

※ 解 説 ※

1. はじめに

現在の日本国内の免許保有者数は 8,215 万人を超えており、特に高齢者(65 歳以上)の保有数は全体の約 47.4%を占め車社会の発展に伴い、私たちが交通事故に遭遇する件数は減少しているにもかかわらず、依然として高齢者の事故が増加傾向にあることです。

2019 年度における運転免許証を自主返納したドライバーは、全国で前年比 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。昨年 4 月に東京・池袋で発生した旧通産省工業技術院の元院長(88 歳)による暴走事故などで社会的に高まったことが背景だと思います。

75 歳以上の運転免許証を自主返納者は 20%増の 35 万 428 人で、75 歳未満も大幅に増え、25 万 594 人だったことが確認されました。

85 歳以上の免許保有者数 226 万 5107 人、100 歳以上の免許保有者数 4 人程おられます。

平成 25 年に法改正された一定の病気をもつ運転車に対する対策です。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。

また、全国の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元年まで 16 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。

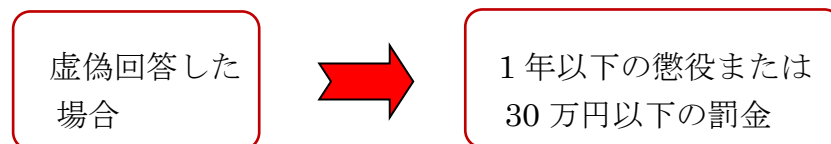
道路交通法改正に伴う重要点

◆一定の病気の症状等(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 of 症状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

また、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。



『運用上の問題点』

1. 主治医に診断内容の不明な点について説明を求めても、プライバシーに関わることは回答できない。
2. 通常発作、睡眠発作、単純部分発作の区分及び症状が分かりにくい。
3. 免許更新の際、てんかんの症状を自己申告させるも、免許取り消しになるおそれがあることが分かると急に態度を硬化され、協力が得られない。
4. 社会生活の崩壊などの理由から非処分者理解を得られないことがあり、処分執行に苦慮している。

等なども問題点として公安委員会から挙げられ医師診断書の不明瞭さは、医師の側から指摘された再発予防の困難さ（発作が起きるおそれがないという判断の困難さ）と一致しており、その背景には、基準に適合すると判断したのに非適合の事実が判明した場合の診断医師の責任の

所在についての疑義があることです。

2. 高齢者ドライバーの事項防止対策

高齢者ドライバーの事故防止対策を強化するなどした道路交通法改正について、車の運転技能検査を自動車教習所などで実施する。早ければ 2022 年度より導入される予定であります。「合格」すれば 75 歳以上に義務付けられている「認知機能検査」も受検してもらいます。

運転技能検査の対象者を一定の違反歴のある 75 歳以上とし、普通免許更新時の受検を義務付け、「不合格」なら更新しない。と非常に厳しい道路交通法改正となります。

違反がなければ「認知機能検査」と「高齢者講習」の受検の運びとなり、違反歴がある場合、「運転技能検査」は合格してから「認知機能検査」へ進みます。問題がなければ「高齢者講習」の受検となり、免許証が交付されます。

また、運転技能検査の導入に合わせて「認知機能検査」の仕組みを簡素化し、70 歳以上に義務付けられている高齢者講習の受検時間などの短縮も目指す計画です。

◆ 臨時の認知機能検査者が義務付けられる交通違反

- 1) 信号無視
- 2) 一時不停止
- 3) 通行禁止違反（一方通行の道路を逆から通行する）
- 4) 通行区分違反（逆走や歩道の通行など）
- 5) 安全運転義務違反（脇見や操作ミスなど）
- 6) 遮断踏切立ち入り等（一時不停止等しないなど）
- 7) 進路変更禁止違反（黄線を越えてレーンを変更）
- 8) 指定通行区分違反（右折レーンから直進するなど）
- 9) 横断等禁止違反（禁止場所での転回するなど）
- 10) 横断歩行者妨害（一時停止せず歩行者の横断を妨害）
- 11) 横断歩行者妨害（横断歩道のない交差点で歩行者を妨害）
- 12) 優先道路通行者妨害（交差する優先道路の車の通行妨害）
- 13) 交差点の優先車妨害（対向車の直進を妨げて右折するなど）
- 14) 合図不履行（右左折などの際にウインカーを出さない）
- 15) 徐行場所違反（徐行すべき場所等で徐行しない）
- 16) 交差点右左折方法違反（交差点で右左折する方法違反）
- 17) 環状交差点内右左折等方法違反
- 18) 環状交差点通行車妨害等

