

# 道路交通に関する法令改正

## 道路交通法の一部改正と自動車運転死傷行為処罰法の成立

松本 俊司 Shunji Matsumoto

自動車リスクコンサルティング本部 安全企画推進部  
主席コンサルタント

福田 雅之 Masayuki Fukuda

自動車リスクコンサルティング本部 安全企画推進部  
主任コンサルタント

### はじめに

安全で安心な交通社会の実現に向け、これまで悲惨な自動車事故が生じる度に、道路交通に関する法令の新設や改正による安全対策や罰則の強化（表 1）が実施され、深刻な交通事故の削減に効果を発揮してきた。しかし昨今では、意識障害を伴う病気等を有する者や無免許運転などの悪質・危険な運転者による重大事故の発生、また利用者が拡大している自転車の交通事故の高止まりなど、新たな問題が表面化してきた。

表 1 過去の主な法令改正<sup>1</sup>

施行年月	法令	主な改正点
平成 13 年 12 月	刑法	・危険運転致死傷罪の成立
平成 14 年 6 月	道路交通法	・悪質、危険な違反者に対する罰則の強化
平成 16 年 11 月	道路交通法	・走行中の携帯電話等の使用に対する罰則の強化
平成 19 年 6 月	刑法	・自動車運転過失致死傷罪の成立
平成 19 年 9 月	道路交通法	・飲酒運転に対する罰則の強化 ・救護義務違反（ひき逃げ）に対する罰則の強化
平成 20 年 6 月	道路交通法	・後部座席のシートベルト着用の義務化

平成 25 年 6 月、こうした諸問題の対策を盛り込んだ「道路交通法の一部改正案」が成立・公布され、同年 12 月 1 日より改正の一部が施行された。また、同年 11 月には、悪質・危険な運転で事故を起こした運転者に対する罰則を強化した「自動車運転死傷行為処罰法」が新たに成立・公布され、公布後 6 か月以内に施行されることとなった。

いずれも、昨今の重大な交通事故や交通環境の変化に対する対策を盛り込んだ内容であり、本稿では、社会的にも大きく取り上げられた交通事故の事例も交え、改正に至る背景と、道路交通法の改正点および自動車運転死傷行為処罰法についてポイントを解説する。

<sup>1</sup> 当社作成。

## 1. 法令改正の背景

### 1.1. 運転に支障を及ぼす持病を有する者による重大事故の発生

#### 1.1.1. 重大事故事案 <栃木鹿沼：クレーン車暴走事故>

平成 23 年 4 月、栃木県で男性が運転するクレーン車が集団登校中の児童の列に突入し、児童 6 名が死亡する交通事故が発生した。事故の概要は次のとおりである（表 2）。

表 2 栃木鹿沼 クレーン車暴走事故の概要<sup>2</sup>

日時	平成 23 年 4 月 18 日 午前 7 時 40 分頃。
場所	栃木県鹿沼市。
死傷者	児童 6 名が死亡。
経緯	運転者はてんかんの持病を有していたが、てんかん患者であることを隠して運転免許を取得していた。また、過去にもてんかん発作を原因とする交通事故を複数回発生させ、医師から運転を控えるよう注意されていたが、勤務先にはてんかんの持病を隠してクレーン車の運転に従事していた。
判決要旨	運転者は、自動車の運転を差し控えるべき注意義務を怠ったとして、自動車運転過失致死の罪で懲役 7 年の刑事処分を受けた <sup>3</sup> 。また民事裁判では、運転者本人と勤務先だけでなく、運転者と同居していた母親についても運転を回避するための措置を執るべき法的義務を負っていたとして、母親を含めた 3 者に対して損害賠償が命ぜられた <sup>4</sup> 。

#### 1.1.2. 法令改正につながるポイント

本事案では、てんかんの持病を申告せずに運転免許を不正取得した運転者による極めて悪質な危険運転行為であるとして、遺族は法定刑の上限が懲役 20 年の危険運転致死傷罪の適用を求めたが、適用条文に当てはまらず、最終的には自動車運転過失致死罪が適用された。

