

～2020 年 10 月号～

関西 RM タイムズは、関西企業の方に知っていただきたいリスクピックスについて、MS&AD インターリスク総研(株)関西支店が発信するレポートであり、2 か月に 1 回のペースで発行予定です。

※関西＝大阪府、京都府、兵庫県、滋賀県、奈良県、和歌山県の 2 府 4 県

今号では、主に、近年の自然災害や感染症対応で注目を浴びている「サプライチェーンリスクマネジメント」をテーマにしたレポートをお届けします。

<本号のトピックス>

I

サプライチェーンリスクマネジメントのポイント

災害・事業 RM グループ長 上席コンサルタント 榎田 貞春

【要旨】

- 企業はサプライチェーンで相互密接につながっており、事業継続やブランド維持などのためには、サプライチェーンのリスクマネジメントへの取組は重要な経営課題。
- サプライチェーンリスクの全体像とその対策のポイントをリスクマネジメントの取組プロセスに沿って解説。

II

新型コロナウイルス感染症による関西企業への影響

関西支店長 山口 修

【要旨】

- 帝国データバンク「新型コロナウイルス感染症に対する企業の意識調査」のデータをもとに、新型コロナウイルス感染症による関西企業への影響を紹介。
- 全国と比較して関西企業では、業績に「マイナスの影響がある」とする割合が高い傾向にある。

III

「あおり運転」について②（全 3 回）

自動車 RM グループ長 岩田 幸大

【要旨】

- 最近話題となっている「あおり運転」に関して、運行管理者として押さえるべきポイントを、3 回シリーズでお届けする 2 回目。
- 今回は、「あおり運転」の法改正の内容について解説。

I

サプライチェーンリスクマネジメントのポイント

災害・事業 RM グループ長 上席コンサルタント 榎田 貞春

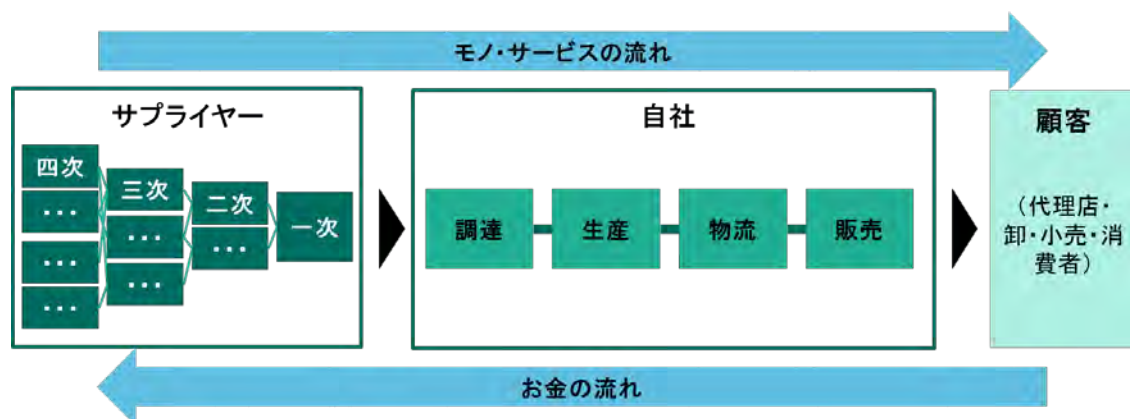
はじめに

今やあらゆる企業が網の目のように張り巡らされたサプライチェーンで密接につながっており、自社内外における幅広い多様なリスクへの対応が一層求められている。

特に近年は、自然災害や感染症で被災したサプライヤーからの供給途絶や、サプライヤーを踏み台にした自社へのサイバー攻撃、サプライヤーのコンプライアンス問題で自社ブランドの毀損につながる事態が頻発していることから、サプライチェーンリスクマネジメントへの取組は重要な経営課題であるといえる。本稿では、弊社の ERM（統合リスク管理）や BCM（事業継続管理）など多数のリスクコンサルティングの実践から、サプライチェーンリスクマネジメントの取組における主なポイントを紹介する。

1. サプライチェーンの概要

サプライチェーン（supply chain）とは、日本語では供給連鎖と訳されている。顧客に販売・提供する製品を構成する部品・原材料や、サービスに必要な役務などの調達から生産・物流・販売までを一つの連続してつながった流れ・ネットワークとして捉える考え方である（図 1）。



【図 1】 サプライチェーンの全体図

関連する概念・用語は以下の通りである。

- ・ サプライチェーンマネジメント

QCD の向上を目的に、サプライチェーン上のモノ・サービスおよびカネの流れを情報の流れと結び付けて、サプライチェーン全体で情報共有・連携し、全体効率と最適化を図る管理手法。

