

表 1-1 警察統計と厚生統計の死者数比較

区分 年(暦年)	警察統計の死者数			厚生統計の 死者数(C)		比率 (C)/(A)
	24時間以内(A)	30日以内(B)	比率(B)/(A)	人	(C)-(A) 人	
1993	10,942	13,269	1.21	14,168	3,226	1.29
1994	10,649	12,768	1.20	14,869	4,220	1.40
1995	10,679	12,670	1.19	15,147	4,468	1.42
1996	9,942	11,674	1.17	14,343	4,337	1.44
1997	9,940	11,254	1.17	13,917	4,277	1.44

(注) 交通事故統計年報より

図1-1 道路交通指標(指数:1970年=100)の推移

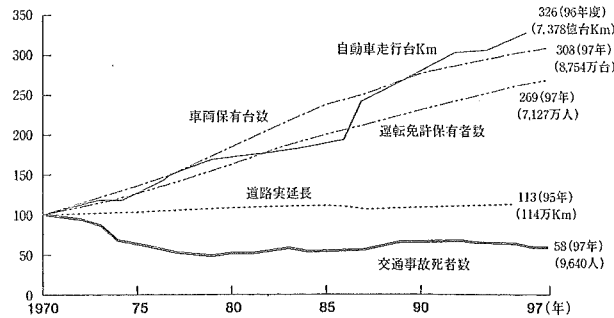


図1-2 1997年中の年齢層別状態別死者数の状況

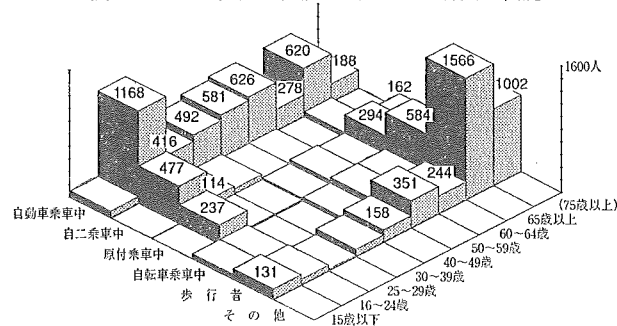
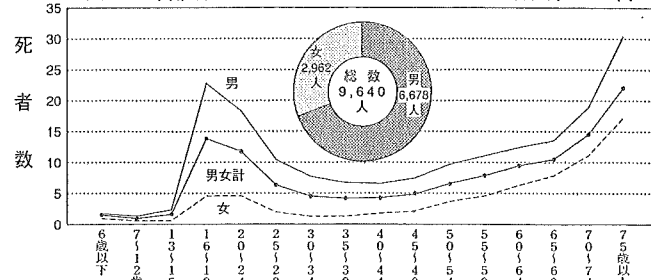


図1-3 年齢層別、人口10万人当たり交通事故死者数(1997年)



も、同じくこの年齢層が高い割合を占めている。もちろん、全てが運転者とは限らないが、このデータは、初心者運転の危険性を顕著にあらわしているといえるだろう。

一方、歩行中の死者については、六五歳以

上の高齢者が半数以上と、圧倒的に多くなっている。特に七五歳以上の高齢者の場合は、歩行中の事故の致死率が、約一割というデータも出ている。

また、自転車、原動機付自転車乗車中につ

いても、高齢者の死者数が最も多く、高齢者による自動車運転中の死者数も、ここ数年、確実に増えている。高齢者人口が急増している今、高齢者の交通安全対策は、今後の大きな課題となっている。

データ解説

●特集・交通死—被害者の視点から

交通死大国ニッポン

1 交通事故の実態

今年一月、警察庁長官は、一九九九年の交通事故による死者数を九〇〇人以下に抑えるよう指示した。同庁によると、一九九八年の交通事故死者は九二二一人で、前年に比べて四・五％減少。三年連続して一万人を下回っている。

しかし、単純に、「死者が一万人を下回った」と喜べない背景があるのも事実だ。実は、警察庁が公に発表している死者数は、事故発生から二四時間以内に死亡した人の数であり、二日以後に亡くなった人は含まれていない。三〇日以内まで広げると、死者数は一万人を超えてしまうのだ。

厚生統計では、その年に交通事故を直接原因として死亡した人数全てを計上しているが、それによると、毎年、警察統計の死者数より、四〇〇〇人以上多くの人が亡くなっていることになる(表1-1)。

