

平成 24 年 10 月 25 日

法務大臣 滝 実 殿

危険運転致死傷罪見直しに関する要望書

奈良市西千代ヶ丘 3-26-7
NPO法人 KENTO
代表理事 児島 早苗
携帯 090-4012-2874

本日は、交通事故犯罪に関する危険運転致死傷罪見直しのヒアリングに参加させていただきありがとうございます。

私たちNPO法人KENTOは、交通事故ゼロ社会を実現するために日々活動をつづけています。

今回、下記の通り意見をのべさせていただきますので、要望趣旨をご理解の上、見直しをよろしくお願いいたします。

要望事項

1. 「準危険運転罪」創設でなく、「危険運転致死傷罪」の適用範囲拡大を要望

「自動車運転過失致死傷罪」「危険運転致死傷罪」「準危険運転罪」の三本立て法は、国民が戸惑うもとであり、理解しやすいものとは決してならない。

世の中では、飲酒運転による福岡幼児 3 名死亡事故が起きても尚、全国で飲酒運転常態化の風潮が無くならず、膝元の福岡市でさえ繰り返されている現状は無念極まりない。

抜け穴的な法の存在は、人心を益々狡猾に至らしめ、国への信頼度を貶め、悪用を広めるばかりである。

社会に根強く蔓延する「交通事故だから仕方がない」「たかが交通事故」と、他人事のような言葉に表されている交通事故に対する根本的な思い違いを、今こそ是正すべく、「危険運転致死傷罪」適用範囲拡大をし、全ドライバー、及び国民が襟を正す厳罰化を、国は法をもって明示していただきたい。

＜適用を求める悪質運転行為＞

- ① 無免許運転
- ② 無保険運転(自賠責保険)
- ③ ひき逃げ
- ④ 飲酒運転
- ⑤ スピード違反運転
- ⑥ 過労運転
- ⑦ てんかん等持病無申告運転
- ⑧ わき見運転
- ⑨ 居眠り運転

2. 文言の明確化を要望

現行法文言中に、「殊更に…」や「進行を制御することが困難な高速度…」等の明確でない言葉が使用され、適用・不適用時に、どのような解釈も有り得ることが判明し、社会問題化している。この度の見直しに際し、国民が理解・納得できるよう具体的・平易な文言使用をしていただきたい。

3. 飲酒・速度の明確な数値化を要望

- ① 飲酒運転 ⇒ 0.15mm 以上に適用
- ② スピード違反運転 ⇒ 通学路 40km/h 以上に適用
生活道 50km/h 以上に適用
高速道 120km/h 以上に適用

4. 万が一の政府交代時も、来年度通常国会に法案提出を固く要望

5. 刑事裁判での厳格な審査と適切な刑事罰の適用を要望

裁判所内の量刑基準を見直していただきたい。

刑法の条文内容(刑罰)が厳しくなっても、現状の刑事裁判での判決内容は非常に甘い。法廷では、「任意保険に加入している」「本人が反省している」等と裁判官の口から未だもって常套句のごとく語られ、ほとんどが執行猶予付き判決となっている。この刑の甘さは、交通事故に関して特に顕著である。検察の求刑通りの判決が出るように裁判所内の基準を見直していただきたい

