

第4編 安心・安全に関する法律知識

学習のねらい

交通事故の防止、防災・減災、防犯に関連する法令や、その対策などについて、基本的な考え方を理解する。

※これらの法令や対策などを深く理解することにより、保険提案のみならず、消費者の安心・安全に関して適切にアドバイスを行うことができるようになる。

第1章 交通リスク

交通リスクに関する主な法律について理解し、交通事故防止のための各種法規制や対策などについて学習します。

第1節 交通リスクに関する主な法律

1. 道路交通法（道交法）

（1）目的

交通リスクに関する基本的な法律として、道路交通法（以下「道交法」といいます）があります。道交法は、「道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資すること」（第1条）を目的としています。

（2）概要

道交法では、車両および路面電車の交通ルール、運転者等の義務、道路の使用、自動車および原動機付自転車の運転免許、講習、反則金制度のほか、歩行者の歩道等を通行する際のルールや、自転車で走行する際のルールなどが定められています。

近年、悪質運転者に対する規制や高齢者対策などがより求められており、社会情勢の変化に合わせて改正が行われています。

2. 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）

（1）目的

自動車事故に関する刑罰規定は、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（以下「自動車運転死傷行為処罰法」といいます）により定められています。この法律は、飲酒運転など悪質で危険な行為によって、人を死亡させたりケガをさせたりする事故が後を絶たず、厳罰化を求める被害者や遺族等の声を受けて、2014（平成26）年5月20日に施行されました。

(2) 概要と罰則

自動車運転死傷行為処罰法では、悪質運転による事故を起こした場合、より重い罰則規定が設けられています。

① 危険運転致死傷罪

次の行為により人を死傷させた場合は、危険運転致死傷罪に問われます（第2条）。

- a. アルコールまたは薬物の影響により正常な運転が困難な状態で自動車を走行させる行為
 - b. その進行を制御することが困難な高速度で自動車を走行させる行為
 - c. その進行を制御する技能を有しないで自動車を走行させる行為
 - d. 人または車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の直前に進入し、その他通行中の人または車に著しく接近し、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
 - e. 車の通行を妨害する目的で、走行中の車（重大な交通の危険が生じることとなる速度で走行中のものに限る）の前方で停止し、その他これに著しく接近することとなる方法で自動車を運転する行為（注）
 - f. 高速自動車国道または自動車専用道路において、自動車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の前方で停止し、その他これに著しく接近することとなる方法で自動車を運転することにより、走行中の自動車に停止または徐行（自動車が直ちに停止することができるような速度で進行することをいう）をさせる行為（注）
 - g. 赤信号等をことさらに無視し、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
 - h. 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
- （注）2020（令和2）年7月2日施行の改正自動車運転死傷行為処罰法により、上記e、fの、いわゆるあおり運転が危険運転行為に追加されました（P.149参照）。

●法令上の罰則

致傷の場合：15年以下の懲役

致死の場合：1年以上の有期懲役（刑法第12条第1項により最長で20年）

また、アルコールまたは薬物もしくは運転に支障を及ぼすおそれのある病気の影響により、正常な運転に支障が生じるおそれのある状態で自動車を運転し、よって正常な運転が困難な状態に陥り、人を死傷させた場合も、危険運転致死傷罪に問われます（第3条）。

●法令上の罰則

致傷の場合：12年以下の懲役

致死の場合：15年以下の懲役

② 過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪

アルコールまたは薬物の影響により、正常な運転に支障が生じるおそれのある状態で自動車を運転した者が、運転上必要な注意を怠ったことにより、人を死傷させた場合で、その運転の時のアルコールまたは薬物の影響の発覚を免れる目的で、その現場を離れて身体に保有するアルコールまたは薬物の濃度を減少させること等の行為をした場合は、過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪に問われます（第4条）。

●法令上の罰則

12年以下の懲役

③ 過失運転致死傷罪

自動車の運転上必要な注意を怠り、人を死傷させた場合、過失運転致死傷罪に問われます。ただし、その傷害が軽いときは、情状により刑を免除されることもあります（第5条）。

●法令上の罰則

7年以下の懲役もしくは禁錮または100万円以下の罰金

④ 無免許による加重

自動車運転により、人を死傷させた者が無免許であったときは刑が加重されます（第6条）。

●無免許による罰則の加重

15年以下の懲役 ⇒ 6か月以上の有期懲役（刑法第12条第1項により最長で20年）

12年以下の懲役 ⇒ 15年以下の懲役

7年以下の懲役等 ⇒ 10年以下の懲役

（参考）その他の道路関係法

その他の交通リスクに関連する主な法律として、次のようなものがあります。

① 道路法

道路法は、交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進することを目的とした法律で、道路に関する一般法として、道路網の整備を図るため、道路の定義、整備手続き、管理、費用負担、罰則など、道路に関する事項が定められています。

② 道路運送法

道路運送法は、輸送の安全を確保し、道路運送の利用者の利益の保護およびその利便の増進を図るとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とした法律で、旅客自動車運送（タクシー、バスなど）事業や、有料道路などの自動車道事業などについて定められています。

③ 道路運送車両法

道路運送車両法は、道路運送車両（自動車、原動機付自転車、軽車両）に関し、所有権についての公証等を行い、安全性の確保および公害の防止その他の環境の保全ならびに整備についての技術の向上を図り、併せて自動車の整備事業の健全な発達に資することにより、公共の福祉を増進することを目的とした法律で、自動車の登録、道路運送車両の保安基準、整備、検査などの細目が定められています。

第2節 交通リスクに対する備え

1. 高齢者の特性に応じた対策

(1) 高齢運転者による自動車事故

① 世代別運転免許保有者数

警察庁によると、2023（令和5）年末現在の運転免許保有者数（第一種、第二種を含みます）は約8,186万人で、前年より約2万人増加しています。このうち75歳以上の保有者数は約728万人で、前年より約61万人増加しています。

一方、年齢層ごとの運転免許保有者数を見ると、現時点で75歳以上の運転免許保有者数は総運転免許保有者数の約8.9%で増加傾向にあり、今後も、保有者数が多い年齢層の人々が高齢になるにつれて、75歳以上の高齢運転免許保有者数が増加していくことが見込まれます。

年齢層	運転免許保有者数（万人）	構成率（%）
16～19歳	79	1.0
20～24歳	459	5.6
25～29歳	536	6.6
30～34歳	558	6.8
35～39歳	645	7.9
40～44歳	724	8.8
45～49歳	849	10.4
50～54歳	906	11.1
55～59歳	771	9.4
60～64歳	674	8.2
65～69歳	622	7.6
70～74歳	633	7.7
75歳以上	728	8.9
合 計	8,186	100.0

（警察庁「運転免許統計令和5年版」を基に作成）

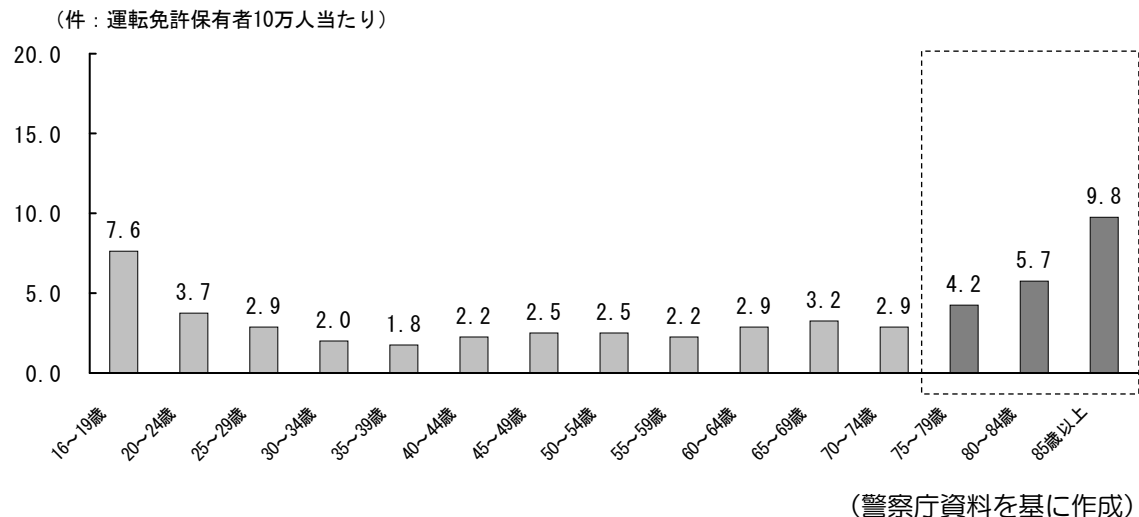
（注）四捨五入の関係で合計値は必ずしも一致しません。

② 高齢運転者による死亡事故の発生状況

次の図は、2023（令和5）年における年齢層別の運転免許保有者10万人当たりの死亡事故件数（原付以上第1当事者（注））を示しており、75歳以上の高齢運転者の死亡事故件数が、75歳未満の運転者と比較して大幅に多くなっています。

（注）第1当事者とは、事故に関わった人の中で過失が最も重い人を指します。

【年齢層別運転免許保有者10万人当たり死亡事故件数（原付以上第1当事者）（令和5年）】

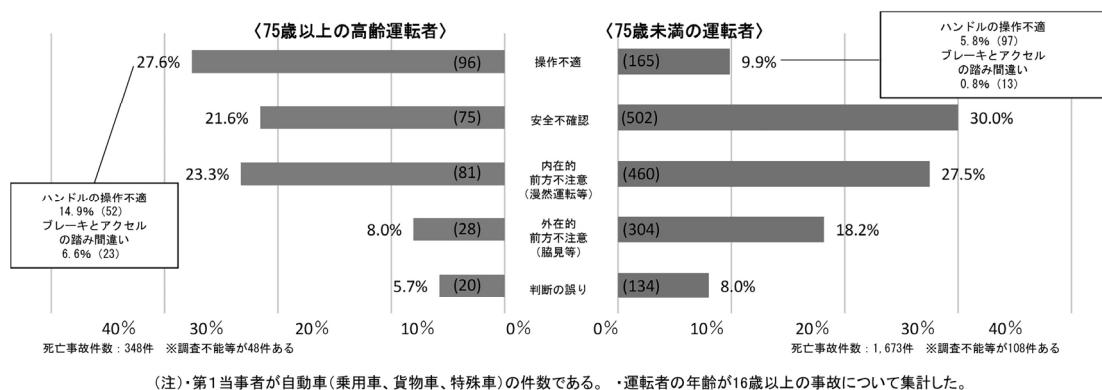


③ 高齢運転者の起こす事故の特徴と対策

次の図は、2023（令和5）年における死亡事故の人的要因を、75歳以上の高齢運転者と75歳未満の運転者と比較したものです。これを見ると、75歳未満の運転者の場合は、「安全不確認」「内在的前方不注意」による死亡事故が多く発生しているのに対して、75歳以上の高齢運転者の場合は、「操作不適」が最も多く、「内在的前方不注意」「安全不確認」が次に多いという違いが見られます。