（Q：Quality…品質、C：Cost…コスト、D:Delivery…納期）

- ・ サプライチェーンリスク

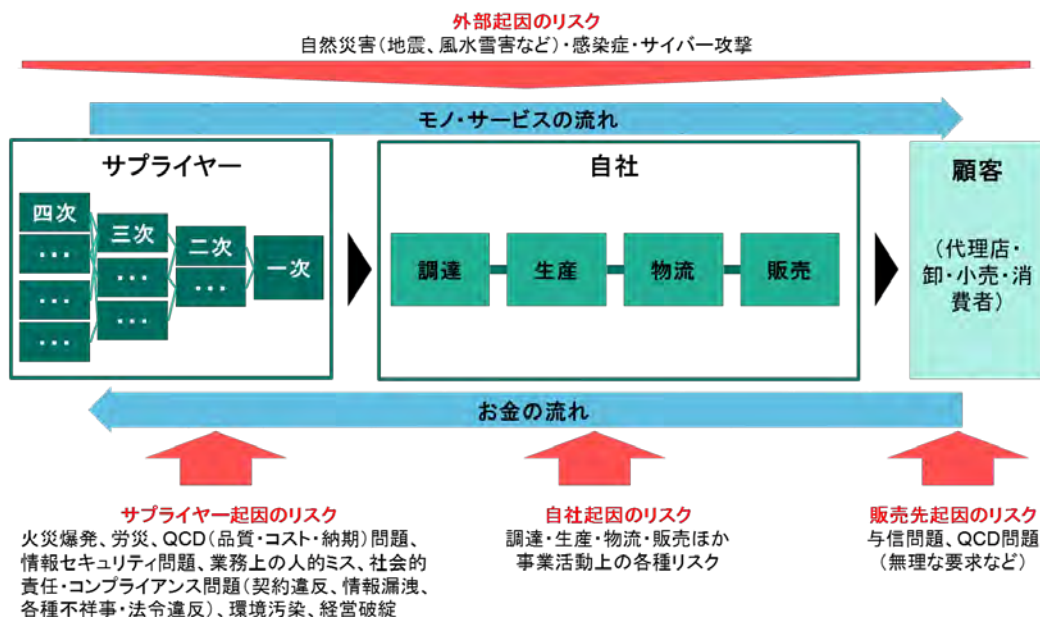
サプライチェーンの運営において生じるリスク。サプライチェーンの全体効率・最適化・信用などの前提・基盤となる信頼性や安定性・継続性に悪い影響をおよぼす事象。

- ・ サプライチェーンリスクマネジメント

サプライチェーンリスクの対策に焦点を当てた管理手法。現状把握・リスクアセスメント・優先取組リスクの対策実施、リスク対策の効果検証・見直しを PDCA サイクルで行う管理手法。サプライチェーンマネジメントの取組の一環。

2. サプライチェーンリスクの全体像

大別してサプライチェーン外と内に起因するリスクがある（図2）。

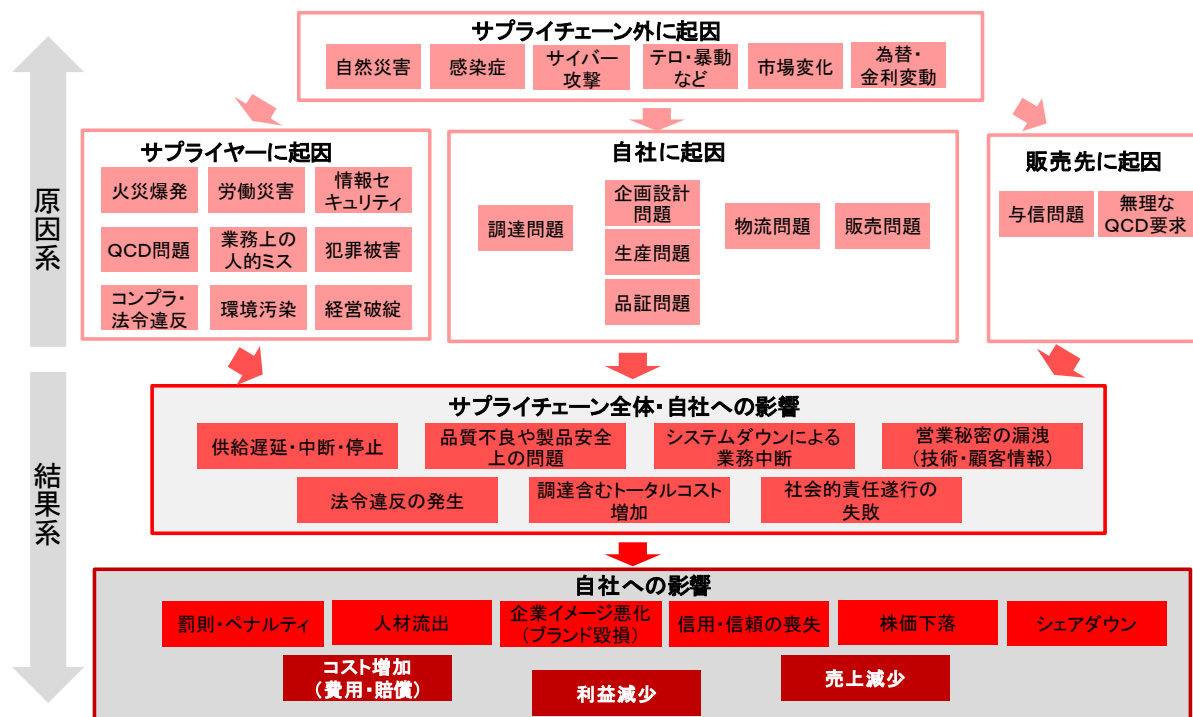


【図2】 サプライチェーンリスクの全体像

またリスクについては、結果として生じる事象（悪影響）として整理すると次のようになる。

一次事象	☐ 製品・サービス供給の遅延や中断、停止 ☐ 品質不良や製品安全上の問題 ☐ 調達含むトータルコスト増加 ☐ システムダウンによる業務中断 ☐ 営業秘密（技術情報・顧客情報）などの重要情報の漏洩 ☐ 法令違反の発生 ☐ 社会的責任遂行の失敗 など
二次事象	☐ マーケットシェアの低下 ☐ 信用・信頼の喪失 ☐ 企業イメージ悪化（ブランド毀損） ☐ 罰則やペナルティの発生 ☐ 人材流出 ☐ 株価下落 など
金銭的な影響	☐ 売上・利益損害 ☐ 費用損害 ☐ 賠償損害

