

日本の災害による死者数(2008年) 図7

運輸事故	自動車	5,155	その他	火災	1,969
	鉄道	300		自然災害	85
	航空	7		労災	1,268
	海難	146	犯罪 殺人認知件数	1,300	

*海難、自然災害は行方不明者を含む。

(出所)「交通安全白書」「防災白書」、労働衛生情報センターほか。

乗り物の安全係数

安全係数：安全のための部品搭載量

乗り物の安全係数

自動車	8
電車	4
航空機	1.5

原因として30日以内の死者を交通事故による死者と定義されるのが一般的です。日本でも厚生労働省はその定義を使っていますが、警察では24時間以内としています。24時間以内というのは不合理で、今日事故に遭って、ずっと意識不明で、3日後に死亡したという場合、常識的に考えれば交通事故による死亡に分類しなければなりません。警察統計では交通事故死になりません。それで死者の数は少なくなるのですが、国際標準の30日以内ということにすると、死者数は1~2割増えます。したがって、6000人程度になります。自動車事故以外では、図7のとおり、鉄道が300、飛行機が7、海難が146となっています。

安全係数というタームがあります(図8)。安全係数を安全のための部品搭載量でみると、例えば、自動車には、自動車を動かすための部品と、シートベルトとか、ハンドルのところに標準装備されているエアバッグとか、乗っている人の安全を確保するための部品があります。こういうものの重量を計算するとどのくらいあるかということ、自動車を動かすための部品を1とすれば、安全のための部品の量は8で、電車の場合は4、飛行機となると1.5です。飛行機は、あまり安全のための部品を積み込むと、重量が重くなり、経済性が非常に悪くなるので、シートベルトや酸素マスクなど、ぎりぎりまで削り落としていますので、1.5になっている

のです。

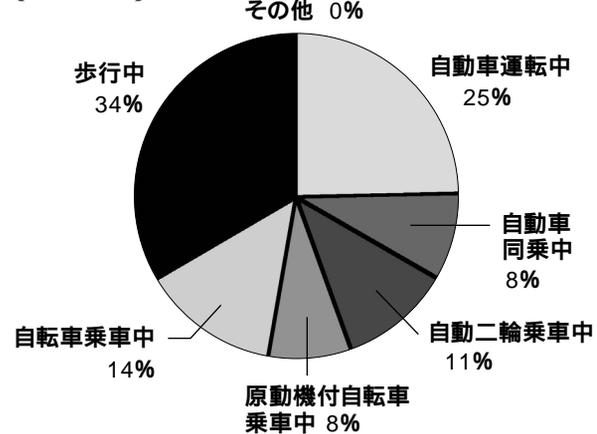
安全係数が小さいということは、なかなか事故が起こりにくいことを示しています。ただし、起こったときは死亡する確率が高くなるとも言えます。安全係数が大きい自動車は、頻りに事故は起こりますが、事故は起こっても安全のための装備がかなり積み込まれているので、必ずしも死亡事故にはつながりません。日本ではい年間約100万件の事故が起こっていますが、人が亡くなるのは先ほど言いましたように5~6千人というオーダーです。

飛行機は非常に安全な乗り物で、滅多に死傷事故は起こりません。大型旅客機が落ちて大量の人が亡くなるという事故は、この25年間で日本国内で3件しか起こっていません。1985年に日本航空ジャンボ機の尾翼が破壊され、群馬県の御巣鷹山に墜落した事故と、名古屋空港での中華航空機の事故、福岡空港のガルーダインドネシア航空の事故、の3件程度になります。図7の7件というのはセスナ機など小型機の事故です。鉄道もかなり安全な乗り物で、300人の死者ということになっていますが、これは踏切事故やホーム上の事故によるもので、列車の脱線や衝突による死者はほとんどありません。

ちなみに火災事故、労災事故による死者についてもみておきますと、いま、労災事故は非常に減っています。かつて、昭和40年代頃までは全国に炭坑、炭田があったので、落盤事故が多く労災事故が頻りに発生していました。今、建設の現場も安全になってきましたので、労災事故もかなり減ってきています。

事故のうち、自動車事故が一番大きな社会問題といっても良いでしょう。自動車事故でとくに問題なのが、死者のうちの34%が歩行者であるという点です。また、自転車に乗っている人もかなり亡くなっています(図9)。歩行中と自転

状態別交通事故死者数の割合 (2008年) 図9



(出所)「交通安全白書」