特に、操作不適のうち「ブレーキとアクセルの踏み間違い」による死亡事故は、75歳未満の運転者の場合には、死亡事故全体の0.8%であるのに対して、75歳以上の高齢運転者の場合は6.6%と高い水準にあり、社会問題化しています。

【自動車運転者による年齢層別死亡事故の人的要因比較（令和5年）】



（警察庁資料を基に作成）

このブレーキとアクセルの踏み間違いによる事故防止に効果があるとされるのが、「ペダル踏み間違い急発進抑制装置」の装着です。この装置を装着することで、万が一ブレーキペダルと間違えてアクセルペダルを強く踏み込んでしまっても、加速を抑えたり、警告を発したりすることで衝突被害を軽減させることができます。一般社団法人日本自動車工業会の調査によると、この装置の新車乗用車への装着率（2022（令和4）年）は94.8%となっていますが、新車購入時に装着されていない場合は、後付けで装着することができます。

④ 高齢運転者の特性を踏まえた対策

上記のような状況を受け、内閣府による平成29年度版「交通安全白書」における特集「高齢者に係る交通事故防止（Ⅰ 高齢者を取りまく現状）」では、高齢運転者の特性については、年齢や体力、過去の経験等によって大きな個人差が認められるものの、一般的に次の点が挙げられ、これらの特性が、75歳以上の高齢運転者が死亡事故を起こしやすい要因の1つとなっていると指摘しています。

- ・ 視力等が弱まることで周囲の状況に関する情報を得にくくなり、判断に適切さを欠くようになること
- ・ 反射神経が鈍くなること等によって、とっさの対応が遅れること
- ・ 体力の全体的な衰え等から、運転操作が不的確になったり、長時間にわたる運転継続が難しくなったりすること
- ・ 運転が自分本位になり、交通環境を客観的に把握することが難しくなること

こうした状況を踏まえ、法令面をはじめとした各種取組みにより、高齢運転者対策を講じる必要があります。

（2）高齢運転者対策のための法整備

道交法では、高齢運転者対策として、次のような規定を設けています。

① 高齢運転者標識（シルバーマーク）

70歳以上の自動車運転者は、所定の高齢運転者標識（シルバーマーク）を車体の前面および後面の両方の所定の見やすい位置に表示することが努力義務となっています。一方、周囲の自動車運転者は、シルバーマークを表示した自動車に対して、配慮することが義務付けられており、不要な幅寄せや割り込みなどの行為を行ってはなりません。

② 高齢者講習と認知機能検査

70歳以上の高齢者に対しては、免許更新前に高齢者講習を受講することが義務付けられています。この講習は、ビデオと講義によって交通規則や安全運転に関する知識を再確認し、動体視力や夜間視力を測定するほか、実車指導として実際に車を運転し指導員から運転技術について助言を受け、危なかった点などについて話し合うというものです。この制度は、試験ではありませんが、修了後に交付される高齢者講習証明書が免許更新時に必要となります。

さらに、75歳以上の高齢者に対しては、上記高齢者講習の前に認知機能検査を受けることが義務付けられています。この検査は、受検者の記憶力や判断力の状況を簡易的に測定するもので、この後に行われる高齢者講習の実車指導などにおいて検査結果に基づいた指導が行われます。

また、認知機能検査の結果、「記憶力・判断力が低くなっており、認知症のおそれがある」と判定された場合は、別途、専門医による臨時適性検査の受検、または医師の診断書の提出が必要となります。ここで認知症であると診断された場合は、聴聞等の手続きを経て運転免許の取消または停止の処置が取られます。

③ 臨時認知機能検査と臨時高齢者講習

2017（平成29）年3月12日施行の改正道交法により、認知症への対策が一層強化され、75歳以上の運転免許保有者が、認知機能が低下した際に起こしやすいとされる信号無視などの特定の違反行為（18基準行為）を行った場合にも、臨時に認知機能検査を受けることが義務付けられています。

この臨時認知機能検査の結果、「記憶力・判断力が低くなっており、認知症のおそれがある」と判定された場合も、免許更新時に行われる認知機能検査と同様、専門医による臨時適性検査を受け、または命令に従い主治医等の診断書の提出を行い、ここで認知症と診断されれば、聴聞等の手続きを経て運転免許の取消または停止の処置が取られます。

また、臨時認知機能検査で、それ以前の検査結果より認知機能が低下していたなど、一定の基準に該当した場合は、臨時高齢者講習（実車指導と個別指導）を受講することが義務付けられています。

④ 運転技能検査（実車試験）と安全運転サポート車限定免許の導入

2022（令和4）年5月13日、75歳以上の高齢運転者に対する運転技能検査（実車試験）と安全運転サポート車限定免許の導入について盛り込んだ改正道交法が施行されました。

このうち運転技能検査（実車試験）は、スピード違反、信号無視などの違反歴事故歴がある高齢運転者を対象に、試験官が立ち会い、運転免許試験場などのコースで運転するというものです。検査結果が一定の基準に達して合格すると、現行の高齢者講習における実車指導は免除され、免許更新が可能となります。

一方、安全運転サポート車限定免許とは、衝突被害軽減ブレーキ（ＡＥＢ）やペダル踏み間違い急発進抑制装置などの安全装置を搭載した安全運転サポート車に限定して運転できる免許制度をいいます。この制度は、運転免許自主返納制度（後記⑤参照）以外の新たな選択肢として位置付けられ、新規取得のほか、既存の運転免許からの書換えも可能となっています。

⑤ 運転免許自主返納制度

運転免許が不要になった者や、加齢に伴う身体機能の低下等のため運転に不安を感じるようになった高齢運転者が、自主的に運転免許証を返納できる制度があります。

返納は最寄りの警察署等で行い、返納から5年以内の者は、「運転経歴証明書」の発行を申請することができます。2012（平成24）年4月1日以降に交付された「運転経歴証明書」は、運転免許証に代わる公的な本人確認書類として、利用することができます。

(3) 歩行中の高齢者に対する留意点

交通事故死者数は、道交法の改正による悪質違反の厳罰化、安全教育の普及活動、道路交通環境の整備、車両安全基準の見直し等によって減少傾向にあります。

しかし、自動車運転中の死者数の減少が進む一方で、歩行中の死者数の減少率は低く、特に65歳以上の「高齢歩行者」の死者数の割合が高くなっています。高齢歩行者は、「横断歩道以外の場所や横断禁止場所を横断する」「赤信号を無視して横断する」「自動車が接近しても、自動車が止まってくれると考えて横断を始める」といった予期せぬ行動をとることもあるので、特に注意が必要です。

また、高齢者は、夜間、道路を横断中に事故に遭うケースが多くなっています。夜間における高齢歩行者の死亡事故を防止する策の1つとして、歩行者用反射材の着用が挙げられます。歩行者用反射材には、靴に貼るシールや、首や肩にかけられるストラップなど様々なタイプがあります。反射材用品は、夜間の交通事故防止に対する効果が高いとされているため、高齢者だけでなく幅広い年齢層に利用してもらうことも大切です。

2. ながら運転の防止

(1) 運転中の携帯電話使用等（ながら運転）の危険性

カーナビや携帯電話等を見ながらの自動車等の運転は、画面に意識が集中してしまい、周囲の危険を発見することができず、ハンドルやブレーキ操作の遅れから歩行者や他の自動車等に衝突するなど、重大な交通事故につながりかねない極めて危険な行為といえます。携帯電話使用等の場合には、使用なしと比較して死亡事故率が高い傾向があります。

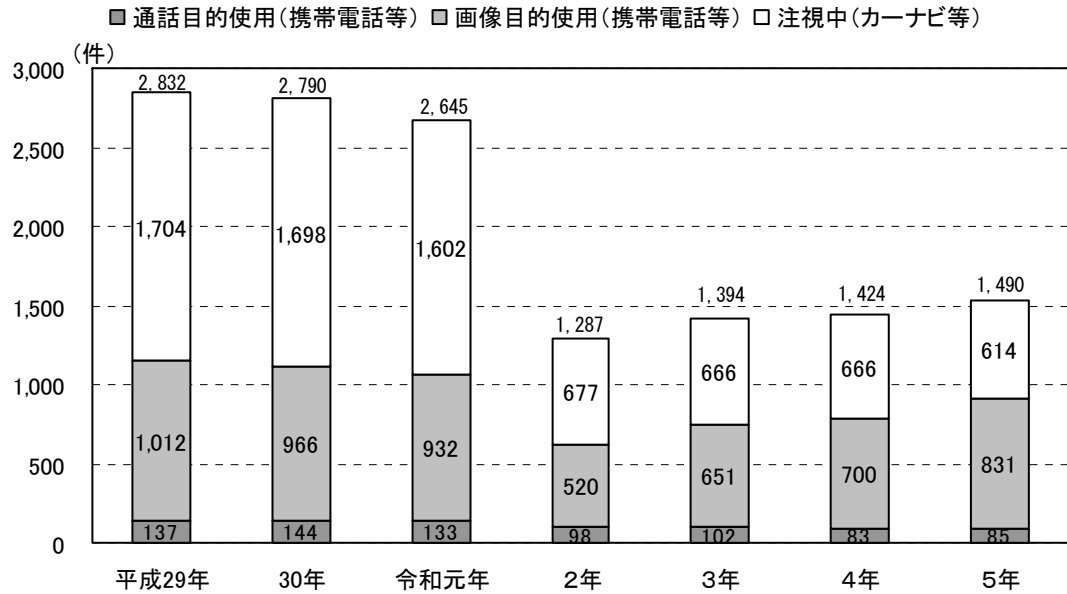
(2) ながら運転防止のための法整備

道交法では、自動車等が停止中以外のときに、携帯電話用装置、自動車電話用装置その他の無線通話装置を通話のために使用する、または自動車等に取り付けられた、もしくは持ち込まれた画像表示用装置に表示された画像を注視することを禁止しています（第71条第5号の5）。

さらには、近年、ながら運転による事故が多発している実態を受けて、2019（令和元）年12月1日に、これらの行為に対する罰則を強化した改正道交法が施行されました。これにより、カーナビや携帯電話等を使用し、交通の危険を生じさせた場合は、1年以下の懲役または30万円以下の罰金に処されることになり（第117条の4第1項第2号）、また、違反点数は6点（免許停止処分の対象）となっています。

なお、事故を起こすなどの交通の危険を生じさせなくても、携帯電話等を手に持って通話しながら運転した場合などは、6か月以下の懲役または10万円以下の罰金に処されることとなります（第118条第1項第4号）。

【携帯電話使用等に係る交通事故の発生状況】



(注) 重複件数を除いているため、各項目の合計と図の総件数とは異なります。

(警察庁資料を基に作成)

3. あおり運転の防止

(1) 妨害運転（あおり運転）の危険性

2017（平成29）年6月、東名高速道路の追越し車線上で加害者が被害者の車を強引に停車させ、その直後に後続車が被害者の車両に追突して被害者夫婦2名を死亡させた事故を引き起こしました。この事故を契機に、妨害運転（あおり運転）が大きく社会問題化されました。