い。国民感情とかい離のない量刑を下すことが、事故抑止に反映こそすれ、国民が法を侮る要因とはならない。

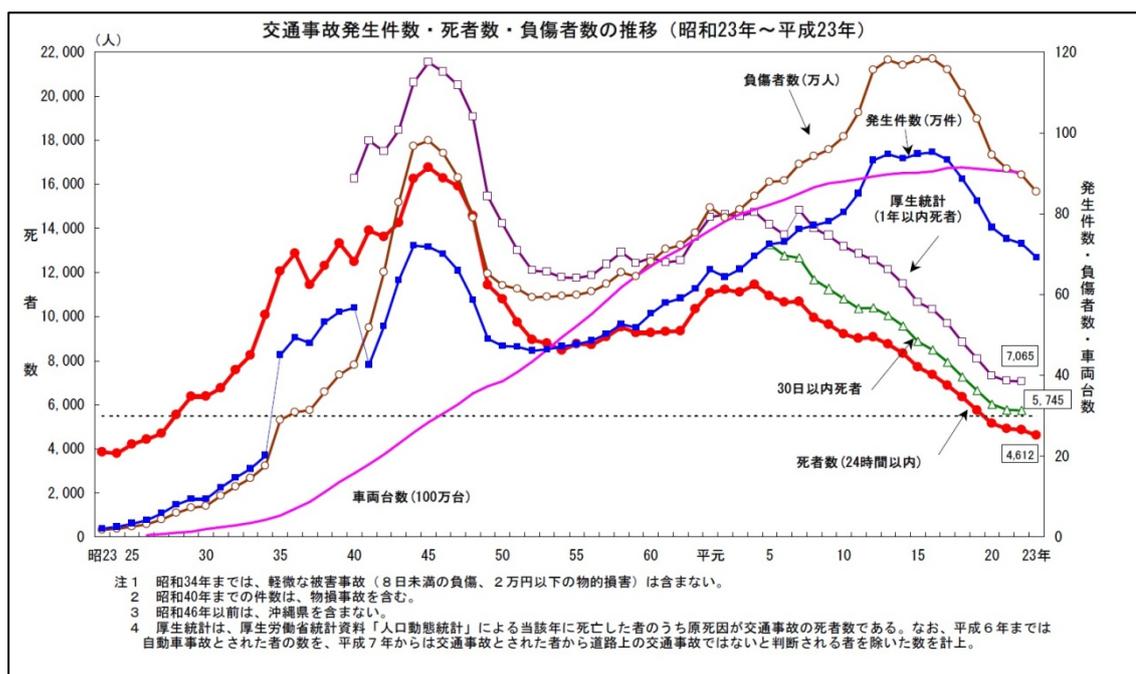
6. 法制審議会に遺族代表の参加を要望

法制審議会委員に、交通事故遺族を1名加えることを要望。決して専門家ではないが、一般国民の一人であり、遺族といえど他の誰よりも事故抑止を願い、冷静に考え続けている立場にある。国は、参加させることに「不可能」理由を挙げるのでなく、すぐにでもできることだと思切換えし、参加受入れ対応を進めていただきたい。

7. 対処法の繰返しでなく、スウェーデン「ビジョン・ゼロ」に見る抜本的な交通安全施策の採り入れを要望

厳罰化以降、事故抑制効果が顕著に高まったことが下記グラフからも明らかに見て取れる。

図表1 交通事故発生件数・死者数・負傷者数の推移



『「平成23年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取締り状況について」平成24年1月警察庁交通局』の資料より

都度都度の迅速な対策は重要であり、国民の関心が高まると共に、意識に着実な変化が伴う。また個々の対策の積重ねの延長線上では、時間の経過や時代の流れに伴い、見直しと抜本的な対策が不可欠となる。文明の進化に反し、様々な文明利器による日常的便利さの享受が、人間の運動能力・肉体能

力を衰退させつつある。集中力・持続力・反射力が要求される自動車運転にも、衰退の影響は顕著である。

このような状況を踏まえ、交通事故抑止の為に、スウェーデンが実施する施策のごとく、道路交通安全を人間・車・道路・テクノロジー等を総合的に捉え、道路交通システムとして組み直してみることに、また長期的目標を同国のビジョン・ゼロ「長期的な目標は、交通システムによって、死亡したり、重傷を負う人を無くす、ゼロにする」という壮大な目標に置いて行くことが、今後求められて良いのではないかと。

同国がシステム化の目的で実施した、「交通事故のうち死亡・重傷事故については、全例徹底的に調査を行い、どうすれば防げたかを分析、類型化した」という事実は、安全施策において今後の重要・不可欠な課題と言える。

下記に、スウェーデンがビジョン・ゼロめざし実施する 11 の重点対策項目、及び、国土技術政策総合研究所が平成 16～20 年の期間に実施した調査の内、「スウェーデンにおける交通安全施策の動向に関する調査」を付記する。