上記をリスクの原因と結果として生じる事象（悪影響）に着目し図示すると次のようになる（図3）。

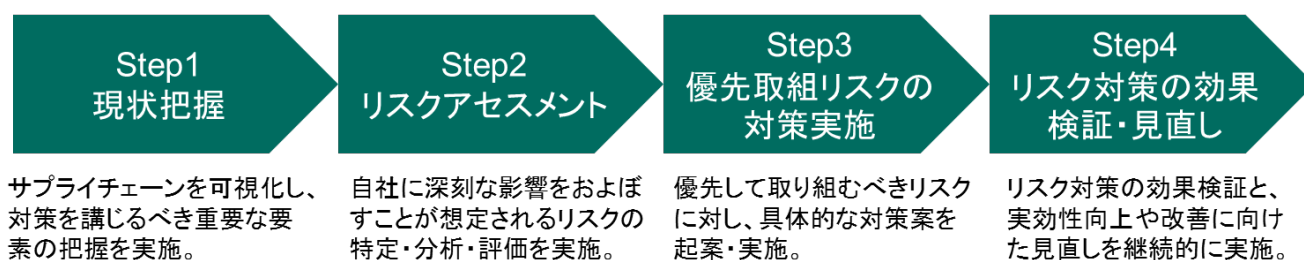


【図3】 サプライチェーンリスクの全体像（原因～結果イメージ）

3. サプライチェーンリスク対策のポイント

推進体制については全社横断の体制が望ましい。QCD 対策は調達部門を中心に生産や品質保証部門が加わる形態が一般的であるが、サプライチェーンリスクマネジメントでは、調達部門を中心に社内各部署からの協力を得ることが有用である。例としては BCM 推進組織（総務や生産管理部門）や、情報セキュリティ担当組織（IT 部門）、コンプライアンス担当組織（法務や人事、総務部門）などの参画が挙げられる。

以降は一般的なリスクマネジメントの取組プロセスで推進していく（図4）。



【図4】 サプライチェーンリスクマネジメントの取組ステップ

(1) Step1 現状把握

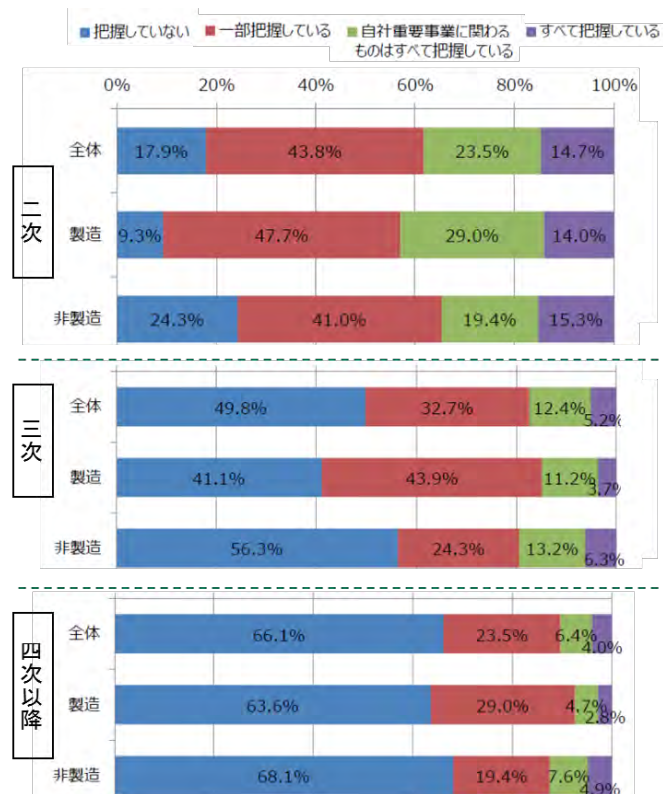
自社が関係するサプライチェーンの構成主体や機能、モノ・サービスの流れ、ヒト・カネ・情報・権利などを可視化し、対策を講じるべき重要な要素の把握を行う。

①サプライチェーンの構成主体 (役割・機能、立地、規模など)	・ 自社以外 : サプライヤー(1次～)、製造委託先、物流委託先 ・ 自社 : 調達、生産、物流、販売、その他(企画、設計、品証) ・ 販売先 : 販売代理店、卸・小売、一般消費者
②サプライチェーン上の流れ (流れるもの・流れ方など)	・ モノ : 原材料・完成品、汎用品・特注品 ・ サービス ・ ヒト ・ カネ ・ 情報 ・ 権利・ライセンス など
③サプライチェーン上の構成主体間の各種関係	・ 取引関係・状況 ・ 契約状況 ・ 商慣習 ・ 人的交流 など
④過去のリスク事例	・ 事故・被害事例 ・ 当時の対応 ・ 再発防止策 など

なお、上場企業におけるサプライヤー数、および二次以降のサプライヤーの把握状況は、弊社が 2018 年に国内上場企業を対象に実施した調査「第 8 回事業継続マネジメント(BCM)に関する日本企業の実態調査」(回答企業:約 350 社)では以下の通りとなっている (図 5、6)。



【図 5】上場企業におけるサプライヤー数



【図 6】 上場企業における二次以降のサプライヤーの把握状況

図 6 の通り、二次サプライヤーの把握状況については、情報を把握していないとする企業の割合は 20% 弱と少なく、企業における「サプライチェーンの見える化」はこのレイヤーまでは一定進んでいる。

また、レイヤーが三次になるとその割合は約 45%、四次以降になると約 60% となっており、レイヤーが進むごとに把握が難しくなる現状も確認できた。これは、レイヤーが進むほど、サプライヤーとの関係が希薄になり、かつ数も多くなることから当然の結果といえる。

また、製造業と非製造業を比べてみると、傾向に大きな差があることが確認できる。特に、二次サプライヤー、ならびに三次サプライヤーに関する情報把握においては、「把握していない」とする割合が、製造業の方が約 15% も低い結果となっている。

