

図表でみる クルマ社会の変化

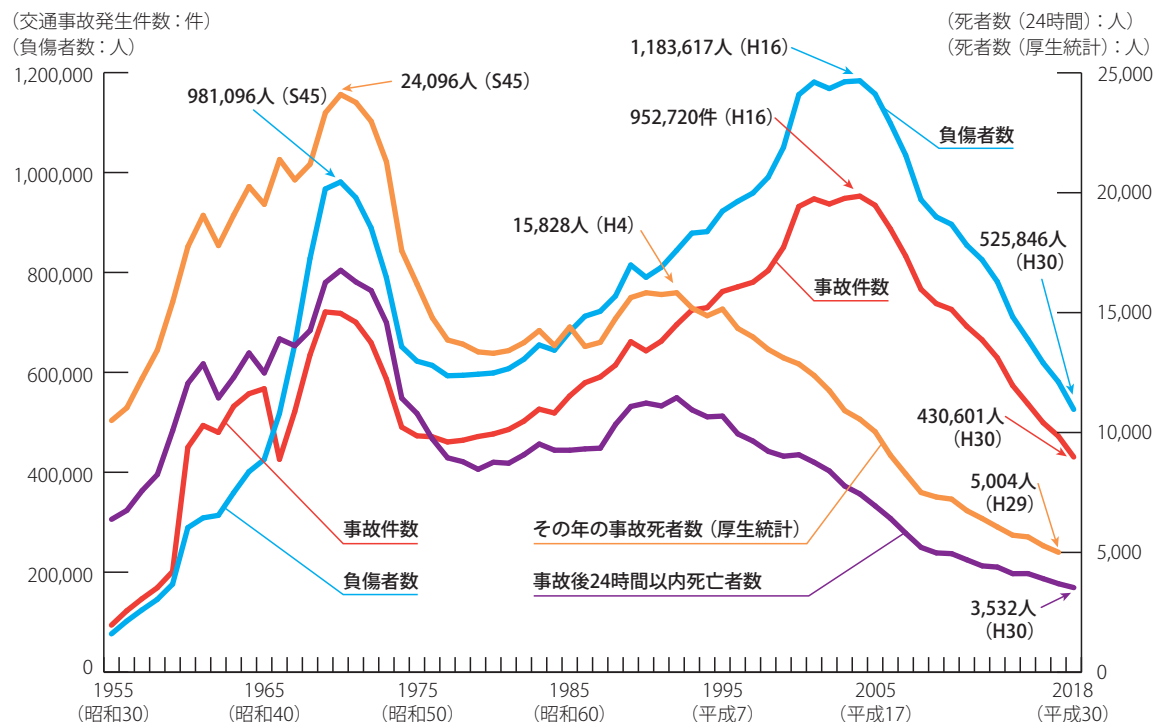
- I. 交通事故(事故)状況
 - II. 道路交通状況
 - III. 公共交通・貨物輸送
 - IV. 環境への影響
 - V. 交通犯罪と刑罰
-

ここでは、主に平成年間を中心としたクルマ社会の変化を、国が発行する白書などをもとに、交通事故(事件)、道路状況、公共交通などいくつかの観点で図表に表してみました。現実の一端を示すものにすぎませんが、クルマ社会の課題を考える一助にご利用ください。

*交通「事故」という言葉は予期せず生じた災いという意味合いがあり、責任の所在も結果の重大性も曖昧にされがちですが、ほとんどは運転者の法律違反や不注意による殺傷「事件」です。そのためタイトルは交通事故(事故)としていますが、図表中の解説は、出典資料の表記に従い「事故」と表記している部分があります。

1. 交通事故状況の推移

1970年頃、死者が2万人負傷者が100万人近くにのぼり（第一次交通戦争）、さらに90年前後から再び死者が増加、2000年代まで事故件数・負傷者が増え続けた（第二次交通戦争）。今は減少傾向にあるが、**事故後1年以内の死者は今も約5000人、重傷者も3万5000人近くいる**。事故が減ったのはあくまでも交通戦争時期と比較してのもので、異常事態であることには変わりはない。



注1 警察庁資料による。

2 「死者数(24時間)」とは、交通事故によって、発生から24時間以内に死亡した者をいう。

3 「死者数(厚生統計)」は、警察庁が厚生労働省統計資料「人口動態統計」に基づき作成したものであり、当該年に死亡した者のうち原死因が交通事故によるもの(事故発生後1年を超えて死亡した者及び後遺症により死亡した者を除く。)をいう。なお、平成6年以前は、自動車事故とされた者を、平成7年以降は、陸上の交通事故とされた者から道路上の交通事故ではないと判断される者を除いた数を計上している。

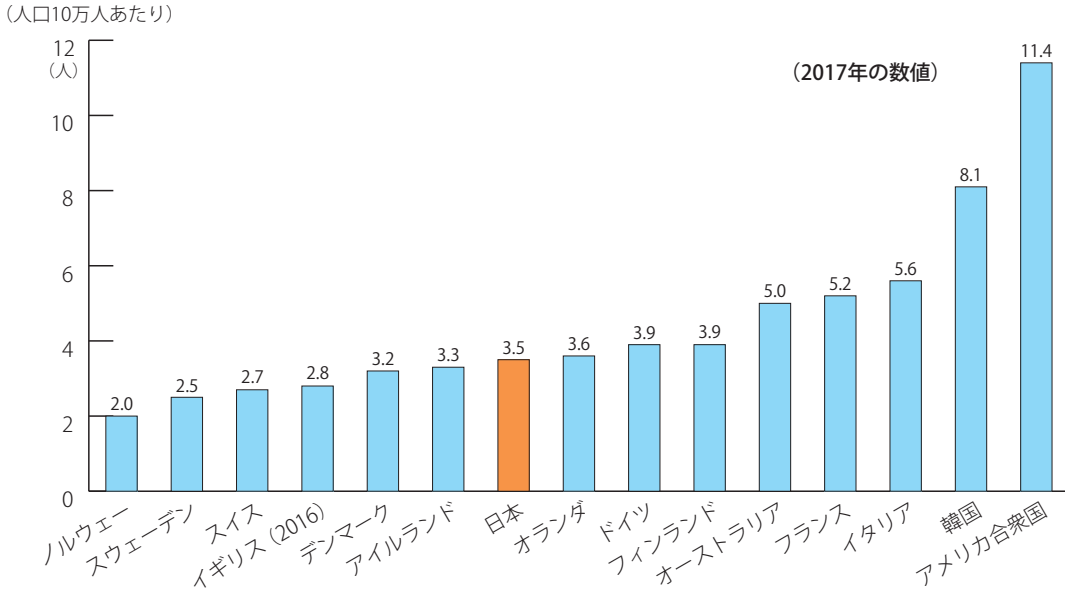
4 昭和41年以降の交通事故発生件数には、物損事故を含まない。

5 死者数(24時間)、負傷者数及び交通事故発生件数は、昭和46年以前は、沖縄県を含まない。

(「令和元年交通安全白書」第1-1図を一部改変。厚生統計死者数は「令和元年版犯罪白書」による。以上をもとに作図)

2. 交通事故死者数(人口10万人あたり)の世界との比較

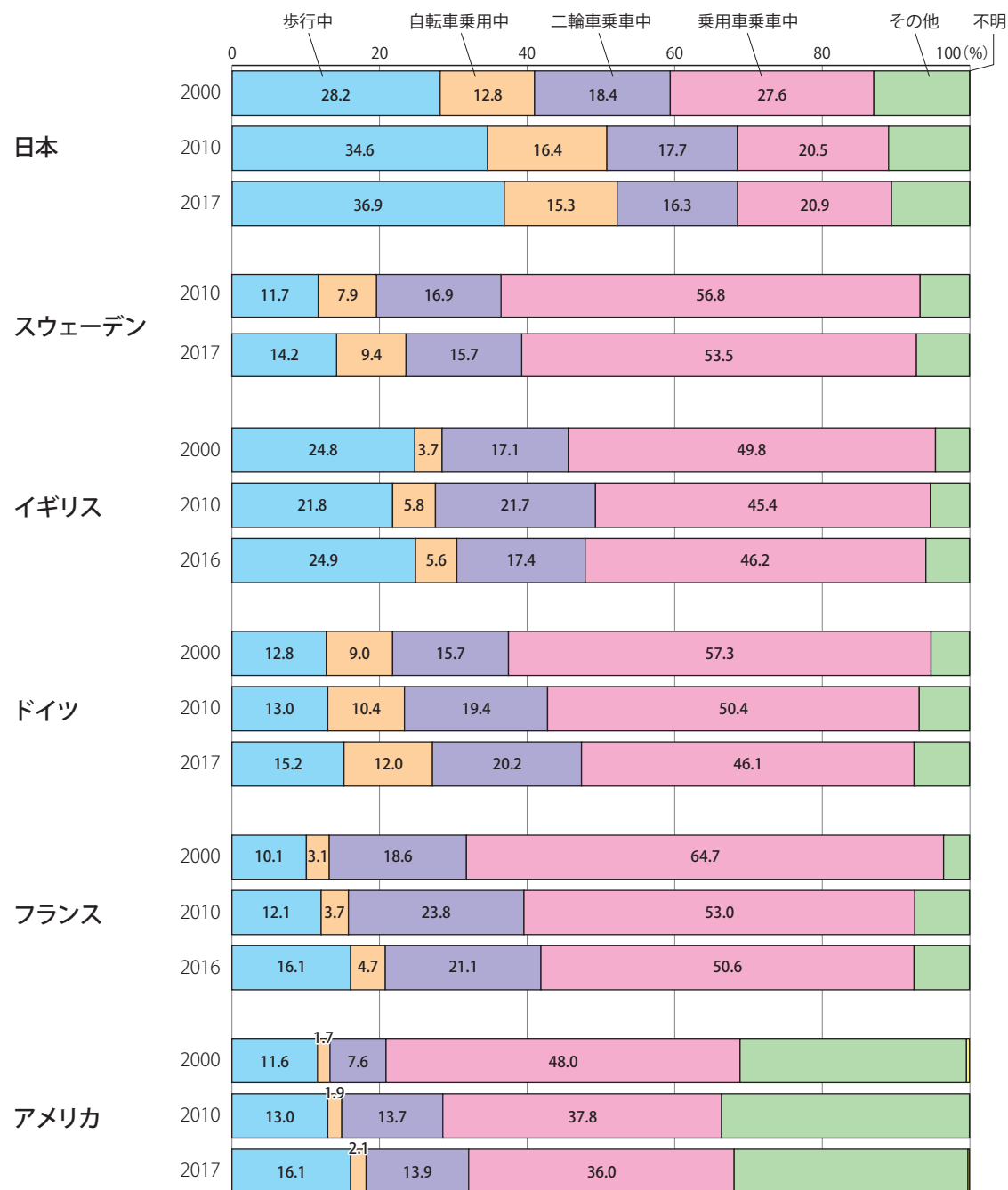
人口10万人あたりの交通事故死者数、日本は3.5人で欧米諸国との比較では低い方から7番目。しかし、歩行者や自転車利用者の割合が高い(図表3)のが課題。



