

# 交通事故はなぜ なくなるのか

リスクを  
とる心

第8回

## 事故リスクを低減するために

立教大学現代心理学部教授 芳賀 繁

これまで、人間は経済的利益や効率性、快適性を求めてリスクを進んでとること（2月号）、場合によってはリスクそのものが快感であること（4月号）を説明しました。リスクとは「悪い結果が起きる可能性」（2009年6月号）です。悪い結果がリスクをとった本人一人にとどまることなら、大した問題にはなりません。どうぞ自分の責任でリスクをとってくださいと言っただけです。問題なのは、自動車の運転のように悪い結果が他人に及んで被害者が出る場合です。交通事故で人にケガをさせたり死なせたりしたときだけ罰せられるのではなく、事故が起きなくてもスピード違反や酒気帯び運転の取締りがあるのは、自分勝手な運転によって他人に迷惑をかけることを防ぐのが目的の一つだと思われます。

今回は、交通取締りや処罰の効果について考えてみましょう。

### 飲酒運転厳罰化の効果

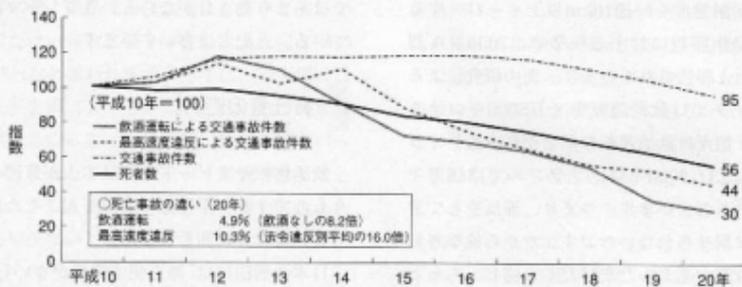
日本の交通事故死者数は8年連続して減少し、2009年の死者数（警察庁統計）はついに5千人を切って4,914人になりました。最悪だった1970年の16,765人と比べれば目覚ましい改善を達成したと言えます。

最近の交通事故の減少について、「平成21年

版交通安全白書』では、（1）シートベルト着用率の向上、（2）飲酒運転等悪質・危険性の高い事故の減少、（3）高速走行の事故の減少、（4）法令違反の歩行者等歩行中の死者数の減少、（5）車両の安全性向上、という5つの要因を挙げています。とくに注目されているのが飲酒運転の厳罰化です。

図1（次頁）にあるとおり、1998年（平成10年）を100とすると、2008年の交通事故死者数は56に減りました。そして、飲酒運転による死者数は30となっています。警察は、飲酒運転の厳罰化が功を奏したと考えているようです。飲酒運転については2002年に道路交通法が改正されて、酒気帯び運転の基準が0.25mg/lから0.15mg/lに引き下げられました。あわせて刑事罰は、3月以下の懲役または5万円以下の罰金だったのが、1年以下の懲役または30万円以下の罰金に引き上げられました。次いで2007年に、この罰則は3年以下の懲役または50万円以下の罰金へと、さらに重くなります。そして飲酒検査拒否、飲酒運転者への車両の提供・酒類の提供・同乗なども道路交通法による処罰の対象となりました。また、同じ年に刑法が改正されて、危険運転致死傷罪という新たな犯罪が規定されました。

さらに、2009年には免許取消や停止などの行政処分をいっそう重くするとともに、ひき逃



注 警察庁資料により作成。

※グラフの線の色分けを線種分けに変えています。

図1 飲酒運転・最高速度違反による交通事故件数及び死者数等の推移 (平成21年版交通安全白書より)

げの罰則を強化する道路交通法の改正が行われました。

何の罪もない幼い子どもたちが、酔っ払いが運転するクルマに襲われて命を落とすようなことは本当に不憫で、あってはならないことだと思います。だから、そんなドライバーには厳罰を加えるべしという被害者家族の声や世論はよく理解できます。しかし、交通事故の対策が飲酒運転防止に偏ることや、飲酒運転防止の対策が厳罰化に依存することについては、筆者は賛成できません。

### 取締りは事故の抑止力となるか

反飲酒運転のキャンペーンが積極的に行われ、警察による取締りも強化されていた1980年代のアメリカでは、事故で死亡したドライバーのうち、血中アルコール濃度が0.1mg/ml (呼気中アルコール濃度0.2mg/lに相当) 以上の割合が10%以上減少しました。しかし、死亡したドライバーの血中からアルコールが検出さ

れなかったケースが逆に10%以上増えていました。一方、1977年にカナダのプリティッシュコロンビア州では、徹底的な飲酒運転取締りとキャンペーンが行われた結果、飲酒関連の交通事故死を18%減らすことに成功しましたが、全交通事故死は19%も増えてしまいました。飲酒運転取締りは確かに飲酒運転を減らしたものの、交通死亡事故そのものは減らなかったことになります。

ノルウェーとスウェーデンは世界中でもっとも厳しい飲酒運転規制が行われていますが、1990年代に罰則を緩めて実刑を科さなくなっても死亡事故は増えなかったそうです。罰の大きさと事故の頻度にはあまり関係がないのかもしれない。

