

平成 25 年度自動車安全運転センター

交通安全等に関する調査研究

二輪車の事故解析から導くヒューマンファクター研究

報告書

平成 26 年 3 月
株式会社ジック

目 次

第1章 背景と目的.....	1
1.1 研究背景.....	1
1.2 実験目的.....	1
第2章 交通事故分析.....	2
2.1 分析の概要.....	2
2.2 集計表.....	3
第3章 実験・検証.....	9
3.1 実験概要.....	9
3.2 実験内容.....	10
(1) 出会い頭.....	10
(2) 右直・右折.....	16
(3) 巻き込み.....	22
第4章 責任問題.....	28
4.1 刑事責任.....	28
(1) 刑事責任についての概要.....	28
(2) 裁判から見る刑事責任.....	29
(3) 刑事責任のまとめ.....	30
4.2 民事責任.....	31
(1) 民事責任についての概要.....	31
(2) 判例から見る民事責任.....	32
(3) 民事責任のまとめ.....	35
4.3 行政上の責任.....	38
(1) 行政上の責任についての概要.....	38
(2) 違反行為と点数から見る行政上の責任.....	38
(3) 行政上の責任のまとめ.....	44
第5章 まとめ.....	45

第1章 背景と目的

1.1 研究背景

当社は交通事故の損害調査を主たる業務として行っており、受託した調査依頼に関わる情報を蓄積し、データベースとして所有している。このデータベースを活用し、交通安全に寄与したいとの思いから調査研究を行い、当社主催の安全運転講習会で成果を発表する考えに至った。

その中でも、二輪車の事故は重傷に至るケースが多く、より安全が求められる乗り物であることから、社会貢献への意義が高くなると判断し、テーマとして選定することにした。

現在の二輪車事故は、1980～90年代の“オートバイブーム”的より事故数が少なくなったとはいえ、死亡や重傷に至る事故の割合は増えている。割合が増えた要因はいくつか考えられるが、根本的な原因として、運転者の2つの“想像力の欠如”があるのではないだろうか。

1つ目は、事故に至る要因の“想像”である。「どのような状況が危険なのか」という危険察知能力のことであり、事故につながるわずかな可能性をも見過ごさない“想像力”である。

2つ目は、運転に伴うリスクを認識する“想像”である。事故に遭ったときの負傷時の痛み、精神的・経済的損失、責任問題などを思い出し、運転するということは、こうしたリスクを抱えた行為だと認識する“想像力”である。

まずは、第2章において当社のデータベースから二輪車事故の分析を行う。第3章では分析に基づいた再現実験を行い、危険察知に繋がる“想像力”を育む。第4章では当社が交通事故調査会社として関わってきた事故発生後に生まれる責任問題について言及し、運転のリスクについての警告から“想像力”を育む。

今回は、ヒューマンファクター（人的要因）を切り口に安全運転に向けた2つの“想像力”的一助となる研究としたい。

1.2 実験目的

弊社の事故データベースから、過去の二輪車の交通事故を分類し、分類した事故の主要因に基づく再現実験を行う。実験の事故解析から、事故発生原因を明確にし、二輪車並びに四輪車の安全運転の方法を模索する。

第2章 交通事故分析

2.1 分析の概要

当社の事故調査受付データベースから、二輪車と四輪車の交通事故を分類し、グラフを作成する。グラフから考察を行う。

■調査対象

交通事故損害調査会社である当社が受け付けた事故から、二輪車と四輪車の衝突事故 152 件を抽出した。

■抽出期間

平成 24 年 1 月 1 日～平成 24 年 12 月 31 日に調査結果報告をした事案を対象とする。

■集計結果の見方

集計結果は、コンピュータにより機械的に、小数点第 2 位を四捨五入し、百分率で表示している。集計結果によっては、個々の比率の合計が 100.0%にならないケースもある。これは例えば、回答者が同数で同じ比率でも、場合によっては合計を 100.0%に合わせるために一方を「切り上げ」「切り捨て」の操作が必要となり、逆に事実と反する結果になることを避けるためである。

■集計項目

- ①四輪車側 男女別発生
- ②四輪車側 年代別発生
- ③二輪車側 男女別発生
- ④二輪車側 年代別発生
- ⑤月別発生
- ⑥時間帯別発生
- ⑦事故類型
- ⑧人身発生率

2.2 集計表

①四輪車側 男女別発生

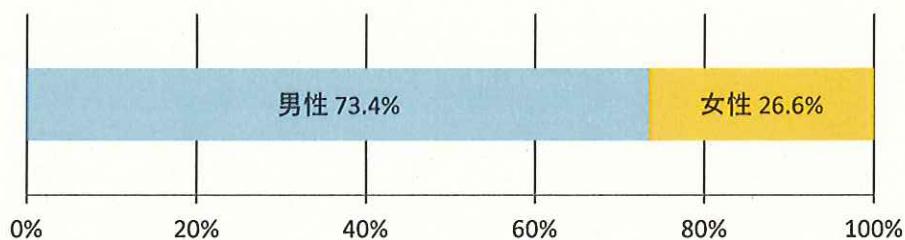


図1 四輪車側運転者性別

■コメント

二輪車との衝突事故を起こした四輪車の運転手は、男性が7割以上であった。

②四輪車側 年代別発生

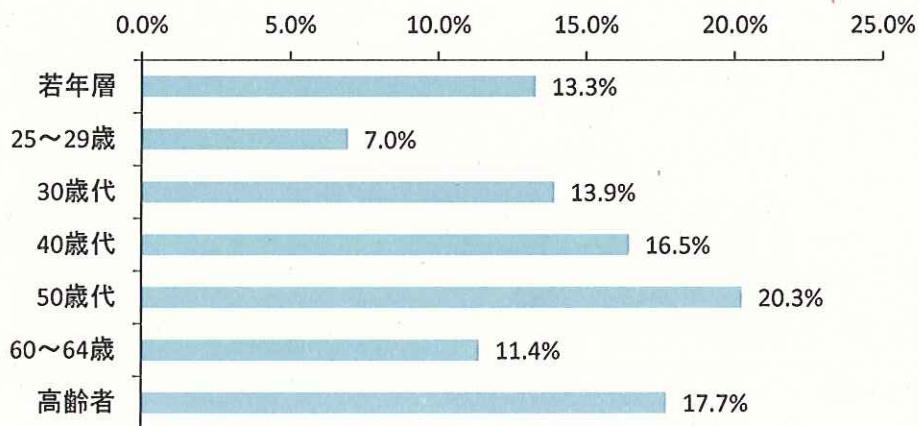


図2 四輪車側運転者年齢

■コメント

二輪車との衝突事故を起こした四輪車の運転手は、年代別において50代の割合が若干高かったが、大きな特徴は見られなかった。

③二輪車側 男女別発生

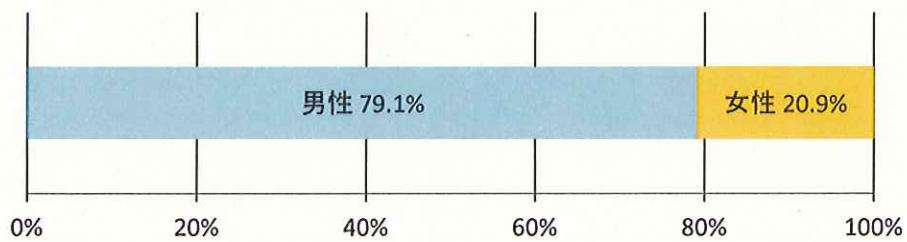


図3 二輪車側運転者性別

■コメント

四輪車との衝突事故を起こした二輪車の運転手は、8割近くが男性であった。

④二輪車側 年代別発生

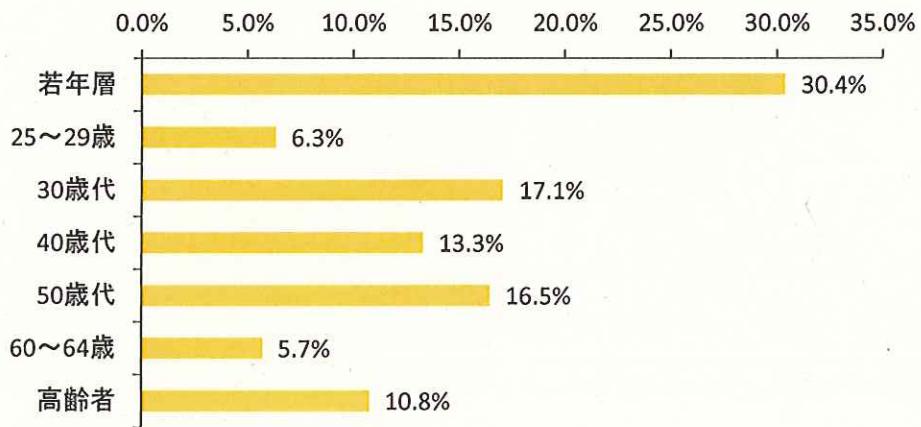


図4 二輪車側運転者年齢

■コメント

四輪車との衝突事故を起こした二輪車の運転手は、16歳から24歳の若年層が30%を超える結果となった。二輪車の事故は若年層が多く、従って自動車保険(任意)の保険料も高額に設定されている。