(表6) 交通安全目標達成のための11重点項目

11-point programme for improving road safety

1. 特に危険な道路には、特別な安全対策を
2. 都市部の道路安全をより改善する
3. 道路使用者の責任を強調する
4. 自転車にとってもっと安全な状況を作る
5. 公共交通の質を保証する
6. スノータイヤの装着義務化
7. スウェーデンのテクノロジーを活用する
8. 道路交通システムの計画者により大きな責任を負わせる
9. 交通違反の取り扱いを再検討する
10. ボランティア組織の役割を活用する
- ➔ 11. 新しい道路への投資を見直し、別の方法を採用する

『「クルマ社会と子どもたち」(その後) : 交通鎮静化の海外の取り組み - スウェーデンの交通事故ゼロ政策を中心に - 』今井博之氏の資料より

交通事故の削減に関する方向性調査

Study of Policies and Measures for Road Safety

(研究期間 平成 16～20 年度)

—スウェーデンにおける交通安全施策の動向に関する調査—

Research on Trends of Road Safety Policies in Sweden

道路研究部 道路空間高度化研究室
Road Department
Advanced Road Design and Safety Division

室長
Head
研究官
Researcher

金子 正洋
Masahiro KANEKO
橋本 裕樹
Hiroki HASHIMOTO

In comparison with traffic accident situation between Japan and foreign countries, it is found that Swedish situation is better than Japan. Therefore, it is useful for Japan to research Swedish effort for road safety. In this research, road safety policies in Sweden were investigated for reference when future direction of road safety policies in Japan will be examined.

〔研究目的及び経緯〕

日本における交通事故死者数は2007年には54年ぶりに5,000人台まで減少するなど近年減少傾向にあるとはいえ、いまだ多くの尊い命が犠牲となっており、負傷者数は9年連続して100万人を超えているなど、交通事故を取り巻く状況は依然として厳しいといえる。

ここで、日本の交通事故発生状況を諸外国と比較すると、スウェーデンは図-1に示すように億台キロ当たり交通事故死者数が日本と比較して低く、スウェーデンにおける交通安全の取り組みが今後の日本の交通安全施策の参考となることが期待される。

そこで本研究では、今後の日本における交通安全施策の方向性を検討する上での基礎資料とすることを目的に、スウェーデンにおいて実施されている交通安全施策について調査した。

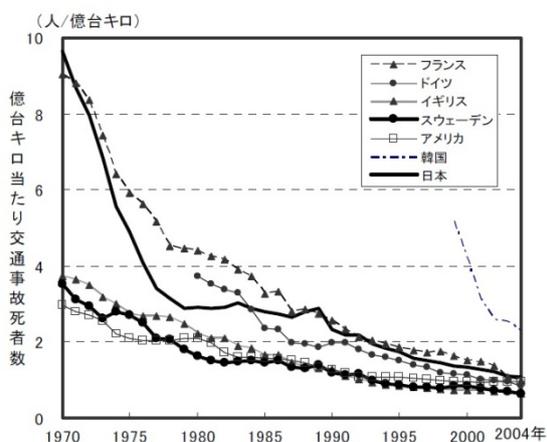


図-1 億台キロ当たり交通事故死者数の比較

〔研究内容〕

「第五回日本スウェーデン道路科学技術に関するワークショップ」等を通じて、スウェーデンにおいて実施されている交通安全施策（「ビジョン・ゼロ」等）に関する情報を収集・整理した。得られた情報を以下に示す。

〔研究成果〕

(1) ビジョン・ゼロの概要

スウェーデンでは、1997年より「ビジョン・ゼロ」と呼ばれる交通安全施策を実施している。長期的な目標は、「交通事故における死者・重傷者ゼロ」であり、この点で日本の交通安全における長期的目標（交通事故ゼロ）と異なっている。「ビジョン・ゼロ」では、目標達成のための交通事故削減対策として、例えば速度抑制効果のあるラウンドアバウト（詳細は（2）に示す。）の設置や、ドライバーに車両速度を超過させないためのスピードカメラの設置（詳細は（3）に示す。）等、特に車両の速度を抑制させる対策に積極的に取り組んでいる。