- 注 ・ IRTAD(国際交通事故データベース)がデータを有する30カ国のデータより、日本より死者数が少ない国は全部記載し、日本より多い国は8カ国を抜粋紹介。
- ・ 死者数は事故後30日以内。

3. 交通事故死者中の歩行者・自転車利用者の割合の推移と海外との比較

日本は欧米諸国に比べて死者中の歩行者と自転車利用者の割合が高い。2000年、2010年、2017年を比較すると、その割合は減るどころか増えている。歩行者と自転車の安全は後回しにされ続けている。



注 1 IRTAD (国際交通事故データベース) 資料による。

注 2 数値は状態別構成率(%), 構成率は四捨五入しているため, 内訳の合計が100%にならないことがある。

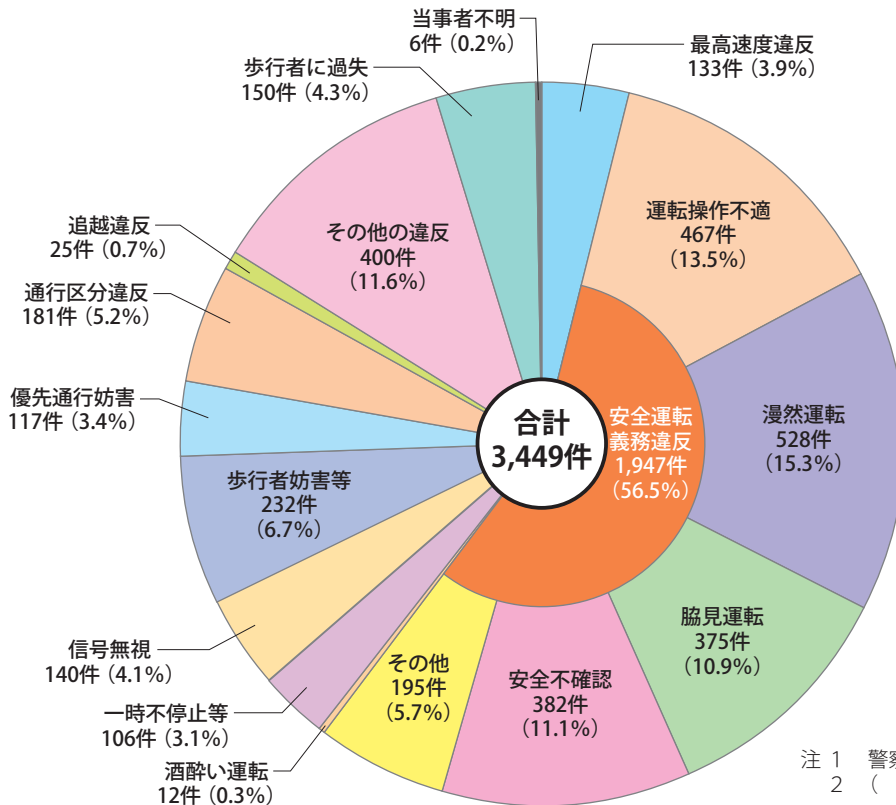
注 3 死者数の定義は事故発生後30日以内の死者である。

(2002年度・2012年度・2019年度の各「交通安全白書」より作図)

4. 交通死亡事故の原因(違反理由)

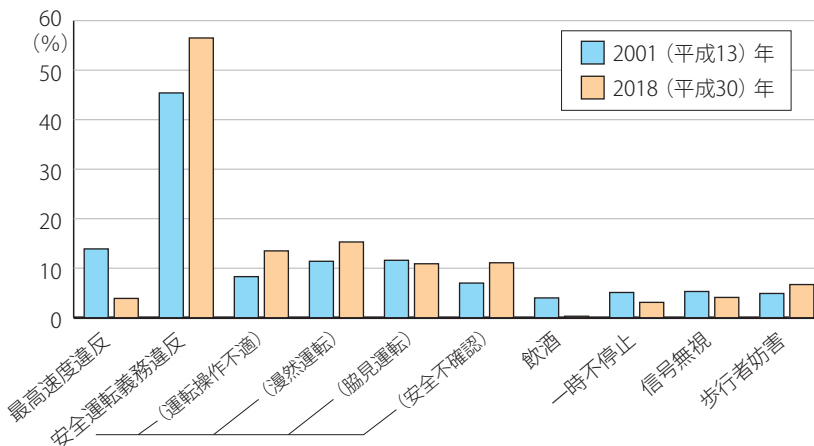
死亡事故の原因のほとんどは車側の違反行為である。安全運転義務違反が半数以上を占め、意図的な違反も多く、危険物である車を扱う人間の資質や注意力の不備を示している。約20年前と比べると刑法などの強化で最高速度違反と飲酒運転の割合は減っている。

法令違反別(第1当事者)交通事故発生件数(2018年)



注 1 警察庁資料による。
 2 ()内は構成率である。
 (「令和元年交通安全白書」より作図)

2001年と2018年の主な違反の割合比較 (%)



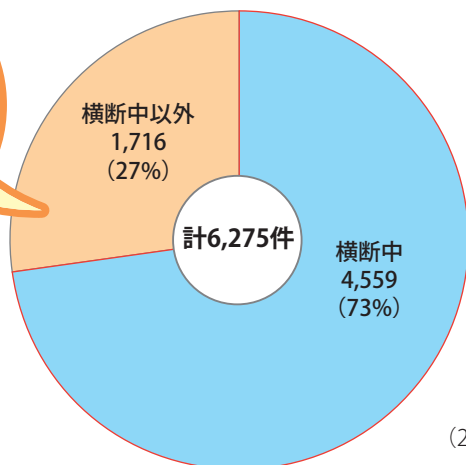
(「平成14年交通安全白書」「令和元年交通安全白書」より作図)

5. 歩行者の交通死亡事故状況

5-1. 歩行者対車の死亡事故の場所

歩行者と車の事故は7割が道路横断中におき、うち32%は横断歩道、13%は横断歩道付近で起きている。最近、高齢歩行者の横断歩道以外の横断が事故原因かのように指摘されることが多いが、横断行為自体は違法ではなく、横断歩道が少ないなど道路環境にも問題がある。

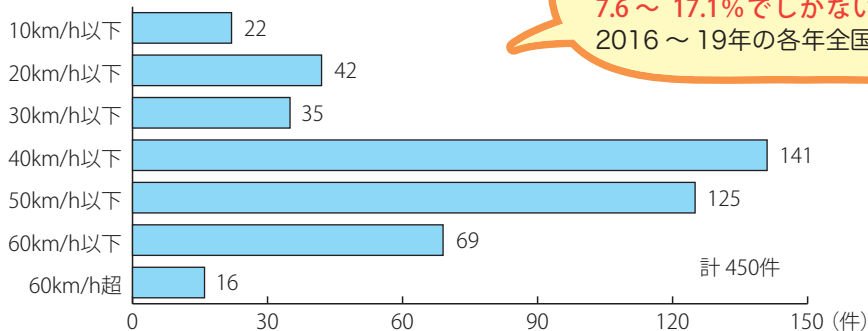
横断中以外では道路歩行中に撥ねられるなどが多く、歩行者にとって道路上で安全を保障された空間はない。



(2014～2018年の合計)
(内閣府資料より作図)