(2) Step2 リスクアセスメント

重要なサプライチェーンの各構成主体・自社に深刻な影響をおよぼすことが想定されるリスクの特定・分析・評価の実施を行う。サプライチェーンは無数にあるので、「自社の経営資源や事業継続、ブランドへの影響が大きいサプライチェーン」を対象に評価を行うことが現実的である。

① リスク特定

対象とする重要なサプライチェーンへ深刻な影響をおよぼすリスクを洗い出すために、原因事象と引き起こされる結果を紐づけて特定する。前述の「リスクの原因～結果イメージ図」などを参照して洗い出しを行う。

② リスク分析

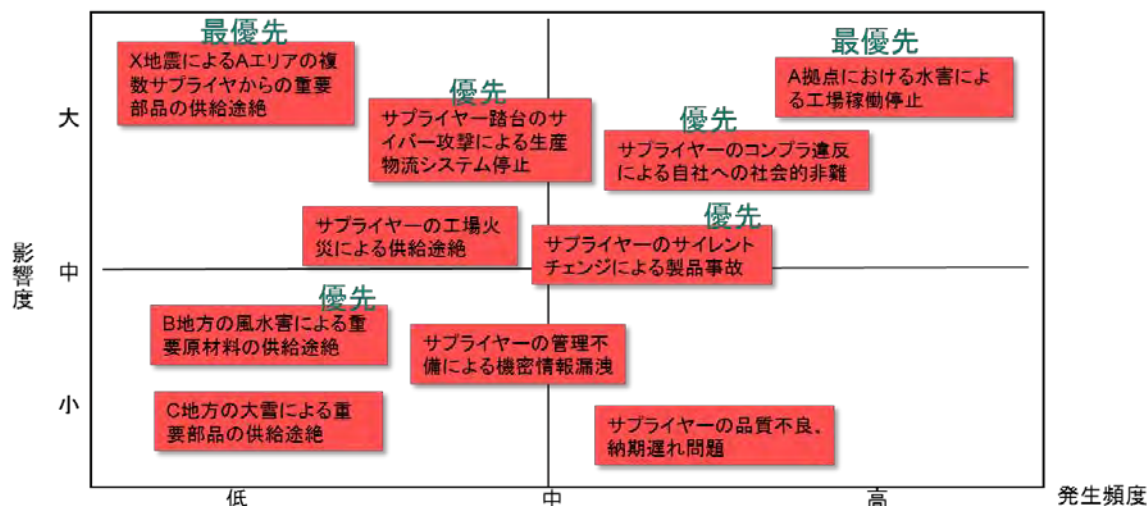
既存の予防・軽減、発生時対策を講じてもお残る「残存リスク」の発生頻度と影響度の評価を行う。俯瞰するためにリスクマップなどで全体を把握する（図 7）。

対策の優先順位をつけるために発生頻度と影響度を組み合わせて定量評価を行う。留意点としては大規模

地震のように「発生頻度は低いが影響度の高いリスク」は、発生を前提に中長期的に取り組む優先リスクと位置付けるべきである。

③リスク評価

リスク分析結果を踏まえて、どのリスクを優先的に対策を講じるかを評価する。



【図 7】重要製品 XX に関するサプライチェーンのリスクマップ例

< Step1,2 の実施上の課題と対応例 >

現状把握やリスクアセスメントを実施する際の主な課題と対応例は以下の通り。

課題例	課題への対応例
- グローバル化や昨今の災害対策 B C P などによる調達先分散などもあり、サプライチェーン自体が極めて複雑・多重化しており、膨大な手間や時間を要する。 - 複雑な利害関係やパワーバランス、情報管理、価値観の相違で現状把握に必要な協力が得にくいケースがある。 - サプライヤーの中には取引縮小やペナルティを恐れて、実態を正直に伝えてこない場合がある。 - 上流になるほどサプライヤーの企業規模が小さくなるため、必要な情報収集が困難になる。 - 外部や内部環境の変化によりサプライチェーンは常に変化しているため、把握した情報が陳腐化してしまう。	□ 広大なサプライチェーンで発生するリスクを網羅的に把握することは現実的には困難であるため、重要な製品やサービスを供給するサプライヤーを対象に現状把握を行う。 □ サプライヤーへの依存度リスクの評価を行う。(例えば設計・製造委託ケースにおいて、自社による重要情報・設備などの把握管理) □ リスクアセスメントは、原因事象からではなく、結果事象から遡りながら、手を打つべきリスクを特定する。 □ サプライヤーとの協力関係を構築する。立場を利用した一方的な押し付けとせず、サプライチェーンリスク対策の目的や意義が互いの Win-Win であることを十分に説明し、時間をかけて協力関係を構築していく。 □ 既存の会議体（協力会社の会）などを活用し、一過性とせず継続的に取り組む。

(3) Step3 優先取組リスクの対策実施

リスク対策として、①回避、②移転、③保有、④低減を組み合わせることで総合的に対策を講じる。
自社視点で対策を講じていくが、重要サプライヤーにも同種の対応を求めることになる。