さらに、2019（令和元）年8月には、常磐自動車道で執拗な^{しつよう}あおり運転を続けたうえに、道路上で運転手を殴るという事件が発生しました。この様子は被害車両のドライブレコーダーで撮影されていたことから、広くメディア等で取り上げられ、あおり運転の危険性をあらためて身近に実感させることになりました。それ以降も、多くのあおり運転の映像が公開され、その危険な実態が明らかになりました。

警察庁のホームページでも、あおり運転等は重大な交通事故につながる悪質・危険な行為であり、車間距離保持義務違反、進路変更禁止違反、急ブレーキ禁止違反等の道交法違反のほか、自動車運転死傷行為処罰法の危険運転致死傷罪（妨害目的運転）や刑法の暴行罪にも該当することがあると注意喚起しています。

(2) あおり運転防止のための法整備

あおり運転は交通の危険を生じさせる悪質な行為ですが、従来、あおり運転の行為の態様が様々であることから、あおり運転そのものを規制する法律はありませんでした。しかし、前記の東名高速道路での事故など多発するあおり運転の実態を受けて、次のような法整備がなされました。

① 危険性帯有者の規定の適用

2017（平成29）年12月、警察庁は、現行（当時）の法制度下で、あおり運転等を行った者に対して、あらゆる法令を駆使して厳正な捜査を徹底するとともに、積極的な交通取締りを推進し、危険性帯有者（注）として運転免許の停止等の行政処分を厳正に行う旨を全国の警察に指示しました。

これにより、違反点数による処分に至らない場合であっても、あおり運転を行えば、最長180日間の免許停止処分が行われるようになり、あおり運転に対する厳罰化の一步となりました。

（注）危険性帯有者とは、免許を取得しているが、車を運転することで道路交通に著しい危険を生じさせるおそれがあると判断される者をいい、道交法第103条第1項第8号の規定に該当する者とされています。

② 道交法による罰則の導入

2020（令和2）年6月30日、新たに妨害運転（あおり運転）行為に対する罰則を盛り込んだ改正道交法が施行されました。

この改正により、それまで必ずしも明確ではなかったあおり運転について、通行区分違反（迷走等）、急ブレーキ禁止違反、車間距離の不保持、進路変更禁止違反（割込み）、追越しの方法違反、車両等の灯火違反（減光等）、警音器の使用等違反、安全運転義務違反、最低速度違反（高速道路）、高速道路等における駐停車違反の10項目が違反行為として明文化されました。

罰則面では、通行の妨害を目的に交通の危険のおそれのある方法により上記の違反をした場合、3年以下の懲役または50万円以下の罰金に処され、高速道路で他の車を停止させるなど、著しい危険を生じさせた場合は、さらに重い5年以下の懲役または100万円以下の罰金に処されることになりました。

また、これらの行為をした者は、直ちに免許取消しの対象になるとともに、一定期間（2年または3年）免許を再取得できなくなるなど、行政処分上の厳罰化がなされることになりました。

③ 自動車運転死傷行為処罰法による厳罰化

2020（令和2）年7月2日施行の改正自動車運転死傷行為処罰法により、通行の妨害を目的に走行中の車の前方に停止したり、高速道路上で前方停止や急接近などをして走行中の車に停止・徐行させたりする、いわゆるあおり運転が危険運転行為に追加されました。

この改正により、あおり運転によって人を死傷させた場合は、危険運転致死傷罪に問われることになり、厳罰化が進むことになりました（P. 141参照）。

4. 飲酒運転の防止

(1) アルコールが自動車運転に与える影響

酒を飲んで自動車を運転すると、動体視力が落ち、視野が狭くなり、運転に必要な判断力が低下します。また、体の平衡感覚が乱れて直進運転ができなくなり、蛇行運転をしてしまうこともあります。さらに、集中力が鈍るため、いざというときに、必要な対応ができなくなります。

アルコールの代謝に要する時間は、飲んだ量に比例します。また、飲酒後に睡眠をとったからといって、アルコールが体内から完全になくなるわけではありません。アルコールの代謝時間には個人差がありますが、酒を飲んだ日は、時間が経っても運転を避けるべきで、「〇時間経ったので、もう大丈夫だろう」と判断することは大変危険です。

(2) 飲酒運転に対する厳罰化

道交法では、飲酒運転の罰則について、「酒気帯び運転」と「酒酔い運転」(注)の2種類に分類しています。飲酒運転をした者は、「酒気帯び運転」に該当する場合、3年以下の懲役または50万円以下の罰金(第117条の2の2第1項第3号)に処され、「酒酔い運転」に該当する場合は、5年以下の懲役または100万円以下の罰金(第117条の2第1項第1号)に処されます(注)。

(注)「酒気帯び運転」とは、呼気1リットル当たり0.15mg以上もしくは血液1ml当たり0.3mg以上のアルコールを含んで車両を運転することをいい、「酒酔い運転」とは、アルコール濃度の検知値には関係なく、アルコールの影響により正常な運転が困難である状態で運転することをいいます。

また、飲酒運転により、「正常な運転が困難な状態」で交通事故を起こした場合、自動車運転死傷行為処罰法における危険運転致死傷罪に該当し、致傷の場合は15年以下の懲役、致死の場合は1年以上の有期懲役が科されます(第2条)。

(参考) 飲酒運転防止の取組み

損保協会では、飲酒運転の根絶に向けて、「飲酒運転防止マニュアル」を作成し、ホームページで提供しています(https://www.sonpo.or.jp/report/publish/bousai/trf_0003.html)。

(3) 飲酒運転幫助の禁止

道交法では、飲酒運転を行った本人のみならず、次のように飲酒運転を幫助^{ほうじょ}する行為(注)をした者も罰せられます。

- ・ 飲酒運転を行うおそれのある者に対して、車両を提供する行為
- ・ 飲酒運転を行うおそれのある者に対して、酒類を提供する行為
- ・ 飲酒状態の者に運転の要求や依頼をして、同乗する行為

(注) 幫助とは、他人の犯罪の遂行の手助けをする行為のことをいいます。

① 飲酒運転をした者に車両を提供した場合

運転者が酒気帯び運転の場合は3年以下の懲役または50万円以下の罰金(第117条の2の2第1項第4号)、酒酔い運転の場合は5年以下の懲役または100万円以下の罰金(第117条の2第1項第2号)に処されます。刑罰は飲酒運転者と同じです。

② 自動車を運転する者に酒類の提供をした、または飲酒運転をした者の車両に同乗した場合

運転者が酒気帯び運転の場合は2年以下の懲役または30万円以下の罰金（第117条の3の2第2号、第3号）、酒酔い運転の場合は3年以下の懲役または50万円以下の罰金（第117条の2の2第5号、第6号）に処されます。

5. 自転車の危険運転防止

(1) 自転車運転と道交法

① 一般的なルール

自転車は道交法上の軽車両に該当し（第2条第1項第11号）、基本的に自動車と同じ扱いとなります。したがって、自転車の運転においても、ながら運転の禁止や、飲酒運転の禁止、あおり運転の禁止などに関する道交法上の規定が適用されます。

自転車は、歩道と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない、車道では、原則として、道路の中央から左側の部分を通行（左側通行）しなければならない。

また、2023（令和5）年4月1日施行の改正道交法により、自転車の運転者は、乗車用ヘルメットを着用すること、また同乗者がある場合は乗車用ヘルメットを着用させることが努力義務となっています（第63条の11）。

② 自動車と異なる規制

軽車両である自転車は、例外的に自動車とは異なる規制を受けることがあります。

具体的には、自転車は、車道に路側帯のある場所では、道路の左側の路側帯を通行することができるほか、例外的に歩道を通行することができる場合があります。このほか、車道を右折するとき、二段階右折（注）をしなければならない（第34条第3項）。

（注）二段階右折とは、交差点をいきなり右折せずに、まず、交差点に入ったらそのまま直進し、渡った先の車線で方向を変え、再度直進する方法をいいます。

（参考）自転車が例外的に歩道を通行できる場合

- ・「普通自転車歩道通行可」の道路標識等がある場合
- ・幼児・児童（13歳未満）や70歳以上の高齢者、身体の不自由な人が運転している場合 など

(2) 自転車運転者講習制度

自転車には運転免許制度の適用はありませんが、危険な運転をする者についての運転者講習制度が設けられたり、制動装置を備えていない自転車の停止・検査等の措置、運転を継続してはならない旨の命令等の規定が新設されたりするなど、自転車の運転についても、近年規制が厳しくなっています。

道交法では、信号無視、一時不停止、酒酔い運転など、自転車による危険行為で、3年以内に2回以上取締りを受けた14歳以上の自転車運転者に、自転車運転者講習の受講が義務付けられています(第108条の2第1項第16号、第108条の3の5第2項)。

なお、公安委員会の受講命令から3か月以内の指定された期間内に講習を受けなければならず、この受講命令に従わなかった場合は、5万円以下の罰金に処されます(第120条第1項第17号)。

【自転車による危険な違反行為(15項目)】

- ①信号無視(道交法第7条)
- ②通行禁止違反(同第8条第1項)
- ③歩行者用道路における車両の義務違反(徐行違反)(同第9条)
- ④通行区分違反(同第17条第1項、第4項、第6項)
- ⑤路側帯通行時の歩行者の通行妨害(同第17条の3第2項)
- ⑥遮断踏切立入り(同第33条第2項)
- ⑦交差点安全進行義務違反等(同第36条)
- ⑧交差点優先車妨害等(同第37条)
- ⑨環状交差点安全進行義務違反等(同第37条の2)
- ⑩指定場所一時不停止等(同第43条)
- ⑪歩道通行時の通行方法違反(同第63条の4第2項)
- ⑫制動装置(ブレーキ)不良自転車運転(同第63条の9第1項)
- ⑬酒酔い運転(同第65条第1項)
- ⑭安全運転義務違反(同第70条)
- ⑮妨害運転(同第117条の2第1項第4号、第117条の2の2第1項第8号)(注)

(注) 自転車による妨害運転(あおり運転)とは、具体的には、対向車線はみだし逆走、不必要な急ブレーキ、車間距離の不保持、進路変更禁止違反、追越し違反、執拗にベルを鳴らす、幅寄せの7行為が想定され、妨害運転(あおり運転)により著しい交通の危険を生じさせた場合は、5年以下の懲役または100万円以下の罰金に処せられます。

(参考) 自転車交通違反の取締りに青切符導入へ

最近の道路交通をめぐる状況を考慮して、自転車等の交通事故の防止等のため、16歳以上の自転車利用者の交通違反に反則金を納付させる、いわゆる青切符による取締りを導入する改正道路交通法が2024(令和6)年5月17日に成立しました。信号無視や携帯電話を使用しながらの運転など113の違反行為が対象となり、公布の日(2024(令和6)年5月24日)から2年以内に施行される予定です。