「運転者が免許取得（更新）時に、持病を隠さずに正しく申告していれば」「運転者が医師の忠告に従い運転をやめていれば」など、本事案はルールが正しく守られていれば防げた事故である。判決を受けて遺族らは国に対して刑法の条文改正の要望書を提出し、悪質な危険行為に対する厳罰化（危険運転致死傷罪の適用範囲の拡大）を求める声は社会的にも拡大した。

### 1.2. 無免許運転による重大事故の発生

#### 1.2.1. 重大事故事案 <京都亀岡：無免許運転事故>

平成 24 年 4 月、京都府で当時 18 歳の少年が軽自動車を無免許で運転し、集団登校中の児童と引率の保護者の列に突入し、3 名が死亡する交通事故が発生した。事故の概要は次のとおりである（表 3）。

<sup>2</sup> 判決をもとに当社作成。

<sup>3</sup> 宇都宮地方裁判所 平成 23 年 12 月 19 日判決。

<sup>4</sup> 宇都宮地方裁判所 平成 25 年 4 月 24 日判決。

表 3 京都亀岡 無免許運転事故の概要<sup>5</sup>

日時	平成 24 年 4 月 23 日 午前 7 時 58 分頃。
場所	京都府亀岡市。
死傷者	3 名が死亡、7 名が重軽傷。
経緯	運転者は、運転免許を取得したことがないにも関わらず、過去から無免許での運転を繰り返していた。さらに事故直前は、長時間運転による疲労と寝不足からいわゆる居眠り運転の状態であった。
判決要旨	運転者は、無免許運転の経緯や動機および居眠り運転とその経緯等を踏まえ、自動車運転過失致死傷の罪で懲役 5 年以上 9 年以下の刑事処分を受けた <sup>6</sup> 。なお、運転者が無免許と知りながら事故車両を運転者に貸した少年（所有者）には罰金刑が、同乗者には無免許運転ほう助の罪で実刑判決が言い渡された。

### 1.2.2. 法令改正につながるポイント

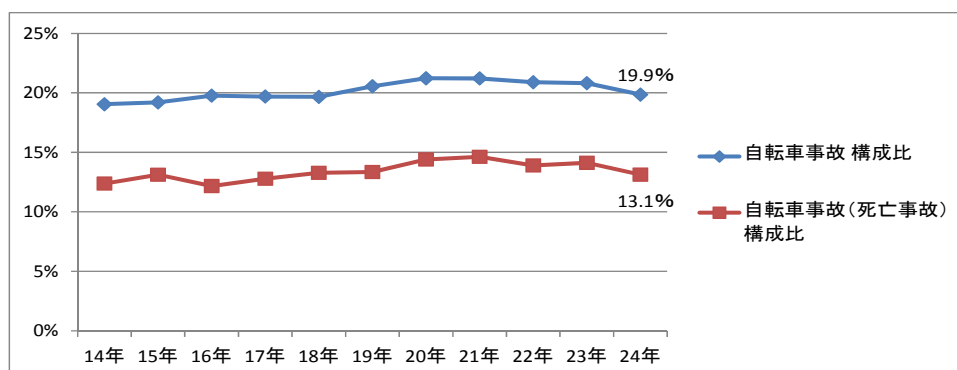
本事案では、当初、検察・警察は悪質性が高いとの判断から、先述のクレーン車暴走事故と同様に、自動車運転過失致死傷罪よりも罰則の重い危険運転致死傷罪の適用を視野に入れていた。しかし、無免許運転や居眠り運転が危険運転致死傷罪の法的な適用要件とはならず、結果的に適用を断念した。無免許運転を繰り返すという法規制を無視した悪質性は、危険運転致死傷罪の適用とは法的には直接関係はせず、市民感覚とは大きなギャップを生む判決結果となった。

## 1.3. 自転車利用者による交通事故の高止まり

### 1.3.1. 交通事故全体に占める自転車の事故

平成 24 年の交通事故全体に占める自転車関連事故の構成比は 19.9%で、そのうち死亡事故は 13.1%となっている（表 4）。

表 4 自転車関連事故構成比の推移<sup>7</sup>



<sup>5</sup> 判決をもとに当社作成。

<sup>6</sup> 大阪高等裁判所 平成 25 年 9 月 30 日判決。

<sup>7</sup> 警察庁交通局 平成 24 年中の交通事故の発生状況,48p,29 「自転車関連事故の相手当事者別交通事故件数の推移（各年 12 月末）」のデータより当社作成。