ただし、厚生統計の方にも、事故発生から一年以上経過後に死亡した人や、後遺症認定後に死亡した人の数は含まれていないため、実数はさらに増えることが予想される。実際に、ここ数年の救命救急医療の進歩によって、命はとりとめたものの、重度後遺障害で苦しむ被害者も増加し、深刻な問題となっている。また、九八年の交通事故そのものの発生件

数は八〇万三二八四件で、六年連続史上最悪記録を更新中であり、負傷者数も九八万九二九七人と過去最悪となった。運転免許保有者数、車両の保有台数などの急激な増加をみれば無理もないかもしれない(図1-2)、警察統計によると、戦後、日本における交通事故死者は約五二万人、負傷者は二七〇〇万人を超えたことになる。

次に、図1-2と1-3は、交通事故死者の年齢層、事故時の状態別、男女別からみた内訳である。これらを見ると、六五歳以上の高齢者と一六・二四歳の若者の死者が目立って多いことがわかる。男女別で比較すると、男性が全死者数の約七割を占め、どの年齢層においても女性より多くなっている。ちなみに、免許保有率は、男性六対女性四である。状態別でみると、自動車乗車中の死者については、一六・二四歳の若者が一六八人と最も多く、また、自動二輪車乗車中の死者

やなぎはら・みか
フリーライター。一九六三年生まれ。京都女子大学短期大学卒業。雑誌編集者を経てフリーに。主に交通事故、自動車保険について取材・執筆を行う。著書に交通事故鑑定、ルポ「痕跡は訴える」(情報センター出版局)、「自動車保険の問題点を鋭く指摘した」(これぞいいの自動車保険) (朝日新聞社) など。

図1-6 高速自動車国道における人身事故発生状況の推移

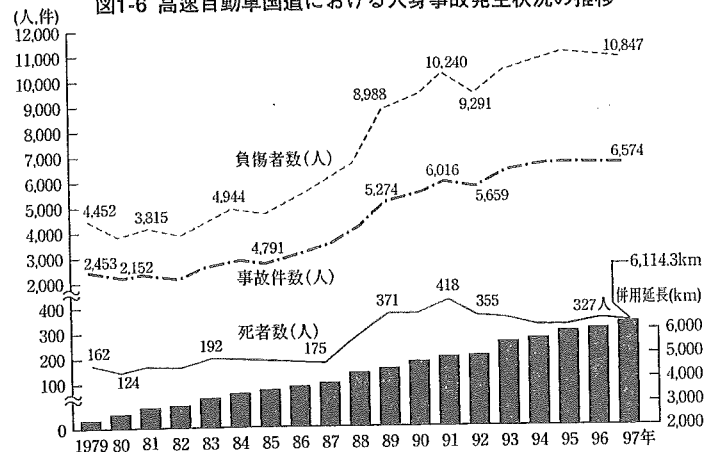
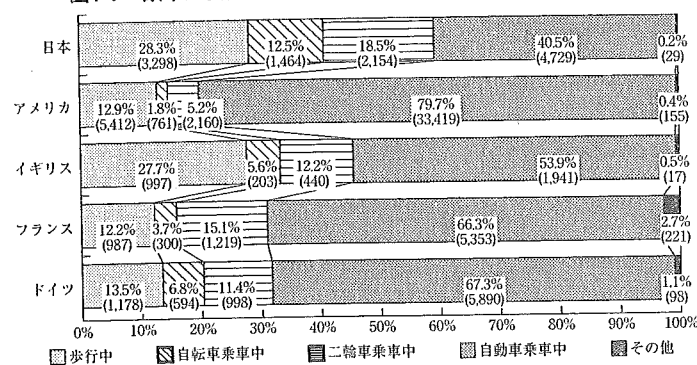


図1-7 欧米主要国の状態別交通事故死者数構成率 (1996年)



(注) 交通安全白書より

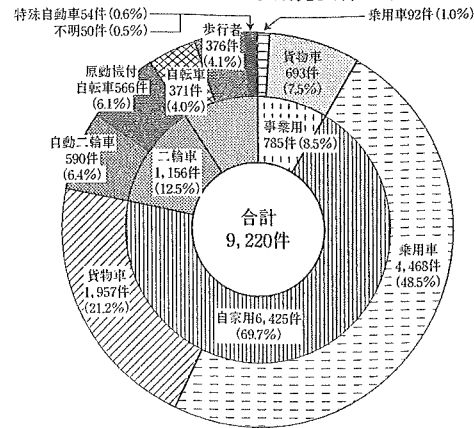
また、図1-7を見て特徴的なのは、日本は、歩行中や自転車・二輪車乗車中の死者構成率が非常に高いことである。つまり、交通弱者が住みづらい環境であると言えるだろう。弱者が安心して暮らせるために、諸外国に習った「人」優先の交通環境確保が、早急に望まれるところだ。