①リスク回避策

発生頻度が高く、影響度が大きい場合。

当該事業や製品・サービスの将来収益に比べ対策・運用コストが大きい場合が該当。

- ・近年の風水害多発による浸水リスク対策として、自社生産拠点を移転する
- ・総合的にリスクの高く、改善の見込みがないサプライヤーとの取引を中止

②リスク移転策

発生頻度は低いものの、影響度が大きい場合。

金銭面（費用や賠償責任）が巨額になりやすいリスクが該当。

- ・自然災害や製品事故などに備えた損害保険への加入
- ・取引先との売買契約時における免責条項の追加

③リスク保有策

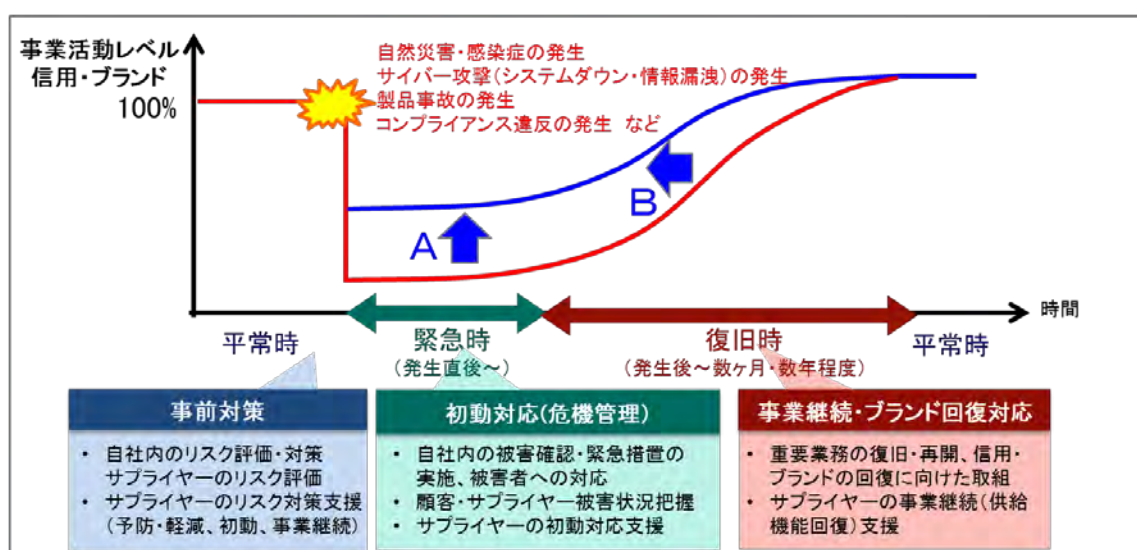
発生頻度は問わないが、影響度が小さい場合。

- ・内部留保（準備金・引当金など）

④リスク低減策

発生頻度を問わず、影響度が大きい場合。

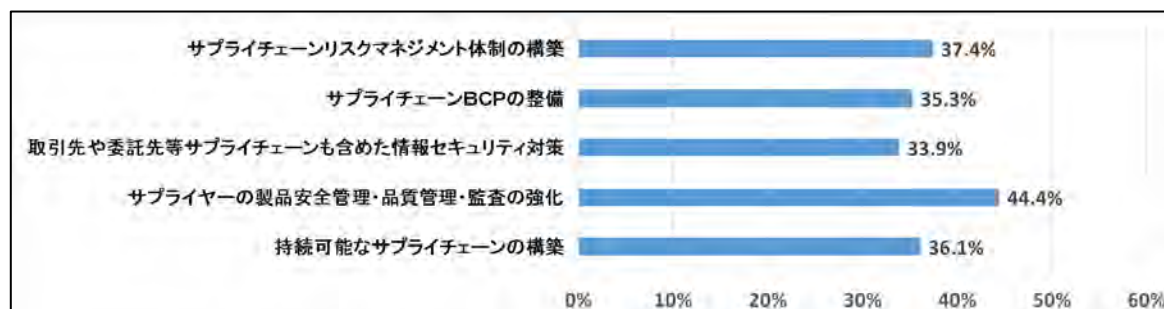
対応内容を時系列で俯瞰すると次の通り（図8）。A：リスク低減策を講じることで事業活動レベルや信用・ブランドの低下を抑制し、B：回復・再開時期を短縮を目指す。



【図8】事業活動レベルと対応

なお、弊社が9月に実施したWEBセミナー「サプライチェーンリスクと対策のポイント」の視聴者にサプライチェーンリスク全体や個別リスクへの取組状況についてアンケートをしたところ、次のような回答結果を得た（図9）。

やはり日常のかつ本業直結の「サプライヤーの製品安全管理・品質管理・監査の強化」については、半数近くの企業が既に取り組んでいたが、その他の対策については約三分の一程度であることが分かった。



【図9】 サプライチェーンリスクへの各取組と「既に取り組んでいる企業」の割合

- ・ 調査方法 : WEB アンケート。
(「サプライチェーンリスクと対策のポイント」の聴講企業に対して実施)
- ・ 調査期間 : 2020 年 9 月 4 日～9 月 18 日 (2 週間)
- ・ 調査対象 : 228 社 (502 人) 回答数 : 187 社 (346 人) 回答率 : 82% (69%)

(4) Step4 リスク対策の効果検証・見直し

リスク対策の効果検証と、実効性向上や改善に向けた見直しを継続的に実施する。

次のようにサプライチェーンの外部環境や内部環境は常に環境は変化していくため、新規または既存のリスク対策についても、その有効性や実効性を検証し、見直しを図り PDCA サイクルを回していく。

①サプライチェーン外部の環境変化

- ・ 政治的 : 政治、法律・法改正、税制 など
- ・ 経済的 : 経済成長率、景気・消費動向、物価、為替株価金利 など
- ・ 社会的 : 人口動態・密度、倫理観・社会規範、ライフスタイル など
- ・ 技術的 : IT 高度化 (AI、IoT、DX など)、生産・物流技術の高度化、特許 など
- ・ 自然環境 : 気候変動 (温暖化による自然災害多発)、感染症 など
- ・ 利害関係者 : 顧客、競合他社、株主、地域社会、メディア など

②サプライチェーン内部の環境変化

- ・ サプライヤーの経営不振・体力低下
- ・ サプライヤーの統廃合
- ・ 競合他社によるサプライヤーの囲い込み
- ・ 技術力あるサプライヤーの優位性向上 など