### 1.3.2. 自転車の法令違反有無別死傷者数

平成24年の自転車乗用者の死傷者数を法令違反有無別にみると、違反ありの件数が63.7%を占め、違反なしの件数とは格段に差がある。また、その致死率を比較すると、違反ありの場合が0.51%と違反なしの場合の1.8倍を超えている(表5)。

表5 自転車乗用者(第1・2当事者)の法令違反有無別死傷者数<sup>8</sup> (単位:人、%)

	20年		21年		22年		23年		24年	
	人数	構成比(致死率)	人数	構成比(致死率)	人数	構成比(致死率)	人数	構成比(致死率)	人数	構成比(致死率)
違反あり死傷者	105,988	66.5	100,458	65.6	96,857	65.2	91,476	64.9	82,194	63.7
死者	563	(0.53)	535	(0.53)	473	(0.49)	470	(0.51)	418	(0.51)
違反なし死傷者	53,289	33.5	52,743	34.4	51,609	34.8	49,445	35.1	46,820	36.3
死者	157	(0.29)	161	(0.31)	186	(0.36)	158	(0.32)	132	(0.28)
合計	159,277	-	153,201	-	148,466	-	140,921	-	129,014	-
死者	720	(0.45)	696	(0.45)	659	(0.44)	628	(0.45)	550	(0.43)

### 1.3.3. 自転車の法令違反別死傷者数の特徴と対策

平成24年の自転車乗用者の死傷者数を法令違反別/年齢別にみると、「一時不停止」による事故が、16歳以上の年齢層では構成比が1桁台にとどまるのに対し、15歳以下の年齢層では10.3%を占める。また15歳以下の年齢層では、「安全不確認」による事故も28.1%と高い。一方で、65歳以上の年齢層では「ハンドル操作」による事故が3.3%と他の年齢層に比べて極めて高い(表6)。

表6 自転車乗用者(第1・2当事者)の法令違反別死傷者数(平成24年)<sup>9</sup> (単位:人、%)

	15歳以下		16~24歳		25~64歳		65歳以上		合計	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
一時不停止	2,224	10.3	1,976	6.8	1,729	3.1	1,043	4.5	6,972	5.4
ハンドル操作	246	1.1	129	0.4	573	1.0	765	3.3	1,713	1.3
安全不確認	6,044	28.1	6,912	23.9	11,583	20.9	5,731	24.7	30,270	23.5
∴	∴	∴	∴	∴	∴	∴	∴	∴	∴	∴
合計	21,540	100.0	28,934	100.0	55,378	100.0	23,162	100.0	129,014	100.0
(違反あり)	15,473	71.8	18,863	65.2	32,948	59.5	14,910	64.4	82,194	63.7
(違反なし)	6,067	28.2	10,071	34.8	22,430	40.5	8,252	35.6	46,820	36.3

### 1.3.4. 法令改正につながるポイント

警察庁の統計によると平成24年の自転車関連事故は13万件を超え、交通事故全体の約2割を占める水準となっている。15歳以下の年齢層では、法令違反ありの構成比が70%を超え、道路交通における法令違反の危険性を十分に認識していない可能性が高い。こうした若年層に対しては、実際の交通環境の中で大人がルールを遵守し模範を示すとともに、交通ルールと交通事故の危険性について十分な教育を行う必要がある。また、「ハンドル操作」ミスによる事故に代表される、高齢層の身体的な衰えに伴う事故は今後も増加する可能性が高く、高齢層に対しても身体特性に合った安全な運転を心掛けるような指導・啓蒙を実施していくことが必要である。

<sup>8</sup> 警察庁交通局 平成24年中の交通事故の発生状況,48p,p14表「自転車乗用者(第1・2当事者)の法令違反別死傷者数の推移(各年12月末)」のデータより当社作成。