⑤月別発生

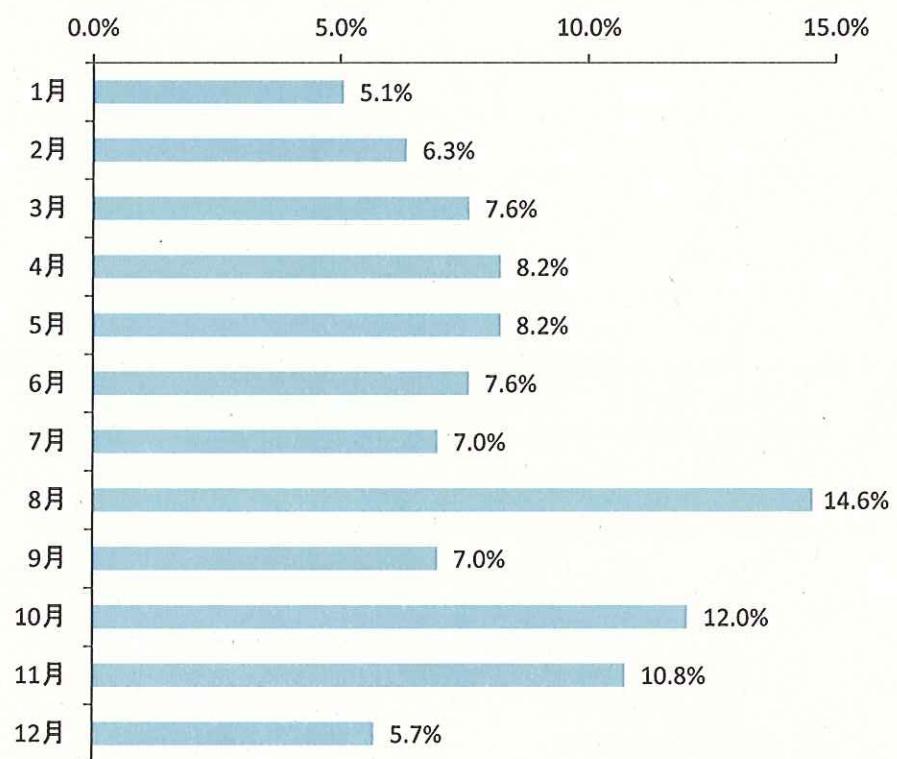


図5 月別事故発生

■コメント

二輪車の運転に快適な季節である、夏から秋にかけての発生件数が多い結果となつた。

⑥時間帯別発生

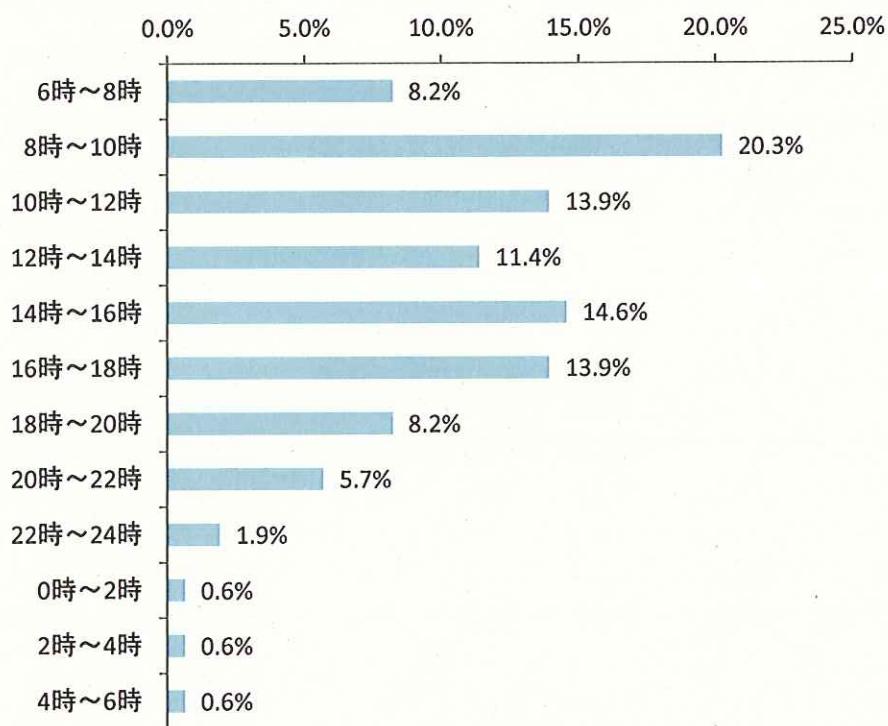


図7 事故発生時間帯

■コメント

朝の交通時間帯である午前8時～10時で20%を超える結果となった。朝は通勤時間帯で多くの車両が行き来している。就業時間に間に合わせようとしている運転者も多く、事故が起きやすい時間帯である。他の時間帯としては、午前10時～午後6時が満遍なく高い結果となった。

⑦事故類型

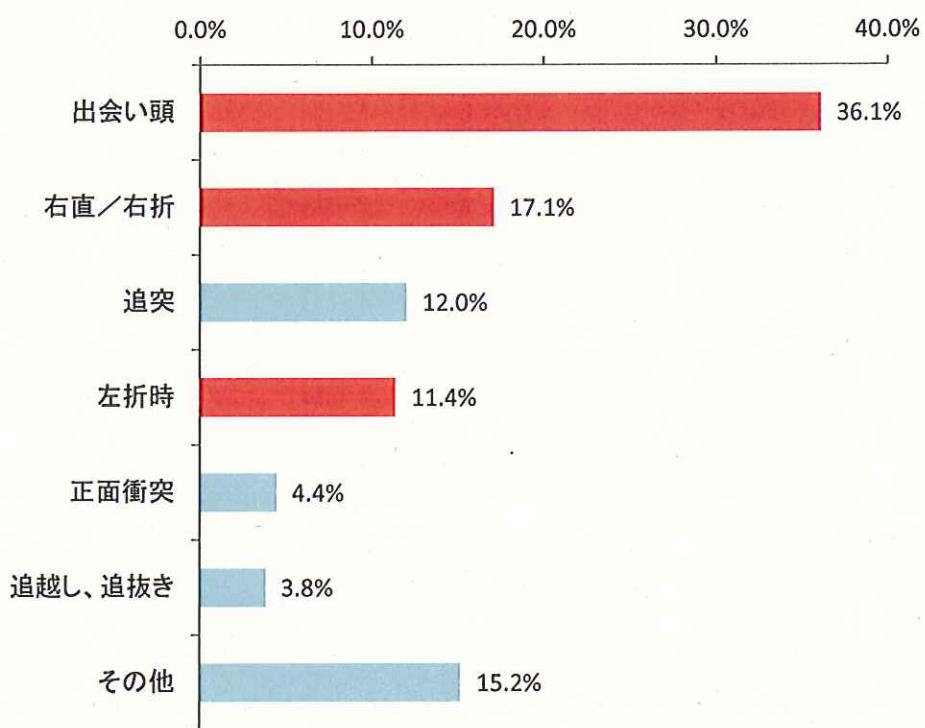


図8 事故形態

■コメント

四輪車と二輪車の事故で一番多い形態は、「出会い頭」であった。全体の 36.1% と 3 件に 1 件以上の割合で発生していることがわかる。次に多いのが「右直/右折」の 17.1%、前方不注意の「追突」が 12.0%、左折時(巻き込み)が 11.4% という結果となった。赤い棒グラフが交差点事故であり、「追突」や「その他」の一部も交差点の事故であることを考えると交差点での事故は非常に多い。