< Step3,4 の実施上の課題と対応例 >

リスク対策の実施や効果検証・見直しの際の主な課題と対応例は以下の通り。

①複雑かつ多層化したサプライチェーンの構造に起因する課題

課題例	課題への対応例
- 複数購買していてもその先にボトルネックがある場合がある。 例) A 社・B 社にリスク分散していても AB 両社共に C 社から原材料調達しており、C 社でリスク顕在化すると連鎖してしまう。 - 直接取引先である一次サプライヤーには取引基本契約・調達基準に基づき管理（現状認識・評価・対策・監査）できるが、二次サプライヤー以降は直接管理できず実効性確保が困難。最上流まで直接管理できない。	□ サプライヤー自体の対策強化だけでなく、複数購買などによる自社のリスク分散。 □ 重点的に把握・管理すべき取引先の選定と対策支援・継続的な進捗管理。 □ サプライヤーの有事の際の代替サプライヤー確保やサプライヤー間の相互援助協定などの促進。 □ 業績評価・品質評価・リスク対策評価だけでなく、経営理念の実現状況の把握・評価（経営者の評価）。 □ 取引基本契約における調達先の開示義務・承認手続の厳格化や、調達基準における主要リスク対策の要求事項明確化。 □ 調達基準遵守状況の監査として、書面監査だけでなく現場対面・現場現物監査の実施や、上流サプライヤーの監査結果報告など。 □ サプライヤー全体を把握する可視化ツールの導入によるリスク状況の把握。

②サプライヤーの特性に起因する課題

課題例	課題への対応例
一般にサプライヤーは中小規模のため、リスク対策を講じるための経営資源に余力がなく、特に発生頻度が低いリスクへの対策のモチベーションが働かず取り組みが進みにくい。	□ リスク感性・対応レベル向上として、複数のサプライヤーの経営層や実務管理者を集めたリスクに関する意見交換会・研修・ワークショップ等の開催。 □ サプライヤーのモチベーションアップとして、優れたリスク対策の取組に対する発表会や表彰、各種優遇制度の実施。 □ サプライヤーの負担解決として、コスト負担の大きいハード（非常用設備など）の共同購入・利用、相互協力の仕組み構築。 □ 有事の際の対応として、自社によるサプライヤー支援手段の準備と事前の訓練（机上・実動両方）。

おわりに

以上簡単ながら取組のポイントを紹介したが、サプライチェーンリスクマネジメントは、企業グループや自社単体での取り組みと比べると困難な課題に直面しやすく、思うように進まないことが多い。

しかしながら、企業活動がサプライチェーン無しには存在しえない現実を踏まえれば、その信頼性や安定性・継続性を阻害するリスクへの対策は、企業経営において極めて重要な取組である。是非ともサプライヤーと協同してサプライチェーンリスクマネジメントに取り組んでいただきたい。

以 上

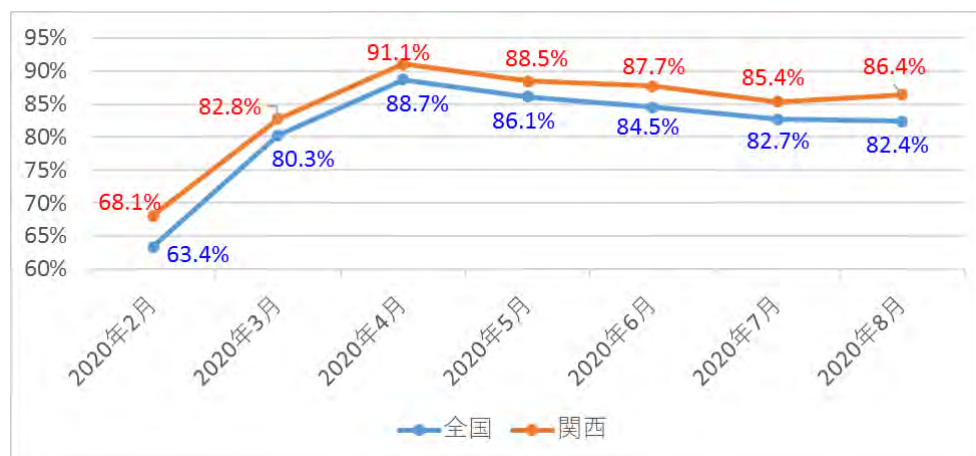
帝国データバンクでは、2020 年 2 月以降、毎月「新型コロナウイルス感染症に対する企業の意識調査」を実施し公表している。その内容は、主に業績への影響を調査するものであるが、全国企業を対象とした「全国版」だけでなく、関西 2 府 4 県の企業を対象とした「近畿地区版」がある。本稿では、本調査「全国版」と「近畿地区版」の公表データを比較することで、新型コロナウイルス感染症による関西企業への影響につき整理をする。

(参照資料) 帝国データバンク「新型コロナウイルス感染症に対する企業の意識調査」

- ・調査期間：2020 年 2 月以降毎月実施（本稿は主に 8 月調査データを使用）
- ・有効回答数（8 月調査）：全国版＝12,000 社、近畿地区版＝1,990 社

1. 全国と比べ、業績に「マイナスの影響がある」とする企業の割合が高い

下図は、新型コロナウイルス感染症による自社業績に「既にマイナスがある」または「今後マイナスの影響がある」とする企業の割合の推移を整理したものであるが、その割合は 2020 年 4 月をピークに微減傾向にある。関西企業においても、同様の傾向であるが、全国に比べて「マイナスの影響がある」とする割合が高い。



【図 1】業績に「マイナスの影響がある」とする企業割合の推移

(出典：帝国データバンク調査データをもとにインタ総研にて作成)

2. 全国と比べ、「農・林・水産」業界に「マイナスの影響がある」とする割合が高い

下表は、業績に「マイナスの影響がある」とする企業の割合を業界ごとに整理したものであるが、関西企業においては、全国に比べて「農・林・水産」業界で「マイナスの影響がある」とする割合が高い。(全国に比べて 10%以上も高く、しかもその傾向は 3 月から 8 月まで継続)