5-2. 信号のない横断歩道での対歩行者死亡事故の危険認知速度

信号のない横断歩道に近づいても減速・一時停止をせず、歩行者を無視して高速で走り抜けて歩行者を死傷させる車も多い。車の速度が時速30kmを超えると歩行者の致死率はぐんと上がる。



信号のない横断歩道に歩行者がいる時の車の一時停止(法定義務)実行率は、7.6～17.1%でしかない。(JAF調査。2016～19年の各年全国平均。)

(2014～2018年の合計)

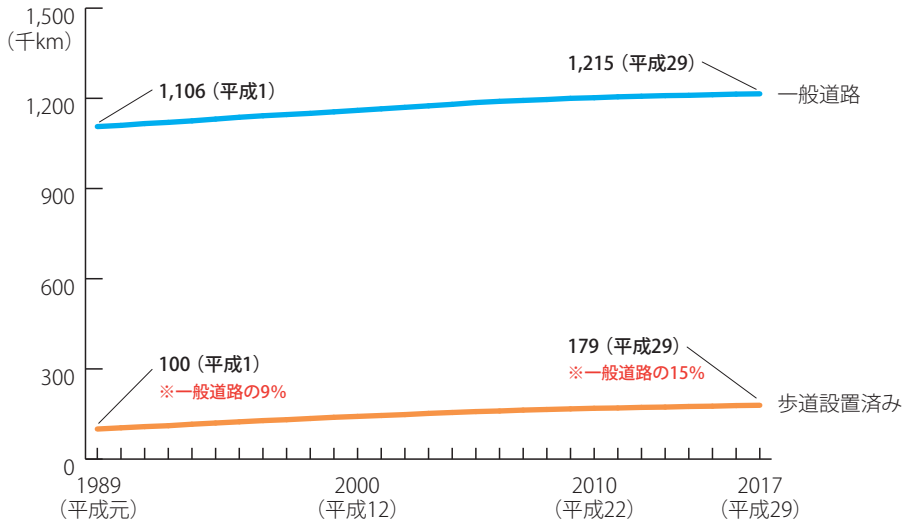
注・危険認知速度とは、運転者が相手を認め危険を感じた時点(危険に気づかなかった場合は衝突直前)の速度。

(内閣府資料より作図)

1. 道路延長の推移

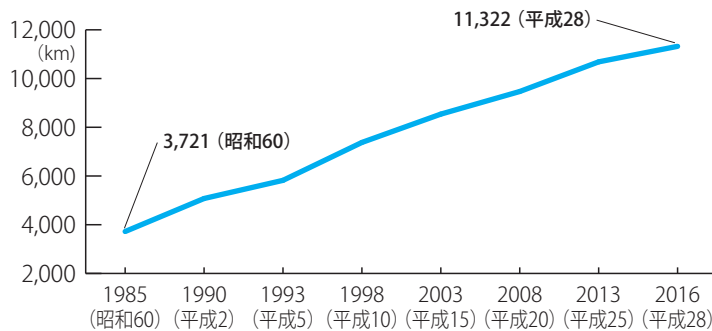
一般道路の歩道設置済み延長の割合は1989年の9%から少しずつ増えているが、2017年でも15%に留まっている。高規格道路の延長は平成年間で2.5倍に増え、それに合わせてトラック輸送も増えた。

1-1. 一般道路と歩道の延長の推移



(国土交通省資料より作図)

1-2. 高規格幹線道路の延長の推移



(国土交通省資料より作図)

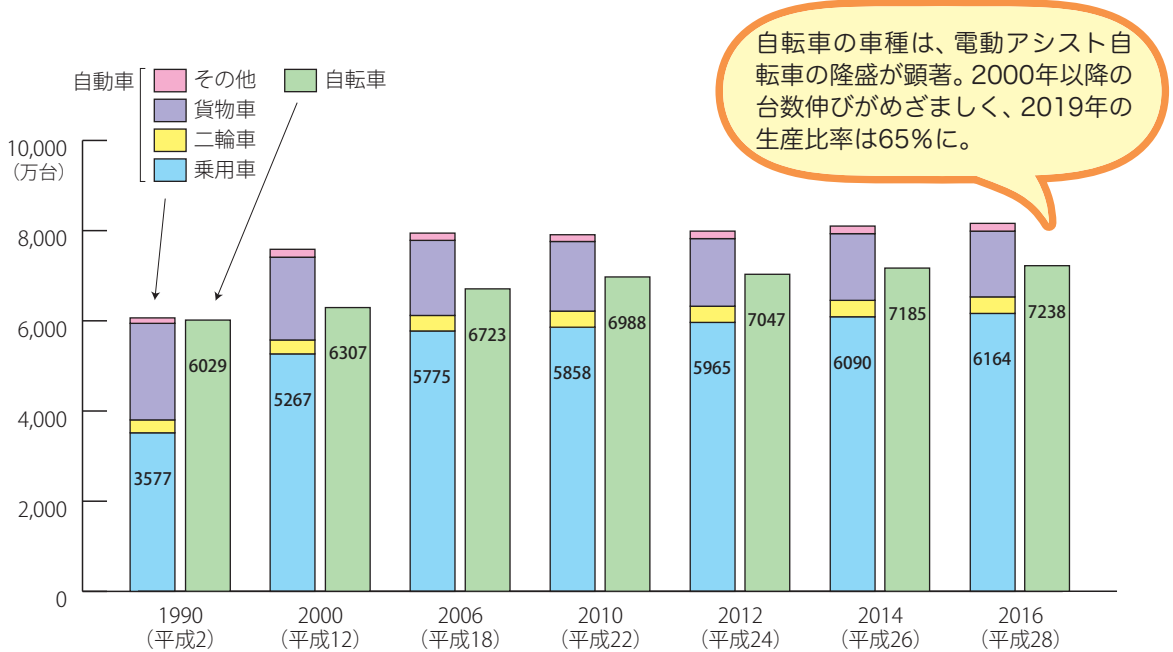
★自転車通行空間（歩行者と分離されたもの）の整備状況

2260km〔内訳：自転車専用道路70km 自転車道160km 自転車専用通行帯480km 車道混在（表示あり）1540km／国土交通省道路局・警察庁交通局調べ。2019年3月末時点〕

*専用通行帯の設置はほとんど進捗していないのが実情。かわりに、2016年頃から「自転車ナビマーク」を路面に描くことが盛んに。

2. 自動車と自転車の保有台数の推移

乗用車は1960年代頃から急増し、マイカー時代に突入して今に至る。日本は自転車の活用度も高く、保有台数は乗用車より多い。

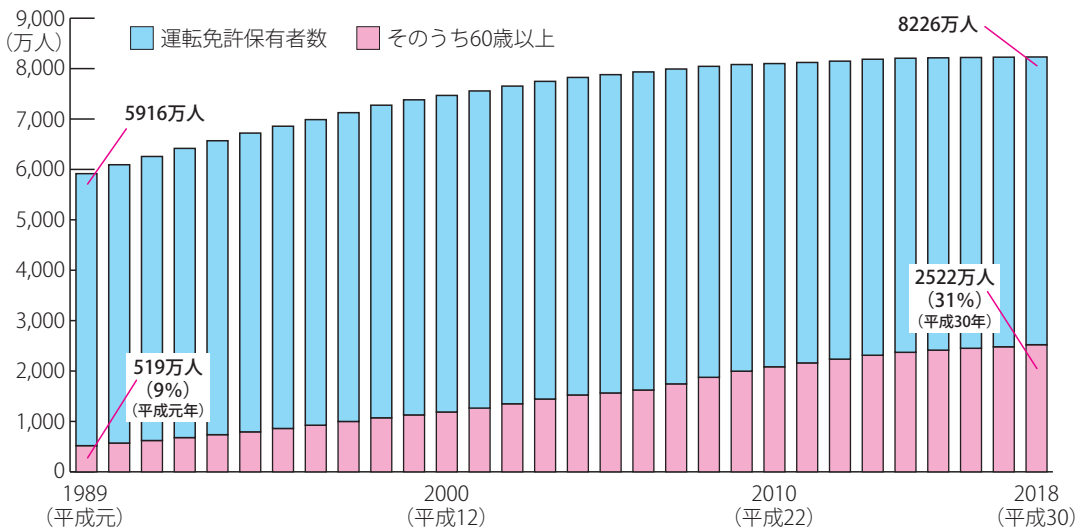


自転車の車種は、電動アシスト自転車の隆盛が顕著。2000年以降の台数伸びがめざましく、2019年の生産比率は65%に。

(自動車保有台数は警察庁資料。自転車保有台数は(一財)自転車協会、(一財)自転車産業振興協会による推計値より作図)

