来ます。

1秒間に進む距離は速度×0.3で覚えて下さい。

5. 車両故障等の防止対策について

自動車の車両故障は、運転者が予期し得ない状態で、突発的に発生する場合があります。特に高速道路上においては多重衝突などの大きな事故になる可能性が高く、また、故障による路上駐車は、他の交通への著しい障害となるばかりではなく、連鎖事故を誘発する危険性もあります。

○道路における故障発生状況

「一般道路」におけるタイヤ32.1%、バッテリー27.7%、オイルネータ4.9%となっており、高速道路では、タイヤ49%、オイルネータ4.3%、冷却水4%となっており、一般道路及び高速道路においてもタイヤの故障発生件数が高く、過去の統計からタイヤの故障発生件数の割合が高いことから、走行前にタイヤの摩擦量や外観の傷の確認及び空気圧の点検等を確実に実施して下さい。

※2022年1月12日群馬県渋川町で発生した、大型ダンプカーの脱落したタイヤによる歩行者を直撃する事故が発生しています。

現在、国土交通省、渋川警察署は脱落した際の状況を調査中です。事前に点検することが肝要だと思慮されます。(会社、運行管理者も取調中)

一般道路にけるバッテリーの故障発生件数の割合が高く、過放電の割合がバッテリー故障全体の **75.1%** を占めており、バッテリーの長期使用による劣化、電装品の複数同時使用等によるオイルネータからの発電量をを超えて、電力を消費することが原因と考えられます。



◆車両故障防止対策

車両故障の発生を防止するためには、車両故障発生状況について車種別・部位別・道路別等の特徴を把握した上で対策を講じて下さい。

ア．日常点検

故障防止の具体的方法は、車両故障の発生状況をもとに、管理する車両の運行状況に応じて、日常点検を確実に励行することです。



イ．定期点検

車両故障防止には、過去の車両故障の発生状況を踏まえて重点項目を定め、定期点検整備を確実に励行することです。

ウ．重点項目

日常点検及び定期点検整備は、各々の点検項目にこれらの重点項目を加えて実施することになります。

整備管理者は、自動車の点検・整備等、自動車の管理に関する業務を確実に処理する必要がある、自動車の安全性を確保するための整備技術、自動車の管理能力等が求められます。

5．交通事故（交通違反）を起こした運転者の責任

自動車を運転していて人身事故を起こした場合、被害者または被害者遺族に対する賠償金がどの位になるのかという問題（民事上の責任）、免許が停止・取消しになるという（行政上の責任）と、過失運転致死傷罪による懲役刑・禁錮刑・罰金刑などに問われる問題（刑事上の責任）が同時に発生します。

◆ 刑事処分

交通事故の刑事処分では、自動車運転致死傷行為処罰法・道路交通法などの法律をもとに、懲役刑・禁錮刑・罰金刑といった処分を受けます。

懲役刑は刑務所に拘留される刑罰で、拘留されている間は一定の期間留置場で身柄を拘束され、また、強制的に刑務作業を行わなければなりません。

禁錮刑は刑法で定められている刑罰で、身柄を拘束して刑務所に拘留し

ますが、懲役刑とは異なり刑務作業がありません。ただし受刑者から作業の依頼がある場合は、刑務作業を行うことが出来ます。

懲役刑は故意犯となります。

禁錮刑とは、「政治犯」や「過失」に適用されます。

参考に執行猶予は初犯で3年以下の懲役・禁固または50万円以下の罰金に対して付けられる可能性があるものです。

◆ 行政処分

交通事故の行政処分とは、違反点数の加算によって運転免許証の取消し処分、または免許停止といった処分です。

点数制度では過去に3年間の交通違反や交通事故について、それぞれ定められた点数が加算されます。その合計点数が一定の基準に達した場合には、運転免許取消しや停止処分などの処分を受けます。

◆ 民事処分

交通事故によって被害者が負った損害を金銭で賠償する処分のことです。交通事故の損害は、積極損害・消極損害・慰謝料の種類があります。

保険制度には自動車損害賠償保険（強制保険）と任意保険とに分けられます。例えば、自分が運転する車で他人を跳ねて死亡させてしまった場合に、賠償しなければならないことが発生します。強制保険金の支払い限度額は1名につき傷害120万円、死亡3,000万円、後遺障害4,000万円であるため、支払限度額を上回った場合は、超過分が自己負担となってしまいます。しかし、任意保険はこの超過分の賠償金を補う仕組みになっています。

『参考まで、最高額の事例』

○平成23年11月1日横浜地裁判決

深夜、徒歩で横断禁止の規制ある国道を横断中、眼科医に被害者が走行中のタクシーに跳ねられ死亡した事案

当該被害者の妻及び母が、タクシー会社に対し損害賠償を請求。判決主文において、被害者の妻に対し1億2141万3709円及びこれに対する年5%の遅延損害金を、被害者の母に対して、7747万1855円及びこれに対する年5%の遅延損害金を支払うことを命じましたが、しかし、判決理由中の損害額（過失相殺前）の判断において、5億853万8910円という極めて高額な算定がなされています。

令和5年2月1日

NPO法人ケアセンタ八王子 理事

国土交通大臣認定運転者講習 講師

文責 平井政敏