一般的に、効果的な罰の与え方は、即時的であることと、気まぐれでないことです。子どもが悪いことをしたら、必ずすぐに叱る。親の気分ですりやったり叱らなかつたりしてはいけません。ところが、交通違反はどうでしょう。ある観察研究によると、モントリオール市街の幹線

# 飲酒運転はなぜ減ら なくならないのか

道路で制限速度を時速10km以上オーバーする事象の発生回数に対する検挙率は7000対1程度だったと報告されています。別の研究によると、カナダでは飲酒運転を2万5000キロするごとに1回だけ飲酒運転の罰金が科され、オランダでは13万6000キロ、フランスでは15万キロと推計されています。つまり、違反をしてもめったに罰せられないのです。だから検挙された人は「運が悪かっただけだ」と感じ、ちっとも反省しません。飲酒して事故を起こした場合にだけ厳罰が科されるので、「自分は事故を起こさない」と思っている人にとってはなんの戒めにもなりません。

確かに日本は飲酒運転も交通死亡事故も同時に減りましたが、交通事故死の絶対数が10年間で5000人近く減少したのに対し、飲酒運転による死者は数百人規模です。厳罰を逃れるために救命をせずに事故現場から逃げたり、逃げる際に他の事故を起こす事例も頻発しています。

飲酒運転厳罰化の効果の地域差も気になります。法規制の強化のあと顕著に飲酒運転事故が減っているのは大都市圏であって、もともと飲酒運転が多かった地方ではほとんど減っていないのです。2006年10月25日付日経NEESによると、2000年から2005年に飲酒運転取締件数は、全国では約45%減少していますが、発生頻度の高い沖縄県は約8%増、山梨県も1.5%の小幅減にとどまり、発生頻度が1未満と低い9県の同期間の増減率は全県で2桁減、平均で55%の大幅減となっているそうです。「マイカー依存度の違いにより同じ罰則の強化でも、その効果が異なってしまう、飲酒運転の多い地域

ではあまり効き目がないというジレンマに陥っている」と記者は書いています。

## 責任者の処罰

飲酒運転やスピード違反は本人が意図して行うものですが、不注意で事故を起こした場合にも責任者は罪に問われます。

日本の刑法には「罪を犯す意思がない行為は、罰しない。ただし、法律に特別の規定がある場合は、この限りでない」(38条1項)と書かれています。つまり、原則的には、わざと犯した罪でない限り刑事罰を与えられることはないが、いくつかの例外があるということです。その例外の一つが自動車運転過失致死傷罪です。刑法211条2項には、「自動車の運転に必要な注意を怠り、よって人を死傷させた者は、七年以下の懲役若しくは禁錮又は百万円以下の罰金に処する」と規定されています。この罪は2007年にできた新しい法律によって規定されたもので、それまでは、業務上過失致死傷罪で裁かれていました。2つの罪は、刑の重さが違うだけで、不注意で人を死傷させたら罰せられるという基本は同じです。要するに、本人にそのつもりがなかったとしても、結果的に人を傷つけたり死なせたりしたら過失と認定し、犯罪と見なす、罪を償えということです。

なお、自動車運転過失致死傷罪は危険運転致死傷罪とは違います。後者は、たとえば酒に酔ってまともに運転できる状態でないにもかかわらず運転をし、事故を起こしたような場合に、一種の故意犯として裁く規定です。

自動車運転過失致死傷罪にせよ業務上過失致

## 交通事故をなくするために必要な心

### ① 安全意識の重要性

死傷罪にせよ道路交通法にせよ、ドライバーの故意でなはい失敗に罰を与えることには2つの目的があると思われます。第1は、人を傷つけた責任者を被害者やその家族に代わって国家権力が懲らしめること、第2に、他のドライバーがもっと注意して運転するよう動機づけることです。しかし、この第2の目的については、あまり効果がないと筆者は考えます。

#### 処罰より改善、捜査より調査・提言を

必要なのはヒューマンファクターの視点です。人は誰でもミスをするのを認め、(違反を含む) エラーをおかした本人だけをとがめるのではなく、システム全体を視野に入れてエラーの要因を抽出し改善するのがヒューマンファクターのアプローチです。航空、鉄道、発電、化学プラントなどの業界では何十年も前から活用されていて、事故率の低減に大きな貢献をしました。現在は、製造業における労働災害や、医

療過誤にもヒューマンファクターの視点を取り入れられはじめています。ひとり道路交通だけが旧態然とした不注意説から抜けられず、交通事故の根本原因や背景要因に迫る対策がとられないままになっているように思われます。

自動車を中心とした道路交通のリスクはゼロにできません。リスクと共存しながらリスクを低水準にコントロールする、すなわちリスクをマネージするには、人間、車両、道路、信号、規制、医療、企業(とくにバス・タクシー・運送会社など)等のそれぞれの中と、それぞれの相互作用の中に存在するリスクを科学的にとらえることが必要です。専門の能力が高く、社会からも信頼される権威ある組織をつくり、事故や安全問題を調査・研究し、総合的な改善策を提言する仕組みが望まれます。そのために力を合わせることを、道路行政当局、厚生労働当局、警察、自動車メーカ、医療者、運輸事業者に呼びかけて、この連載を閉じたいと思います。ご愛読ありがとうございました。

(完)