3. 運転免許保有者数とそのうちの60歳以上の割合の推移

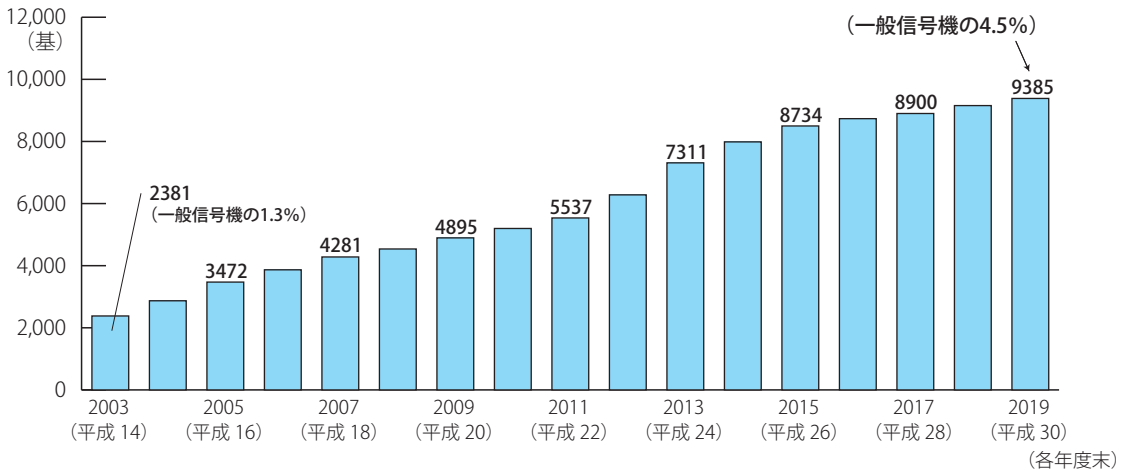
自動車運転免許保有者は平成年間できく増えたが、2000年頃から16歳～30歳代の保有者数は減少傾向にあり、60歳以上の割合が増えて今では3割にのぼる。



(令和元年交通安全白書の数値より作図)

4. 「歩車分離信号」ストック数の推移

歩車分離信号は、1992年、青信号を横断中に左折ダンブによって息子さんを奪われた長谷智喜さんの訴えが発端となり、それに賛同する多くの国民の声によって広まってきた。2001年に警察庁が全国100か所の交差点を歩車分離信号に改善して行った試験運用では、**人対車の事故が7割、渋滞も2%減ることが確認され、その安全性が証明された。**以後全国的に設置が進み、**最近の設置率は信号機全体の5%近くになっている。**

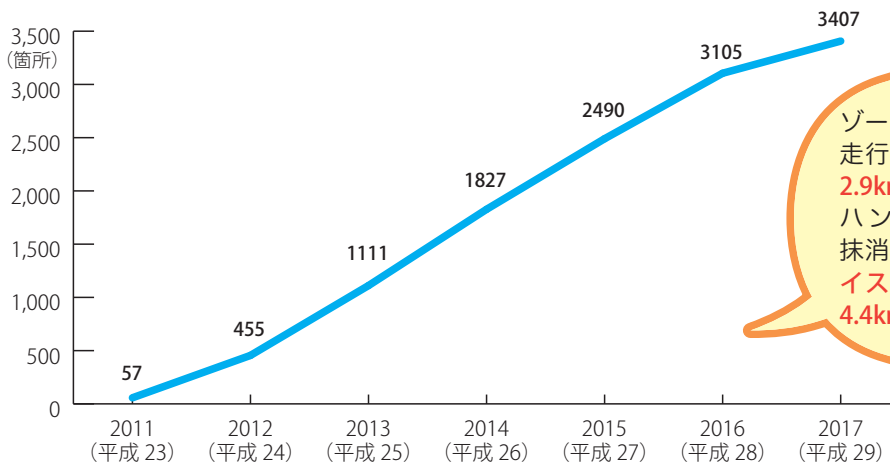


注：信号機のストック数は一般的に交差点1箇所又は単路部1箇所を1基と計上している。

(歩車分離信号機数は警察庁情報公開室、一般信号機は交通安全白書より作図。長谷智喜さん調べ。)

5. 「ゾーン30」整備状況 (整備箇所数の推移)

住宅街などの一定区域を歩行者・自転車の安全確保のため、車の速度を抑制 (30km/h以内) する対策を施した「ゾーン30」が、各地で作られている。**ゾーン30整備区域では、整備後の1年間と整備前の1年間を比較すると、対歩行者・自転車の事故は18.6%減少している。**

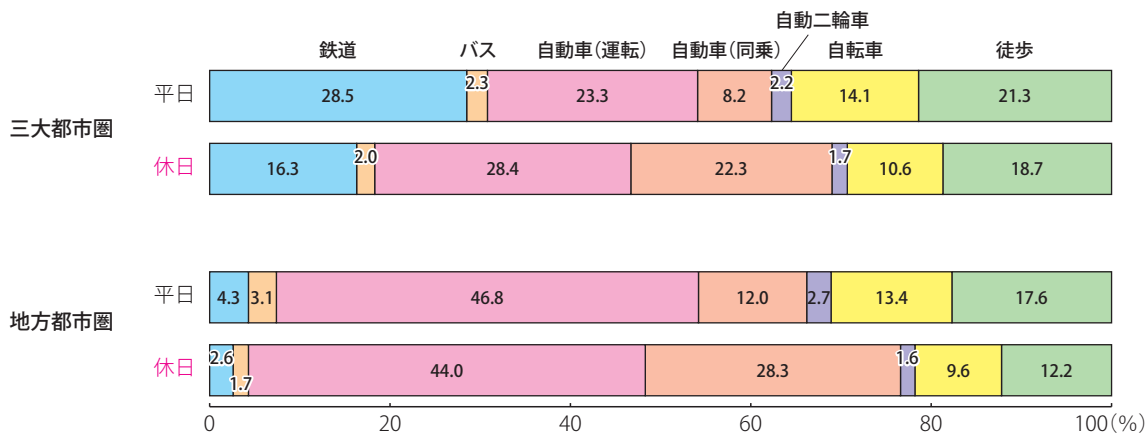


ゾーン30整備後の車の走行速度は**全体平均で2.9km/hダウン**。
 ハンプ、狭窄、中央線抹消などの物理的**デバイス**を施した地域では**4.4km/hダウン**。

(「ゾーン30生活道路対策」(警察庁)より作図)

1. 移動の交通手段別構成比（三大都市圏と地方都市圏の差）

全国70都市のパーソントリップ調査による結果では、**地方都市圏では公共交通機関の発達した三大都市圏より自動車の利用割合が多く、特に平日の利用は三大都市圏の2倍近い。その一方で徒歩の割合が少ない。**三大都市圏でも休日は自動車利用が5割にのぼる。

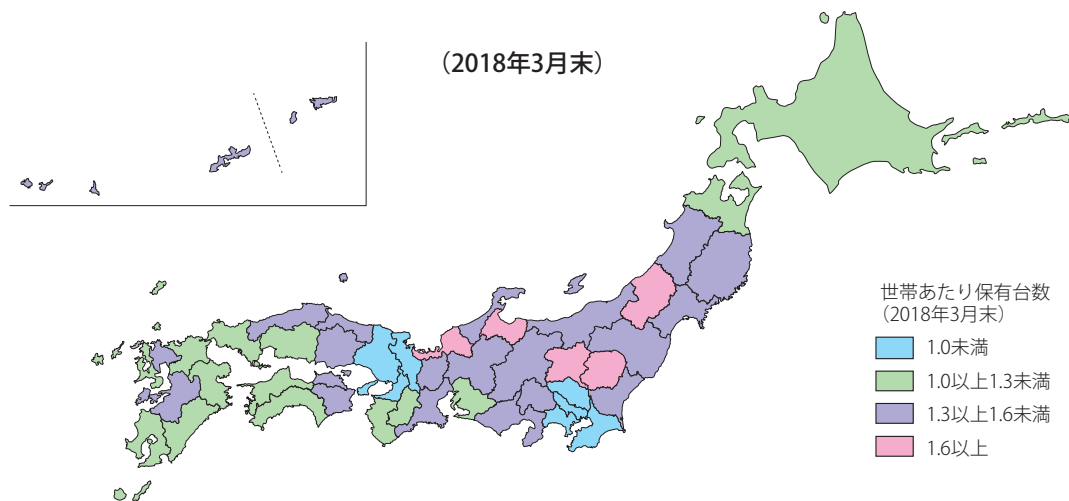


(三大都市圏：さいたま市、千葉市、東京区部、横浜市、川崎市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市やその周辺都市を含む29都市
地方都市圏：札幌市、仙台市、広島市、北九州市、福岡市、宇都宮市、金沢市、静岡市、松山市、熊本市、鹿児島市、弘前市、盛岡市、郡山市、松江市、徳島市、高知市やその周辺都市を含む41都市)

(国土交通省「平成27年全国都市交通特性調査」結果より作図)

2. 都道府県別の世帯当たり乗用車保有台数

マイカー所有台数は公共交通網の発達度と関連が深い。福井県、富山県、山形県、群馬県、栃木県などは1.6台以上と多い。令和元年版交通政策白書には、「2018年の人口は都市部の方が地方部より若干多いのに対し、マイカー保有台数は逆に地方部のほうが都市部より47%多い」と記されている。