6. 交通事故の防止策

(1) シートベルトの着用義務

道交法において、一般道路における後部座席での座席ベルト（以下「シートベルト」といいます）の着用が義務付けられており、自動車（大型自動二輪車および普通自動二輪車を除きます）を運転する際は、すべての座席でシートベルトを着用しなければなりません。

警察庁および一般社団法人 日本自動車連盟（ＪＡＦ）が2023（令和5）年に合同で実施したシートベルトの着用状況の全国調査の結果によると、運転者および助手席同乗者の着用率がともに90%台後半なのに対し、後部座席同乗者の着用率は、一般道路で43.7%、高速道路等（自動車専用道路を含みます）でも78.7%と、低くなっています。

後部座席のシートベルトを着用していない場合の致死率（死傷者数に占める死者数の割合）は、高速道路で着用時の約25.9倍、一般道路でも着用時の約3.3倍と高くなっています。後部座席同乗者がシートベルトを着用していない場合、事故が起きると体重の何十倍もの強い力が加わることもあるので、車内で全身を強打したり、車外に放り出されたり、前方に投げ出された衝撃により前席の人が被害を受けたりする可能性があります。

このため、より一層の安全を確保するためには、後部座席を含めてすべての座席でシートベルトの着用を徹底する必要があります。

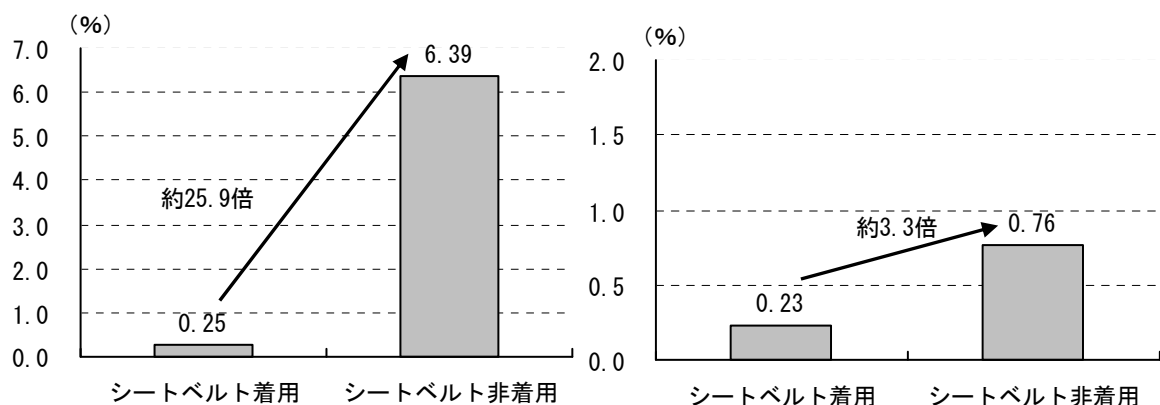
また、このような後部座席でのシートベルト未着用による死亡事故が多発していることを受けて、道路運送車両法に基づく保安基準の改正により、シートベルト未着用時の警報装置の対象座席が拡大され、2020（令和2）年9月以降に発売される新車については、後部座席を含むすべての座席で、未着用時に警報する装置の取付けが義務化されました。

【2023（令和5）年のシートベルト着用状況】

	一般道路	高速道路等
運転者	99.2%	99.6%
助手席同乗者	97.1%	98.6%
後部座席同乗者	43.7%	78.7%

(警察庁・JAFの共同調査資料を基に作成)

【後部座席同乗中死傷者のシートベルト着用・非着用別致死率（過去10年間〈平成26～令和5年〉合計）】



(警察庁資料を基に作成)

(2) ハイビームの活用

夜間の自動車の運転は、他の車や歩行者が自分の車の存在を認識するのが遅れたり、気付かずに行動したりするなどして、交通事故につながるおそれがあります。このため、自動車運転者は、前照灯を早めに点灯して、自分の車の存在を周囲に知らせる必要があります。

また、夜間、暗い郊外や地方の道路でロービーム（注）のまま運転している運転者が多く見られますが、夜間は昼間に比べて視界が悪くなることから、前方の危険を早く発見するとともに、歩行者に自車の存在を早く知らせるため、ハイビーム（注）を積極的に活用して、事故を防止することが求められています。

なお、ハイビームの消し忘れや必要以上の使用は、運転者間によるトラブルの元となる危険性や歩行者・自転車利用者を幻惑させてしまう危険性がありますので、注意が必要です。

（注）道路運送車両法等では、ロービームの正式名称は「すれ違い用前照灯」、ハイビームは「走行用前照灯」といいます。照射距離については、ロービームは前方40m、ハイビームが前方100m先と定められています。

【夜間の安全運転のポイント】

- ・ 暗い道で対向車や先行車がない場合は、ハイビームを活用
- ・ 交通量の多い市街地などや対向車や先行車がいる場合は、ロービームで走行（※）
※対向車が自転車の場合も確実にロービームに切り替えましょう。
- ・ 昼間より速度を落とした運転を励行

～ 夜間は速度を落とし、前照灯の上向き・下向きの切替えをこまめに行いましょう。～

（警察庁ホームページより）

（参考）「交通の方法に関する教則」における夜間の灯火方法

夜間に横断中歩行者との死亡事故を起こした車両は、ほとんどの灯火がロービームであったとの分析結果を踏まえ、交通量の多い市街地等を通行している場合や先行車や対向車がある場合を除き、夜間の運転時は灯火をハイビームにすべきであることが、「交通の方法に関する教則（昭和53年10月30日国家公安委員会告示第3号）」の改正により明文化されました（2017（平成29）年3月12日施行）。

(参考) その他の交通事故防止策**● 進化するドライブレコーダー**

ドライブレコーダーを搭載する目的は、万が一事故が起きた際に、記録された映像などのデータから事故原因を特定し、事故当事者や目撃者の証言とすり合わせて事実関係を解明することにあります。そのほかにも、運転者が自身の運転が記録されるという意識を持つことから、注意力や緊張感を持った運転を心掛けるようになるという効果も期待できます。

近年では、頻発するあおり運転などの危険運転対策として自家用車に搭載するものも普及するようになり、次のようなタイプのドライブレコーダーがあります。

- ・ 後方からのあおり運転等に備え、前方用と後方用の両方のドライブレコーダーを搭載
- ・ より広範囲な映像が撮影できるよう360度の水平画角の撮影可能
- ・ 車上荒らしや当て逃げ対策にも有効な駐車監視機能に対応
- ・ 衝突や車線逸脱を警告するなどドライバーの安全運転をサポートする運転支援機能搭載
- ・ スマートフォンにアプリケーションを入れて使用する 等

● 交通事故発生マップの活用

交通事故発生マップは、自治体ごとに各地域の交通事故の発生状況が地図により一目でわかるようにしたもので、各都道府県の警察がホームページなどで公表しています。「高齢者の事故」「子どもの事故」「歩行者の事故」「自転車の事故」というように、事故形態別に検索することや、時間帯別の事故状況を確認することができるものもあります。

これらのマップを活用することで、事故多発地帯や、その地域にどのような特性があるか(子どもが多い、高齢者が多いなど)、どのような時間帯に事故が多いかなどを事前に把握することができ、交通リスクの削減に役立ちます。

なお、損保協会では、都道府県ごとの事故多発交差点を調査し、毎年、「全国交通事故多発交差点マップ」としてホームページで公表しています (<https://www.sonpo.or.jp/about/useful/kousaten/>)。

7. 自動運転車の技術開発と法整備

自動運転車については、近年増加している高齢者の自動車事故の抑制や、過疎地域における移動手段としての活用などに期待されることから、高速道路において自動運転を行う車両や、過疎地域での無人移動サービスを提供する車両などの技術開発が、実用化に向けて進められています。

その一方で、道路運送車両法および道交法の改正により、自動運転車の公道走行が可能となる法整備が進められています。

(1) 道路運送車両法上の法整備

2020（令和2）年4月1日施行の改正道路運送車両法では、自動運転車の安全性を確保するため、車検時などの際の保安基準対象装置に自動運行装置が追加され、装置ごとに国土交通大臣が自動運行装置が使用される条件（走行環境条件）を付すこととなりました。

この場合の自動運行装置とは、プログラムにより自動的に自動車を運行させるために必要な装置で、自動車を運行する者の認知、予測、判断および操作に係る能力の全部を代替する機能を有し、その機能の作動状態記録装置を備えるものをいいます（道路運送車両法第41条第2項）。これは、自動運転のレベル3（条件付自動運転車：後記参照）のシステムに該当するとされます。

(2) 道交法上の法整備

2020（令和2）年4月1日施行の改正道交法では、改正道路運送車両法での自動運行装置を前提にして、道交法第2条で定義されている「運転」に、「自動運行装置を使って自動車を使う行為」が含まれることになり、これによって道交法上においても一定条件下でのレベル3の自動運転が認められることになりました。

さらに、自動運行装置を備えている自動車の運転者は、当該自動運行装置に係る使用条件を満たさない場合は、当該自動運行装置を使用して当該自動車を運転してはならないと規定されました（道交法第71条の4の2第1項）。

また、運転者が当該自動車を運転する場合、①当該自動車が整備不良車両でないこと、②当該自動運行装置の使用条件を満たしていること、③前記①または②のいずれかに該当しなくなったとき、直ちにそのことを認知するとともに、当該自動運行装置以外の当該自動車の装置を確実に操作することができる状態にあること、の3要件を満たすときに限り、道交法第71条第5号の5で禁止とされている行為（運転中の携帯電話等の使用など）が認められるとされています（道交法第71条の4の2第2項）。

このほか、作動状態記録装置による記録や保存などについても規定されています。

なお、これらに違反した場合は、3か月以下の懲役または5万円以下の罰金（道交法第119条第1項第16号）、過失の場合10万円以下の罰金（道交法第119条第3項）に処せられることになります。

2023（令和5）年4月1日施行の改正道交法では、限定領域においてシステムが運転を実行するレベル4（自動運転車）について、公道での走行が条件付きで可能となりました。改正法では、運転手がいらない状態で一定の基準を満たす自動運行装置を使用して自動車を運行することを新たに「特定自動運行」と定義付け、運転手の操作を前提とする「運転」の定義から除外されました。特定自動運行を行う場合は、事前に都道府県公安委員会の許可を得る必要があります。

【自動運転レベルの定義概要】

システムによる 運転操作	構想段階	レベル5	完全自動運転車 常にシステムが運転を実行
	公道実証 実験段階	レベル4	自動運転車（限定領域） 限定領域においてシステムが運転を実行
		レベル3	条件付自動運転車（限定領域） システムが運転を実行するが、システムが正常に作動しないおそれがある場合、ドライバーが適切に応答することが必要
運転者による 運転操作	実用化・ 普及段階	レベル2	運転支援車 アクセル・ブレーキ操作およびハンドル操作の両方が部分的に自動化
		レベル1	運転支援車 アクセル・ブレーキ操作およびハンドル操作のどちらかが部分的に自動化
		レベル0	ドライバーがすべて操作