<sup>9</sup> 同上 p14表「自転車乗用者(第1・2当事者)の法令違反別・年齢層別死傷者数(平成24年中)」のデータより当社作成。

## 2. 道路交通法の一部改正と自動車運転死傷行為処罰法の概要

### 2.1. 道路交通法の一部改正の主なポイント

こうした背景を踏まえ、平成25年6月14日に公布された道路交通法の一部改正の主なポイントは次の4点である。

#### ①一定の病気等<sup>10</sup>に係る運転者への対策

- ・免許の拒否事由等とされている一定の病気等に該当する者を的確に把握するための整備
- ・一定の病気等に該当する者であることを理由に免許を取り消された場合において、免許再取得に関する負担の軽減

#### ②悪質・危険な運転者への対策

- ・無免許運転の罰則の強化
- ・取消処分者講習の受講対象の拡大

#### ③自転車利用者への対策

- ・危険運転防止のための講習
- ・ブレーキの効かない自転車の運転停止措置
- ・自転車の路側帯通行は、道路の左側に限定

#### ④その他

- ・環状交差点に関する規定の整備
- ・放置違反金の収納事務の民間への委託

### 2.2. 道路交通法の一部改正の概要

#### 2.2.1. 一定の病気等に係る運転者への対策

##### ●免許の拒否事由等とされている一定の病気等に該当する者を的確に把握するための整備

公安委員会は、運転免許受験者や更新者に対して、一定の病気等の症状に関して『質問票』によって質問をすることが可能になる。この質問に症状があるにも関わらず虚偽の回答をして運転免許を取得または更新した者には、「1年以下の懲役又は30万円以下の罰金」が適用される。

さらに、一定の病気等に該当する者を診断した医師が、任意でその診断結果を公安委員会に届け出ることができる。刑法の秘密漏示罪の規定その他の守秘義務に関する法律の規定は、この届出において例外となるように法的整備がなされる。また、交通事故を起こした運転者が一定の病気等に該当する疑いがある場合、医師の診断を待たずに、暫定的に3ヶ月を超えない範囲内で期間を定めて免許を停止することができる。平成26年6月までに施行予定である。

##### ●一定の病気等に該当する者であることを理由に免許を取り消された場合において、免許再取得に関する負担の軽減

一定の病気等に該当する者であることを理由に免許を取り消された者の症状が改善して、免許を再取得す

<sup>10</sup> 一定の病気等とは、総合失調症、てんかん、再発性の失神、無自覚性の低血糖症、そううつ病、重度の睡眠障害、認知症、その他自動車等の運転に支障を及ぼすおそれのある病気。また、これらの一定の病気に、アルコール・麻薬・大麻・アヘン又は覚醒剤の中毒を加えたものを「一定の病気等」と総称する。

\* 上記に掲げる病気にかかっている者でも、自動車等の運転に支障を及ぼすおそれのある一定の症状を呈するものでなければ、免許の拒否又は取消し等の対象とはならない。

際に試験の一部を免除する。平成26年6月までに施行予定である。

また、一定の病気等に該当することを理由に免許を取り消されてから3年以内に、症状が改善して免許を再取得した場合、取消処分前の免許が継続していたものとみなされる。よって、その合算期間中に5年以上無事故・無違反を続けていれば「優良運転者」となる。平成27年6月までに施行予定である。

## 2.2.2. 悪質・危険な運転者への対策

### ●無免許運転の罰則の強化

無免許運転の罰則が、「1年以下の懲役又は30万円以下の罰金」から「3年以下の懲役又は50万円以下の罰金」に引き上げとなり、無免許運転の下命・容認、免許証の不正取得に対する罰則も同様に引き上げとなる。違反点数は19点から25点に引き上げられる。

運転者本人だけでなく、運転者の周辺で無免許を助長して容認している者にも罰則が設けられ、無免許運転をするおそれがある者に車を提供して無免許運転が起こった場合には、無免許運転者と同じ罰則が適用される。無免許運転を知らずながら車に乗せるように依頼して同乗した者には「2年以下の懲役又は30万円以下の罰金」が適用される。なお、バス、タクシー、運転代行自動車への同乗に関しては、無免許運転の同乗行為の禁止の対象とはならない（道路交通法施行令第26条の2）。平成25年12月1日に施行された。

### ●取消処分者講習の受講対象の拡大

免許の取消しを公安委員会が交付しようとしたにも関わらず、交付を受けずに免許を失効した者が、運転免許試験を受けようとする場合は、過去1年以内に取消処分者講習の受講が必要となる。平成26年6月までに施行予定である。

