

# 安全で快適な道路交通の確保と交通事故の防止

## ～ 道路交通法の一部を改正する法律案 ～

内閣委員会調査室 いしばし 石橋 なおき 尚樹

### 1. 最近の交通情勢及び政府の取組

平成 18 年中の交通事故による死者数は 6,352 人で、6 年連続の減少となり、昭和 30 年以來 51 年ぶりに 6 千人台前半となった。また、平成 16 年に過去最悪を記録した交通事故発生件数及び負傷者数も 2 年連続で減少し、発生件数は前年比 46,964 件減（ - 5.0 % ）の 886,864 件、負傷者数も前年比 58,434 人減（ - 5.1 % ）の 1,098,199 人となっているが、負傷者数は 8 年連続で 100 万人を超えており、依然として憂慮すべき交通情勢にある。

政府は、平成 15 年に、「10 年間で交通事故死者数を 5 千人以下とする」方針を打ち出すとともに、平成 18 年 3 月 14 日に、「平成 22 年までに、交通事故死者数を 5,500 人以下にする」、「平成 22 年までに、交通事故死傷者数を 100 万人以下にする」ことを目標とする第 8 次交通安全基本計画（平成 18 年度～ 22 年度）をとりまとめた。また、警察庁でも、同計画における目標を達成するため、「交通安全対策推進プログラム～第 8 次交通安全基本計画を踏まえて～」を平成 18 年 4 月 6 日に公表し、歩行者・自転車利用者対策、高齢運転者対策、悪質・危険運転者対策、被害軽減対策の推進等を掲げている。

### 2. 法律案提出の背景及び経緯

#### （1）飲酒運転対策の必要性

平成 13 年 12 月に施行された刑法の一部改正による「危険運転致死傷罪」の新設及び平成 14 年 6 月に施行された改正道路交通法による飲酒運転に対する罰則等の強化を受けて、飲酒運転による死亡事故は減少傾向にあったが、最近の減少幅は小幅となっている。平成 18 年 8 月 25 日に福岡県で飲酒運転による幼児 3 人が死亡する事故が発生し、大きな社会問題となり、警察庁は緊急措置として同年 8 月 30 日付けで「飲酒運転抑止対策の強化について」（交通局長通達）を発出、全国の都道府県警察において飲酒運転の取締りを強化するとともに、飲酒運転追放気運の高揚を図るなど飲酒運転抑止対策を強化した。また、その後も飲酒運転による交通事故が続発したことを受け、政府の交通対策本部は同年 9 月 15 日に「飲酒運転の根絶について」を決定し、平成 18 年秋の全国交通安全運動の全国重点に「飲酒運転の根絶」を追加するなど、政府を挙げて取組を強化した。

平成 18 年 10 月に内閣府が行った「交通安全に関する特別世論調査」では「飲酒運転を行った運転者に対する罰則や行政処分を強化すべき」が 72.8 % に及んでいる。

#### （2）高齢運転者対策の必要性

高齢者人口の増加に比例する形で 65 歳以上高齢者の運転免許保有者数は増加しており、平成 15 年末には 24 歳以下の若者の保有者数を超え、平成 18 年末で約 1,039 万人、75 歳

以上でも約 258 万人に達した。全体の交通事故件数が減少する中、高齢運転者の交通事故件数は増加傾向にあり、高齢運転者の安全運転確保に向けた施策の実施が必要とされている。平成 18 年 11 月に「運転免許制度に関する懇談会」が提出した「高齢運転者に係る記憶力、判断力等に関する検査の導入等についての提言」では、「加齢に伴って生ずる記憶力、判断力等の低下が自動車等の運転に影響を及ぼす可能性があることを理解させるとともに、これらの機能が低下している者を把握して、その旨を自覚させた上で、これらの機能の低下に対応して安全に運転できるよう教育することにより、このような者が安全に運転を継続することを支援していくよう、免許制度を見直す必要がある。」との基本的考え方が示されている。

### (3) 自転車利用者対策の必要性

自転車の保有台数は平成 17 年末で約 8,665 万台と増加傾向にあり、平成 18 年中の自転車乗用中死者数は 812 人と減少傾向にあるものの、負傷者数は 174,641 人（平成 8 年の約 1.24 倍）と増加傾向にある。自転車が歩道を無秩序に通行している例も少なくなく、歩行者との衝突事故も 2,767 件と昨年より 191 件増加しており、自転車の通行区分の明確化等について、早急な対策が必要とされている。