(官民ITS構想・ロードマップ2020等を基に作成)

（参考）自動運転と損害保険

自動運転技術の高度化に伴いドライバー以外を原因とする事故が増加することで、将来的に責任関係が複雑化する可能性があります。そのため、自動運転による事故が発生した場合の損害賠償責任や、被害者の損害を補償する保険の検討・対応が進められています。

【自賠責保険における対応】

国土交通省に設置された「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」では、従来の自賠法における考え方を踏襲したうえで、レベル0～4の自動車が混在すると考えられる当面の過渡期（～2025〈令和7〉年頃まで）における自賠責保険での対応について主に次のとおり整理しています。

- ①自動運転システム利用中の事故により生じた損害については、従来の自賠法上の運行供用者責任を維持するとともに、保険会社等による自動車メーカー等に対する実効性ある求償権行使を確保するための仕組みを検討することが適当である。
- ②自動運転システムにおける地図情報やインフラ情報等の外部情報に誤りがあるような、安全性を確保できない自動運転車については、自賠法上の「構造上の欠陥または機能の障害」を有する可能性があると考えられ、この場合も自賠法上の運行供用者責任を負うことになる。
- ③ハッキングにより引き起こされた事故の損害（自動車の保有者が運行供用者責任を負わない場合）については、盗難車による事故と同様に、政府保障事業で対応することが適当である。

このように自賠責保険では、被害者保護を目的とした現行自賠法の枠組みのもとで、これまでと同様の責任関係が維持される見込みです。

（参考）電動キックボードに対する法規制

2023（令和5）年7月1日施行の改正道交法において、新たな車両区分として「特定小型原動機付自転車」が設けられました（注）。特定小型原動機付自転車は、従来の原動機付自転車のうち、最高時速が20キロ以下、車体の大きさが一定基準以下で、道路運送車両の保安基準に適合するブレーキ装置やウインカーを備えるなどの一定条件を満たすものをいいます。電動キックボードも、これらの条件を満たせば、特定小型原動機付自転車に該当します。

特定小型原動機付自転車を運転するには、運転者が16歳以上であることが要件となりますが、原動機付自転車のような運転免許の取得は必要なく、ヘルメット着用も努力義務とされています。

（注）これに伴い、従来の「原動機付自転車」は「一般原動機付自転車」という名称となります。

第2章 自然災害リスク

自然災害リスクに関する法律、自然災害リスクに対する備えについて学習します。

第1節 自然災害リスクに関する主な法律

自然災害リスクに関する法律は、防災や災害発生直後の緊急時に対応するための法律と、その後の復旧や生活再建などに関する法律に分類されますが、ここでは防災・減災の観点から前者について取り上げます。このための代表的な法律として「災害対策基本法」と「災害救助法」があります。

1. 災害対策基本法

災害対策基本法は、1959（昭和34）年9月に発生した伊勢湾台風（注）を契機に、日本の災害対策に関する基本法として、1961（昭和36）年11月に制定されました。

この法律は、わが国における防災行政に関する国と地方公共団体および住民等の責務を明記するとともに、防災行政に関する組織、防災計画、災害予防、災害応急対策などについて定めています。

（注）伊勢湾台風は、1959（昭和34）年9月26日に和歌山県潮岬に上陸し、紀伊半島から東海地方を中心として、ほぼ全国に被害を及ぼした台風です。伊勢湾沿岸の愛知県および三重県などの被害が特に甚大であったことからこのような名称で呼ばれています。この台風により、被災者約135万人（うち死者・行方不明者約5,100人）、全壊家屋約36,000棟、半壊家屋約113,000棟に及ぶ被害を受けました。

（1）目的

災害対策基本法は、「国土並びに国民の生命、身体及び財産を災害から保護するため、防災に関し、基本理念を定め、国、地方公共団体及びその他の公共機関を通じて必要な体制を確立し、責任の所在を明確にするとともに、防災計画の作成、災害予防、災害応急対策、災害復旧及び防災に関する財政金融措置その他必要な災害対策の基本を定めることにより、総合的かつ計画的な防災行政の整備及び推進を図り、もつて社会の秩序の維持と公共の福祉の確保に資すること」（第1条）を目的としています。

（2）防災に関する責務の明確化

この法律は、国、都道府県、市町村、指定公共機関（注）等および住民等が、防災に関する計画を作成・実施し、相互に協力等を行うなど、各々果たすべき責務について明確化しています。

まず、都道府県は、市町村の後方支援や国などの機関との調整などの役割を担います。例えば、有事の際、市町村は、都道府県に対して応援の要請をするほか、自衛隊の派遣要請も都道府県を通じて行うことがあります。

さらに、国は、都道府県や市町村の実施する応急措置が的確かつ円滑に行えるように后方支援を果たす役割を担います。

また、地方公共団体の住民は、食品、飲料水、その他の生活必需物資の備蓄など、自ら災害に備えるための手段を講じるとともに、防災訓練などの自発的な防災活動への参加、過去の災害から得られた教訓の伝承などの取組みにより防災に寄与するよう努めなければならないとしています。このように、防災に関して、行政の責務だけでなく、住民にも重要な役割を期待しているのが、この法律の特徴です。

(注) 指定公共機関とは、独立行政法人、日本銀行、日本赤十字社、日本放送協会その他の公共的機関、および電気、ガス、輸送、通信その他の公益的事業を営む法人で、内閣総理大臣が指定するものをいいます。

(3) 防災計画の作成

この法律は、その多くの部分を防災に関する規定に割いており、各種の防災計画づくりを通じて、総合的な防災対策を図ろうとしています。

この法律における防災計画には、中央防災会議(注)が作成する「防災基本計画」、防災基本計画に基づき指定行政機関(中央省庁)および指定公共機関が作成する「防災業務計画」、そして、これらに抵触しないよう、地方公共団体(都道府県防災会議および市町村防災会議)が作成する「地域防災計画」があります。

特に、最も現場に根づくべき地域防災計画には、地方自治体や地域の実情に沿った、きめ細かな配慮を盛り込むことが大切であるとされています。

(注) 中央防災会議は、災害対策基本法に基づいて設置され、内閣総理大臣を会長として、全閣僚、指定公共機関の代表者、学識経験者で構成されている組織で、防災に関する重要事項を審議するなど、防災に関して中心的な役割を担います。

(4) 防災計画の実施

この法律は、国や地方公共団体に対して、防災計画の作成とともに、法令に基づきこれを実施する責務を課しています。防災計画の実施にあたっては、計画に定められた設備や備蓄などの整備・確認を行い、防災訓練を行うことが重要です。

まず、行政は、作成する防災計画について、毎年検討を加え、必要と認められるときは修正しなければならないとされ、その内容の要旨を公表しなければなりません。住民には、このような機会を有効に活用して十分なチェック機能を果たすことが期待されています。

また、災害時には、ボランティアによる防災活動の役割が重要であることから、国や地方公共団体が、その自主性を尊重し、ボランティアとの連携に努めなければならないとされています。市町村も自主防災組織の充実を図り、住民の自発的な防災活動の促進を図ることに努めなければなりません。これに対して住民も、地域防災計画に基づき、誠実にその責務を果たさなければならないとされ、防災訓練などへの自発的な参加も求められています。

特に、自然災害に対する防災訓練については、単に行政が旗振りをするだけでなく、実際に災害に見舞われた場合に被害に遭うことになる住民や、学校・会社などの地域組織が進んで参加することが重要です。

(参考) 地震保険の普及活動

損保協会では、各都道府県の策定する地域防災計画に、地震保険の普及促進や、地震発生時の地震保険金の迅速な支払いに対する行政としての支援などを盛り込むよう働きかけを行っており、各都道府県においてそれぞれ規定しています。

2. 災害救助法

災害救助法は、わが国における災害直後の応急的な救済などを定めた法律として、1947（昭和22）年10月に制定されました。

（1）目的

災害救助法は、「災害が発生し、又は発生するおそれがある場合において、国が地方公共団体、日本赤十字社その他の団体及び国民の協力の下に、応急的に、必要な救助を行い、災害により被害を受け又は被害を受けるおそれのある者の保護と社会の秩序の保全を図ること」（第1条）を目的としています。

なお、この法律に基づく救助は、都道府県知事が行い（法定受託事務）、市町村長がこれを補助します。

（2）適用基準

この法律の適用基準は、災害救助法施行令で次のとおり定められています。

【住家等への被害が生じた場合】

①当該市町村の区域内の人口に応じ次の世帯数以上であること（第1条第1項第1号）

市町村区域内の人口	住家滅失世帯数	市町村区域内の人口	住家滅失世帯数
5,000人未満	30	50,000人以上100,000人未満	80
5,000人以上15,000人未満	40	100,000人以上300,000人未満	100
15,000人以上30,000人未満	50	300,000人以上	150
30,000人以上50,000人未満	60		

（注1）半壊または半焼した世帯は、2世帯をもって滅失した一の世帯とします（以下同様とします）。

（注2）床上浸水した世帯は、3世帯をもって滅失した一の世帯とします（以下同様とします）。

②当該市町村の区域を包括する都道府県の区域内の被害世帯数が、その人口に応じaに示す数以上であって、当該市町村の区域内の被害世帯数が人口に応じbに示す世帯数以上であること（第1条第1項第2号）

a. 都道府県の区域内の人口	住家滅失世帯数
1,000,000人未満	1,000
1,000,000人以上2,000,000人未満	1,500
2,000,000人以上3,000,000人未満	2,000
3,000,000人以上	2,500

b. 市町村区域内の人口	住家滅失世帯数
5,000人未満	15
5,000人以上15,000人未満	20
15,000人以上30,000人未満	25
30,000人以上50,000人未満	30
50,000人以上100,000人未満	40
100,000人以上300,000人未満	50
300,000人以上	75

- ③当該市町村区域を包括する都道府県の区域内の被害世帯数が、その人口に応じ次に示す数以上であつて、当該市町村の区域内の被害世帯数が多数であること（第1条第1項第3号前段）

都道府県の区域内の人口	住家滅失世帯数
1,000,000人未満	5,000
1,000,000人以上2,000,000人未満	7,000
2,000,000人以上3,000,000人未満	9,000
3,000,000人以上	12,000

- ④災害が隔絶した地域に発生したものである等被災者の救護を著しく困難とする内閣府令で定める特別の事情がある場合で、かつ、多数の世帯の住家が滅失したものであること（第1条第1項第3号後段）

なお、市町村における災害が適用基準のいずれかに該当、または該当する見込みがある場合、当該市町村長は、直ちにその旨を都道府県知事に報告することとしています。

【生命・身体への危害が生じた場合】

多数の者が、生命または身体に被害を受けまたは受けるおそれが生じた場合であつて、内閣府令で定める次の基準に該当するとき（第1条第1項第4号）

- ①災害が発生し、または発生するおそれのある地域に所在する多数の者が、避難して継続的に救助を必要とすること（災害救助法施行令第1条第1項第3号の内閣府令で定める特別の事情等を定める内閣府令第2条第1号）
- ②被災者について、食品もしくは生活必需品の給与等に特殊の補給方法を必要とし、または救出に特殊の技術を必要とすること（同条第2号）