と低くなっている。ここ数年、高速道路上の事故件数は増えてきているとはいえず、一般道を走るより高速を使った方が、はるかに安全性は高いと言えるだろう。

しかし、ひとたび事故が起こると、死亡事故になる確率が極めて高いのも特徴である。ちなみに、九七年に高速道路上で発生した人身事故は六五四件、そのうち死亡事故は二八九件で、一般道路の約二・五倍となっている。前出のデータでも最高速度違反が死亡事故原因のトップだったが、高速走行の場合は、些細な運転ミスが重大事故につながり、死者を出す可能性が大きいことになる。

最後に、日本と欧米主要国を比較してみた。各国の1億走行台キロ数あたりの死者数は、一位フランス(一・七人)、二位日本(一・六)、三位ドイツ(一・五)、四位アメリカ(一・一)、五位イギリス(〇・八)となっている(九六年)。

図1-4 第1当事者別死亡事故発生件数(1997年)



2 自動車保険の問題点

「交通事故が起こると金銭的に大きな損害が発生する」というリスクを前提に作られたのが、自動車保険である。実際に、警察に届け出のあった事故だけでも、一日二〇〇〇件を越すペースで発生しており、今や保険加入はドライバーの常識となっている。

日本の自動車保険は、現在、「自賠責保険」と「任意保険」の二種類に分かれている。

まず、強制保険とも呼ばれている自賠責保険（自動車損害賠償責任保険）は、交通事故による被害者の保護・救済を目的に国が作った対人保険制度で、法律によって公道を走る全ての車に加入が義務づけられている。

支払われる保険金額の上限は、死亡・重度後遺障害ともに三〇〇〇万円、傷害で一二〇万円。年間の請求件数は、約一九万件にのぼっている（九七年度）。

しかし、この制度によって多くの被害者が救済されている一方で、「被害者救済をうたっている自賠責が、実は被害者に厳しすぎる

のではないか？」という批判が相次いでいるのも事実だ。

表2-1は、死亡と傷害の無責率を比較したものである。「無責」とは、加害者によらず責任がないこと、言い換えれば、事故の責任が、被害者側に一〇〇%あると判断されることというのである。

自賠責はあくまでも賠償保険なので、加害者に法律上の損害賠償責任が発生しない場合は、たとえ被害者が死傷していても支払い対象にはならないのだ。

過去数年間の無責件数を見ると、九一年度から九六年度まで、毎年八〇〇件前後の死亡事故で自賠責が全く支払われていなかったことがわかる。一方、傷害事故を見てみると、無責率は死亡の場合の一〇分の一。つまり、被害者が死亡して反論できない場合は、「無責」と判断される確率が圧倒的に高くなり、「これではまるで死人に口なしではないか」という批判が集中したのだ。

九七年には国会でもこの問題が取り上げられ、運輸省は同年九月、自賠責の査定をおこなう自動車保険料率算定会（自算会）に対して、調査の改善を求める指導通達を出している。

結果的に、九七年度の死亡無責件数は突然三〇〇件台に半減。この理由については、現在自算会で分析中とのことだが、同じ年にこのデータが初めて公表され、マスコミから一斉に批判を浴びたためではないかという見方が強い。

いずれにせよ、ここ二年の間に自賠責の査定システムが改められ、被害者救済という使命をより充実させようという動きが活発になっていることはたしかである。

一方、任意保険は、その名の通り加入は任意だが、現実には自賠責だけで賠償しきれないケースも多いため、その上乗せとして多くの人がこの保険にも加入している。商品種目も、対人保険以外に、対物、搭乗者、車両など幅広く、特に、九八年七月の「完全自由化」以降は、横並びの料率使用義務が解禁され、外資系損保会社も次々に参入。各社がさまざまな新商品を打ち出し、サービス・保険料の両面で競争が激化している。