⑧人身発生率

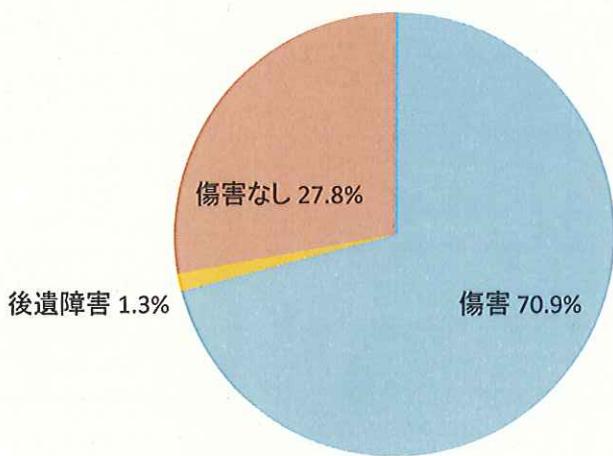


図9 二輪車側運転者傷害区分

■コメント

二輪車はボディーパネルに保護されておらず、身体に直接衝撃を受けるため傷害発生率が高い。四輪車の傷害発生率が約 20%であることを考えると、傷害発生率が 70%を超える二輪車は、より安全運転が必要な乗り物である。

第3章 実験・検証

3.1 実験概要

「第2章 交通事故分析」において、当社所有のデータから事故の分析を行った。そこで、統計結果上位3つの事故形態(追突を除く)を自動車安全運転センター安全運転中央研修所において再現実験を行い、ヒューマンファクターから見る事故要因の分析を行うこととする。分析により事故要因となったものについては、更に深く現象を認識するため、別途検証実験を行う。

実験の方法

■実験対象

当社データベースより発生頻度の高い事故モデルを抽出し、再現した

■実験場所

安全運転中央研修所 模擬市街路

■実験期間

第一回実験実施日 平成25年10月6日、7日

第二回実験実施日 平成25年11月4日、5日

■事故形態による使用車両

・出会い頭

マークX、第一種原動機付自転車(50cc)、小型自動二輪(MT400cc)

・右直・右折

マークX、プリウス、ハイエース、第一種原動機付自転車(50cc)、
小型自動二輪(AT400cc)

・巻き込み

マークX、プリウス、第一種原動機付自転車(50cc)、
小型自動二輪(MT400cc)



3.2 実験内容

(1) 出会い頭

当社の保有するデータによると出会い頭の事故が非常に多い。実際に事故はどのような形で起こっているのだろうか。代表的な出会い頭の事故例を選定し、自動車安全運転センター安全運転中央研修所において、実証実験を行った。

①再現事故の概要

現場は、左右の見通しが非常に悪い交差点である。左右の障害物で視界が遮られており、写真 a.のような運転席から先のフロント部分が大きく前に突き出す形となっているセダンタイプの車は、視界を確保するために車両を前に出すと直進車線にフロント部分が飛び出してしまう。結果、左寄りを走行中の二輪車が衝突し、出会い頭事故となる。

a. 交差点に四輪車が進入



左右に障害物がある見通しの悪い交差点に四輪車が進入した。右折のために視界を確保しようと車両を前に出す。

b. 車からの視線



外側線の手前で四輪車を停車する。外側線の手前では障害物が視界を遮り、数メートル先も見えない。

c. 二輪車からの視線



b.の写真の状態では、四輪車からの視界は黄色のテープまでである。キープレフトの二輪車がわずか数メートルまで迫っていても、車からは見えない。

d. 両者が直進して衝突



四輪車は、外側線手前で一時停止した後に、視界確保のため前進する。二輪車は車が飛び出してくることを予測していないため、スピードを緩めることなく交差点に進入し衝突する。

②事故要因

事故の要因となるものは、四輪車側からは「右折進入するにあたり、左方向からの車が途切れたので急いで発進したところ、完全にバイクを見落として衝突した」や、二輪車側からは「交通量の少ない住宅地だったので、十分な確認をせず、減速しないで交差点進入した」という証言があり、ヒューマンエラーや気の緩みが事故要因の大半となっている。

しかし、完全にそれだけで片づけられる問題ではない。運転をする際は、様々な情報を得るために視線を正面から外す必要があり、長時間の運転の際は疲れから集中力を欠くこともある。

③実験実施

「事故要因」を踏まえた上で、以下の実験を行う事とする。1秒間の二輪車の進む距離を、先ほどの見通しの悪い交差点においてスピード別に検証する。スタート地点を、外側線の手前で停止した四輪車から見えなくなる黄色のライン上とし、1秒間に進む距離を計測する。四輪車が停止している車道の幅員は約5mである。車道の左に四輪車が位置する。



視界に入らない黄色のラインから1秒間で進む距離を測定する

a. 時速 30 kmで走行した際の距離



時速 30 kmで 1 秒間に 8.33m 進む。死角から 1 秒で四輪車の正面まで進んだ。



b. 時速 40 kmで走行した際の距離



時速 40 kmで 1 秒間に 11.11m 進む。死角から 1 秒で四輪車を超える距離まで進んだ。



c. 時速 50 kmで走行した際の距離



時速 50 kmで 1 秒間に 13.88m 進む。死角から 1 秒で交差点を通過する距離まで進んだ。



④実験から学ぶ安全運転の教訓

前述の結果のように、車道の幅員が5mの交差点で四輪車の死角から時速30kmで進んでもその車の正面まで到達した。わずか1秒間で長い距離を進むことになる。

交差点の形態は様々あるが、見通しの悪い交差点は道路幅が実験場所よりもさらに狭くなることも珍しくなく、その場合、さらに死角から車までの距離が短くなる。道路上では、1秒ごとに危険が潜んでいると考えるべきである。

また一般道路では、時速60kmで車両が行き来している。一瞬の気の緩みや、わき見が重大な事故の原因になってしまふ。大切なのは運転の基本である「かもしれない運転」に尽きるのではないだろうか。見通しの悪い交差点では、「いつ車が飛び出してもおかしくない」と慎重な運転を心がけることが肝要である。そのため、見通しの悪い交差点からの右左折は、2段階停止、3段階停止を行って相手に存在を知らせるとともに、万が一事故が発生しても被害を最小限に食い止める運転をする必要がある。

また二輪車は車幅が狭く、キープレフトの運転が基本となるために、四輪車以上に死角に入りやすい乗り物であると言える。交差点では速度を緩め、二輪車であっても状況によっては中央寄りに運転した方が安全である。

要点

- ・見通しの悪い交差点では、視界を確保するために四輪車が直進車線にフロント部分を出す場合が多い
- ・交差点に進入しようとする四輪車からは視界が狭く、直進する二輪車を確認するのが遅れる
- ・二輪車と四輪車で視界の範囲の認識にズレがある
- ・四輪車が二輪車を認識できた時の両者の距離が非常に短い
- ・四輪車は見通しの悪い交差点では2段階停止、3段階停止を行う
- ・二輪車は交差点では十分減速し、状況によっては死角を無くすために中央寄りを走行する

⑤事故証言の紹介

当社調査員が聴取した、実際に出会い系事故を起こした人の証言を紹介する。

a. 四輪車側証言

- ・見通しの悪い交差点で、右方からのバイクにまったく気が付かなかつた
- ・右方から走行するバイクのヘッドライトが遠くに見えたので、発進した後バイクと衝突した
- ・交差点進入にあたり、カーブミラーで右方を確認したが、まったくバイクを認識できなかつた
- ・右折進入するにあたり、左方向からの車が途切れたので急いで発進したところ、完全にバイクを見落とし衝突した
- ・右折する際、第一車線の車が止まってくれたので右折進行したところ、第二車線をバイクが物凄い勢いで走って來た

b. 二輪車側証言

- ・交差点手前で止まってくれている車の頭が見えたので、そのまま止まっているだろうと思ったが、出会い系頭衝突した
- ・交通量の少ない住宅地だったので、十分な確認をせず、減速もせず交差点進入した
- ・交差点では、車はバイクを優先させなければならぬと思っていた
- ・見通しが良く普通の人なら十分回避できたと思うが、高齢であり判断が鈍った
- ・一時停止側から四輪車の頭が見えたので、咄嗟にブレーキをかけたが、外側線で滑って転倒した



(2) 右折直進

当社の保有するデータベースにおいて2番目に多いのが右折直進事故である。(1)出会い頭と同様に、代表的な右折直進の事故事例を選定し、同様の施設で実証実験を行った。

①再現事故の概要

現場は十字路の交差点である。四輪車が右折する際に、対向車の横をすり抜けてきた二輪車に気付かず交差点に進入し、二輪車と衝突事故を起こした。対向車が複数台あり、さらに車高の高い四輪車と二輪車が並走して交差点に進入してくると、より一層死角になりやすく、事故につながる。

a. 交差点に四輪車が進入



四輪車が交差点に進入し、右折を開始。対向車に注意を払って慎重に運転する。

b. 車からの視線



対向車が複数台あり、車高の高いトラックやバンといった四輪車と並走して二輪車が交差点に進入してきた。右折する四輪車は、直前まで二輪車の存在に気が付かない。

c. 二輪車からの視線



一方、二輪車からの視界も悪く、並走する四輪車の陰に隠れて対向車の右折に気が付かない。スピードを緩めずに交差点に進入してしまう。

d. 両者が前進して衝突



四輪車は対向四輪車を気にして二輪車が出てくると思わずに、早く右折しようとスピードを出す。一方、二輪車は並走する四輪車の陰に隠れて対向右折車両の発見に遅れ、スピードを緩めずに交差点に進入し、右折直進事故が起こる。