【表 1】業績に「マイナスの影響がある」とする企業の割合（業界別 2020 年 8 月）

業界	運輸・倉庫	製造	不動産	卸売	サービス	小売	金融	★農・林・水産	建設
全国	86.9%	85.8%	84.4%	84.0%	81.0%	79.5%	74.6%	81.3%	75.8%
関西	86.3%	89.2%	87.9%	85.4%	86.3%	79.4%	75.0%	100.0%	84.4%

(出典：帝国データバンク調査データをもとにインタ総研にて作成)

3. 全国と比べ、「農・林・水産」、「医薬品・日用雑貨品小売」業に「マイナスの影響がある」とする割合が高い

下表は、業績に「マイナスの影響がある」とする企業の割合を業種ごとに整理したもの（8月調査の上位10業種）であるが、関西企業においては、全国に比べ「農・林・水産」、「医薬品・日用雑貨品小売」業で「マイナスの影響がある」とする割合が高いと推察される。なお、「医療・日用雑貨品小売」業においては、全国版の8月調査では「プラスの影響がある」とする企業の割合が16.7%である一方、関西では3月から7月の調査まで「プラスの影響がある」上位業種としての紹介が一度もない。

参考までに、「プラスの影響がある」とする企業の割合が全国ならびに関西で10%を超える業種は、今のところ「各種商品小売」、「飲食料品・飼料製造」の2業種のみ、一方、同割合が全国では20%を超え、関西では10%未満となる業種は、「飲食料品小売」、「電気通信」の2業種となる。

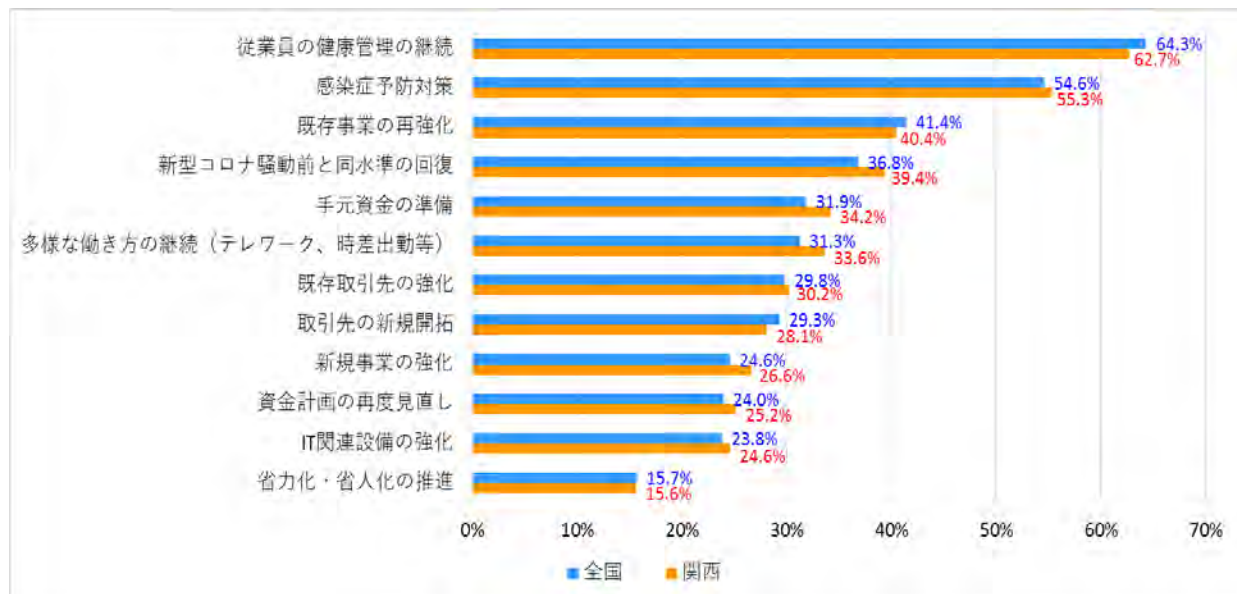
【表2】業績に「マイナスの影響がある」とする企業の割合（業種別 2020年7月）

業種	2020年8月上位10業種		補足
	全国	関西	
旅館・ホテル	100.0%	100.0%	
娯楽サービス	92.2%		関西：2020年7月は100%。3月から7月まで100%で推移しており、8月の割合も高いと推測。
繊維・繊維製品・服飾品卸売	92.3%	91.5%	
広告関連	90.3%	94.4%	
出版・印刷	91.0%	94.6%	
飲食店	93.7%	100.0%	
パルプ・紙・紙加工品製造		92.0%	全国：2020年7月は92.4%。3月から7月まで85%以上で推移しており、8月の割合も高いと推測
鉄鋼・非鉄・鉱業	91.2%		関西：2020年5月は95.1%。その後「割合が高い業種」としての紹介はない。
繊維・繊維製品・服飾品製造	89.6%	97.4%	
鉄鋼・非鉄・鉱業製品卸売		92.1%	全国：2020年7月は88.6%。3月から7月まで85%以上で推移しており、8月の割合も高いと推測。
★農・林・水産		100.0%	全国：2月から8月まで継続して「割合が高い業種」としての紹介はない。
再生資源卸売		100.0%	全国：2020年5月は95.0%。その後「割合が高い業種」としての紹介はない。
★医薬品・日用雑貨品小売		100.0%	全国：2月から8月まで継続して「割合が高い業種」としての紹介はない。
家具類小売		100.0%	全国：2020年6月は100%。3月から6月まで100%で推移しており、8月の割合も高いと推測。
放送	93.3%	100.0%	
輸送用機械・器具製造	92.5%	95.2%	