平成 18 年 11 月に「自転車対策検討懇談会」から提出された「自転車の安全利用の促進に関する提言」では、自転車が当事者となる事故の増加や自転車利用者の一部に無謀な通行やルール違反、マナーの悪さが見られる点を踏まえ、(1)利用目的・利用主体に応じた自転車の通行空間の確保、(2)自転車と歩行者・自動車の適切な共存を図るための自転車の走行環境と実効性のあるルールの整備、(3)自転車利用者に対する交通ルール・マナーの遵守の徹底等の総合的対策の必要性が示されている。

### (4) 後部座席シートベルトの着用

平成 18 年 10 月現在における後部座席でのシートベルト着用率は一般道路で 7.5 %、高速道路で 12.7 %と極めて低調な状況にあり、非着用者の致死率は着用者の約 4 倍に上る。先進諸外国の多くでは既に後部座席同乗者にシートベルトの着用義務が課されており、前述の「交通安全対策推進プログラム」でも、「後部座席シートベルトの着用率の推移等を踏まえ、法令上の義務付けの必要性について検討する」とされている。

これらの交通情勢に対応するため、警察庁は平成 18 年 12 月、「道路交通法改正試案」を提示し、意見の募集を行った。この「道路交通法改正試案」及び寄せられた国民の意見を踏まえ、飲酒運転を行った者等に対する罰則の強化、75 歳以上の運転者に対する認知機能検査制度の導入、後部座席に係る座席ベルトの装着義務付け等を行うため、平成 19 年 3 月 2 日、「道路交通法の一部を改正する法律案」が国会に提出された（参院先議）。

なお、飲酒運転中の重大事故等が相次ぐ中で罰則強化を求める国民の要望、刑の上限近くで量刑される自動車運転による過失致死傷事案の増加、また、悪質・危険な二輪車の死傷事故の発生等を踏まえて、自動車運転による悪質な死傷事故に対する罰則の強化が急務とされており、(1)「危険運転致死傷罪」の対象を「四輪以上の自動車」から「自動車」に改め自動二輪車も加えること、(2)業務上過失致死傷罪から交通事故に関する規定を独

立させ、「5年以下の懲役若しくは禁錮又は50万円以下の罰金」から「7年以下の懲役若しくは禁錮又は100万円以下の罰金」へと引き上げる「自動車運転過失致死傷罪」を新設することを主な内容とする「刑法の一部を改正する法律案」が、平成19年3月13日、国会に提出された（参院先議）。

民主党からは、幼児の生命及び身体を保護するため、幼児を二輪又は三輪の自転車に乗車させる際のヘルメット着用義務に関する規定を追加する「道路交通法の一部を改正する法律案（第163回国会衆第12号）」が平成17年10月19日に、酒気帯び運転等業務上過失致死傷罪を新設し、救護義務違反罪の法定刑を引き上げるとともに、酒類を販売する営業者の酒類提供等に関する罰則を整備する等の措置を講ずる「刑法及び道路交通法の一部を改正する法律案（第165回国会衆第5号）」が平成18年12月6日に、衆院に提出されており、同院内閣委員会で継続審議となっている。

### 3．法律案の概要

#### （1）悪質・危険運転者対策の推進

##### ア 飲酒運転に対する罰則の引上げ

飲酒運転については現行道路交通法第65条において「何人も、酒気を帯びて車両等を運転してはならない」とされており、同法第117条の2で、「アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態で車両を運転すること」を酒酔い運転として「3年以下の懲役又は50万円以下の罰金」、同法第117条の4で「身体に政令で定める程度（血液1ミリリットルにつき0.3ミリグラム又は呼気1リットルにつき0.15ミリグラム）以上にアルコールを保有する状態で車両を運転すること」を酒気帯び運転として「1年以下の懲役又は30万円以下の罰金」としている。

改正案では、酒酔い運転をした運転者に対する罰則を「5年以下の懲役又は100万円以下の罰金」に、酒気帯び運転をした運転者に対する罰則を「3年以下の懲役又は50万円以下の罰金」に引き上げる。

##### イ 飲酒運転ほう助行為に対する罰則規定の整備

運転者の周辺で飲酒運転を助長するような行為が行われることを防止するため、酒気を帯びて運転をするおそれのある者に対して車両等を提供した者については、提供を受けた者が酒酔い運転だった場合「5年以下の懲役又は100万円以下の罰金」、酒気帯び運転だった場合「3年以下の懲役又は50万円以下の罰金」と飲酒運転をした者と同様の罰則とする。また、酒気を帯びて運転をするおそれのある者に対して酒類を提供した場合、及び運転者が酒気を帯びていることを知りながら、自己の運送の要求等をして、当該運転者が飲酒運転する車両に同乗した場合、運転者が酒酔い運転だったときは「3年以下の懲役又は50万円以下の罰金」、酒気帯び運転だったときは「2年以下の懲役又は30万円以下の罰金」とする。