②事故要因

「(1) 出会い頭」と似ているが事故の要因となるものは、四輪車も二輪車も十分な安全確認と減速をしないで交差点に進入していることである。死角から突然飛び出す車両を避けるのは難しい。

四輪車の事故証言として多いものは「対向四輪車に二輪車が隠れてしまい、発見が遅くなった」や「遠くにいると思った二輪車が、実はすぐそばまで来ていた。距離感がつかめなかつた」などである。二輪車の事故証言として多いものは「自分の車両を認知して待っていると思い、スピードを緩めずに交差点に進入した」である。いずれもヒューマンファクター（人的要因）であるが、同じ要因の事故として、サンキュー事故がある。サンキュー事故とは、四輪車がパッシングを使って対向車の右折を促し、促された方は、「早く右折しなければ相手に悪い」と十分な確認をせずに右折し、すり抜けてきた二輪車と衝突するという事故だ。ある自動車教習所の教官によると、事故を誘発するために右折を促す悪質なドライバーもいるらしい。

③実験実施

「②事故要因」の通り、四輪車側が「二輪車の距離感がつかめなかつた」という証言が多くあった。四輪車に比べて車体の小さい二輪車は、距離感がつかみづらく実際の距離よりも遠くに見えてしまう。二輪車が遠くにあると勘違いし、交差点を右折した車両と二輪車が衝突する事故が多い。正面からでは、二輪車の速度がわかりづらいのだ。そこで、二輪車を正面から見た場合と横から見た場合の距離感の違いを見比べることにした。



※写真上部が正面から、写真下部は横から同時に撮影した

a. スタート地点



正面から 50m地点
二輪車はかなり遠方に
見える。

b. 10m 前進



正面から 40m地点
横からの写真では前進
したことが分かるが、
正面からだとほぼ分か
らない。

c. 20m 前進



正面から 30m地点
この時点から二輪車が
近づいていることが認
識できる。

d. 30m 前進



正面から 20m地点
二輪車の大きさとセン
ターラインによって、
距離感がしっかりと掴
めるようになった。

④実験から学ぶ安全運転の教訓

道路正面から二輪車を確認してみると、40m～50mの距離感は正確につかむことが難しいことが分かった。30mでやっと近づいてきたと感じ、20mで距離感がつかめたが、その距離わずか20mである。やはり、二輪車は車体が小さく、どうしても遠方に感じてしまう。また、二輪車が時速40kmで走っていた場合、20mの走行にかかる時間は1.80秒と短いことにも注意が必要だ。

対向車が二輪車の場合は、自分が感じている距離以上に近くにいると考え、余裕を持って右折する必要がある。特に近年は、維持費が安い駐車スペースに困らない等の理由で125cc以下の二輪車が増えている。車体もすり抜けしやすくするために車幅を絞った改造が行われることもあり、正面から見ると一層小さく見えてしまう。さらに大型の四輪車と並走している場合は、より距離感がつかみづらくなることも頭に入れておきたい。

一方、二輪車にも「相手が自分を遠くに感じている」という自覚が必要ではないだろうか。見通しが悪い交差点の場合は、しっかりと減速を行い、対向車両がいつ右折しても止まれるように運転することを心がけるべきである。

要点

- ・右折直進事故では対向四輪車が死角となり、交差点に近づく直進のバイクを隠すことになるのが事故の大きな要因であり、注意が必要である
- ・広い死角を認識し慎重な行動をとれば防げる事故も、死角を認識せず性急な運転をすると非常に危険である
- ・バイクの車体が車と比較すると小さく、正常な距離感を手にするのは難しい
- ・四輪車、二輪車の双方に距離認識に対しての相違がある

⑤事故証言の紹介

当社調査員が聴取した、実際に右折直進事故を起こした人の証言を紹介する。

a. 四輪車側証言

- ・対向四輪車の死角となり、その横から走ってきたバイクを完全に見落とした
- ・対向車が途切れたので急いで右折したら、車の陰からバイクが走ってきた
- ・対向バイクとの距離感を見誤り、早く通過しようと急いで右折し衝突した
- ・バイクは、あまりスピードを出していないように見えたので、余裕を持って右折したが、あんなにも早く近づいてくるとは思わなかった
- ・対向車が止まってくれたので急いで右折したら、バイクが止まらず突っ込んでいた
- ・右折進入先の道路が狭く、そこから車両が出てきたので交差点内に止まってしまい、バイクに左側面に衝突された

b. 二輪車側証言

- ・まさか、対向車が2台続けて右折してくるとは思わなかった
- ・道路わきの歩行者に一瞬気をとられ、気付いた時には衝突寸前だった
- ・対向右折車は、絶対止まってくれているだろうと過信した
- ・直前で黄色信号に変わったので加速気味に交差点へ進入した。気付いた時は病院のベッドの上だった
- ・一時停止側から四輪車の頭が見えたので咄嗟にブレーキをかけたが、マンホールで滑って転倒した

※また、バイクが対向右折車を認め、急ブレーキをかけて転倒するケースも多い



(3) 巻き込み

当社の保有するデータベースにおいて3番目(追突を除く)に多いのが巻き込み事故である。前2事例と同様に、代表的な巻き込み事故事例を選定し、実証実験を行った。

①再現事故の概要

現場は、直線道路を走っていた四輪車が交差点で左折を開始した場所であった。直線道路を走っていた四輪車の左斜め後方に二輪車が追走していた。四輪車が、追走する二輪車の存在に気付かず左折を開始し、キープレフトで走行している二輪車を巻き込んでしまった。

a. 直線道路において四輪車を二輪車が追走



片側2車線の直線道路の中央寄りを四輪車が走行。左後方に二輪車が追走していた。

b. 左折を開始する車からの視線



四輪車が左折をするために、バックミラーを確認後、ドアミラーを確認。写真ではライダーの肩が少し見えているが、見落としてしまう。車幅がさらに広い場合は、ドアミラーから完全に姿が見えなくなってしまう。

c. 目視にて確認



さらに、目視にて確認をするが、リアピラーで死角となり、ほとんど姿が見えなくなった。

※四輪車はトヨタ自動車のマークXを使用

d. 両者が前進して衝突



左後方に二輪車がないと思い込み、左折を開始する。そこに二輪車が巻き込まれる形となった。

②事故要因

事故の要因は、四輪車が二輪車の存在を見落としている点にある。実験から分かったように、四輪車の左後方にはドアミラーに映らない死角があり、四輪車の種類によっては目視をしても確認できない場所があるのだ。特に車両が中央寄りを走行すると死角の範囲が広くなり、二輪車の認識を妨げる場合がある。目視においても、場所によっては死角があることが確認できた。

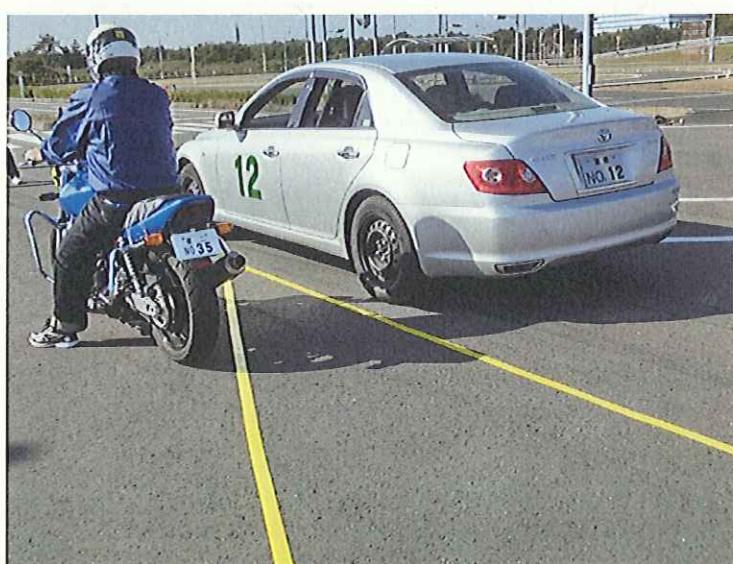
③実験実施

再現実験の結果から、ミラーの死角、目視の死角があることがわかった。そのミラーの死角と目視の死角はどこにあるか把握することが安全運転につながるのではないだろうか。死角を把握するために、実証実験を行った。

