

立場による交通事故責任の認知的差異

— 運行管理者の意識調査から —

金光 義弘^{*1}

はじめに

年々増加の一途をたどる交通事故の中には、飲酒運転や無免許運転などの悪質かつ危険なドライバーによって引き起こされるものが多く含まれている。それに伴って掛け替えのない命を奪われたり、心身に重い障害を被ったりする一般市民の数も増える一方である。その結果は、被害を被った者の家族や友までも巻き込むことになり、悲劇の程度と範囲は計り知れない広がりをもつことになる。交通戦争という言葉がまだ死語にならず、多用される所以でもあろう。特に交通事故により愛する肉親を失った遺族や、後遺症に悩む本人とその家族等が作るさまざまな被害者の会では、交通戦争の罪を憎みその終結を願っている。

こうした背景のもとに、平成13年度の第151回国会において、運転免許証に関する規定の整備や、障害者に係わる運転免許の欠格条項の見直しとともに、悪質・危険な運転者に対する罰則の強化などを含んだ道路交通法の一部を改正する法律（改正道路交通法）が成立し、6月20日に交付された。したがって、交付から1年以内、つまり平成14年6月中に施行されることになる。その中の悪質・危険な運転行為等に対する罰則についてみると、例えば第65条第1項において「酒酔い運転」は、2年以下の懲役または10万円以下の罰金から、3年以下の懲役または50万円以下の罰金へ、また「酒気帯び運転」は、3ヶ月以下の懲役または5万円以下の罰金から、1年以下の懲役または30万円以下の罰金へとそれぞれ大幅に引き上げられることになっている¹⁾。

しかしながら、こうした罰則強化の動向をどのように評価するかは、交通社会人の立場や意識によって異なるものと考えられる。金光らの大学生を対象とした先行研究によると²⁻⁵⁾、自分が車の運転をするか否か、自らが加害者になることを想定するかどうか、交通事故の被害者になった場合を想定するか

どうか、あるいは事故のニュースの傍観者の立場に立つかどうかなどによって、事故に対する責任の重さの認知は著しく相違することが明らかにされている。とはいえ、交通社会人としては未熟な大学生を対象とした仮想的立場における意識調査では、現行の刑事責任に対する現実感も乏しく、一義的な結論は期待できない。

そこで本研究では、実際に運輸業を専門職とする交通社会人に対する意識調査を通して、大学生とは明確に異なる社会的立場にある者の事故に対する責任の認知を、明らかにすることにした。すなわち、運転者によって引き起こされる最も悲惨な交通死亡事故に対する責任の重さの認識を、過失の質や程度によって異なる三種類の事例に対する判断において分析する。ここで採用する3種類の死亡事故事例は、金光の先行研究⁵⁾に準じて、同業者による悪質で危険な飲酒運転による死亡事故、同じく同業トラック運転者による過失死亡事故、そして一般市民の乗用車による過失死亡事故とした。異質な重大死亡事故に対して、いわゆるプロの立場から見た事故責任の認知的差異を分析するサーベイによって明らかになることは、罰則強化を目指す改正道路交通法が、運輸業の現場においてどのように受け取られ、いかなる効果をもたらすかについての重要な予測的情報を提供することになるであろう。

方 法

1) 調査対象

岡山県下のバス、タクシー、トラック等の運送会社において選任された運行管理者に対して行われる講習会に参加した者を調査対象とした。13の講習会場には時期や会場の広さなどによって参加人数に差があり、しかも時間的制約などによって三種類の調査の実施人数にも差異が生じた。したがって、調査事例によって調査対象者数は最大610名、最小350名となった。