（3）救助の種類

この法律に基づく救助の種類は、次のとおり、災害救助法第4条（下記①～⑨）および災害救助法施行令第2条（下記⑩、⑪）で次のとおり定められています。

- ①避難所および応急仮設住宅の供与
- ②炊き出しその他による食品の給与および飲料水の供給
- ③被服、寝具その他生活必需品の給与または貸与
- ④医療および助産
- ⑤被災者の救出
- ⑥被災した住宅の応急修理
- ⑦生業に必要な資金、器具または資料の給与または貸与
- ⑧学用品の給与
- ⑨埋葬
- ⑩死体の搜索および処理
- ⑪災害によって住居またはその周辺に運ばれた土石、竹木等で、日常生活に著しい支障を及ぼしているものの除去

（参考）災害救助法が適用された場合の金融上の特別措置

災害救助法が適用された場合、財務局から金融機関に対して、同法が適用された地域の被災者に対して金融上の措置を講ずるよう要請がなされます。これを受けて、保険会社では、継続契約の手続きや保険料の支払いを猶予するなどの金融上の特別措置を講じます。

また、損保協会の自然災害等損保契約照会センターでは、災害救助法が適用された地域で、家屋等の損壊等により保険会社との保険契約に関する手掛かりを失った顧客からの契約照会を受け付けています。

第2節 自然災害に対する備え

1. 防災・減災の取組み

(1) ハザードマップの活用

① ハザードマップとは

ハザードマップとは、一般的に、「自然災害による被害の軽減や防災対策に使用する目的で、被災想定区域や避難場所、避難経路などの防災関係施設の位置などを示した地図」とされています。自分たちが暮らしている地域がどのような災害のリスクを有しているのかを一人ひとりが認識しておくことが重要であり、これを助けるのがハザードマップだともいえます。

② ハザードマップの重要性

ハザードマップは、地方公共団体が作成する地域防災計画（P. 160参照）を実現するための重要な手段の1つです。このため、ハザードマップを活用し、危険箇所や災害が発生しうる場所などをあらかじめ知っておくことで、防災・減災に役立てることができます。

例えば、地形の情報から近所の川が氾濫^{はんらん}することを想定した場合、1 m以上浸水する地域を地図上に表示することにより、自分の家がその浸水域に入っているかどうかを事前に知ることができます。また、大地震が発生した場合に備え、自宅近隣の避難場所などをあらかじめ確認しておけば、実際に地震が発生したときにどこに避難すればよいか、家族とどこで集合するかなどについて決めておくことができます。

③ わが国におけるハザードマップ作成の経緯

わが国では、1991（平成3）年に発生した長崎県雲仙普賢岳噴火の際に、ハザードマップによって示されていた被害予測と被害地点がほぼ一致したことからその重要性が認識され、それ以降、ハザードマップの本格的な作成が始まったとされています。

また、2000（平成12）年に発生した北海道有珠山^{うすざん}噴火では、1995（平成7）年に作成・配布されていた火山ハザードマップに基づき、避難行動が迅速に行われたことで人的被害がありませんでした。ここから、全国的にハザードマップの作成が進むことになりました。

2011（平成23）年に発生した東日本大震災では、防潮堤などのハード面の対策だけでは被害を防げなかった反省から、被害を小さくする「減災」の考え方にに基づき、ソフト面の対策としてハザードマップの重要性が広く認識されるようになりました。

（参考）ハザードマップの活用の推進

損保協会では、ハザードマップの効果的な活用のために「ハザードマップと一緒に読む本」「動画で学ぼう！ハザードマップ」といったコンテンツを用意し、ホームページで公表しています（https://www.sonpo.or.jp/report/publish/bousai/bou_0011.html、<https://www.sonpo.or.jp/about/useful/hazardmap/index.html>）。

国土交通省では、「ハザードマップポータルサイト」を作成・公表し、誰もが全国各地の危険情報入手できるようにしています。

④ ハザードマップの種類

ハザードマップは災害によって、様々な種類があります。以下に代表的なハザードマップの例を挙げます。

洪水ハザードマップ	・河川の氾濫による浸水を想定し、避難情報（洪水の想定区域、想定水深、避難経路、避難場所等）が記載された地図をいいます。 ・「水防法」では、国や都道府県は、被害が想定される河川について浸水想定区域図を作成し、市町村には同図をもとに避難場所などを明記した洪水ハザードマップを作成することが義務付けられています。 ・国土交通省では、土地利用や住まい方の工夫の検討および水災害リスクを踏まえた防災まちづくりの検討など、流域治水の取組を推進することを目的として、発生頻度が高い降雨規模の場合に想定される浸水範囲や浸水深を明らかにするため、「多段階の浸水想定図」および「水害リスクマップ」を作成・公表しています。
土砂災害ハザードマップ	・土砂災害の被害想定地域や避難情報（被害予測地点、土砂災害の種類、被害の拡大範囲、被害程度、避難経路、避難場所、防災関連部署の連絡先等）が記載された地図をいいます。 ・「土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律」（土砂災害防止法）では、市町村は、土砂災害のおそれがある警戒区域や、土砂災害の危険性が高い土地での宅地開発を規制する特別警戒区域を記載したハザードマップを作成し、住民に配布することが義務付けられています。
地震ハザードマップ	・特定の地震を想定し、その地震が発生した場合の震度分布（揺れやすさ）、液状化の危険度、建物被害の危険度、火災が発生した場合の延焼危険度などが、避難施設や主な公共施設等に関する情報とともに記載された地図をいいます。 ・国土交通省が運営するポータルサイト「わがまちハザードマップ」は、全国各地域の地震ハザードマップを入手して、地域ごとの様々な地震ハザードマップ（震度マップ、建物被害マップなど）を公表しています。また、内閣府でも、地震防災マップ作成のための資料提供などの支援を行っています。
火山ハザードマップ	・火山の噴火による噴石、火砕流、溶岩流、泥流、降灰のおそれがある地域が記載された地図をいいます。 ・2014（平成26）年の御嶽山^{おんたけさん}噴火被害を踏まえ、「活動火山対策特別措置法」（活火山法）では、全国49火山周辺の都道府県・市町村を火山災害警戒地域に指定し、これに基づき、同地域に指定された自治体は、火山専門家、警察、消防、気象台などと協力し、火山防災協議会を組織して、火山ハザードマップを作成することとしています。
津波ハザードマップ	・津波による浸水域、津波の高さ、第一波が到達するまでの時間、避難場所、避難道路などが記載された地図をいいます。 ・東日本大震災の教訓を踏まえて、2012（平成24）年に全面施行された「津波防災地域づくりに関する法律」では、都道府県知事は、津波被害が想定される津波災害警戒区域を指定することができ、また指定された警戒区域をその区域に含む市町村の長は、津波ハザードマップ等を作成・公表することが義務付けられています。 ・2024（令和6）年1月30日現在、26の都道府県で津波災害警戒区域が指定されています。

(2) 公助の限界と自助・共助の有効性

自然災害に対する対策を分類すると、①行政による「公助」、②近隣の人々との協力による「共助」、③自らの力による「自助」に大別されます。このうち「公助」には、各種法律に基づく防災・救助、被害者支援などに加えて、地方自治体が独自に実施する支援制度がありますが、これだけでは十分とはいえません。また、大規模災害発生時は、行政の機能も麻痺するおそれがあるため、「公助」に頼るのは限界があります。

このため、特に大規模災害発生時には、近隣の人々と協力して対策する「共助」が有効であるとされています。実際に、2011（平成23）年の東日本大震災の被災地では、市町村や自衛隊等による「公助」のほか、地域コミュニティにおける助け合いである「共助」が、被災者の生活維持に特に大きな役割を果たしていることがわかっています。

そして、被災者一人ひとりが自ら取り組む「自助」も大変重要です。日頃から災害時に備え、自分の家の安全対策を講じることや、災害発生時の身の安全の確保を考え、自然災害に対する備えを日頃から行うことが、防災への第一歩となります。また、保険に加入することも重要な自助による備えの1つとなります。

(3) 災害時の情報共有

災害時に家族が別々の場所にいることを想定し、お互いの安否を確認できるように、日頃から、その方法や集合場所などをあらかじめ話し合っておくことが重要です（注）。

また、自然災害から身を守るためには、テレビ、ラジオ、インターネット等を利用して、正確な情報を入手することが重要です。

（注）総務省では、地震などの災害発生時に被災地への電話が集中し、通信回線が混雑する事態になることを鑑み、通信会社が提供する「災害用伝言ダイヤル（171）」、インターネット接続機能を利用した「災害用伝言板」「災害用伝言板（web171）」などの災害用伝言サービスを活用して安否確認等を行うよう呼びかけています。

(4) ボランティア活動の重要性

1995（平成7）年の阪神・淡路大震災では、震災直後の1年間で138万人、多い時で1日2万人のボランティアが駆け付けました。災害当初の主な役割は、レスキュー、炊き出し、がれきの片付け、支援物資の仕分け・配給、被災者の安否確認などでしたが、仮設住宅への入居が進むにつれて、高齢者や子どもへの対応、引越作業の手伝い、復興まちづくり支援など多岐にわたるようになり、ボランティアの存在は、被災者の物心両面の支え、生活を支援する助けとなりました。

ボランティアは、現在では、地震だけでなく、豪雨災害や豪雪災害の被災地などに活動の場が広がり、復旧・復興を推進する大きな原動力となっています。

（参考）そんぽ防災Web

損保協会では、2018（平成30）年3月に、防災情報のまとめサイトである「そんぽ防災Web」を開設しています。本サイトでは、関係省庁の災害データと損保の支払保険金に関するデータをマッチングさせたデータベースや、地震、噴火、風水災等に備えるためのわかりやすいコンテンツ（ツール等）などを装備しており、損保ならではの長を有しています（<https://sonpo-bosai.jp/>）。

2. 生活再建のための制度に関する法律

(1) 災害弔慰金の支給等に関する法律

① 法律の趣旨

「災害弔慰金の支給等に関する法律」は、①災害により死亡した者の遺族に対して支給される「災害弔慰金」、②災害により精神または身体に著しい障害を受けた者に対して支給される「災害障害見舞金」、③災害により被害を受けた世帯の世帯主に対して貸付けが行われる「災害援護資金」について定める法律です（第1条）。