a. ミラーの死角



四輪車のミラーで確認できる範囲を黄色のテープで表した



リアバンパーから1m程度離れた位置では死角となる

b. リアバンパー付近の二輪車



リアバンパー付近に二輪車がいる場合。二輪車は、かなり見えにくい。バックミラーで何とか確認できる程度である。

c. クォーター・パネル付近の二輪車



クォーター・パネルの隣を二輪車が走行している場合。パネルによって完全に姿が見えなくなってしまった。

d. リアクオーターガラス付近の二輪車



リアクオーターガラスの隣を二輪車が走行している場合。ここから目視で確認できるようになる。しかし、リアピラーが障害となり、見えづらい位置である。

※トヨタ自動車のプリウスにて実験（二輪車は第一種原動機付自転車 50CC）

④実験から学ぶ安全運転の教訓

以上2つの実験でミラーの死角と目視の死角を確認した。四輪車のリアバンパーから1m離れた位置で二輪車が走行している場合、ミラーの死角となり、目視ではクオーターパネルの隣が死角になることが分かった。目視では、リアバンパー付近でも非常に見えづらく、この位置は危険である。また、四輪車も二輪車もお互いに動いているため、常に同じ位置にいるとは限らない。ミラー確認と目視は素早く行いたい。

他にも、危険を察知するための音確認があるが、車内で大音量の音楽をかけている車両もあり、音だけでは認知に至らないケースもある。二輪車としては、そのことを認識した上で死角に入らないような運転を心がけたい。通常走行の際は車間距離を十分確保し、無理なすり抜けを絶対に行わないことが重要だ。

四輪車としては、ミラー確認と目視をしっかりと行う事は当然であるが、それでも死角があることを認識するべきである。左折する場合は前記を確認の上、方向指示器を出し車道の左端に車両を寄せた上で左折することが大切だ。

要点

- ・ドアミラーで得られる視界の範囲は限定的である
- ・車種によって大きく条件は変わってくるが、並走する二輪車は、車内から確認することが困難な位置がある
- ・二輪車、四輪車双方が走行中であれば、両者が動いていることから視認は素早く行う必要がある
- ・二輪車は四輪車には死角が大きくあることを認識することが必要である
- ・四輪車側も死角が大きいことを認識した上で運転する必要がある
- ・四輪車が左折するには、周到な確認の上、車体左側に二輪車が入り込む隙間を与えない

⑤事故証言の紹介

当社調査員が聴取した、実際に巻き込み事故を起こした人の証言を紹介する。

a. 四輪車側証言

- ・ガソリンスタンドを直前で見つけ、方向指示器を出さずに咄嗟に左折したためバイクを巻き込んだ。衝突するまでバイクに気付かなかった
- ・コンビニに入る際、ドアミラーで後方を確認したがバイクの存在が分からず、ハンドルを切った瞬間、バイクと衝突した
- ・左折にあたり後方を確認したが、路側帯を走行してきたバイクを発見できなかった
- ・左折進入路が狭かったので、あらかじめ左に寄らず大回りして左折しバイクを巻き込んだ

b. 二輪車側証言

- ・車の真横を走行していたところ、車が合図もなく左折し巻き込まれた。ヘッドライトを点灯しているし、車の運転者は当然バイクの存在を分かっているものと思っていた
- ・斜め前を走行していた車が急に左折したので急ブレーキをかけたが、外側線の上で滑って転倒した
- ・交差点でワンボックスカーに巻き込まれ、そのまま 10 メートルほど引きずられた

第4章 責任問題

この章では、実際に事故を起こした際に発生する責任問題について述べる。運転に際して、事故後の様々な問題に注意することは少なく、リスクに関する想像力を掻き立てることが目的である。責任問題を「刑事責任」、「民事責任」、「行政上の責任」の3つに分けて、具体的な処分の内容についても言及する。

4.1 刑事責任

(1) 刑事責任についての概要

刑事責任とは、交通事故を起こした加害者が「違反行為を犯した」として懲役刑や禁固刑、罰金刑などに処されることである。

人身事故の場合、刑法上の犯罪として「自動車運転過失致死傷罪」、飲酒運転など悪質・危険な運転で人を死傷させた場合には「危険運転致死傷罪」、「死亡するかもしれない」と思いながら被害者を引きずったまま逃走したなどの場合には「殺人罪」に問われることもある。同時に救護義務違反や酒酔い運転、無免許運転といった道路交通法違反が伴う場合は、併合されて罪が重くなる。

表 交通事故に関する刑事責任

死亡事故 傷害事故による 刑事責任	自動車運転過失致死傷罪	刑法 211 条 2 項	7 年以上の懲役もしくは禁錮または 100 万円以下の罰金
	危険運転致死傷罪	刑法 208 条の 2	死亡の場合、1 年以上の有期懲役（最高 20 年） 傷害の場合、15 年以下の懲役
	殺人罪	刑法 199 条	死刑または無期もしくは 5 年以上の懲役
	緊急措置義務違反 人身事故	道路交通法 117 条	5 年以下の懲役または 50 万円以上の罰金
	その他道路 交通法違反 の例	緊急措置義務違反 物損事故	道路交通法 117 条 の 5 第 1 号
	過失建造物損壊罪	道路交通法 116 条	6 か月以下の禁錮または 10 万円以下の罰金
	酒酔い運転	道路交通法 117 条 の 2 第 1 号	5 年以下の懲役または 100 万円以下の罰金
	酒気帯び運転	道路交通法 117 条 の 3 の 2 第 3 号	2 年以下の懲役または 30 万円以下の罰金
	無免許運転	道路交通法 117 条 の 3 の 2 第 1 号	2 年以下の懲役または 30 万円以下の罰金

(2) 裁判から見る刑事責任

被害者が負傷あるいは死亡した場合、運転者は刑法上、自動車運転過失致死傷罪（平成 19 年の刑法改正までは、業務上過失致死傷罪）の責任が問われる（刑法 211 条）。ただし、民事裁判と刑事裁判とでは、事実認定方法が異なる（刑事裁判の方が証明に対して厳格である）ので、民事上損害賠償責任が認められたとしても、刑事事件としては有罪とならない場合もある。

他にも、刑罰権の行使状況が被害者の感情に合っていないという意見から平成 13 年 12 月 25 日施行の刑法改正、さらには平成 17 年 1 月 1 日施行の刑法改正で「危険運転致死傷罪」が設けられ、重い刑が設定された。

①重大な傷害による刑事責任

傷害の刑事事件として起訴されるのは、被害者の傷害が全治 2 週間～3 週間を越える場合が多い。ただし傷害が重い場合でも、運転者に過失がなければ、刑事事件にはならないケースもある。例として以下の 3 つを挙げる

- ・自分が法規に沿った運転をしている際、対向車がセンターラインを越えて走ってきて正面衝突し、対向車の運転手が怪我をした。
- ・自分の車両が停止した状態の時に追突され、追突した車両の運転手が怪我をした。
- ・自分の車が交差点に進入した際、信号無視をした右方の車に側面を衝突されて右方の車の運転手が怪我をした。

②罰金

軽い怪我で運転者の過失が小さい場合には罰金 10 万円程度の判決となる。被疑者に異議がなければ略式手続きにより罰金が科せられるので、正式な裁判とはならない。逆に軽いけがでも、酒酔い運転、30 km を超える速度超過、信号無視など悪質で危険な違反を伴うものは処分も重くなる。

最近の例では、酒気帯び運転で停止中の前車に追突し、逃走（救護義務違反、道路交通法 72 条 1 項）した事件があり、被害者のけがは 1 週間程度であったが逮捕され、罰金 40 万円を科せられた。

③公判請求

被害者の傷害が重い、運転者の過失の程度が大きい、酒酔い運転等が重なると裁判になる。初犯で反省の度合いが高い場合は執行猶予（刑法 25 条 2 項）が付くことが多く、その場合は刑務所に入ることはない。ただし、2 回目の執行猶予が付くことは稀である。

④実刑

被害者がいる場合は、民事上で示談が成立していると被告人にとって良い情状となる。さらに業務上過失致死罪の場合には、被害者遺族の感情が大きく影響する。遺族から、「被告（運転者）に寛大な処置を求める」旨の嘆願書を取得できると、執行猶予の判決の可能性が高くなる。