資料：国土交通省総合政策局作成

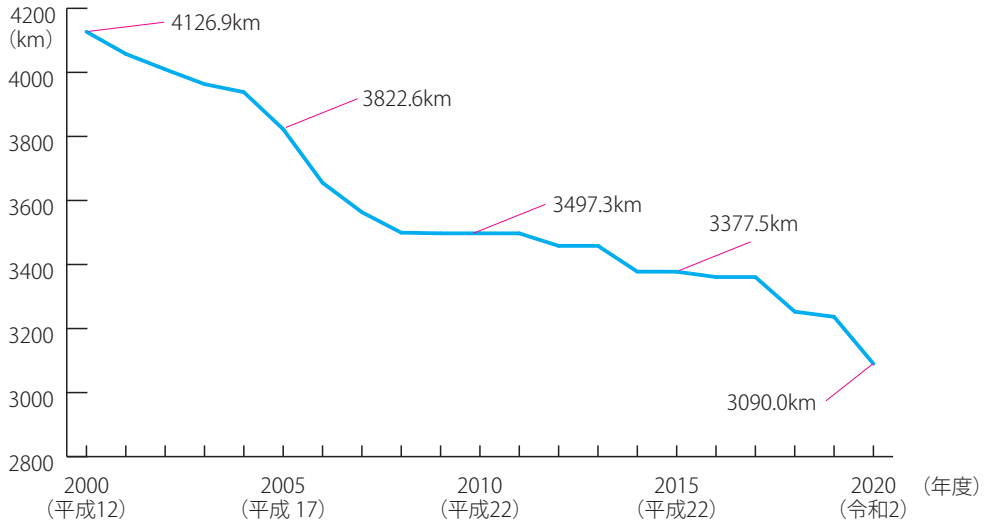
(「令和元年版交通政策白書」より作図)

3. 地方鉄道・路線バスの減少の推移

特に地方部でクルマ利用の増加や人口減少などにより、鉄道・バス事業の経営が困難になり、2000～02年の鉄道・バス事業規制緩和策により路線廃止が一気に加速した。通学や生活の移動の不便、代替交通による家計負担増、クルマ依存のさらなる進行、地域過疎化の進行などの課題がある。

3-1. 地方鉄道の路線延長の推移

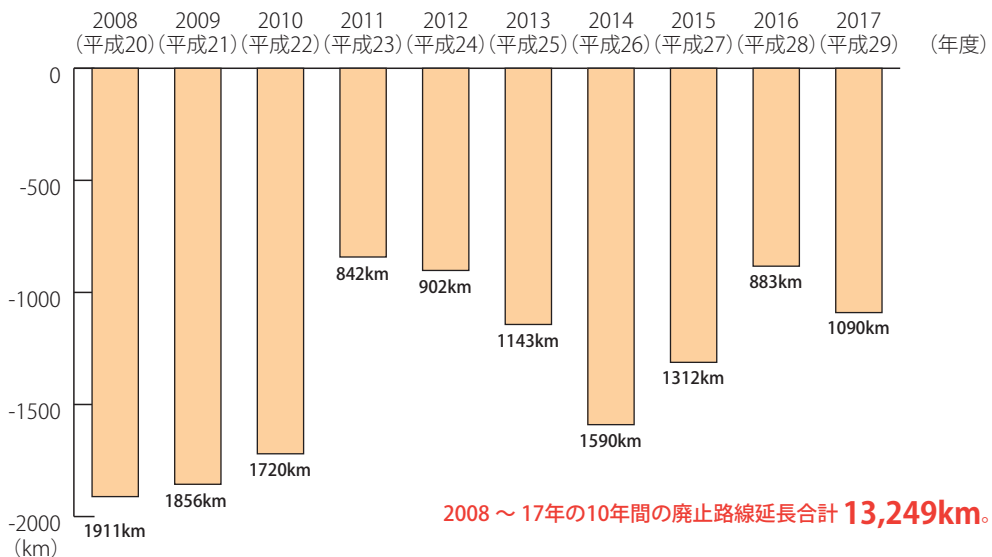
2000～20年の21年間の廃止路線延長合計 **1041.9km**。



注：地方鉄道の総数87社（整備新幹線の並行在来線転換3セクは除く）

（国土交通省資料より作図）

3-2. 路線バスの廃止路線延長の推移

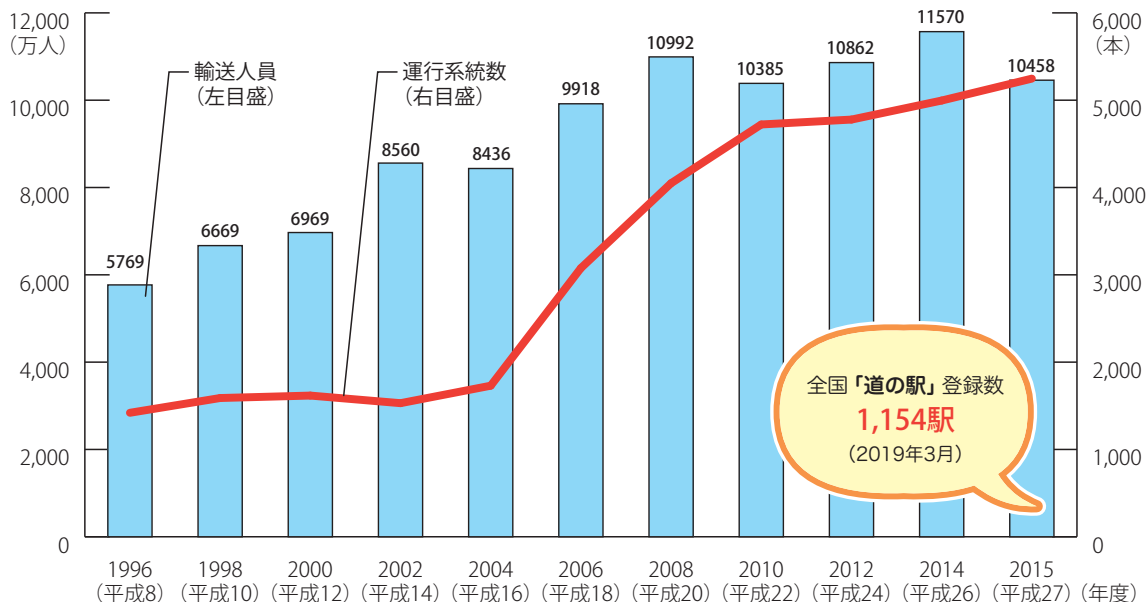


2008～17年の10年間の廃止路線延長合計 **13,249km**。

（国土交通省自動車局作成資料より作図）

4. 高速バスの輸送人員の推移

高速バスは運賃の安さや高速道路の拡充、路線拡大などで利用客も系統数も増え、**鉄道の代替になりつつある**。道の駅も2019年に全国にわたって1000か所以上できている。しかし、規制緩和により乱立・競争激化したバス会社において、運転手の資質管理や労働環境管理の低劣化が多くみられ、乗客と運転手双方の安全を脅かしている。2016年に起きた軽井沢スキーツアーバス転落事件（15人死亡、26人負傷）はその一例といえる*。



資料：国土交通省

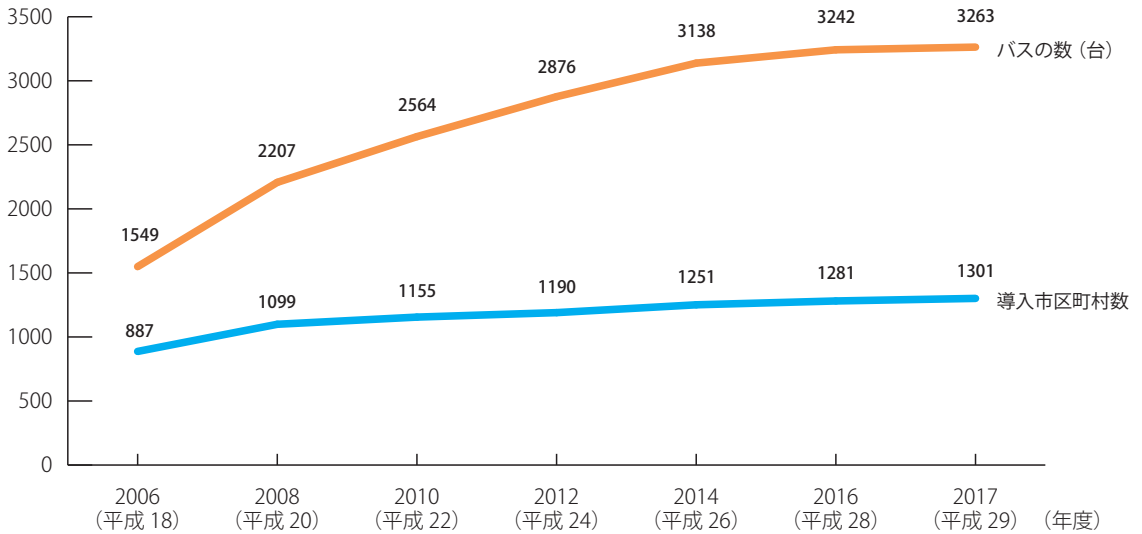
(令和元年版交通政策白書より作図)

*この問題については、本会会報83号（2016年3月発行）に掲載の「貸切バス事業の規制緩和と運転労働をめぐる問題—軽井沢スキーツアーバス事故をうけて—」（会員の川村雅則さん（北海学園大学教授、労働問題を長年調査研究）執筆）をご一読ください。

5. コミュニティバス、デマンドタクシーの導入状況の推移

交通不便地域の足として、**市区町村が主体や補助で運営するコミュニティバスや、利用者の要望に応じて運行するデマンド型乗合タクシーの導入が増えている**。また、市町村やNPO等による自家用有償旅客運送も増え、2017年度末で3134団体ある。