なお、この法律における「災害」とは、暴風、豪雨、豪雪、洪水、高潮、地震、津波その他の異常な自然現象により被害が生ずることをいいます（第2条）。

② 災害弔慰金

実施主体	市町村（特別区を含みます）
対象災害	次の自然災害 ・ 1市町村において住居が5世帯以上滅失した災害 ・ 都道府県内において住居が5世帯以上滅失した市町村が3以上ある場合の災害 ・ 都道府県内において災害救助法（P. 161参照）が適用された市町村が1以上ある場合の災害 ・ 災害救助法が適用された市町村をその区域内に含む都道府県が2以上ある場合の災害
受給遺族	a. 配偶者、子、父母、孫、祖父母 b. aがいずれも存在しない場合は、死亡した者の死亡当時における兄弟姉妹（死亡した者の死亡当時その者と同じくして同居し、または生計を同じくしていた者に限りま
支給額	a. 生計維持者が死亡した場合：500万円 b. その他の者が死亡した場合：250万円
費用負担	国：1/2、都道府県：1/4、市町村：1/4

③ 災害障害見舞金

実施主体	災害弔慰金に同じ
対象災害	災害弔慰金に同じ
受給者	対象災害により重度の障害（両眼失明、要常時介護、両上肢ひじ関節以上切断等）を受けた者
支給額	a. 生計維持者：250万円 b. その他の者：125万円
費用負担	災害弔慰金に同じ

④ 災害援護資金

実施主体	災害弔慰金に同じ
対象災害	都道府県内で災害救助法が適用された市町村が1以上ある災害
受給者	対象災害により負傷または住居、家財に被害を受けた者
貸付限度額	被害の程度に応じて最高350万円
所得制限	世帯人員に応じて受給者の所得制限が設けられています。 1人：220万円 2人：430万円 3人：620万円 4人：730万円 5人以上：1人増すごとに730万円に30万円を加えた額 (注) ただし、その世帯の住居が滅失した場合にあっては、1,270万円とします。
貸付条件	a. 利 率：年3% (据置期間中は無利子) b. 据置期間：3年 (特別の場合は5年) c. 償還期間：10年 (据置期間を含みます) d. 償還方法：年賦、半年賦または月賦
費用負担	国：2/3、都道府県・指定都市：1/3

(2) 被災者生活再建支援法

被災者生活再建支援法は、1995（平成7）年に発生した阪神・淡路大震災を契機に、大規模災害発生時には公的援助が必要であるとの議論を呼び、その後の1998（平成10）年に制定されました。

① 目的

被災者生活再建支援法は、「自然災害によりその生活基盤に著しい被害を受けた者に対し、都道府県が相互扶助の観点から拠出した基金を活用して被災者生活再建支援金を支給するための措置を定めることにより、その生活の再建を支援し、もって住民の生活の安定と被災地の速やかな復興に資すること」（第1条）を目的としています。

なお、この法律における「自然災害」とは、暴風、豪雨、豪雪、洪水、高潮、地震、津波、噴火その他の異常な自然現象により生ずる被害をいいます（第2条）。

② 制度の対象となる自然災害

主に次の条件に該当する地域における自然災害が支援対象となります。

a. 災害救助法施行令に定める一定の被害（P. 161～162参照）が発生した市町村（注）

（注）住家が滅失した世帯の数の算定にあたっては、半壊2世帯、床上浸水3世帯をもって、それぞれ住家が滅失した1世帯とみなされます。

b. 10世帯以上の住宅全壊被害が発生した市町村

c. 100世帯以上の住宅全壊被害が発生した都道府県

d. 上記aまたはbの市町村を含む都道府県で5世帯以上の住宅全壊被害が発生した市町村（人口10万人未満に限りです）

e. 上記a～cのいずれかの区域に隣接し、5世帯以上の住宅全壊被害が発生した市町村（人口10万人未満に限りです）

f. 上記aもしくはbの市町村を含む都道府県またはcの都道府県が2以上ある場合に、5世帯以上の住宅全壊被害が発生した市町村（人口10万人未満に限りです）、または2世帯以上の住宅全壊被害が発生した市町村（人口5万人未満に限りです）

（注）上記d～fの人口要件については、合併前の旧市町村単位でも適用できるなどの特例措置があります。

③ 支援対象となる被災世帯

支援対象となる被災世帯は、自然災害により被害を受けた次の世帯をいいます。

a. 全壊世帯

住宅が全壊した世帯

b. 解体世帯

住宅が半壊し、またはその住宅の敷地に被害が生じ、その住宅の倒壊による危険を防止するため解体の必要があること、その住宅に居住するために必要な補修費等が著しく高額となること、その他これらに準ずるやむを得ない事由により、住宅を解体し、または解体されるに至った世帯

c. 長期避難世帯

火砕流等による被害が発生する危険な状況が継続すること、その他の事由により、その住宅が居住不能のものとなり、かつ、その状態が長期にわたり継続することが見込まれる世帯

d. 大規模半壊世帯

住宅が半壊し、基礎、基礎ぐい、壁、柱等であって構造耐力上主要な部分として政令で定めるものの補修を含む大規模な補修を行わなければ住宅に居住することが困難であると認められる世帯（上記bおよびcに該当する世帯を除きます）

e. 中規模半壊世帯

住宅が半壊し、居室の壁、床または天井のいずれかの室内に面する部分の過半の補修を含む相当規模の補修を行わなければ当該住宅に居住することが困難であると認められる世帯（上記b～dに該当する世帯を除きます）

④ 被災者生活再建支援金の支給額

被災者生活再建支援金には、次の住宅の被害程度に応じて支給される「基礎支援金」と、住宅の再建方法に応じて支給される「加算支援金」があり、2つの支援金の合計額は最高300万円となります。いずれの支援金も被災当時居住していた市区町村に申請することとし、用途を限定しない渡し切り方式で支給されます。

被災世帯の区分	基礎支援金	加算支援金	
		住宅の再建方法	支給額
a. 全壊世帯	100万円	建設・購入	200万円
b. 解体世帯		補修	100万円
c. 長期避難世帯		賃借（公営住宅以外）	50万円
d. 大規模半壊世帯	50万円	建設・購入	200万円
		補修	100万円
		賃借（公営住宅以外）	50万円
e. 中規模半壊世帯	—	建設・購入	100万円
		補修	50万円
		賃借（公営住宅以外）	25万円

（注1）世帯人数が1人の場合の支援金は、それぞれ4分の3の金額となります。

（注2）基礎支援金の申請には、罹災証明書および住民票等を要し、災害発生日から13か月以内が申請期間となります。

（注3）加算支援金の申請には、契約書（住宅の購入、賃借等）等を要し、災害発生日から37か月以内が申請期間となります。

第3章 犯罪リスク

詐欺、自動車盗難、住居侵入、組織犯罪などの犯罪リスクに関する主な法律、犯罪リスクに対する備え、犯罪被害者への支援について学習します。

第1節 犯罪リスクに関する主な法律

1. 詐欺に関する法律

刑法第246条（詐欺罪）

詐欺罪は、人を欺いて財物を交付させたり、財産上不法の利益を得たりする行為または他人にこれを得させる行為を内容とする犯罪です。詐欺罪に問われると、10年以下の懲役に処されます。

詐欺罪には、無銭飲食、結婚詐欺といった個人的なものから、組織的な振り込め詐欺まで、多くの種類が存在します。

詐欺罪が成立するためには、次の①～④が一連の流れで行われたことが立証されなければなりません。

- ①犯人がだますつもりで被害者をだました（欺罔行為）
- ②被害者がだまされた（錯誤）
- ③被害者がだまされたことにより、自分の財産を処分した（交付行為）
- ④処分した財産が、被害者から犯人または第三者に移転した（財産の移転）

（参考）特殊詐欺

これまで被害の多かった成りすまし詐欺（オレオレ詐欺）、架空請求詐欺、融資保証金詐欺、還付金等詐欺等の「振り込め詐欺」に加え、近年被害が増加している金融商品等取引名目の詐欺、ギャンブル必勝法情報提供名目の詐欺、異性との交際あっせん名目の詐欺などを総称して「特殊詐欺」といいます。

2023（令和5）年における特殊詐欺の被害総額は、認知されているもので441億2,370万円、被害件数は19,033件に及びます。また、特殊詐欺の被害者の大半を65歳以上の高齢者が占めています（警察庁資料による）。

なお、保険金の不正請求も詐欺罪に該当します。

保険金の不正請求は、計画的で極めて悪質なもののだけでなく、「ほんの出来心」や、「顧客のためになる」といった誤った考え方から起こしてしまうものまで様々です。一度不正請求を行うと、「どうせ発覚することはない」と感覚が麻痺し、何度も繰り返すようになってしまうこともあります。

消費者にとって損害保険の「入口」となる代理店（保険募集人）は、損害保険制度の維持・安定のために、保険金不正請求の防止に取り組むことも重要です。

【住宅修理に関するトラブルと不正な保険金請求】

近年、台風、豪雨、大雪、地震といった大規模な自然災害が発生した後、被災者が、修理業者から「保険金を使って無料で修理ができる」「災害による損害と申告すれば保険金がおおりる」などと言われ修理契約を締結し、その後トラブルとなるケースが多発しています。

たとえ業者にそそのかされたような場合でも、嘘の理由による保険金請求を行ってしまうと、詐欺罪に該当する可能性があります。

「保険金が使える」といった住宅修理に関するトラブルの相談が多く寄せられており、2022（令和4）年度は2,124件にも及びました（注）。

このようなトラブルに巻き込まれないようにするために、住宅修理やリフォームに関し、「保険金が使える」と勧誘されたときは、契約する前に加入している保険会社または代理店などに相談するよう、注意を促しておくことが重要です。

（注）データは2023（令和5）年3月31日までのPIO-NET（国民生活センターと全国の消費生活センター等をオンラインネットワークで結び、消費生活に関する相談情報を蓄積しているデータベース）登録分で、消費生活センター等からの経由相談は含まれていません。

（参考）保険金不正請求に対する取組み

損保協会では、「保険金不正請求ホットライン」を設置し、損害保険の保険金不正請求に関する情報を受け付けています（<https://www.fuseiseikyu-hl.jp/>）。

また、保険金不正請求通報制度により、保険金不正請求行為の事実またはそのおそれが認められる事実の内容について通報する窓口を設置し、通報された情報について損害保険会社と共有しています。

さらに、地域の警察と損害保険各社で構成する「損害保険防犯対策協議会」を全国に設置し、損害保険を悪用した犯罪の排除に必要な情報交換、警察への捜査協力などを行っています。

2. 自動車盗難・車上ねらいに関する法律

(1) 刑法第235条（窃盗罪）

自動車を窃取した場合は、一般の財物の窃取と同様に、窃盗罪に問われます。

他人の財物を窃取した者は、窃盗の罪として10年以下の懲役または50万円以下の罰金に処されます。

(2) 刑法第261条（器物損壊罪）

自動車の窓ガラスを割るなどの行為があれば、「他人の物を損壊した」に該当し、器物損壊罪に問われる可能性があります。器物損壊罪が成立すると、3年以下の懲役または30万円以下の罰金もしくは科料に処されます。

（参考）自動車盗難に関する取り組み

損保協会では、自動車盗難の防止にかかわる活動の一環として、自動車盗難の実態を把握するため、保険会社の協力のもとで「自動車盗難事故実態調査」を実施しています。

なお、損保協会では、自動車盗難等の防止啓発を目的として2003（平成15）年から10月7日を「盗難防止の日」と定め、毎年、保険会社の社員、警察関係者などが盗難防止啓発チラシとノベルティを配布し、盗難防止を呼びかけています。