被害者と示談する際には嘆願書を書いてもらう必要がある。保険会社の担当者が示談をし、保険金を支払ったが、嘆願書をもらっていなかったことから、運転者は実刑判決となり、刑務所に行った例もある。

ただし死亡事故に、スピード違反、酒酔い運転、無免許運転などの要因が含まれると悪質であると判断され、実刑判決になる可能性が高い。

(3) 刑事責任のまとめ

自動車に関する犯罪は、「自動車運転過失致死傷罪（人身事故をおこした場合）」、「危険運転致死傷罪（自動車運転過失致死傷罪のなかでも極めて悪質な場合）」、「道路交通法違反（信号無視、スピード違反、無免許運転、ひき逃げなどの違反をした場合）」が挙げられる。交通事故に関する刑事罰としては、罰金、懲役、禁固が主なものであり、近年は刑事罰が厳しい傾向がある。これは二輪車でも四輪車でも変わらない。

また、公務員の場合は職を失う可能性がある。地方公務員法 16 条 2 項「失格条項」によると「禁固以上の刑に処され、その執行を終わるまで又はその執行を受けることがなくなるまでの者」とあり、地方公務員法 28 条 4 項「失格による失職」では「職員は、第 16 条各号（第 3 号を除く）に該当するに至ったときは、条例に特別の定がある場合を除く外、その職を失う」とある。

四輪車、並びに二輪車の運転には、職を失う可能性も秘めていることを忘れてはならない。

4.2 民事責任

(1) 民事責任についての概要

民事責任とは、交通事故により被害者に与えた損害を賠償しなくてはならないという責任である。

人身事故の場合、その責任は民法や自動車損害賠償保障法に基づいて発生する。物損事故の場合、自動車損害賠償保障法は適用されないので、民法に基づいて責任が発生することになる。

被害者に賠償しなくてはならない損害とは、治療費、通院交通費などの積極損害に加え、被害者が事故に遭わなければ得られたであろう収入を失った事による損害や、事故による精神的苦痛に対する慰謝料も含む。

表 交通事故に関する民事責任

死亡事故・傷害事故による損害	自動車損害賠償保障法 3条（運行供用者責任） 民法 709条（不法行為責任）
物損事故による損害	民法 709条（不法行為責任）

①運行供用者責任

この運行供用者責任は、直接の加害者はもちろん、それ以外に「自己のために自動車を運行の用に供する者（運行供用者）」に対しても損害賠償義務が課される。運行供用者の典型例としては、自動車の所有者などが挙げられる。

通常の不法行為に基づく損害賠償請求の場合、被害者が、加害者に過失があったことを立証しなければならない。

しかし運行供用者責任の場合には、被害者保護の拡大の見地から被害者が過失を立証する必要はなく、逆に加害者側の方で過失がなかったことを立証しなければならないものとされ、立証責任の転換がなされている。

②不法行為責任

不法行為責任とは、故意または過失によって、他人の権利や法的に保護される利益を侵害した者に課される法的責任である。この不法行為責任を負う者は、被害者に対して損害賠償を支払う義務を負うことになる。

交通事故も不法行為に当たる。そのため、交通事故の加害者は不法行為責任を負うことになり、被害者に損害賠償を支払わなければならない。

他方、被害者は、加害者に対して損害賠償を請求する権利を持つことになる。これを「不法行為に基づく損害賠償請求権」と呼ばれている。

(2) 判例から見る民事責任

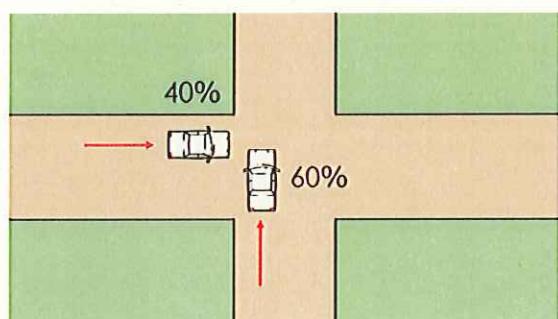
①過失割合

交通事故が発生した場合には、事故状況によって過失割合を決め、相手方の損害に対して自分の過失責任分を負担しなければならない。

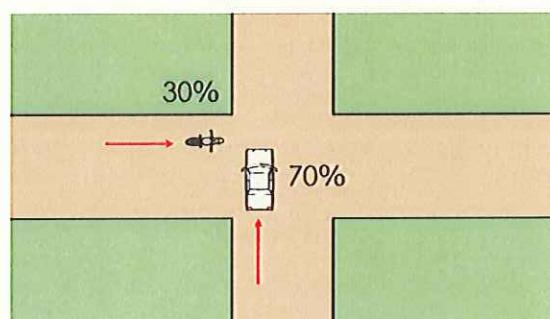
「二輪車と四輪車の事故では大きい方が絶対的に不利だ」という話がよく聞かれるが、実際には大きく有利になったり、不利になったりすることはない。実際にあった事故の過失割合を参照し、誤った認識を改める必要がある。

人身事故例を挙げると、下記のような十字交差点で事故が発生した際は、左方優先の原則から四輪車同士の事故はaのように40対60の過失割合になる（減速の有無等、他の要因を除く）。それに対して、bのように二輪車と四輪車の事故になんでも過失割合は30対70にしかならず、「絶対的に不利」とは言えない。

a. 四輪車同士の直進事故による過失割合

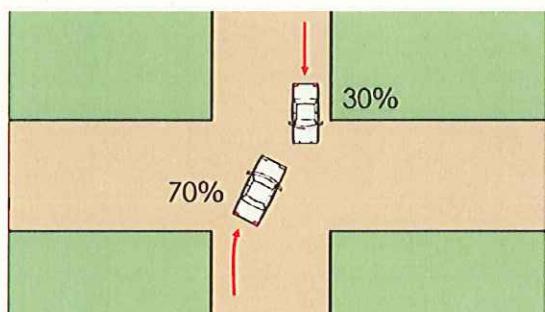


b. 二輪車と四輪車の直進事故による過失割合

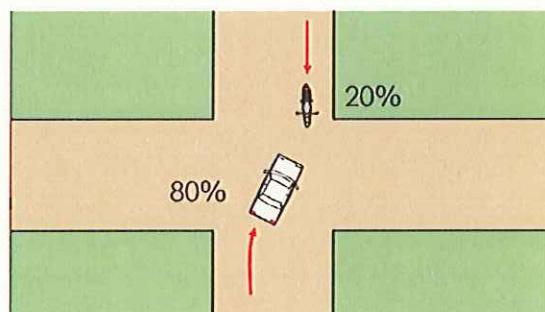


もう1つ判例を紹介する。今度は、四輪車同士の右直事故と二輪車と四輪車による右直事故の場合である。cの四輪車同士の事故では右折する車の過失割合が7、直進する車の過失割合が30なので70対30である（減速の有無等、他の要因を除く）。dのように直進する側を二輪車にした場合でも、右折する四輪車の過失割合が80、二輪車側は20なので80対20と、ここでも割合の差は10%しかない。

c. 四輪車同士の右直事故による過失割合



d. 二輪車と四輪車の右直事故による過失割合



このように、二輪車であっても、決して過失割合が大きく有利になることはない。例えば二輪車側の人身損害額が1億円となった場合、その過失割合が20%であったとしても、2,000万円が支払い額から控除されることになる。

②高額賠償判決例

a. 交通事故高額賠償判決例（平成16年6月以降）

交通事故高額賠償判決例（人身事故）			
金額	状態	年齢性別	職業
5億2,853万円	死亡	41歳男性	医師
3億9,725万円	後遺障害	21歳男性	大学生
3億9,510万円	後遺障害	20歳男性	大学生
3億8,281万円	後遺障害	29歳男性	会社員（二輪車）
3億7,885万円	後遺障害	23歳男性	会社員（二輪車）
3億6,750万円	死亡	38歳男性	医師
3億6,551万円	後遺障害	14歳男性	中学生
3億5,978万円	後遺障害	25歳男性	大学研究科

「a. 交通事故高額賠償判決例」を見てみると二輪車の事故が2件入っている。二輪車の年間販売台数が日本全国で40万台程度、車が130万台程度と言われているが、一般財団法人 交通事故総合分析センター発表の「ITARDA91号」によると重傷事故の3割は二輪車である。道路で走行している二輪車の割合から考えても重傷事故発生率の高さが表れている。