##### ウ 救護義務違反に対する罰則の引上げ

危険運転致死傷罪の適用を逃れるため、ひき逃げ事件が増加しているとの指摘もされ

ているところ、車両等の運転者が、自らの運転に起因する当該車両等の交通による人の死傷があった場合に、当該死傷者の救護等を怠ったときの罰則を「5年以下の懲役又は50万円以下の罰金」から「10年以下の懲役又は100万円以下の罰金」に引き上げる。

エ 運転免許の欠格期間、飲酒検知拒否に対する罰則の引上げ等

酒酔い運転等で死亡事故を起こしたり、救護義務に違反するなどの悪質な違反行為により運転免許を取り消された場合の欠格期間<sup>1</sup>の上限を「5年」から「10年」に引き上げる。また、飲酒検知拒否罪の罰則を「30万円以下の罰金」から「3月以下の懲役又は50万円以下の罰金」に引き上げる他、通常の交通事故を起こした場合の免許証の提示義務に関する規定を設ける。

なお、民主党より提出された「刑法及び道路交通法の一部を改正する法律案」では、飲酒・ひき逃げ等悪質な交通事犯を抑止するため、(1)刑法に「酒気帯び運転等業務上過失致死傷罪」を新設するとともに、道路交通法上の救護義務違反の法定刑を引き上げることにより、飲酒運転によるひき逃げの最高刑を15年とする、(2)開封済みアルコール飲料の車内持込を禁止する、(3)運転者に酒類を提供した営業者等に対する罰則規定を新設する、(4)免許を取り消された者に係る欠格期間を5年から10年に引き上げる等の内容が盛り込まれている。

飲酒運転対策における内閣提出法案と民主党案の主な対比

	内閣提出法案（閣法第57号）	民主党案（第165回国会衆第5号）
救護義務違反（ひき逃げ）	<u>人の死傷が自らの運転に起因する場合</u> 、「10年以下の懲役又は100万円以下の罰金」とする。	現行の「5年以下の懲役又は50万円以下の罰金」を「10年以下の懲役又は100万円以下の罰金」に引き上げる。
運転免許の欠格期間	一定の悪質な違反行為による免許の拒否又は取消し等の欠格期間等は、10年を超えない範囲内の指定された期間とする。	免許の取消し若しくは拒否を受けた者に係る免許の欠格期間等は10年を超えない範囲内の指定された期間とする。
酒類提供に関する罰則	<u>提供者が酒酔い運転をした場合</u> 、「3年以下の懲役又は50万円以下の罰金」、 <u>酒気帯び運転をした場合</u> 、「2年以下の懲役又は30万円以下の罰金」とする。	「3年以下の懲役又は50万円以下の罰金」とする。（ <u>酒類を提供する営業を営む者が、酒気帯び運転をするおそれのある者に対し酒類を提供した場合</u> ）
開封済みアルコール飲料の車内持込禁止	〔規定なし〕	<u>車両等の運転者は、トランク等の積載場所や業務上必要な場合以外で密閉されていない酒類を積載又は保持して運転してはならない。</u>
刑法改正	自動車運転過失致死傷罪の新設（ <u>7年以下の懲役若しくは禁錮又は100万円以下の罰金</u> ）	酒気帯び運転等業務上過失致死傷罪の新設（ <u>10年以下の懲役又は200万円以下の罰金</u> ）

（注）下線は両案の相違点

## (2) 高齢運転者対策等の推進

### ア 認知機能検査に関する規定の整備

高齢運転者に係る交通事故防止を図るため、75歳以上の高齢運転者に対しては、免許の更新の際に、運転に必要な記憶力、判断力等の認知機能に関する検査を行う。また、当該検査の結果、認知症の疑いがあり、検査の前一定期間内に一定の違反行為を行っていた者又は検査の後に一定の違反行為を行った者は、専門医による臨時適性検査を受けなければならない。

### イ 高齢者講習の受講期間に関する規定の整備

高齢運転者の増加に伴い、高齢者講習受講期間を更新期間満了日前「3月以内」から「6月以内」に前倒しし、高齢運転者が余裕をもって高齢者講習を受講できるようにする。

### ウ 高齢運転者、聴覚障害者の保護に関する規定の整備

70歳以上の高齢運転者に一定の場合、表示が求められる「高齢運転者標識」について、安全確保等の観点から75歳以上の高齢運転者の表示を義務付け、違反した場合2万円以下の罰金又は料料とする。また、聴力に関する適性基準<sup>2</sup>に満たない聴覚障害者についても、政令によりワイドミラーを装着すること等を条件として普通自動車免許の取得を認めるとともに、聴覚障害者が運転する際には聴覚障害者標識の表示を義務付け、違反した場合2万円以下の罰金又は料料とする。さらに高齢運転者標識及び聴覚障害者標識を表示した自動車に対する幅寄せ等を禁止し、違反した場合は5万円以下の罰金とする。