しかし、任意保険の普及率は、車の用途や

表2-1 無責率比較表

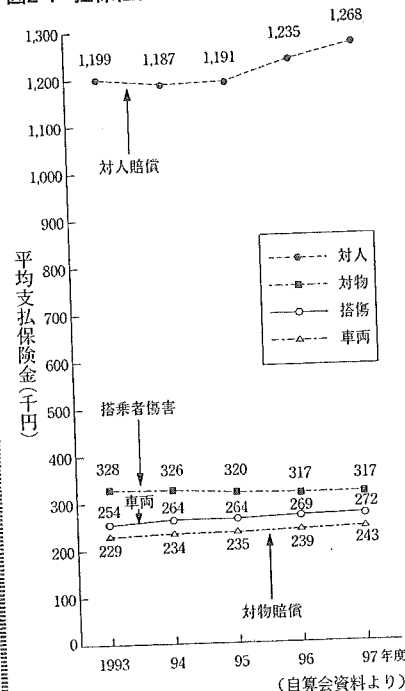
年度	死亡 受付	死亡 無責	無責率	傷害受付	傷害 無責	無責率
1991	15,086	835	5.53%	1,060,325	6,137	0.58%
1992	15,375	810	5.27%	1,094,800	6,926	0.63%
1993	14,630	824	5.63%	1,118,151	6,952	0.62%
1994	14,140	769	5.44%	1,124,441	6,910	0.61%
1995	14,127	741	5.25%	1,142,775	6,660	0.58%
1996	13,493	720	5.34%	1,150,238	6,638	0.58%
1997	13,205	373	2.82%	1,179,818	5,686	0.48%
1998	12,669	496	3.92%	1,192,998	5,524	0.46%

（自算会調べ）

表2-2 任意自動車保険用途・車種別普及率（1997年度）

用途・車種	対人賠償 (%)	対物賠償 (%)	搭乗者傷害 (%)	車 両 (%)
自家用普通乗用車	76.8	76.6	76.5	48.0
自家用小型乗用車	75.6	75.3	75.1	35.9
軽四輪乗用車	70.0	69.8	69.5	33.8
軽四輪貨物車	53.4	52.6	51.8	13.6
自家用小型貨物車	76.6	75.4	73.9	29.3
自家用普通貨物車	81.6	79.8	75.9	24.4
営業用普通貨物車	61.7	59.3	31.6	12.8
営業用小型貨物車	66.3	66.4	41.9	12.6
営業用乗用車	54.1	36.3	21.2	6.7
営業用バス	82.2	50.8	28.3	42.2
自家用バス	77.8	76.4	76.8	41.4
二輪車	30.5	30.0	27.8	0.2
特殊・特殊車	50.5	48.1	41.3	13.8

図2-1 担保種目別平均支払保険金の推移



車種によってかなりばらつきがある（表2-2）。自家用普通乗用車・小型乗用車の大半は、対人、対物、搭乗者をセットにしたPA（自動車総合保険）で契約しているため、車両保険をのぞいてどの種目も普及率は七五%を超えているが、軽四輪貨物車や営業用乗用車などの対人保険の普及率は五〇%台にとどまっている。

今後、自由化が進むと、若者や事故経験者などリスクの高いドライバーの保険料が高騰する可能性が高く、危険な無保険車の増加が心配される。

図2-1は、任意保険の担保種目別平均支払保険金額である。対人賠償は、毎年一二〇万円程度で推移しているが、保険金額無制限での加入をすすめているわれわれ契約者から見れば、その額は予想に反してかなり少ないという印象を持つ。

また、対物賠償も、自由化以降、無制限という設定が可能になったが、実際に支払われているのは平均二二〜二四万円である。

もちろん、無制限に優る安心はないが、その結果、保険料が高くなり、加入を見合わせなければならぬような場合は、保険金額の設定を少し下げた見直しを取り直す判断も必要といえるだろう。