*1 川崎医療福祉大学 医療福祉学部 臨床心理学科
(連絡先) 金光義弘 〒701-0193 倉敷市松島288 川崎医療福祉大学

2) 調査内容

大学生を対象とした事故責任の認知差異の研究⁵⁾に準じて、三種類の事故事例に対する意識調査を実施した。第一の事例は、典型的な過失死亡事故で、誰もが加害者にも被害者にもなりうるものとして二木雄策⁶⁾の「交通死」に紹介されたケースである。すなわち「夜間、乗用車を運転中、交差点の赤信号を看過して横断歩道上で女子大生をはねて死亡させた加害者に対して、懲役2年、執行猶予3年の量刑が確定した」というものである。第二の事例は、マスコミを通して誰もが第三者的関心を持ったもので、「小学生がダンプカーに轢かれて死亡し、運転者は一旦不起訴になったが、被害者の訴えが実り禁固2年、執行猶予4年の逆転有罪判決が出た」ケースである⁷⁾。第三の事例もマスコミで広く取り上げられた悪質運転の典型的重大事故で、「東名高速道路で、酒酔い運転をして追突事故を起こし、幼女2名を焼死させた運転者に対して、懲役4年の実刑が言い渡された」というものである⁸⁾。

以上の三種類の死亡事故および量刑に対して、加害者としての事故責任の重さに関する判断を、三肢選択のレスポンスアナライザーで求めるものであった。なお第一事例については予想される三種類の懲役年数で答え、事例の2と3については判決についての印象を「重い」、「妥当」、「軽い」から選択することを求めた。三種類の事例の呈示順序は、会場によってカウンターバランスされていた。

結 果

結果の整理に当たっては単純に、事故事例別に3つの選択肢ごとの人数および人数比を求めることにした。その結果は表1と、図1および図2に示す通りである。

第一事例の一般市民の乗用車による死亡事故の場合は、しかるべき懲役年数を推測させるものであった。その結果は図1の通り、信号無視という明らかな過失運転によって女子大生を死に至らしめた者に対する懲役年数を、5年以上と判断した者はわずか2割強に過ぎず、大多数が5年以下と見積もっていることがわかった。中でもわずか1-2年の懲役刑を予測する者が3割以上にも上っていた。

第二事例のダンプカー運転者による、小学生に対する過失致死事故の逆転有罪判決の場合は、図2の通り、約4割が2年の禁固刑（執行猶予4年）に対して「軽い」と答え、半数以上の者が「妥当」ないしは「重い」と判断した。

第三事例のトラック運転者が酒酔い運転によって幼い姉妹を焼死させ、懲役4年の実刑判決を受けた

場合では、図2の通り8割以上の者が「軽い」という不満の認識を示した。しかし反面において、2割近い者が「妥当」もしくは「重い」という、むしろ判決に賛意を示す傾向にあったことも明らかになった。

以上の結果を総合すると、運送を専門業務とする職種の管理者でさえ、事例1と2の日常的な過失致死事故に対する刑事責任には寛大であり、悪質で危険な運転による重大死亡事故の責任には厳しさを示したといえる。しかし量刑の程度に対する認知には、全体として厳しさに欠ける要素が含まれることも判明した。

考 察

日ごろ運送事業を営む職種の者やその管理者は、常に交通事故のリスクと向き合っているだけに、事故責任の重さの認識は大学生や一般市民以上に厳しいものがあると考えられていた。しかし本研究の結果では、彼らの重大事故に対する責任の認知の方向は必ずしも期待するものとして認められなかった。すなわち大半の運行管理者が、第一事例の誰もが遭遇する可能性の高い過失死亡事故に対して、短期の懲役年数を見積もり、第二事例のダンプカー運転者の過失死亡事故に対する2年の禁固刑を妥当と判断したのである。前者については、通常の安全運転義務違反による過失であることを勧告し、後者については同業者の過失をひいき目に評価した結果であると考えられる。ところが第三事例の明らかに悪質で危険な運転による死亡事故に対してさえ、4年の懲役刑を妥当ないしは重いと評価する運行管理者が少なからず存在することの意味は深刻である。つまり改正道路交通法において、「酒酔い運転」は事故を起こすまでもなく3年以下の懲役が課せられようとしているのに、その悪質・危険運転によって2人の幼女を焼死させた者に対する4年の懲役刑を支持する責任感覚の希薄さが問題ではなからうか。事故発生確率の高い日常性や、同業者への同情などの判断基準とも関連して、交通事故責任の認知的基盤の危うさが示唆された結果といえよう。その根底には運送業種の立場として、第一当事者つまり加害者になる場合が多いことから、事故責任の認識は自己防衛的にならざるをえない背景があると考えられる。