下記にaのデータに記載している下線部分の賠償額3億8,281万円の事故における内訳を記載する。なお、訴訟額等の費用は考慮しないものとし、総額は3億6,600万円とする。

b. 賠償額内訳

後遺障害1級（脊髄麻痺、呼吸筋麻痺）			
治療費	5,000万円	休業補償費	1,600万円
将来の治療費	3,000万円	傷害慰謝料	500万円
入院付添費	600万円	遺失利益	1億1,000万円
将来の付添費	9,800万円	後遺障害慰謝料	2,500万円
家屋改造費	1,500万円		
装具・医療機器代	1,100万円		
小計	2億1,000万円	小計	1億5,600万円
合計 3億6,600万円			

上記bの左側が実費としてかかる金額である。高額賠償事案となると億を超える金額が必要となり、自賠責保険だけでは賄えなく、任意保険に加入していないと多額の債務を負うことになる。

ここで、過失割合が50%と仮定した場合を考えてみる。

$$\underline{3億6,600万円 - 50\% \text{ (過失相殺)}} = 1億8,300万円 \text{ (損害賠償額)}$$

損害賠償額が1億8,300万円だった場合は、bの実費部分すら賄えなくなる。

$$\underline{1億8,300万円 - 2億1,000万円 \text{ (実費負担額)}} = \nabla 2,700万円$$

このように、実費だけでも2,700万円の持ち出しとなり、大きな経済的損失となる。

(3) 民事責任のまとめ

以上のことから、民事責任の観点から見ても二輪車が絶対的に有利とはいえない状況であり、高額賠償事故となれば経済的な損失は非常に大きいといえる。

また、忘れてならないのが民法715条による「使用者責任」である。「使用者責任」とは、ある事業のために他人を使用する者（使用者）が、被用者がその事業の執行において第三者に損害を加えた場合に、それを賠償しなければならないとする使用者の不法行為責任のことをいう。なお、使用者に代わって事業を監督する者も使用者としての責任を負うとされている。つまり自動車保険（任意保険）に加入していない車両で重大な事故を起こした場合、会社の規模によっては自動車事故によって会社が潰れる危険すらあるということだ。

《参考用》

a. 加害者用途・車種別/被害者状態別の平均人身損失額<2011年度>

加害者の用途・車種	歩行者	自車同乗者	相手車運転者	相手車同乗者	その他	合計
自家用乗用車	1,447	1,107	903	625	2,069	973
営業用乗用車	1,084	810	957	606	417	945
自家用普通貨物車 2t超	4,953	2,260	1,278	868	2,656	1,690
自家用普通貨物車 2t以下	2,773	2,030	1,012	786	725	1,260
自家用小型貨物車	2,059	1,390	967	672	834	1,141
営業用普通貨物車 2t超	5,242	3,968	1,486	1,033	2,860	1,793
営業用普通貨物車 2t以下	2,696	1,001	1,129	831	123	1,375
営業用小型貨物車	2,079	685	1,024	850	217	1,238
軽四輪車	1,585	1,122	806	544	1,858	931
自家用バス	2,671	844	1,214	517	1,597	1,302
営業用バス	2,418	966	1,160	628	393	1,238
小型二輪自動車	2,859	2,069	1,113	561	133	1,611
原動機付自転車	1,191	2,306	773	483	1,470	1,002
その他	3,029	1,312	1,165	746	4,054	1,598
全用途・車種平均	1,600	1,105	903	621	2,030	1,010

（出典）一般社団法人 日本損害保険協会 自動車保険データ

b. 加害者用途・車種別の被害者の平均治療関係費・

平均治療期間（傷害者のみ）<2011年度>

単位：平均治療関係費（千円）、平均治療期間（日）

加害者の 用途・車種	平均治療関係費	平均治療期間
自家用乗用車	257	78.4
営業用乗用車	268	80.9
自家用普通貨物車 2t超	297	85.3
自家用普通貨物車 2t以下	289	84.3
自家用小型貨物車	272	82.4
営業用普通貨物車 2t超	321	89.2
営業用普通貨物車 2t以下	295	89.6
営業用小型貨物車	291	88.8
軽四輪車	246	74.6
自家用バス	232	70.0
営業用バス	279	79.6
小型二輪自動車	305	89.3
原動機付自転車	251	77.5
その他	298	83.4
全用途・車種平均	257	78.0

(出典) 一般社団法人 日本損害保険協会 自動車保険データ

《用途・車種区分の用語解説》

用途・車種	大きさ、排気量、ナンバーの分類番号等
自家用乗用車	軽四輪自動車の企画を超えるもの
営業用乗用車	ハイヤー、タクシー
営業貨物自動車	小型貨物自動車の規格を超えるもの。通常1ナンバー。
小型貨物自動車	軽四輪自動車の規格を超え、長さ4.7m以下、幅1.7m以下、高さ2.0m以下、排気量2,000cc以下。通常4ナンバー。
軽四輪自動車	660cc以下のもの。長さ3.30m以下、幅1.40m以下、高さ2.00以下のもの。
バス	乗車定員が11名以上。
小型二輪自動車	オートバイ。125ccを超えるもの。(国土交通省の規格では250ccを超えるものだが、集計では125cc超~250cc以下を含む)
原動機付自転車	バイク。125cc以下の二輪車等
その他	大型特殊自動車、小型特殊自動車、緊急自動車、商品自動車、特殊用途自動車など。

(出典) 一般社団法人 日本損害保険協会 自動車保険データ

■コメント

表aのグラフによると小型二輪自動車の人身損失額の合計1,611(千円)は、営業用普通貨物車2t超の1,793(千円)、自家用普通貨物車2t超の1,690(千円)に次いで3番目に大きい額になっている。

表bの平均治療関係費は営業用普通貨物車2t超321(千円)に次いで小型二輪自動車305(千円)が2番目に額が大きく、平均治療期間も営業用普通貨物車2t以下89.6(日)に次いで小型二輪自動車89.3(日)が2番目に長い日数となっている。

二輪車は、加害車両としても被害が大きい乗り物なのである。

4.1 行政上の責任

(1) 行政上の責任についての概要

行政上の責任とは、刑事責任や民事責任のような刑罰ではなく、行政処分といわれるものであり、道交法 103 条により、免許の取消、効力の停止を管轄地の公安委員会が行うものである。

自動車運転免許に関しては、交通違反があった場合、一定の点数が課され、罰金処分の他、点数の累積により免許の取消や効力の停止が行われる。

(2) 違反行為と点数から見る行政上の責任

以下は、警視庁が発表している違反行為と点数の一覧である（平成 26 年 3 月）。犯した違反行為の右側の数字が累積する点数だ。違反行為に酒気帯びの状態が加わると、加わる点数が大幅に増える。呼気中のアルコール濃度が 0.15mg 以上で酒気帯び運転になるが、0.25mg 以上だとさらに点数が増えるようになっている。

表 反則行為の種類及び反則点数の一覧表

違反行為の種別	点数	酒気帯び点数		違反行為の種別	点数	酒気帯び点数	
		0.25以上	0.25未満			0.25以上	0.25未満
酒酔い運転	35			消音器不備	2	25	14
麻薬等運転	35			高速自動車国道等措置命令違反	2	25	14
共同危険行為等禁止違反	25			本線車道横断等禁止違反	2	25	14
無免許運転	25			高速自動車国道等運転者遵守事項違反	2	25	14
大型自動車等無資格運転	12	25	19	高速自動車国道等車間距離不保持	2	25	14
仮免許運転違反	12	25	19	車間距離不保持	1	25	14
酒気帯び運転	0.25 以上	25		免許条件違反	2	25	14
	0.25 未満	13		番号標表示義務違反	2	25	14
過労運転等	25			混雑緩和措置命令違反	1	25	14
無車検運行等	6	25	16	通行許可条件違反	1	25	14
無保険運行	6	25	16	通行帯違反	1	25	14

違反行為の種別		点数	酒気帯び点数		違反行為の種別	点数	酒気帯び点数	
			0.25以上	0.25未満			0.25以上	0.25未満
速度超過	50 以上	12	25	19	路線バス等優先通行帯違反	1	25	14
	30(高速40)以上50未満	6	25	16	軌道敷内違反	1	25	14
	25 以上 30(高速 40) 未満	3	25	15	道路外出右左折方法違反	1	25	14
	20 以上 25 未満	2	25	14	道路外出右左折合図車妨害	1	25	14
	20 未満	1	25	14	指定横断等禁止違反	1	25	14
積載物 重量制限超過	大型等 10 割以上	6	25	16	進路変更禁止違反	1	25	14
	大型等 5 割以上 10 割未満	3	25	15	追い付かれた車両の義務違反	1	25	14
	普通等 10 割以上	3	25	15	乗合自動車発進妨害	1	25	14
	大型等 5 割未満	2	25	14	割込み等	1	25	14
	普通等 5 割以上 10 割未満	2	25	14	交差点右左折方法違反	1	25	14
	普通等 5 割未満	1	25	14	交差点右左折等合図車妨害	1	25	14
放置駐車 違反	駐停車禁止場所等	3			指定通行区分違反	1	25	14
	駐車禁止場所等	2			交差点優先車妨害	1	25	14
保管場所 法違反	道路使用	3			緊急車妨害等	1	25	14
	長時間駐車	2			交差点等進入禁止違反	1	25	14