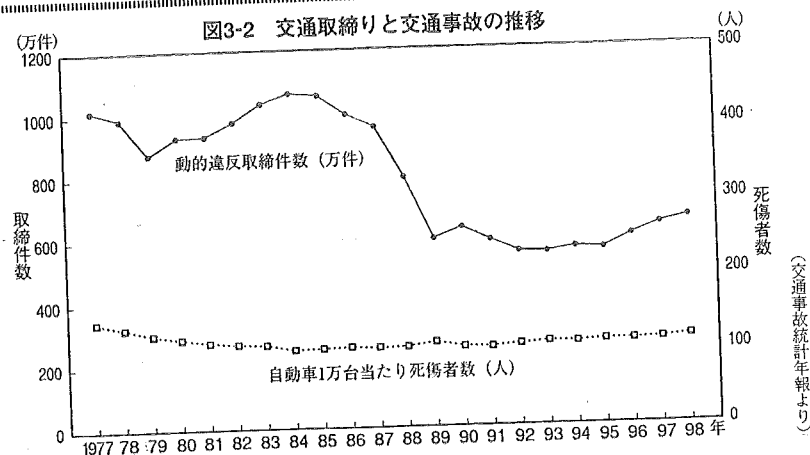
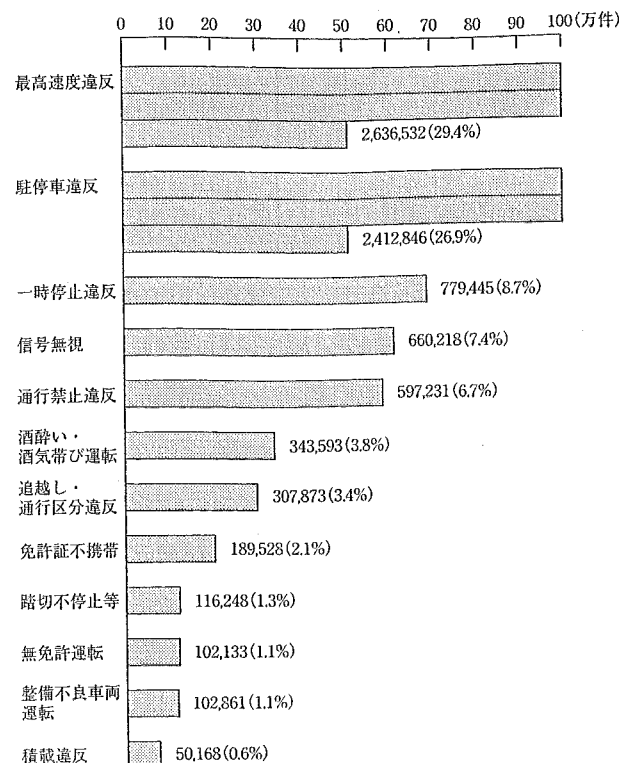


表3-1 交通反則通告制度の運用状況

区分	年別	1993	1994	1995	1996	1997
歴 年	車両等の運転者の違反 取締総件数 (件) A	8,600,922	8,653,881	8,362,972	8,666,385	8,956,413
	反則告知件数 B	7,532,042	7,639,441	7,413,217	7,656,203	7,891,572
	反則適用率 B/A	87.6	88.3	88.6	88.3	88.1
年 度	反則金					
	納付額 (円)	86,565,933,677	86,099,973,502	88,176,908,452	90,142,641,640	90,661,290,502
	納付率	96.4	98.5	98.4	98.5	96.4
	1件当たりの額 (円)	11,740	11,924	11,872	11,820	11,912
	交通安全対策特別交付金 (千円)	84,516,030	84,926,020	85,048,373	86,987,448	91,001,829

(注) 反則納付額及び交付金は年度別の数値。

図3-1 交通違反取締り(送致・告知)件数(1997年)



注1 高速自動車国道分を含む。

2 ()内の数値は、車両等(軽車両を除く。)の道路交通法違反(罰則付違反)取締り件数に占める当該違反の割合を示す。

(注) 交通安全白書より

3 財源となる交通犯罪

交通違反の取締りは、すべて、「道路交通法」に基づいておこなわれている。つまり、この法律の第一条に書かれている「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」という目的に違反すると、そのドライバーには反則金や違反点数の加算など、規定のペナルティが課せられるというシステムだ。

反則金付きの違反で最も多く取締りがおこなわれているのは、最高速度違反(全体の約三〇%)で、次に、駐停車違反(約二七%)、一時停止違反(約九%)、信号無視(約七%)が続いている(図3-1)。

しかし、実際の取締り状況には、都道府県や地域によってかなりばらつきがある。ちなみに、北海道の北見地区では最高速度違反の取締り件数だけで、地区全体の六五%を超えているが、場所を東京都に移すと、その割合はいっきに約九%にまでダウン。逆に、駐停車違反で見ると、東京都は全国トップの約五三%、佐賀県は約三%と最も少なくなっている。各地の交通状況に応じて、取締りの方法も異なっているようだ。