その点、交通社会人としては未熟な大学生を対象とした先行研究⁵⁾では、同じ三種類の事例において、被害者の立場に立って加害者に求める事故責任は、運行管理者よりも遥かに重いものであった。このように、交通事故責任を被害者の立場から見直す必要があるというパブリックコメントを受けて、警察庁では「運転免許制度に関する懇談会」を設置し、刑

表1 交通死亡事故事例別の量刑の重さに関する認知(人数と%)

事例1 (女子大生死)			事例2 (逆転有罪判決)			事例3 (酒酔い運転)		
量刑の予想	人数	%	重さの認知	人数	%	重さの認知	人数	%
1~2年	204	35.4	軽い	261	42.8	軽い	297	84.9
2~4年	240	42.1	妥当	314	51.5	妥当	46	13.1
5年以上	128	22.5	重い	35	5.7	重い	7	2.0
合計	572	100	合計	610	100	合計	350	100

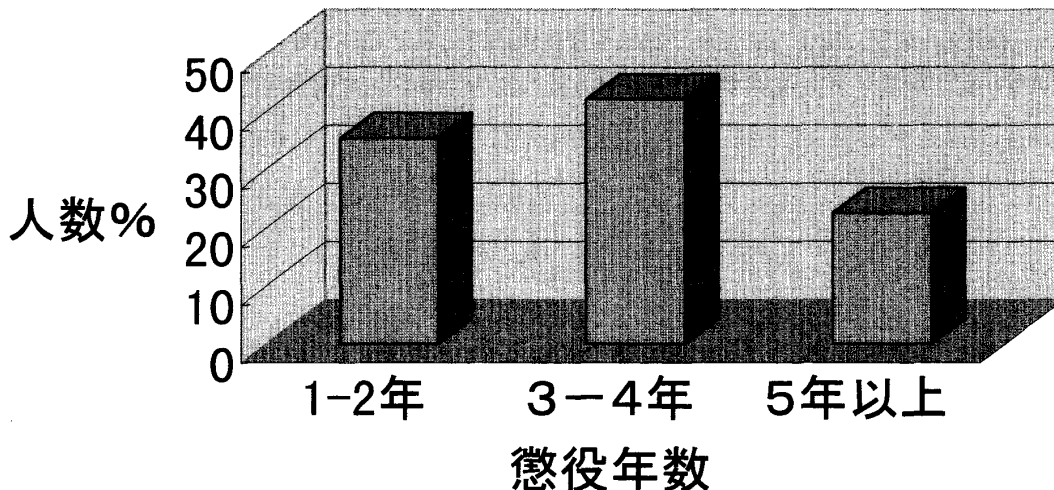


図1 事例1における量刑の予想

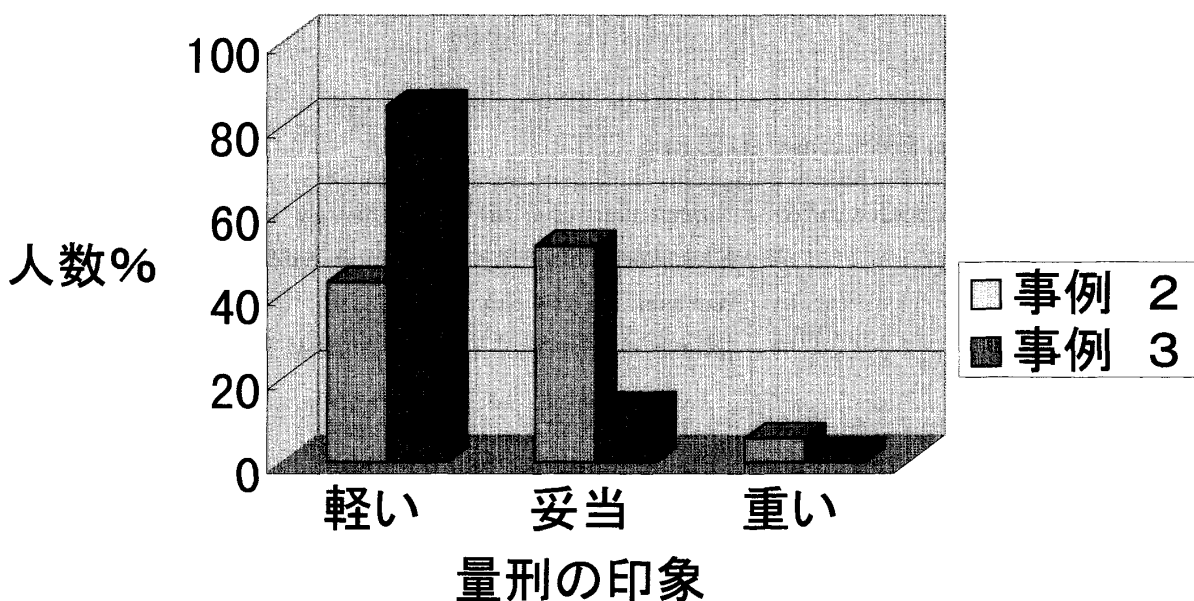


図2 事例2と3における量刑の判断

事責任とは別に悪質で危険な運転によって死亡事故を起こした者の免許を取り消す方向での検討を進めている^{9,10)}。

本短報は、筆者らによる一連の「立場による事故責任の認知的差異」に関する研究の一部として実施

された調査結果であり、いまだ予備調査の段階である。事故責任の認知を刑事責任における量刑の評価で議論することの妥当性も含め、一連の調査結果の統計的分析と合わせて所期の研究目的を達成し、後に公表する予定である。

文 献

- 1) 安部久晃, 岡 素彦, 稲盛久人 (2001) 改正道路交通法のあらまし. 人と車, 37(565), 4-9.
- 2) 金光義弘 (1996) 若者の交通安全意識と態度に関する調査的研究 (1) 重大な交通事故第一当事者のエラー要因. 川崎医療福祉学会誌, 6(1), 185-190.

- 3) 金光義弘 (1996) 若者の交通安全意識と態度に関する調査的研究 (2) 学生達の交通環境に対する認識と運転経験の影響, 川崎医療福祉学会誌, **6**(2), 361-367.