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るが、基準未滿の「不合格」が続き、免許の更新期限を過ぎると失効する。受検の負担などを考慮し、検査対象は一定の交通違反や交通事故など起こした高齢ドライバーに限定します。

対象年齢については認知機能検査が必要な「75 歳以上」か、交通事故のリスクがより高まる「80 歳以上」、とする考えも出ています。

違反は重大事故につながりやすい信号無視やスピード違反などを想定し、検査は教習所や運転免許センターで実施する計画です。

高齢ドライバーによる事故を防ぐため、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交通事故をお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と同時に、自動ブレーキ、アクセルとブレーキの踏み間違い時に加速抑制装置など搭載した安全運転サポート車(サポカー)に限定した免許を予定しています。

一方、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(初心運転者にも)際に選択できるほか、すでに保有している「普通免許」などからの切り替えも可能にする。

新たな先端技術が実用化されれば、随時、限定免許の条件を導入していく方針です。

3. 危険運転致死傷罪

◆あおり運転等

令和2年6月2日、あおり運転に対する罰則を強化した改正道交法が衆議院本会議で可決された後、参議院本会議へ送られ成立し6月30日付けで施行されました。

これまで明確な定義がなく、道路交通法での取締まりは「安全運転義務違反」、「車間距離義務違反」、刑法の「暴行罪」「危険運転致死傷罪」規定のみで、中々減少には至らず、増加傾向でした。

2017年に東名高速道路であおり運転に起因した悲惨な死亡事故が発生したことにより、社会問題化に繋がり警察の取締まりを強化すると同時に、政府は罰則強化に向け危険運転致死傷罪を適用するため、法令を改正するに至ります。今回の改正により「あおり運転」は「妨害運転」行為として規定され、罰則も最高で5年以下の懲役または100万円以下の罰金が科せられることになりました。

また、危険運転の規定に「あおり運転」行為の2類型が追加され、人身事故発生時に危険運転致死傷罪が適用されると、死亡事故では最長で20年以下の懲役で起訴される可能性があります。

行政処分の対象としては違反点数が25点で欠格事由は2年、さらに悪質で高速道路での死亡事故が発生した場合は、35点の欠格事由は3年となり運転免許証が取得することができません。欠格期間は最大で10年となる。

◆通行を妨害する目的で、交通の危険を生じさせる行為

- 通行区分違反（逆走等含む）
- 車間距離を詰める
- 急ブレーキをかける
- 不必要なクラクション
- 急な進路変更（割込み）
- ハイビーム威嚇の継続
- 乱暴な追越し、左からの危険な追越し
- 幅寄せ、蛇行運転
- 高速道路での最低速度違反（50km/h以下での走行は禁止）
- 高速道路上の駐停車等

◆「あおり運転」の厳罰化

道路交通法に「あおり運転」を規定

- ・通行妨害目的で、一定の違反で交通の危険を生じさせる恐れのある行為罰則を創設
- ・暴行罪（2年以下の懲役もしくは30万円以下の罰金）
- ・高速道路で相手の車を停止させるなどした場合は、より重くなる違反点数
- ・直ちに免許取り消しとなる「15点以上」

◆携帯電話などによる「ながら運転」

車の運転中にスマートフォンや携帯電話などを操作しながら「ながら運転」が2019年12月施行の改正道路交通法で厳罰化されて以降、1ヶ月の間に摘発件数が全国で2万4829件ありました。