## 2.2.3. 自転車利用者への対策

### ●危険運転防止のための講習

信号無視や遮断踏切の立ち入り、飲酒運転などの悪質な違反を2回以上繰り返す自転車の運転者に講習の受講を義務づける。受講しない者は5万円以下の罰金が科せられる。平成27年6月までに施行予定である。

### ●ブレーキの効かない自転車の運転停止措置

警察官が、自転車のブレーキについて停止させて検査し、ブレーキの効かない自転車で応急の措置が出来ないと認められた場合、その場で自転車の運転の継続を禁止する。警察官の指示に従わない場合、5万円以下の罰金が科せられる。平成25年12月1日に施行された。

### ●自転車の路側帯通行は、道路の左側に限定

自転車が走行できる路側帯では双方向の通行が可能であったが、改正後は道路の左側部分に設けられた路側帯のみ可能となる（図1）。右側の路側帯を通行した場合、3月以下の懲役又は5万円以下の罰金を適用する。平成25年12月1日に施行された。

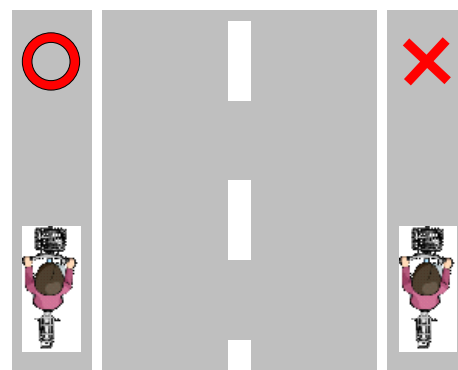


図1 自転車の路側帯走行のイメージ<sup>11</sup>

<sup>11</sup> 当社作成。

## 2.2.4. その他

### ●環状交差点に関する規定の整備

環状交差点では、右回り通行が基本となり、環状部分を走行している車両が優先で、環状交差点に入ろうとする車両には徐行義務がある。平成26年12月までに施行予定である。

### ●放置違反金の収納事務の民間への委託

放置違反金がコンビニなどで納付可能となる。平成26年6月までに施行予定である。

## 2.2.5. まとめ

道路交通法の一部改正について、罰則に係る項目を次のとおり表にまとめる。赤字の部分が今回の改正のポイントとなる（表7）。

表7 道路交通法の一部改正のまとめ<sup>12</sup>（平成25年6月14日公布）

項目	改正または新たに設けられる内容		施行日
一定の病気等に係る運転者への対策	自動車運転に支障を及ぼす病状を虚偽申告して運転免許取得・更新をした場合	1年以下の懲役又は30万円以下の罰金	平成26年6月までに施行予定
	公安委員会	免許受験者や更新者に対し、運転に支障を及ぼす病状の有無を質問することができる	
	医師	患者の診断結果を公安委員会に届出ができる（守秘義務の対象外となることを明確化）	
悪質・危険な運転者への対策	・無免許運転 ・免許証の不正取得 ・無免許運転の下命・容認	3年以下の懲役又は50万円以下の罰金	平成25年12月1日施行
	ハウジョ 補助	車両の提供 依頼しての同乗	
	取消処分者講習の受講対象拡大	免許失効で取消処分を免れた者も受講対象	平成26年6月までに施行予定
自転車利用者への対策	悪質な違反を繰り返す者（現行、指導や取締りのみ）	公安委員会が行う講習の受講を義務づける講習を受講しない者：5万円以下の罰金	平成27年6月までに施行予定
	ブレーキの効かない自転車を走行させた場合	停止命令・検査・運転継続禁止等に従う義務 検査拒否や命令違反者：5万円以下の罰金	平成25年12月1日施行
	路側帯通行（現行、道路右側の路側帯も双方方向の通行が可能）	道路左側の路側帯のみが通行可 違反者：3月以下の懲役又は5万円以下の罰金	

<sup>12</sup> 当社作成。

## 2.3. 自動車運転死傷行為処罰法の主なポイント

平成 25 年 11 月 27 日に公布された「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」（自動車運転死傷行為処罰法）は、刑法から危険運転致死傷罪と自動車運転過失致死傷罪を削除し、新たに法律を制定してまとめた。この法律において「自動車」とは、道路交通法に規定する自動車及び原動機付自転車であると定義されている。平成 26 年 5 月までに施行予定で、主なポイントは次の 4 点である。