- 4) 金光義弘, 寺寄正治, 綱島啓司, 水子 学, 鈴木素子 (1998) 大学生の交通安全意識と態度に関する調査的研究. 川崎医療福祉学会誌, **8**(1), 207-213.
- 5) 金光義弘 (2001) 立場による事故責任の認知的差異 - 大学生の意識調査から - 川崎医療福祉学会誌, **11**(1), 37-39.
- 6) 二木雄策 (1993) 交通死 命はあがなえるか. 岩波新書.
- 7) 毎日新聞 (2000) 「隼は悪くなかったよ」毎日新聞朝刊 5月24日.
- 8) 毎日新聞 (2000) 「酒酔いでトラック追突 幼い姉妹焼死」毎日新聞朝刊 6月9日.
- 9) 石井威望ほか, 運転免許制度に関する懇談会 (2001) 運転免許の欠格期間等の見直しを提言. 人と車, **37**(565), 48-49.
- 10) 朝日新聞 (2001) 死亡事故・酒気帯び事故の免許取り消し提言. 朝日新聞朝刊 7月20日.

(平成13年10月18日受理)

**The Relation between a Person's Standpoint in a Traffic Accident and His
Cognition of Responsibility for that Accident.
— A Survey of Car-Operation-Managers' Recognition for the Case Reports on
the Fatal Traffic Accidents —**

Yoshihiro KANEMITSU

(Accepted Oct. 18, 2001)

Key words : STANDPOINT, CONGNITION OF RESPONSIBILITY, FATAL TRAFFIC ACCIDENT,
CAR OPERATION MANAGER

Correspondence to : Yoshihiro KANEMITSU Department of Clinical Psychology, Faculty of Medical Welfare
Kawasaki University of Medical Welfare
Kurashiki, 701-0193, Japan
(Kawasaki Medical Welfare Journal Vol.11, No.2, 2001 365-368)