違反行為の種別	点数	酒気帯び点数		違反行為の種別	点数	酒気帯び点数		
		0.25以上	0.25未満			0.25以上	0.25未満	
警察官現場指示違反	2	25	14	無灯火	1	25	14	
警察官通行禁止制限違反	2	25	14	減光等義務違反	1	25	14	
信号無視	赤色等	2	25	14	合図不履行	1	25	14
	点滅	2	25	14	合図制限違反	1	25	14
通行禁止違反	2	25	14	警音器吹鳴義務違反	1	25	14	
歩行者用道路徐行違反	2	25	14	乗車積載方法違反	1	25	14	
通行区分違反	2	25	14	定員外乗車	1	25	14	
歩行者側方安全間隔不保持等	2	25	14	積載物大きさ制限超過	1	25	14	
急ブレーキ禁止違反	2	25	14	載方法制限超過	1	25	14	
法定横断等禁止違反	2	25	14	制限外許可条件違反	1	25	14	
追越し違反	2	25	14	牽引違反	1	25	14	
路面電車後方不停止	2	25	14	原付牽引違反	1	25	14	
踏切不停止等	2	25	14	転落等防止措置義務違反	1	25	14	
しゃ断踏切立ち入り	2	25	14	転落積載物等危険防止措置義務違反	1	25	14	
優先道路通行車妨害等	2	25	14	安全不確認ドア開放等	1	25	14	
交差点安全進行義務違反	2	25	14	停止措置義務違反	1	25	14	
横断歩行者等妨害等	2	25	14	初心運転者等保護義務違反	1	25	14	

違反行為の種別		点数	酒気帯び点数		違反行為の種別	点数	酒気帯び点数	
			0.25以上	0.25未満			0.25以上	0.25未満
徐行場所違反		2	25	14	座席ベルト装着義務違反	1	25	14
指定場所一時不停止等		2	25	14	幼児用補助装置使用義務違反	1	25	14
駐停車違反	駐停車禁止場所等	2	25	14	乗車用ヘルメット着用義務違反	1	25	14
	駐車禁止場所等	1	25	14	大型自動二輪車等乗車方法違反	2	25	14
整備不良	制動装置等	2	25	14	初心運転者標識表示義務違反	1	25	14
	尾灯等	1	25	14	最低速度違反	1	25	14
安全運転義務違反		2	25	14	本線車道通行車妨害	1	25	14
幼児等通行妨害		2	25	14	本線車道緊急車妨害	1	25	14
安全地帯徐行違反		2	25	14	本線車道出入方法違反	1	25	14
騒音運転等		2	25	14	牽引自動車本線車道通行帯違反	1	25	14
携帯電話使用等(交通の危険)		2	25	14	故障車両表示義務違反	1	25	14
携帯電話使用等(保持)		1	25	14	仮免許練習標識表示義務違反	1	25	14

(出典) 警視庁HPより

自動車等の運転者の過去3年間の交通違反や交通事故にあらかじめ一定の点数を付し、その合計点数（累積点数）の多寡に応じて都道府県公安委員会が免許の取消し、停止等の行政処分を行う。

①免許の取消処分

免許の取消処分を受けた場合、公安委員会が指定した1年から5年の欠格期間が経過するまで、新たに免許を取得する（免許の試験を受ける）ことができなくなる。

表 欠格期間の指定の基準

一般違反行為	前歴/処分内容	欠格期間 1年(3年)	欠格期間 2年(4年)	欠格期間 3年(5年)	欠格期間 4年(5年)	欠格期間 5年(5年)	
	なし	15~24点	25~34点	35~39点	40~44点	45点以上	
1回	10~19点	20~29点	30~34点	35~39点	40点以上		
2回	5~14点	15~24点	25~29点	30~34点	35点以上		
3回以上	4~9点	10~19点	20~24点	25~29点	30点以上		

特定違反行為	前歴/処分内容	欠格期間 3年(5年)	欠格期間 4年(6年)	欠格期間 5年(7年)	欠格期間 6年(8年)	欠格期間 7年(9年)	欠格期間 7年(9年)	欠格期間 7年(9年)
	なし	35~39点	40~44点	45~49点	50~54点	55~59点	55~59点	55~59点
1回	-	35~39点	40~44点	45~49点	50~54点	50~54点	50~54点	50~54点
2回	-	-	35~39点	40~44点	45~49点	45~49点	45~49点	45~49点
3回以上	-	-	-	35~39点	40~44点	40~44点	40~44点	40~44点

(出典) 警視庁HPより

※「特定違反行為」とは、「運転殺人」「運転傷害」「危険運転致死」「危険運転致傷」「酒酔い・麻薬等運転」「救護義務違反」で、これ以外は「一般違反行為」となる

※「前歴」とは、過去3年以内の停止・取消処分等の回数

※欠格期間満了後5年以内に、再び取消処分を受けると、その欠格期間は()内の年数

②免許の停止処分

免許の停止処分は、6段階あり、30日、60日、90日、120日、150日、180日の6段階で免許が停止される。

表 交通違反の処分

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
0回								30		60				90	取消
1回					60		90	120						取消	
2回		90	120	150										取消	
3回		120	150											取消	

(出典) 警視庁 HP より

※免許の停止処分を受けた者が、一定の講習を終了した場合、一定の範囲で停止期間が短縮される制度がある。

(3) 行政上の責任のまとめ

交通刑事事件の激増に伴い、昭和43年7月1日から交通反則通告制度が実施されている。この制度は交通違反といえども犯罪であるため、本来であれば刑事裁判によって処理されるべきものを行政段階で、簡易迅速な事件処理を行うためのもの。現在は道交法違反事件の約9割がこの制度で処理されている。この反則金は刑罰としての罰金刑ではなく、行政庁が納付を通告する一種の制裁金で、納付義務があるわけではない。処分の性質としてはあくまで行政処分ということになる。しかし、これを納付しなければ刑事手続等が開始されてしまうので、実質的には行政処分と刑事処分の中間に位置するものといえる。

なお交通事故には、交通反則通告制度が適用されず、交通違反行為であっても、交通反則通告制度が適用されない場合がある。交通事故を伴う反則行為、酒酔い運転による反則行為、無免許・無資格運転者の反則行為、30km以上の速度超過、反復違反者の反則行為などは反則制度が適用されず、道路交通法違反として刑事責任を問われる。死亡事故のような重大事故の場合には、多くが免許取り消しになっている。

免許が取り消されると仕事や生活に大きな支障をきたす人が多いのではないかだろうか。

第5章 まとめ

今回は、データベースから二輪車事故の特徴を捉え、出会い頭事故、右直事故、巻き込み事故、頻発する3形態の事故実験を行い、安全運転の方法を探った。3つの形態の実験から共通する以下の特徴が見られた。

1. 危険を予測することが事故を未然に防ぐ
2. 1分、1秒を惜しむ無理な運転は事故を誘発する
3. 交差点は様々な人間の意志が集合する場であり非常に危険である

そもそも、すべての人が交通ルールを守れば事故は起こらない。この基本的なことが守られないからこそ事故が起こる。特に二輪車は、16歳から免許取得が可能であり、交通ルールが守られた教習所内の運転のみで免許を取得し、公道デビューとなる。当然、車の免許を持っていないので、公道の特性、車側からの視点等、経験不足から予測できないことが多く、若年層の交通事故割合は非常に高くなっている。本研究において二輪車のみならず、四輪車からの視点も研究対象にしているのは、四輪車を運転しないライダーへの教訓の意味も込めている。

また、交通事故調査会社である当社は、数々の悲惨な交通事故を見続けてきた。車に乗っている以上、交通事故は他人事ではない。事故の現実を知つてもらうため、刑事責任、民事責任、行政上の責任の中身も紹介した。本文の通り、交通事故の加害者は様々な罰を受けるが、それ以外にも負う責任がある。それは、道義的責任である。重大な事故になれば社会的にも批判を受けることになる。

事故により人生が狂うのは、加害者も被害者も周囲の人も同じである。そして、結局事故を起こすのは人であり、ほとんどの事故要因がヒューマンファクターである。今回の研究が事故回避に有効な“想像力”を育み、少しでも交通安全に寄与するよう願ってやまない。