- ・危険運転致死傷罪の規定の整備
- ・過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪の新設
- ・自動車運転過失致死傷罪を過失運転致死傷罪に名称変更
- ・無免許運転による加重規定の新設

## 2.4. 自動車運転死傷行為処罰法の概要

### 2.4.1. 危険運転致死傷罪の規定の整備

危険運転致死傷罪は条文の第 2 条に規定されている従来の危険運転致死傷罪の 5 項目に加え、「通行禁止道路を進行し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為」が処罰の対象になる。「通行禁止道路」とは道路標識等により自動車の通行が禁止されている道路のことで、通学時間帯の通学路で通行が禁止されている道路や歩行者天国等のほかに一方通行道路や高速道路の逆走も含まれる。また、「重大な交通の危険を生じさせる速度」とは相手方と接触すれば大きな事故を生じる速度をいい、最高裁判例（平成 18 年 3 月 14 日）では時速 20 キロメートルでも該当した。刑罰は、人を死亡させた場合 1 年以上の有期懲役（最高 20 年）、負傷させた場合 15 年以下の懲役となる。

同じく第 3 条では危険運転致死傷罪の適用条件として「アルコール又は薬物の影響により、その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態」が新たに設けられた。これにより、従来よりも危険運転致死傷の立証のハードルが低くなる。また、自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある病気（幻覚・発作・意識障害等を起こす症状のある病気として政令で定めるもの）の影響で正常な運転に支障が生じるおそれがある状態にも適用される。刑罰は、人を死亡させた場合 15 年以下の懲役、負傷させた場合 12 年以下の懲役となる。

### 2.4.2. 過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪の新設

アルコール又は薬物の影響により、その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で自動車を運転したものが、運転上必要な注意を怠り、人を死傷させた場合に、アルコール又は薬物の影響の発覚を免れるため、更にアルコール又は薬物を摂取したり、その場から離れてアルコール又は薬物の体内の濃度を減少させたり、その他にその影響の有無や程度が発覚することを免れる行為をした場合に適用される。その場で検挙されるよりも、アルコール等の影響が弱まってから検挙される方が罪が軽くなる、いわゆる「逃げ得」を防ぐ狙いがある。刑罰は、12 年以下の懲役となる。

### 2.4.3. 自動車運転過失致死傷罪を過失運転致死傷罪に名称変更

自動車の運転上必要な注意を怠って人を死傷させた場合に、「自動車運転過失致死傷罪」が適用されているが、その名称を「過失運転致死傷罪」に変更する。名称の変更だけで内容は従来同様である。刑罰も従来同様に、7 年以下の懲役もしくは禁錮又は 100 万円以下の罰金となる。



#### 2.4.4. 無免許運転による加重規定の新設

本法律の罰則を犯したものが無免許運転で事故を起こした場合に、道路交通法の無免許運転罪との併合罪加重以上の重い法定刑とする罰則を新設する。

- ・第2条の危険運転致死傷罪（人を負傷させた場合に限る）で無免許運転の場合は、6月以上の有期懲役（最高20年）となる。
- ・第3条の危険運転致死傷罪で無免許運転の場合は、人を死亡させると6月以上の有期懲役（最高20年）、人を負傷させると15年以下の懲役となる。
- ・第4条の発覚免脱罪で無免許運転の場合は、15年以下の懲役となる。
- ・第5条の過失運転致死傷罪で無免許運転の場合は、10年以下の懲役となる。