(2) ラウンドアバウトの設置

ラウンドアバウトは図-2に示す道路交差点の一種で、信号機の代わりに中央島を設け、車両は島の周りを右側通行の場合反時計回りに周回する。優先権は既に周回している車両に与えられている（還道優先）。構造上、中央にある島が直進を妨げているので車両は減速せざるを得ないため、信号交差点に比べて、交通事故死者・重傷者の発生リスクが小さい。側面衝突事故が発生するため事故件数そのものの抑止は困難ではあ

るものの、死者・重傷者をなくすという観点から、スウェーデンではラウンドアバウトの設置が積極的に進められている。

VTI (スウェーデン道路運輸研究所) の研究¹⁾によると、ラウンドアバウトの設置前後で、歩行者・自転車の死亡事故のリスクが**55%**低減し、重傷事故のリスクについては**47%**低減したという効果が得られている。



図-2 ラウンドアバウト

(3) スピードカメラの設置

スウェーデンでは、車両速度抑制策のひとつとして図-3に示すスピードカメラの設置を行っている。これは、スピード違反者を捕まえることよりも、カメラを多く設置し、かつそれを周知することによりスピード違反者を減らすことを主目的としている。従って、スピードカメラの設置位置は全てウェブサイトで公開されている。日本の場合は設置位置が非公開であり、この点で考え方の違いが見られる。

さらに、スピードカメラの設置地点のみドライバーが速度を落とすことへの対策として、複数のスピードカメラを使用して区間平均速度を計算することも検討されている。

なお、スピードカメラの基礎部分は柔らかい材質でできており、車両が誤ってスピードカメラに衝突しても基礎部分が折れ曲がり、衝突した車両の運転者への被害が軽減されるように出来ている。このような工夫も、死者・重傷者を減らすためのものである。



図-3 スピードカメラ (左) と基礎部分 (右)

(4) ISA の開発

スウェーデンでは、ISA (Intelligent Speed Adaptation) と呼ばれる車載機 (図-4 参照) が開発されている。これは、GPS で計測された車両速度とその地点での規制速度の差を計測し、車両速度が規制速度を超過している場合に、運転手にその情報を伝達することで規制速度遵守を促すものである。

情報の伝達方法は数種類あり、文字やイメージでディスプレイ上に表示するタイプ、警告音が鳴るタイプ、アクセルペダルが重くなるタイプ等がある。

なお、2006年12月現在、ほとんどのISAシステムがスウェーデン国内の公共道路ネットワーク全体で使用できる状況にある。



図-4 ISA車載機

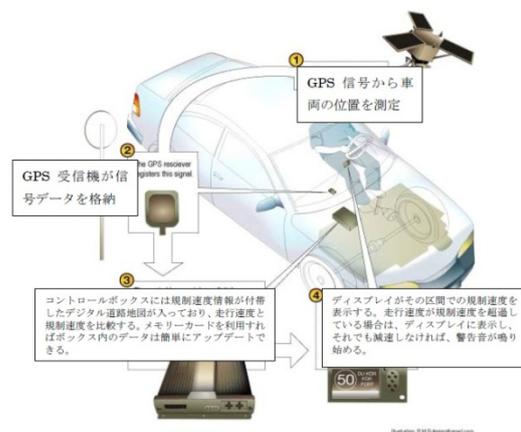


図-5 ISA の仕組み

[成果の活用]