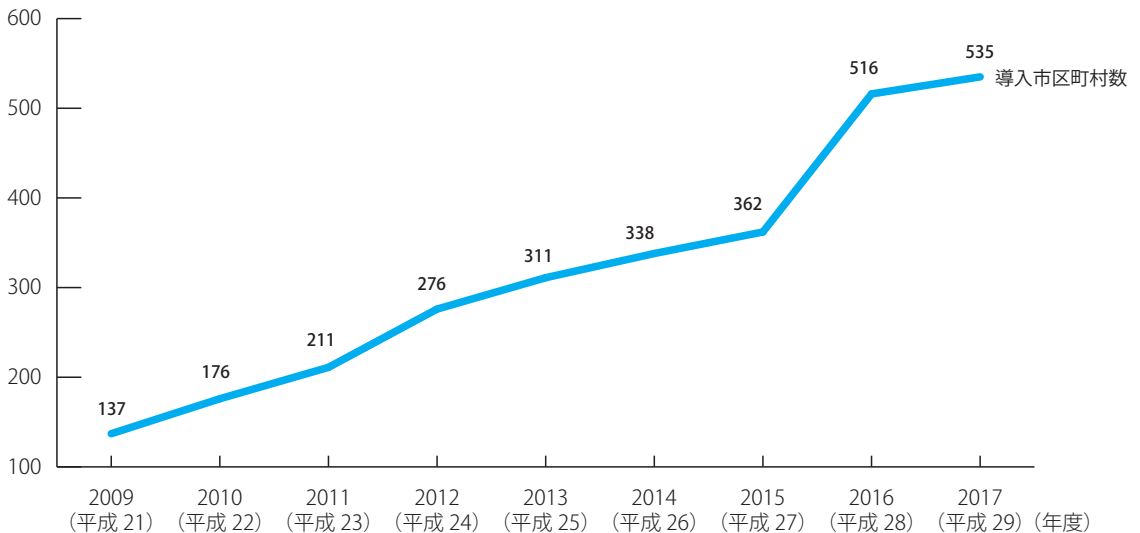
5-1. コミュニティバスの導入状況の推移



資料：国土交通省総合政策局作成

(「令和元年交通政策白書」より作図)

5-2. デマンド型乗合タクシーの導入状況の推移



注1：乗合タクシー：乗車定員11人未満の車両で行う乗合の旅客運送サービスをいう。

注2：導入市町村数は、団地型・過疎型の運行形態の合計。

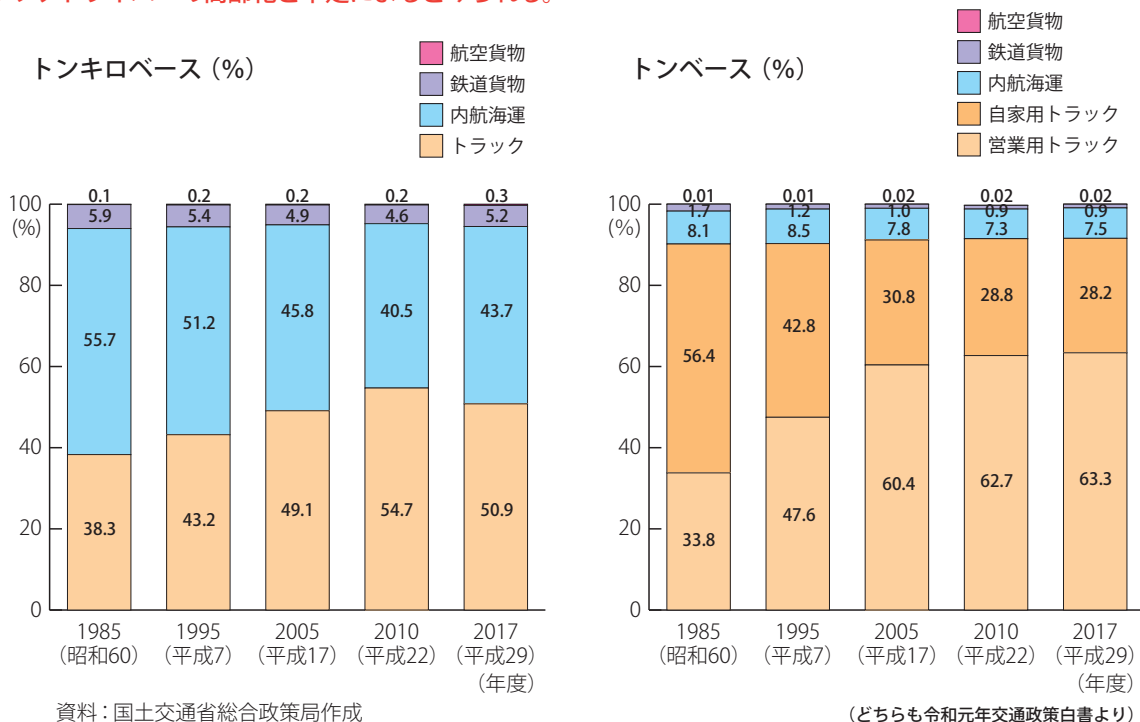
注3：いわゆる「自家用有償運送」は含んでいない。

資料：国土交通省自動車局作成

(「令和元年交通政策白書」より作図)

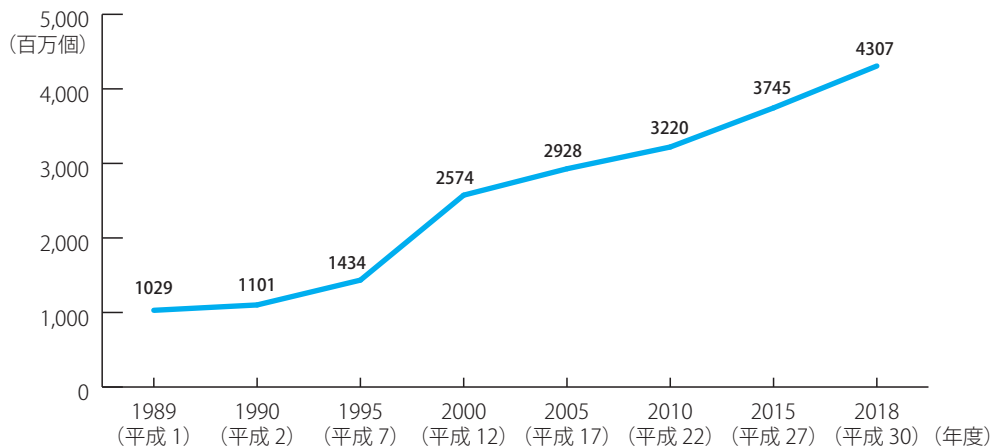
6. 国内貨物輸送の交通機関分担率

輸送重量に輸送距離を乗じたトンキロベースでは、2017年でトラック50.9%、内航海運43.7%、鉄道5.2%。輸送重量のみのトンベースでは営業用トラック63.3%、自家用トラック28.2%で合わせて91.5%を占めている。トンキロベースの分担率は2010年前後を境に鉄道と内航海運へのモーダルシフトが少し増えつつある。トラックドライバーの高齢化と不足によるとみられる。



7. 宅配便取扱個数推移

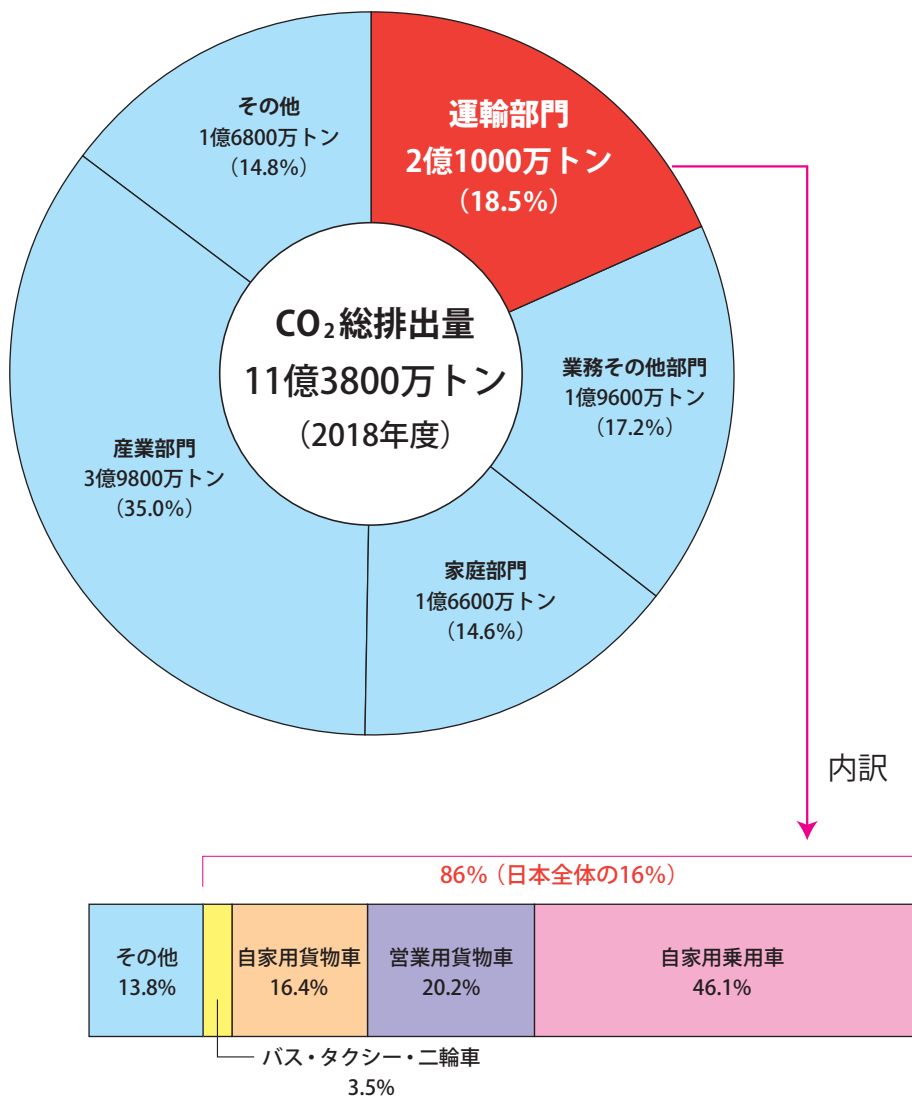
宅配便はネット通販の利用増で急増し、2018年度は43億個を突破した。メール便取扱冊数は同年度50億余冊で、対前年度比4.8%減少している。