一方、違反点数のみの取締りでは、シートベルトの装着義務違反が約四〇〇万件で、全ての違反の中で最も多くなっている。ところで、交通違反の取締りは、事故の撲滅にどのくらい役立っているのだろうか。

図3-2は、交通取締りと交通事故の推移をあらわしたものである。「動的違反取締り」とは、取締り総件数から駐車違反と免許証不携帯の件数をのぞいたもので、一九八九年を境に半数近くに減っている。ところが、違反の取締り件数が増えても、交通事故による死傷者の数には、特に上下動は見られなかった。さて、ドライバーなら誰もが気になる「反則金」の額だが、一九九七年度に納付された反則金の一件当たりの平均は、一万九一二円。全てを合計すると、年間九〇六億円を超えている(表3-1)。もちろん、反則金とていうものは、本来、〇円にすべき類のものなのだが、皮肉にも、「〇円になると困る」という側面があるのも事実だ。

実は、反則金は毎年、国家予算に組み込まれている。ちなみに、一九九七年度の交通安全関係予算の総額は、一兆八五〇七億円。現場の警察官には、取締りのノルマが課せられており、過去に違反切符偽造事件なども発覚している。「財源確保のための取締り」ではなく、「安全確保のための取締り」をめざしてもらいたいものだ。

(注) 交通安全白書より

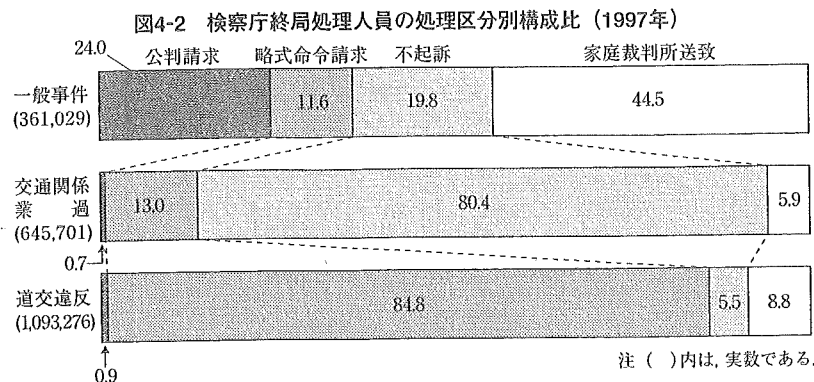
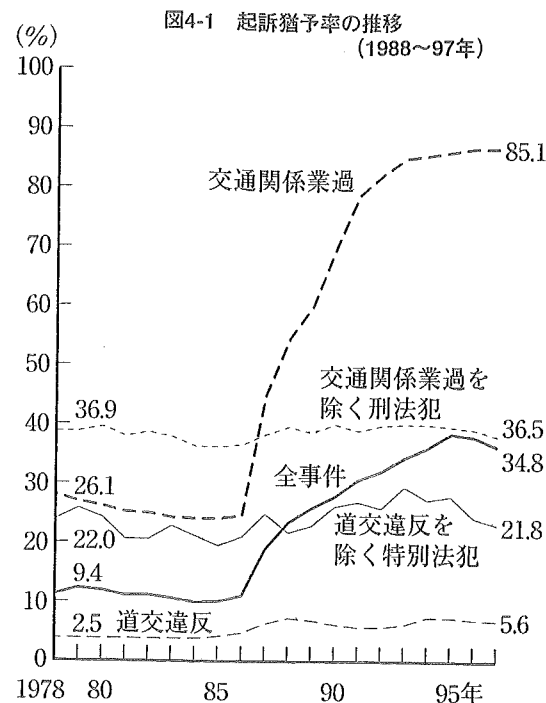


表4-1 業務上(重)過失致死傷事件の自由刑・罰金刑科刑状況

年	通常第一審における自由刑・罰金刑							略式手続きによる罰金刑	
	自由刑			うち執行猶予			罰金刑		うち執行猶予
	懲役刑	禁錮刑	計	懲役刑	禁錮刑	計			
1991	2,743	3,631	6,374	2,044	3,374	5,418	139	2	110,766
1992	2,675	3,136	5,811	2,011	2,932	4,943	134	0	102,993
1993	2,420	2,863	5,283	1,854	2,628	4,482	158	1	94,048
1994	2,385	2,711	5,096	1,787	2,524	4,311	128	2	92,294
1995	2,197	2,390	4,587	1,648	2,186	3,834	115	0	90,448
1996	2,260	2,464	4,724	1,730	2,276	4,006	15	0	86,863