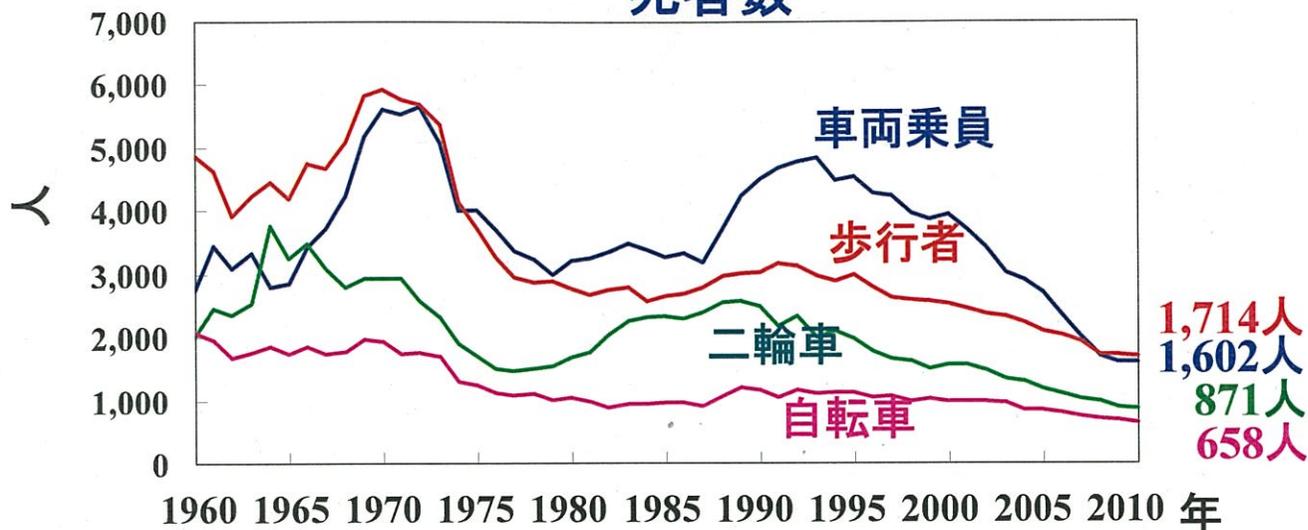
本調査で得られたスウェーデンにおける交通安全施策に関する情報を、今後の交通安全施策の方向性を検討する際の基礎資料として活用する予定である。

参考文献

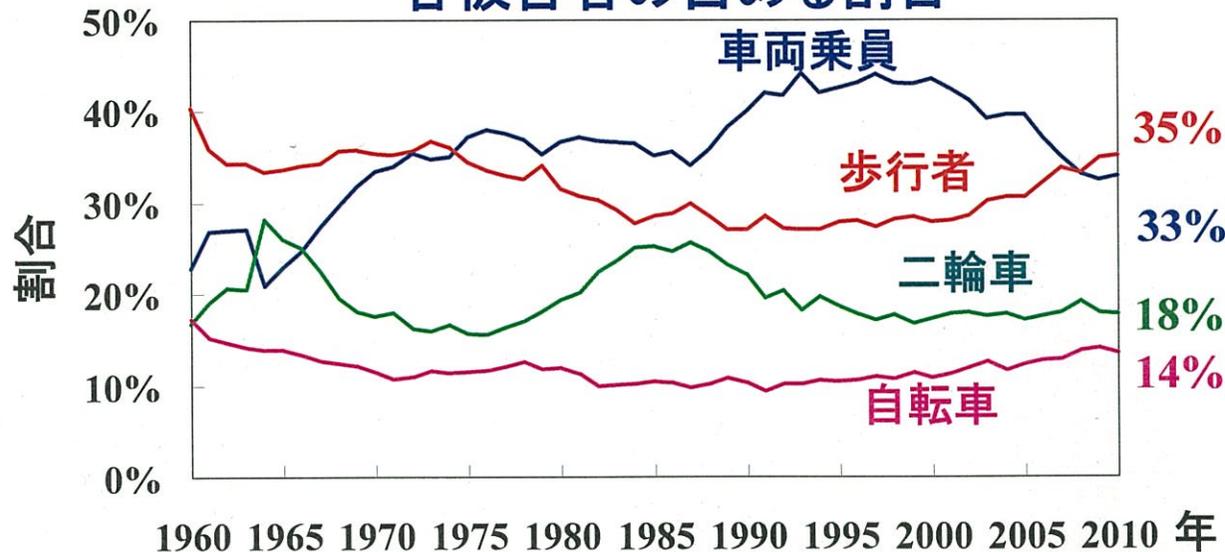
- 1) Hans Thulin and Alexander Obrenovic: Effect of roundabout at the intersection of Östra Rydsvägen and Ringvägen in Söderköping (VTI HP より)

日本の交通事故：状態別死亡者数の年次推移

死者数



各被害者の占める割合



近年、歩行者死者数が上昇

出典：安全工学シンポジウム2011
交通安全環境研究所 松井靖浩
(ITARDA交通統計2010)