運転中にスマートフォンや携帯電話を使用するドライバーが減ったことは良いことです。「ながら運転」は改正法で、交通事故を起こすなどの「交通危険」を生じさせた場合の刑事罰が「3ヶ月以下の懲役または罰金5万円以下の罰金」から「1年以下の懲役または30万円以下の罰金」に変更され、反則金も普通車で3倍に引き上げられました。

大型車 → 25000円（点数3点）

普通車 → 18000円（点数3点）

二輪車 → 15000 円 (点数 3 点)

原付車 → 12000 円 (点数 3 点)

4. 車両故障等の発生状況と防止対策について

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非常に多く、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」ではタイヤ 32.7%(前年 31.1%)、バッテリー31.6%(前年 31.8%)、オイルネータ 5.2%(前年 5.4%)となっており、高速道路では、タイヤ 55.2%(55.3%)、潤滑油 4.9%(前年 5.0%)、冷却水 4.3%(前年 4.4%)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の割合が高く、過去の統計からしても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耗量や外観の傷の確認及び空気圧の確認等の日常点検を確実に励行して下さい。

一般道路については、依然としてバッテリーの故障発生件数の割合が高くなっている。その中でも、過放電がバッテリー故障全体の 79.5%(前年 79.6%)を占めています。バッテリーの長期使用による劣化、あるいは電装品の複数同時使用など、オイルネータからの発電量を超えて電力を消費する状況が続くと、過放電状態になることが考えられます。

◆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

車両故障防止の具体的方法は、車両故障の発生状況を基に、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

◆刑事責任

- ・交通事故や交通違反に対する刑罰等
 - 懲役（自由を奪って一定の場所に拘禁する：自由刑）
 - 禁固（監獄に拘置する：自由刑）
 - 罰金（一定の金額を剥奪する：財産刑）
 - 科料（罰金と同じく一定金額を徴収する：財産刑）
- ・刑法上の業務上（重）過失致死傷罪で「5年以下の懲役もしくは禁固又は100万円以下の罰金刑
- ・飲酒運転、重大な速度違反、信号無視など悪質、危険な運転で人を死亡又は負傷させた場合、危険運転致傷罪となる。
- ・死亡させた場合は1年以上の有期懲役、負傷させた場合、は15年以下の懲役に処せられる。
- ・酒酔い運転、麻薬容運転のように悪質、危険なものは「5年以下の懲役又は100万円以下の罰金(酒気帯3年以下懲役、50万以下の罰金)

◆行政責任

- ・運転免許の取り消しや停止処分などがある。
- ・取り消し、効力を一定期間（6ヶ月以内）停止したりする。
- ・点数制度とは過去3年間の交通違反や交通事故について、それぞれに定められた点数がつけられる。
- ・その合計の点数が一定の基準に達した場合に、運転免許の取消しや停止などの処分をする制度

◆民事責任

- ・損害賠償として金銭によって行われる。（償い保障）

参考資料として

- ・保険制度には強制保険と任意保険とに分けられます。
車両を運転中に交通事故等が発生した場合 （任意保険に加入していない場合） は強制保険（自賠責）から保証されますが、死亡事故で最高額3000万円までが保証範囲です。

- ・任意保険の最高額について

死亡事故の場合、判例で最高額は4億7850万円が支払われています。
この方は41歳の眼科医さんです。(2011.11. 1 横浜地裁での判例) 参考まで・・・

終わりに道路交通法改正に伴い准高齢者(65歳以上)を含め高齢運転者による運転免許証の自主返納者が増加傾向にあります。

また、一般道路及び高速道路での事故や車両故障のトラブルが多く発生しており、特に夏場は路面温度の上昇で、パンクなどが多発しています。事業所並びにご自身の車両を運転する前に一度原点に戻り、車両点検の励行を願うばかりです。

道路交通法は年々改正されております。それに伴い悪質運転がなくなりません。私達、ケアセンター八王子ではドライブレコーダを取り付け、自己防衛に備えております。いつどこで迷惑行為を受けるか分からない状況で日頃から安全運転に心掛けております。

皆さん・・・呉々も安全運転でお願い致します。



令和 2年 7月 1日

『自責 平井 政敏』