(注) 通常第一審とは、通常の公判手続による事件をいう。



4 交通犯罪はどうか 裁かれているのか

死亡事故や傷害事故が発生すると、通常、刑法第二二条に規定する「業務上過失致死傷事件」として捜査がおこなわれ、その後、検察庁または家庭裁判所に送致されるのだが、交通事故の場合は、その後、起訴に持ち込まれるケースが極めて少ないのが現状だ。他の刑法犯の場合は約六五%、道交違反は約九五%が起訴されているのに対して、交通関係業過の現在の起訴率は一四%を下回っている。つまり、人身事故を起こして被疑者となっても、最終的に起訴される者は、一〇人中二人もいないということである。

図4-1は、起訴猶予(不起訴)率の推移をあらわしたものだ。これをみると一二年前までは、交通事故の起訴猶予率もほぼ二五%で推移していたことがわかる。ところが、一九八七年を境に、突然、起訴猶予の比率が高くなったのだ。

実は、この背景には、検察庁による交通事故処理方法の見直しがあった。交通事故が年々増加し日常化する中で、国民の多数が刑事罰の対象となるようなことは避けた方がよい、というのがその理由のひとつだが、現実には、発生件数が多すぎて、現在の検察の人員では対応しきれないというのが本音だろう。さらに、九七年に交通事故で起訴された者

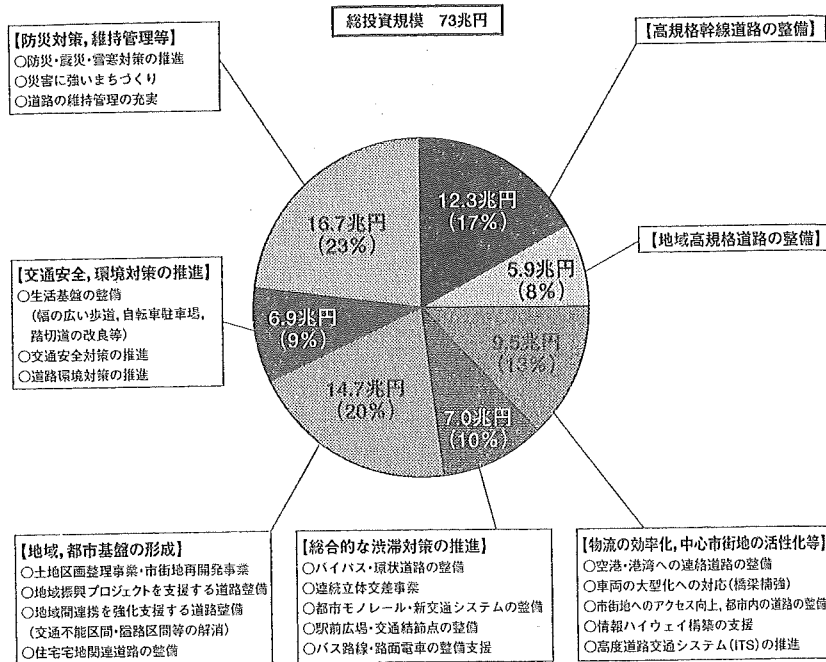
の最終的な処理の内訳を見ると、公判請求されたのはわずか〇・七%で、あとはすべて罰金のみで略式命令で終わっている(図4-2)。また、仮に懲役や禁固の有罪判決が出たとしても、そのうち約八五%は、執行猶予つきとなっている(表4-1)。

このような状況の中、飲酒やひき逃げ、再犯などかなり悪質な事件でも、執行猶予がついたり、不起訴になっているケースが目立っており、起訴、不起訴の根拠についても、各検察庁によってかなりばらつきが出ている。被害者や遺族の中には、被疑者のあまりに軽い刑罰に納得できず、検察庁や検察審査会に異議を申し立てる人が増えている。

また、警察内部では、起訴率の極端な低下が、交通捜査にたずさわる警察官の仕事の意欲に影響しているのでは、という見方もあるようだ。それは結果的に、非科学的でおどろきな捜査につながり、誤捜査による冤罪にもつながっている。

もちろん、交通事故をすべて厳罰化することには賛成しかねるが、飲酒や薬物運転、ひき逃げといった悪質なものについては、「業務上過失」ではなく、もっとメリハリをつけた厳しい処理ができないものか。一般市民の一人として、そう願わざるを得ない。