#### 2.4.5. まとめ

自動車運転死傷行為処罰法について次のとおり表にまとめる（表8）。

表 8 自動車運転死傷行為処罰法のまとめ<sup>13</sup>（平成25年11月27日公布）

罪名	適用される運転状態	刑罰	
		無免許	無免許以外
危険運転致死傷罪（第2条）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アルコール又は薬物の影響で正常な運転が出来ない状態</li> <li>・制御不能な高速度で走行</li> <li>・運転する技能を有しないで走行</li> <li>・通行を妨害する目的で割込みや著しい接近</li> <li>・赤色信号を殊更に無視（従来の刑法第208条の2）</li> </ul>	死亡	1年以上の有期懲役（最高20年）
		負傷	6月以上の有期懲役（最高20年） 15年以下の懲役
危険運転致死傷罪（第3条）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アルコール又は薬物の影響で正常な運転に支障が生じるおそれがある状態</li> <li>・運転に支障を及ぼすおそれがある病気の影響で正常な運転に支障が生じるおそれがある状態</li> </ul>	死亡	6月以上の有期懲役（最高20年） 15年以下の懲役
		負傷	15年以下の懲役 12年以下の懲役
発覚免脱罪（第4条）	アルコール又は薬物の影響で正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で事故を起こし、アルコール又は薬物の影響の発覚を免れるために更なるアルコール等の摂取や逃走して体内濃度を減少させる等の場合	死亡	15年以下の懲役 12年以下の懲役
		負傷	
過失運転致死傷罪（第5条）	自動車の運転上必要な注意を怠って、人を死傷させた場合（従来の「自動車運転過失致死傷罪」第211条第2項）	死亡	10年以下の懲役 7年以下の懲役・禁錮又は100万円以下の罰金
		負傷	

  が新設された内容

<sup>13</sup> 当社作成。

## おわりに

悪質かつ危険な運転行為により深刻な結果をもたらした自動車事故でありながら、これまでは、危険運転致死傷罪の適用で厳罰に処せられる事案と、適用要件に合致しないとの理由で断念せざるを得ない事案が生じていた。今般の法令改正や新法成立は、危険な運転行為に対する罰則を強化したことでこうした加害行為の抑制を期待できる。また、自転車利用者による死傷事故も社会問題化しており、今般の法令改正は自転車利用者への対策が盛り込まれた点で注目度は高いが、自転車は若年層から高齢層まで利用者の年齢層は幅広く、法令やマナー向上の周知徹底には別途対策が必要であろう。

これまでも深刻な事故が生じる度に法令の改正や新設による規制の導入や厳罰化が繰り返されており、道路交通に係る法令違反、特に悪質・危険運転に対する社会の眼は厳しい。本稿で紹介した事案にもあるとおり、運転者本人だけではなくその家族や車の所有者・同乗者、さらにはその雇用主（勤務先）も責任が問われるケースが生じており、ひとつの事故に係る影響は広がりを見せている。特に企業においては、社用車による事故がドライバー個人の問題にとどまらず、管理責任の追及から企業の信用問題に発展する可能性もあり、これまで以上に踏み込んだ社会モラルの醸成・安全運転教育の取組みが求められる。

今般の法令改正や新法成立により、重大事故の削減や法令違反に対する抑止効果は期待できるが、法整備という枠組みだけでは事故撲滅には至らず、これの達成には車両の利用者はもちろんのこと、所有する者や提供する者等、様々な関係者を巻き込んで交通事故の防止に取り組む必要がある。

### 執筆者紹介

#### 松本 俊司 Shunji Matsumoto

自動車リスクコンサルティング本部 安全企画推進部  
主席コンサルタント  
専門は企業の自動車事故防止対策支援

#### 福田 雅之 Masayuki Fukuda

自動車リスクコンサルティング本部 安全企画推進部  
主任コンサルタント  
専門は企業の自動車事故防止対策支援

### 損保ジャパン日本興亜リスクマネジメントについて

損保ジャパン日本興亜リスクマネジメント株式会社は、株式会社損害保険ジャパンと日本興亜損害保険株式会社を中核会社とする NKSJ グループのリスクコンサルティング会社です。全社的リスクマネジメント（ERM）、事業継続（BCM・BCP）、火災・爆発事故、自然災害、CSR・環境、セキュリティ、製造物責任（PL）、労働災害、医療・介護安全および自動車事故防止などに関するコンサルティング・サービスを提供しています。

詳しくは、損保ジャパン日本興亜リスクマネジメントのウェブサイト（<http://www.sjnk-rm.co.jp/>）をご覧ください。

### 本レポートに関するお問い合わせ先

損保ジャパン日本興亜リスクマネジメント株式会社  
自動車リスクコンサルティング本部 安全企画推進部  
〒160-0023 東京都新宿区西新宿 1-24-1 エステック情報ビル  
TEL：03-3349-5438（直通）