*一部航空輸送等を含むがほとんどはトラック輸送。メール便は含まない。(国土交通省調べ)

1. 自動車の二酸化炭素 (CO₂) 排出量

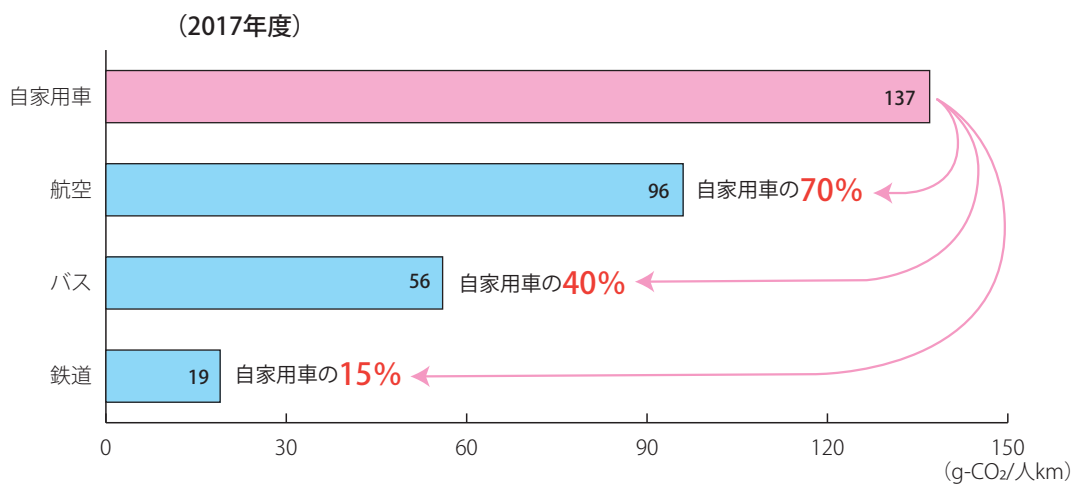
日本のCO₂排出量全体の18.5%を運輸が占め、そのうち86% (日本全体の約16%) を自動車占めている。



(国土交通省資料より作図)

2. 移動手段による二酸化炭素 (CO₂) 排出量比較

人が1人移動する際に最もCO₂排出量が多いのは自家用車 (マイカー)。

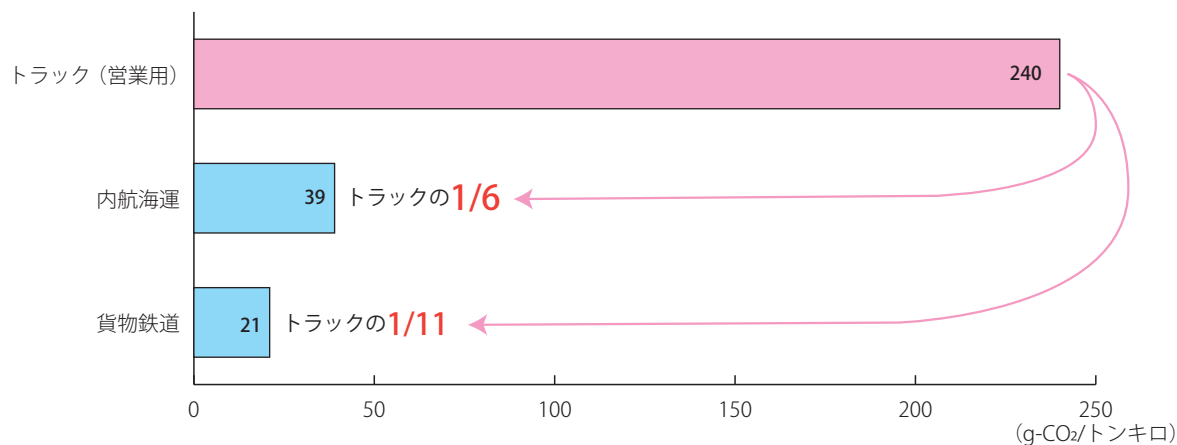


(「令和元年版交通政策白書」より作図)

3. モーダルシフトの効果

物流をトラックから内航海運や鉄道に変えると、二酸化炭素排出量を大きく削減できる。

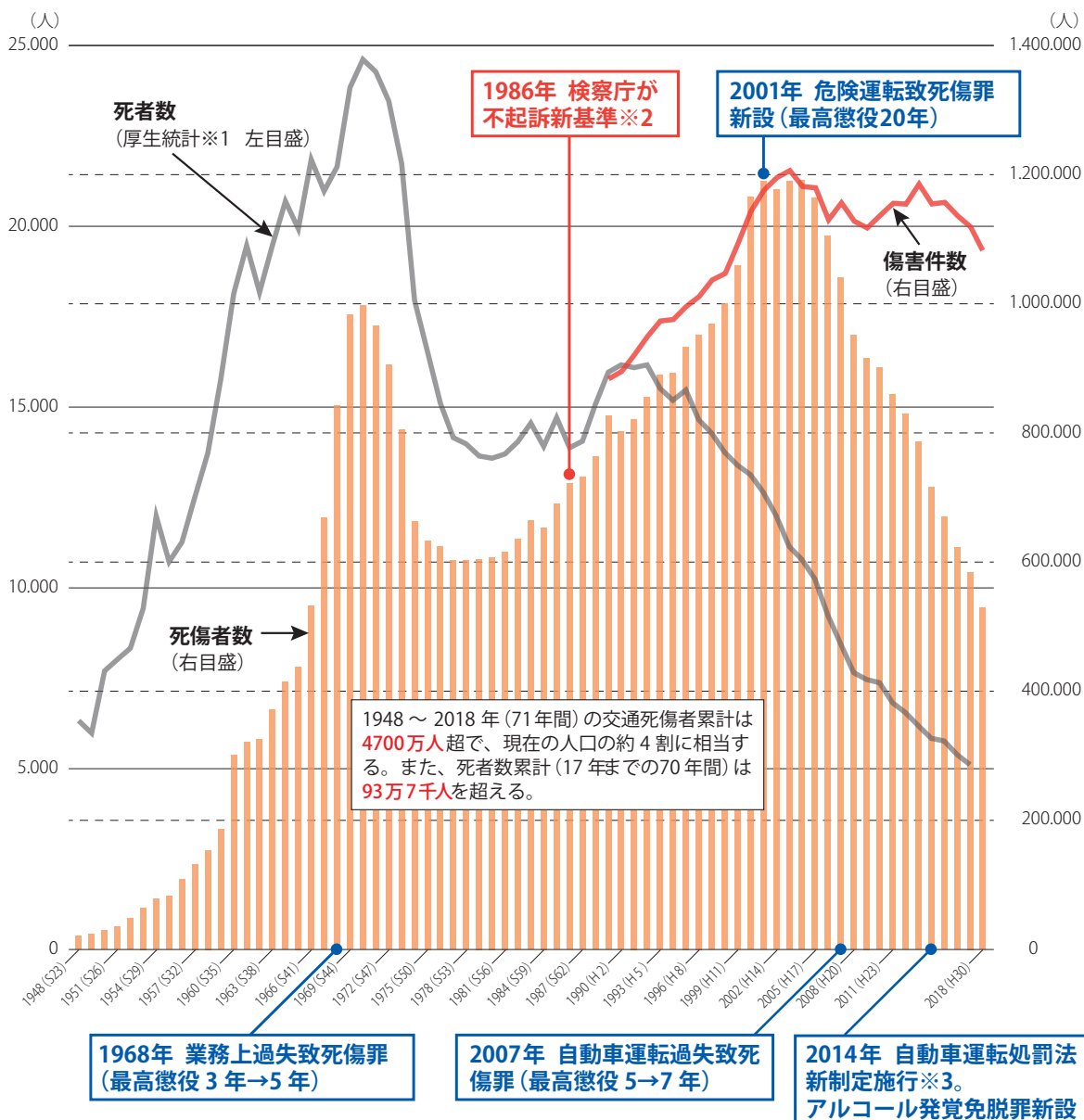
輸送機関別CO₂排出量 (1tの貨物を1km輸送した際のCO₂排出量：2016年実績)