図5-2 新道路整備五箇年計画の投資規模



(注) 建設省資料より

始している。柱となっている四つの施策は、
①新たな経済構造実現に向けた支援(幹線道路網の構築、物流効率化の支援など) ②活力ある地域・都市造りの支援(都市圏の渋滞対策、市町村を結ぶ道路の整備など) ③よりよい生活環境の確保(歩行者中心の空間作り、事故多発箇所対策など) ④安心して住める国土の実現(災害に強い道路管理、避難路やライフラインの確保など)となっており、それぞれに興味深い目標が設定されている。たとえば、われわれ日本人の多くは、道路脇の電柱と無数の電線を気にもとめてこなかったが、諸外国と比較すると、障害物を取り除くという対策が遅れていたかがわかる。ちなみに、パリやロンドンでは電線類地中化率が一〇〇%なのに、東京は三五%と極めて低い(図4-3)。今回の計画では、二〇〇二年度には地中化率を四〇%に、長期的には一〇〇%にする予定だという。

新道路五箇年計画に対しては「人中心」というよりも、「車中心」のシステム整備なのではないかという声もある。しかし、我々国民が、移動手段の五〇%以上を乗用車に委ねている今、人中心と車中心は、表裏一体ということなのかもしれない。

図5-1 輸送機関別年間1人あたりの人の移動

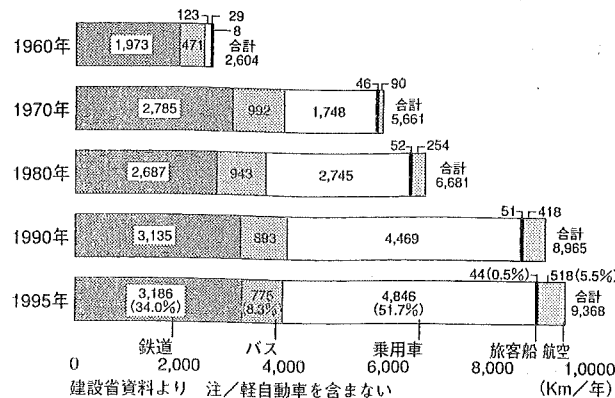
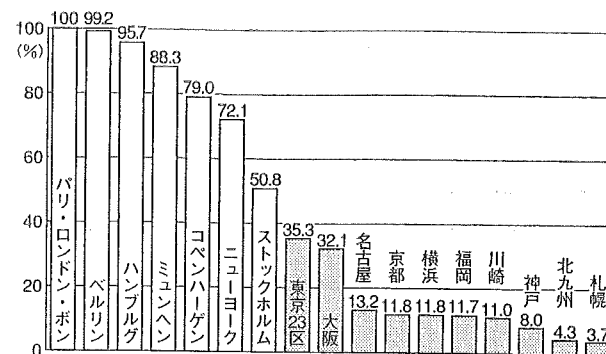


図5-3 諸外国における電線類の地中化率



(注) コペンハーゲン、ストックホルムは1973年 その他の海外の都市は1977年 日本国内の都市は1990年の状況 資料/電気事業連合会調べ

一九六〇年代から現在までの約四〇年間に、日本人と車のつき合い方は大きく変化してきた。図5-1は、「日本人は一年間にどの交通機関で移動してきたか」をあらわしたもののだが、一九六〇年にわずか一二三キロだった乗用車での年間移動距離は、平成七年には、約四〇倍の四八四六キロにまで延び、鉄道やバスなどの公共交通機関を抑えて、全体の半分以上を占めるまでになった。また、運転免許保有者数は今や国民(一六歳以上人口)の半数にのぼっており、二〇二〇年にはその割合が八五%にまで上がると試算されている。しかし、車の急増という環境の変化に行政の対応が追いついていないと言いがたく、結局、歩行者や自転車などの交通弱者が道路から締め出され、交通事故の被害に多数遭っているという現状があるのだ。

そんななか、現在、日本でおこなわれている総合的な交通安全政策といえば、『人中心のシステム』を一大目標に掲げた、「新道路整備五箇年計画」である。一九九八年度から二〇〇二年度までの五年間を一応の整備目標としたこの計画には、総額七八兆円(調整費五兆円含む)という莫大な費用が投じられ(図5-2)、建設省、警察庁、運輸省などの関係省庁が、すでにさまざまな取り組みを開