【車両本体盗難】

	2022（令和4）年調査	2023（令和5）年調査
支払件数	2,656件	2,597件
1件当たりの支払保険金	235.4万円	237.9万円

【車上ねらい】

	2022（令和4）年調査	2023（令和5）年調査
支払件数	971件	921件
1件当たりの支払保険金	57.0万円	64.8万円

3. 住居侵入・窃盗に関する法律

(1) 刑法第130条（住居侵入罪）

正当な理由がないのに、人の住居などに侵入した場合、住居侵入罪が成立し、3年以下の懲役または10万円以下の罰金に処されます。

(2) 刑法第261条（器物損壊罪）

住居に侵入した際に、物品や住居を破壊したなどの行為があれば、器物損壊罪に問われる可能性があります。器物損壊罪が成立すると、3年以下の懲役または30万円以下の罰金もしくは科料に処されます（上記2.（2）参照）。

(3) 刑法第235条（窃盗罪）

他人の財物を窃取した者は、窃盗の罪として10年以下の懲役または50万円以下の罰金に処されます（上記2.（1）参照）。

4. 組織犯罪に関する主な法律

(1) 暴力団員による不当な行為の防止等に関する法律（暴対法）

① 制定の背景と目的

暴力団組員が暴行や脅迫等の犯罪に至らない手段で資金活動を行い、一般経済社会に悪影響を及ぼすようになっていくなかで、威力を用いた暴力団組員による行為に対してより効果的に取り締まり、暴力団の資金源に打撃を与えることにより、公正で自由な経済取引を守るために、1991（平成3）年に「暴力団員による不当な行為の防止等に関する法律」（以下「暴対法」といいます）が制定されました。

暴対法は、「暴力団員の行う暴力的要求行為等について必要な規制を行い、及び暴力団の対立抗争等による市民生活に対する危険を防止するために必要な措置を講ずるとともに、暴力団員の活動による被害の予防等に資するための民間の公益的団体の活動を促進する措置等を講ずることにより、市民生活の安全と平穏の確保を図り、もって国民の自由と権利を保護すること」（第1条）を目的としています。

② 罰則

暴対法は、基本的には、特定の要件に該当するものとして公安委員会に指定された「指定暴力団」に所属する構成員（指定暴力団員）が行う暴力的要求行為を禁止し、違反者に対して、中止命令または再発防止命令を発し、その命令に従わない場合に刑事罰を科します。

(2) 暴力団排除条例

国の規制だけに頼らず、地方自治体レベルでの規制もあります。

2004（平成16）年に、広島県と広島市で、公営住宅の入居資格について「本人とその同居親族が暴対法に規定する暴力団員でないこと」と定めた暴力団排除条例が制定されたのを契機に、暴力団の資金源を断ち、市民生活から締め出すため、市民や企業に暴力団への利益供与などを禁じる条例が全国で定められました。現在では、全都道府県で暴力団排除条例が施行され、一部の市区町村でも独自の規定を設けた類似の条例が施行されています。

（参考）暴力追放運動

暴対法では、全国レベルの組織としては国家公安委員会が、また、各都道府県については各都道府県の公安委員会が「暴力追放運動推進センター」を指定することができるとしています。この「暴力追放運動推進センター」は、暴力団員の不当な行為による被害者のいわば「駆け込み寺」として、市民の暴力団排除活動を支援する組織で、「暴力団を利用しない」「暴力団を恐れない」「暴力団に金を出さない」「暴力団と交際しない」の「三^ツない運動プラス1」を柱に、暴力団の存在を許さない市民社会を目指した暴力団排除活動に、市民や企業の理解や参加を求める広報活動を積極的に行っています。

また、それぞれの都道府県暴力追放運動推進センターでは、市民、企業、関係機関、団体等との密接な協力関係の構築に努め、暴力追放の周知活動を始め、責任者講習および被害者の相談・助言などの諸活動を推進しています。

第2節 犯罪リスクに対する備え

1. 犯罪防止対策

犯罪防止対策には、「犯罪原因論」と「犯罪機会論」の2つの考え方があります。

「犯罪原因論」は、犯罪者は、犯罪を起こさない人とは根本的に違っており、犯罪を起こす性質（異常な人格や境遇）を持っているとする考え方で、犯罪を抑制するために、その異常な人格を改善しようとするものです。これに対し、「犯罪機会論」は、環境に着目する考え方で、犯罪の発生を抑えるために、犯罪の機会を与えないようにするものです。したがって、犯罪原因論は、主に犯罪者の更生に関する考え方で、犯罪機会論は、犯罪の予防に関する考え方といえます。

（参考）割れ窓理論

割れ窓理論とは、アメリカの犯罪学者ジョージ・ケリング（1935年～2019年）が提唱したもので、窓ガラスを割れたままにしておくと、その建物は十分に管理されていないと思われ、ごみが捨てられ、やがて地域の環境が悪化し、凶悪な犯罪が多発するようになる、という犯罪理論です。裏を返すと、公園や地域の清掃活動、落書きの除去作業などにより、身のまわりの小さな乱れに早く対応すれば、将来発生し得る犯罪を未然に防ぐ効果があるということです。

かつて、犯罪多発都市であったニューヨークで、1994年以降、市長が「割れ窓理論」に基づき、軽微な犯罪の取り締まりを強化した結果、犯罪が大幅に減少したといわれています。日本でも、同様に取り組んだ結果、一定の効果を上げている自治体もあります。

（参考）犯罪抑止の3要素

犯罪機会論では、犯罪は、動機があってもそれだけでは起こらず、犯罪の動機を抱えた人が、犯罪の機会（チャンス）に出会ったときに、初めて起こると考えます。この犯罪機会論の内容を単純化し、日常生活の中で、犯罪抑止に取り組むために必要となる要素を整理したものが「犯罪抑止の3要素」です。

【犯罪抑止の3要素】

犯行 場面	犯罪抑止要素	物理的な要素（ハード面）	心理的な要素（ソフト面）
標的	抵抗性 犯罪者から加える力を 押し返す性質	恒常性 一定していて変化しない状態 (例) ロック、マーキング、強化ガラス、防犯ブザー、非常ベル	管理意識 望ましい状態を 維持しようという意識 (例) リスクマインド、指差確認、整理整頓、健康管理、情報収集
標的 の 周辺	領域性 犯罪者の力が及ばない範囲を はっきりさせる性質	区画性 境界を設けて 他から区別されている状態 (例) ガードレール、フェンス、ゲート、ハンブ、ゾーニング	縄張り意識 犯罪者の侵入を 許さないという意識 (例) パトロール、民間交番、防犯看板、受付記帳、パスポート
	監視性 犯罪者の行動を見張り、 犯行対象を見守る性質	視認性 周囲からの視線が 犯罪者に届く状態 (例) ガラス張り、植栽管理、カメラ、ライト、ミラー	当事者意識 主体的にかかわろうという意識 (例) 清掃活動、あいさつ運動、一戸一灯運動、花壇づくり運動、ボランティア活動

（「小宮信夫の犯罪学の部屋」立正大学 小宮信夫教授ホームページを基に作成）

2. 防犯ボランティア団体の活動

安全で安心して暮らせる地域社会を実現するためには、地域住民による防犯の輪を広げることがとても重要です。

防犯ボランティア団体は、警察や自治体と連携して、犯罪のない安全で明るい街にするために、防犯パトロール、防犯広報、危険箇所点検、環境浄化など、様々な活動を行います。

地域における防犯パトロールや防犯環境の改善などを図ることで、犯罪の件数を減らすことに役立っています。

3. 犯罪情報マップの活用

犯罪防止対策の1つとして、身近な犯罪の発生状況等を地図上に表示した犯罪情報マップの活用があります。この犯罪情報マップは、住民が安心して暮らせるための防犯情報として役立ててもらおうことなどを目的として、都道府県や市町村が作成しています。

(注) 掲載内容の詳細等は、自治体ごとに異なります。

(参考) 危険予知トレーニング（KYT）

危険予知トレーニングとは、日常の生活や活動の中に、どのような危険が潜んでいるかを事前に予知する能力を高め、危険を回避する力を養うトレーニングのことをいいます。

防犯に関しては、特に教育現場において、子どもたちの安全対策として取り組まれています。

第3節 犯罪被害者への支援

1. 犯罪被害者等基本法

(1) 制定の背景と目的

犯罪リスクに備えることは重要ですが、すべての犯罪から完全に身を守ることはできません。万が一、凶悪・残酷な犯罪事件の被害に遭ってしまった場合、被害者等が、再び平穏な生活を営むことができるようにならなければなりません。

そこで、犯罪被害者等の視点に立った施策を講じ、その権利利益の保護を目的として、犯罪被害者等のための施策の基本理念、国等の責務など基本となる事項を定めた「犯罪被害者等基本法」が、2004（平成16）年12月に制定されました。

この法律は、「犯罪被害者等のための施策に関し、基本理念を定め、並びに国、地方公共団体及び国民の責務を明らかにするとともに、犯罪被害者等のための施策の基本となる事項を定めること等により、犯罪被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進し、もって犯罪被害者等の権利利益の保護を図ること」（第1条）を目的としています。

(2) 犯罪被害者のための施策

この法律では、国および地方自治体に対して、犯罪被害者等のための施策を総合的に実施する責務を定め、犯罪被害者等の加害者に対する損害賠償請求についての援助、犯罪被害者等の経済的負担の軽減を図るための給付金制度の整備、加害者による、いわゆるお礼参りや虐待・DV（ドメスティック・バイオレンス）からの犯罪被害者等の安全確保、などの基本的施策が定められています。

2. 犯罪被害者等給付金の支給等による犯罪被害者等の支援に関する法律（犯罪被害者等給付金支給法）

(1) 制定の背景と目的

長い間適切な支援を受けることなく、社会の中で孤立してきた犯罪被害者とその遺族を経済的に支援することを目的として、1980（昭和55）年に「犯罪被害者等給付金の支給等による犯罪被害者等の支援に関する法律」（犯罪被害者等給付金支給法）が制定されました。

この法律は、「犯罪行為により不慮の死を遂げた者の遺族又は重傷病を負い若しくは障害が残った者の犯罪被害等を早期に軽減するとともに、これらの者が再び平穏な生活を営むことができるよう支援するため、犯罪被害等を受けた者に対し犯罪被害者等給付金を支給し、及び当該犯罪行為の発生後速やかに、かつ、継続的に犯罪被害等を受けた者を援助するための措置を講じ、もって犯罪被害等を受けた者の権利利益の保護が図られる社会の実現に寄与すること」（第1条）を目的としています。

(2) 犯罪被害者のための施策

この法律では、犯罪行為により不慮の死を遂げた被害者の遺族や、重大な傷病を負ったり障害が残ったりした被害者に対して、国が一時金を支給するとともに、継続的に援助する措置を講じることが定められています。