(国土交通省資料より作図)

1. 交通死傷被害と「自動車運転処罰法」等の関係と推移

秩序なきモータリゼーションにより交通死傷者は1970年頃に激増した。68年の業務上過失致死罪改正などにより一時は減少したが、じき増加に転じ、2000年代初めに第2のピークを迎える。その後は危険運転致死傷罪新設など刑罰強化により死傷者数は減少傾向にあるが、**傷害件数(損保機構算出の負傷件数。赤い折線)**は横ばいである。この差の背景には、**86年に検察庁が「3週間以内の傷害は不起訴とする」新基準を示す**など、**警察と検察が「軽傷事故は人身事故として処理せず」といういわゆる「非犯罪化」「寛刑化」を進めてきた影響**があると考えられる。

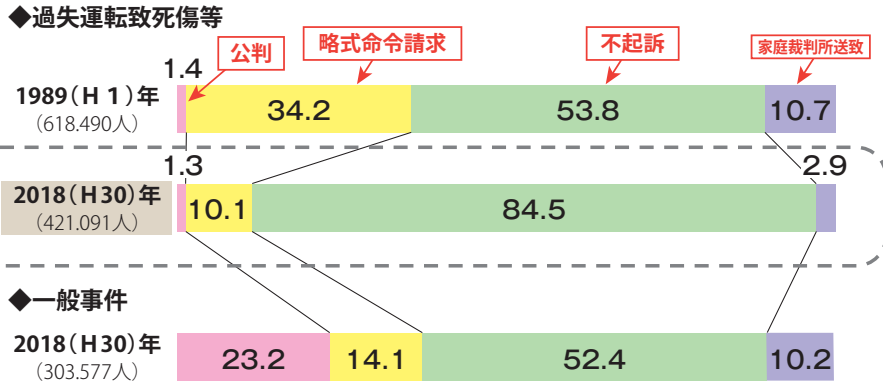


※1) 厚生統計の死者は当該年1年間の交通事故死者事故後1年を超えての死者及び後遺症による死者を除く)。24時間以内死者のおよそ1.4倍。
 ※2) 業務上過失致死傷について、3週間以内の傷害は過失の如何を問わず不起訴とするとした。
 ※3) 自動車運転処罰法(「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」)は刑法から危険運転致死傷罪と自動車運転過失致死傷罪を独立・統合した法。

(死者及び死傷者数は「令和元年版犯罪白書」、傷害件数は損害保険料率算出機構の「2018年度版自賠責保険統計」により作図)

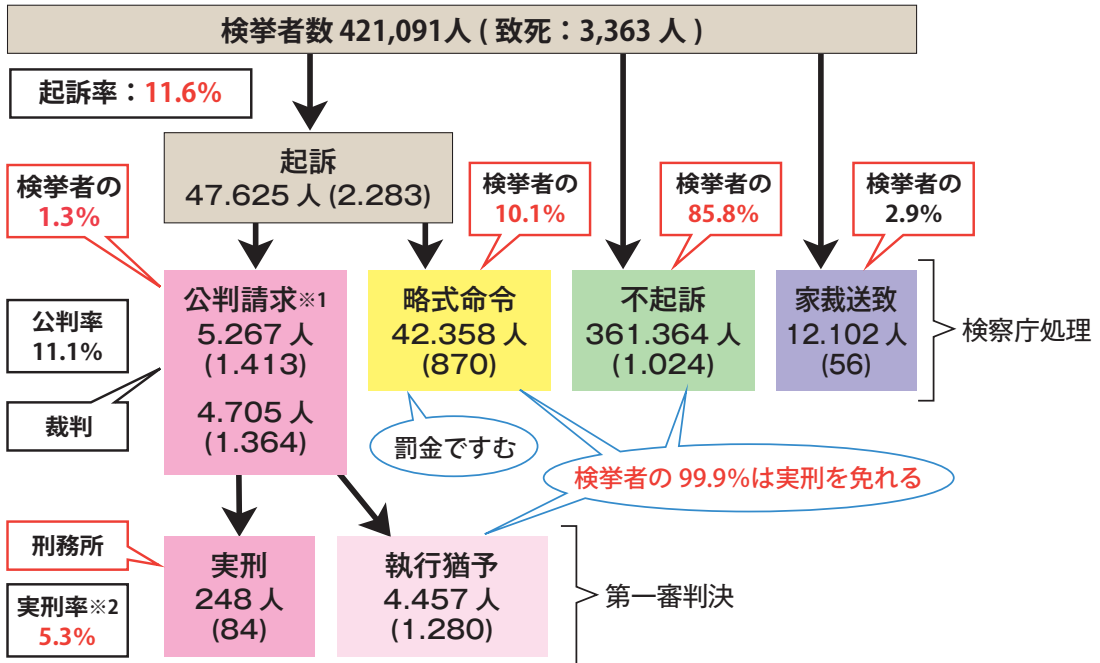
2. 交通事故 検察庁処理人員の処理区分別構成比

86年に検察庁が「3週間以内の傷害は不起訴とする」新基準を示して以来、**過失運転致死傷(当時は「交通関係業過」)**の起訴率は**86年までの70%台から激減**した。93年の犯罪白書はこの背景を『「国民皆免許時代」『くるま社会』の今日、軽微な事件について国民の多数が刑事罰の対象となるような事態となることは、刑罰の在り方として適当ではない』と記している。2018年の**起訴率は11.6%、一審の実刑率は5.3%(致死でも6.2%)**という**低さ**で、一般事件と比べて異常に軽い。



注) 1 検察統計年鑑による。
 2 [一般事件]は、危険運転致死傷、過失運転致死傷等及び道交違反以外の事件である。
 3 ()内は、人員である。
 (「令和元年版犯罪白書」より作図)

過失運転致死傷等の検察庁処理と第一審の判決 (H30年)



※1 公判請求の5,267人は平成30年に公判請求された人数であり、その下の4,705人は、平成30年に第一審判決が出た人数。
 ※2 実刑率は公判請求に対する割合。

(「検察統計」年次2018、および「令和元年犯罪白書」より作図)

3. 交通犯罪に関する処罰法の変遷

1990年代までは、交通事故による致死傷罪はすべて業務上過失致死傷罪としてくられ、最高刑も軽かったが、交通死傷者数が第2のピークとなった2000年初め、交通犯罪被害者らの必死の訴えによって厳罰化の動きが始まった。01年に危険運転致死傷罪が新設され、飲酒運転や危険速度走行などが刑法の傷害致死罪と同じ故意犯と扱われることになった。また、過失運転については07年に自動車運転過失致死傷罪とされ、最高刑も少し上げられた。さらに14年、両方の刑が新法「自動車運転処罰法」としてまとめられ、アルコール等発覚免脱罪、無免許運転による加重なども加えられた。並行して道交法の罰則強化(07年に救護義務違反の最高刑が5年→10年になるなど)も進み、一部の悪質な運転行為の抑止につながっている。ただし、危険運転致死傷罪の適用要件の狭さや、過失運転に対する処罰の軽さなど、課題はなお山積している(「残る大きな課題」参照)。

	過失によって人を死傷させた罪	危険な運転(故意行為)によって人を死傷させた罪
1968年	業務上過失致死傷罪 (最高刑3年)	
2001年	業務上過失致死傷罪 (最高刑5年)	
2005年		危険運転致死傷罪新設 (死亡の最高刑15年、傷害10年)
2007年		*刑法典全体の変更により最高刑が改正 (死亡の最高刑20年、傷害15年)
2014年	自動車運転過失致死傷罪 (最高刑7年) *自動車による過失事件を業務上過失致死傷罪から独立した刑とし、最高刑も引上げとなる	
	自動車運転処罰法 ※以下にまとめらる	
	5条 過失運転致死傷罪 (最高刑7年)	4条 過失運転致死傷 アルコール等 影響発覚免脱罪 (最高刑12年)
		2条、3条 やや軽い類型(3条)が新設 (死亡の最高刑15年、傷害12年) *2020年6月、2条にあり運転2類型が追加

残る大きな課題

厳罰化の流れの中でも、交通被害死の約6割を占める脇見など過失運転に対する「寛刑」の底流は変わっていない。これは2001年の危険運転致死傷罪新設の際、過失運転致死傷罪については「ただし、その傷害が軽いときは、情状により、その刑を免除することができる」という極めて不公正な「刑の裁量的免除」規定が設けられ、その後も残されたまま(「自動車運転処罰法」第5条後半)となっていることによる。結果の重大性を軽視した法制度が、人命軽視の「クルマ優先社会」の温床ともなっているのである。

危険運転致死傷罪の適用事件が実態に合わず極端に少ないことも大きな問題である。

交通犯罪については「(赤色信号を)殊更に無視し」(「自動車運転処罰法」第2条7項)など「意思責任」を適用要件とするのでなく、「結果責任」(無過失以外は責任を負う)で裁かれる処罰体系への早期の確立移行が求められる。

(交通犯罪と刑罰に関する図表と解説は、前田敏章会員による)