（出典：帝国データバンク調査データをもとにインタ総研にて作成）

4. 課題認識は全国共通

下図は、「企業活動再開後に優先して取り組む施策」のうち取組割合が高い施策（回答率10%超）を整理したものであるが、全国企業と関西企業の回答割合に大きな差がないことから、企業の課題認識は全国共通であることが伺える。



【図 2】 企業活動再開後に優先して取り組む施策（2020 年 6 月）

（出典：帝国データバンク調査データをもとにインタ総研にて作成）

以 上

1. これまでの経緯

3年前の2017年6月に東名高速道で発生した事件をひとつのきっかけとして「あおり運転」などの悪質な運転に対し社会的関心が強まり、厳罰化を求める声が高まってきたのは前稿で述べたとおりである。警察庁は2018年1月に「あらゆる法令を駆使して厳正な捜査の徹底を期す」と全国警察に対し通達を发出し取締りの強化を指示している。その結果、例えば高速道における車間距離不保持違反の取締り件数は通達発出前の2017年が6,139件だったのに対し、2018年が11,793件とほぼ倍増しており、2019年も13,787件とその取締り強化傾向が継続していることが伺える。

しかしこれまで犯罪行為としての「あおり運転」に対する法的に明確な定義がなく、立法面からの対応も必要との論議の高まりから、2020年6月に道路交通法、同7月に「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」（いわゆる「自動車運転死傷行為処罰法」）が改正、施行された。

2. 道路交通法の改正内容（2020年6月30日施行）

（1）妨害運転罪の新設

いわゆる「あおり運転」に関し2つの種類に分け犯罪行為として定義された。

①妨害運転（交通の危険のおそれ）

法律上は、「他の車両等の通行を妨害する目的で一定の違反（下記10の類型）行為であって、当該他の車両等に道路において危険を生じさせるおそれのある方法によるもの」とされている。

＜対象となる10の違反類型＞

- ・通行区分違反 ・急ブレーキ禁止違反 ・車間距離不保持 ・進路変更禁止違反
- ・追越し違反 ・減光等義務違反 ・警音器使用制限違反 ・安全運転義務違反
- ・最低速度違反（高速自動車国道） ・高速自動車国道等駐停車違反

この内容について警察庁発行の広報資料では「あおり運転をした場合」とされており、これらに該当する行為でどの程度のものが取締り対象となるかは今後の検挙や処罰事例の蓄積で判明してくるであろうが、悪質なものについては相当幅広く取締りが可能な対象になったと考えられる。

罰則は3年以下の懲役または50万円以下の罰金となっている。（3年以下の懲役が刑法上で定められている犯罪としては強要罪等がある。）

また運転免許上の違反点数は25点となり運転免許取消となる。（欠格期間*は前歴や累積点数がない場合は2年、ある場合は最大5年となる。）

*欠格期間とは運転免許を再取得できない期間

②妨害運転（著しい交通の危険）

「上記①の罪を犯し、よって高速自動車国道等において他の自動車を停止させ、その他道路における著しい交通の危険を生じさせた」場合とされている。同じく警察庁発行の広報資料では「あおり運転のせいで危険が生じた場合」とされている。これも具体例は今後の検挙事例等の蓄積を待つこととなろうが、法令にもある通り原則駐停車禁止の高速自動車国道で相手方を停止させると同様の、非常に高い危険な状況をつくり出した場合と想定される。

罰則は5年以下の懲役または100万円以下の罰金となっており①より更に重い。

運転免許上の違反点数は35点となり①同様に運転免許取消となる。（欠格期間は前歴や累積点数がない場合は3年、ある場合は最大10年）

（2）自転車による行為の場合

この妨害運転罪は上記10の違反類型のうち、7類型は自転車での行為の場合も対象となる。

- ・ 通行区分違反
- ・ 急ブレーキ禁止違反
- ・ 車間距離不保持
- ・ 進路変更禁止違反
- ・ 追越し違反
- ・ 警音器使用制限違反
- ・ 安全運転義務違反

2. 自動車運転死傷行為処罰法の改正内容（2020年7月2日施行）

これまでの法では、「アルコールまたは薬物の影響により正常な運転が困難で自動車を走行させる行為」や「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」等の6つの類型を危険運転とし、人を死亡させた場合1～20年の懲役、ケガをさせた場合15年以下の懲役と定められていた。この6類型のうち、あおり運転に関するものとしては「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、その他通行中の人又は車に著しく近接し、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」が定められていた。しかしこの定義では、加害車両が停止している場合は含まれないと解釈されてしまいかねない内容であった。

この点がクローズアップされたのが、今般のあおり運転社会問題化のきっかけのひとつとなった2017年6月の東名高速道路における事件であった。加害者の車は被害者の車を執拗にあおった挙句、被害車両の直前に自車を停止し前方をふさぐことで、被害車両を停止させた。その結果被害車両は後続車に追突され4名が死傷した事件である。刑事裁判上この加害者が自車を停止した行為が危険運転に該当するか否かについて争いとなり、その結果、法の不備が指摘されるきっかけとなった。

今般の改正は、危険運転致死傷罪の対象となる行為に

- ・ 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
- ・ 高速自動車国道又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をさせる行為

の二つの類型が追加され、これまでの指摘に対応するかたちとなった。

3. 今後の情勢

このような法改正を受け警察庁は、妨害運転等の悪質・危険な運転に対して抑止と厳正な指導取締りのための諸対策の一層の推進を全国の警察に改めて指示をしている。

この中では広報啓発活動の強化や運転免許講習時の教育も含まれており、取締り強化とともにその効果に期待するところではあるが、他方一般ドライバーも取り組むべきことがあろう。

次稿では、ドライバーの心掛るべき点や管理者としての留意点などのあおり運転対策について述べたい。

以 上