## (3) 自転車利用者対策の推進

自転車利用に係る交通事故の防止等に向け、(1)普通自転車の通行に関し、車道通行の原則は維持しつつ、例外的に歩道通行できる要件（運転者が児童又は幼児、車道通行が危険な場合等）等を明確化する。また、(2)両親等の児童又は幼児を保護する責任のある者は児童又は幼児の自転車乗車時における乗車用ヘルメット着用を努めなければならないこととするとともに、(3)歩行者の安全を確保するため自転車の歩道通行を禁止する警察官の指示処分を規定する。併せて、(4)地域交通安全活動推進委員の活動内容に自転車に関する規定を追加する。

## (4) 被害軽減対策の推進

自動車の運転手は、助手席以外（後部座席）についても、座席ベルトを装着しない者を乗車させて運転してはならない。

## (5) その他所要の規定の整備

民間の駐車監視員の導入等による新たな違法駐車対策の施行により、違法駐車車両が減少し、それに伴うレッカー移動の需要も減少していること等から、駐車関係規定を見直し、(1)指定車両移動保管機関制度を廃止し、レッカー移動関係事務の委託に関する規定を整備する、(2)警察署長が移動保管した違法駐車車両が放置された場合の都道府県への所有権帰属までの期間を「6か月」から「3か月」とする、(3)パーキング・メーター設置の適否にかかわらず、パーキング・チケット発給設備を設置することができることとする。

また、現在、安全運転管理者制度の適用が除外されている、総排気量が 250cc を超える自動二輪車を使用する貨物軽自動車運送事業者についても安全運転管理者を選任しなければならないこととする。加えて外国運転免許制度の対象に台湾等の地域の権限のある機関が発給する運転免許証を追加する。

#### 4 . 今後の課題

今回の法改正については、飲酒運転対策としての罰則等の強化、高齢運転者対策としての認知機能検査の導入等、現在の交通情勢への対応を図るという意味で評価できる点は少ない。ひき逃げ等の救護義務違反についても 10 年以下の懲役まで引き上げられることで、業務上過失致死傷罪等との併合罪が最高 7 年 6 月から最高 15 年の懲役となり、危険運転致死傷罪との関連で指摘される、いわゆる「逃げ得」にも一定の対応がなされると言える。しかし、飲酒運転に対する罰則強化による効果は 1 ~ 2 年程度と限定的であり、その後の飲酒運転による死亡事故件数の減少幅は小幅となっている。諸外国でも研究が進められている酒気検知器付き自動車の実用化や運転者講習等での飲酒運転の危険性の周知徹底等、交通事故の未然防止に向けた取組が求められる。

また、歩道と車道の明確化が図られていない道路が多く見受けられると指摘される我が国の道路状況から考えると、自転車の通行区分を厳格に適用し、容認対象以外の自転車の取締りを直ちに強化すれば、今度は車道での事故が増える可能性がある。自転車専用通行帯の設置等、歩行者、自転車、自動車等の通行区分に応じた道路整備に向け関係省庁の連携による取組が必要である。

さらに、高齢化の進展に伴い今後も増加するであろう高齢運転者の安全運転確保に向け、認知機能検査の実施に加え、更なる身体機能検査の充実や身体機能を補完する先進技術の導入等を行っていくことが求められる。後部座席のシートベルトについても、国民の間に必要性が認識されているとは言い難く、着用義務化とともに、その有用性の積極的な周知が必要である。今回提出された法律案に掲げる各種対策の着実な実施を、交通事故そのものの減少につなげていくことが肝要である。

また、政府が目標として掲げる「100 万人を超える交通事故死傷者の減少」が、我が国の交通安全対策の最重点課題と言えよう。依然として自宅周辺での交通事故が後を絶たず、幅の狭い道路での事故が増加しているとの指摘もある中で、住宅街等、生活道路の整備を積極的に行い、安心して歩行できる道路空間を確保していくことにも留意が求められる。さらに、歩行中や自転車乗用中の交通事故死者数に占める割合が、諸外国に比べ高い点を踏まえ、自動車中心の道路行政から、歩行者や自転車利用者などのいわゆる「交通弱者」に配慮した道路行政の実施へと転換していく必要がある。

---

1 欠格期間とは、「運転免許取消後、新たに運転免許を受けることのできない期間」のことをいう。

2 現行道路交通法施行規則第 23 条において、適性試験における聴力（補聴器により補われた聴力も含む。）の合格基準を、「10 メートルの距離で 90 デシベルの警音器の音がきこえる」こととしている。