交通事故は増えたのか、減ったのか：統計にみる交通安全史(第6回)1970年代の事故減少

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2017-04-08 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 吉田, 信彌 メールアドレス: 所属:
URL	https://tohoku-gakuin.repo.nii.ac.jp/records/23961

統計にみる
交通安全史

交通事故は増えたのか、減ったのか

第6回 1970年代の事故減少

東北学院大学　教養学部　教授　吉田信彌

ハード重視の信仰

交通安全対策は3つのE（工学Engineering、規制Enforcement、教育Education）からなる、と言われる。そのうちの工学のE、つまり信号や歩道の設置などの交通環境の整備が1970年代の交通事故の減少に貢献したとの見方が根強い[1]。信号が増えれば交通流が統制され、衝突が回避される。歩道が増えれば歩車分離が進み歩行者の犠牲は少なくなる。それはすべての年齢の人に恩恵をもたらす。**図1**でも全年齢層の人口当たり死者数が減少した。70年代の減少は環境整備、3Eのうちの工学によるハード面改良によるとの説明は通りが良いように思える。

しかしそうだろうか。その考えには留保がつく。道路などの設備は予算の関係で、年々一定の比率で増える。それが原因で死者を減らすなら、減る死者のほうも一定の割合になるはずである。ところがそうならない箇所がある。

第一は、**図1**では70年代前半と後半とでは減少の傾きが前半のほうが急である。第二は16歳～19歳の減少が他の年齢層よりゆるやかである点である。

そして、1980年代に入ると、どの年齢層も増加に転じる。信号や歩道の増設は70年代と同様に80年代も続くのに、なぜ80年代は死者が増加したのだろうか。交通環境を整備すれば死者が減る、と単純には考えられないのではないだろうか。

一般にわが国では環境整備などのハード面の改善が安全に資するとの信仰が強い。それが一時的にだが揺らいだのは1990年代に入ったばかりの頃であった。80年代の10年間に環境整備が進んだのに事故は増加の一方であった。そこでハードはもうだめだ、人間の心の問題だと嘆く声が交通安全関係者の間で高まっていた。しかし、それは一時の論で終

わった。エアバッグなどの安全装置が95年ごろから普及すると、いつのまにか1992年以降の死者減少はハード面の改良が貢献したとの論がはびこるようになった。それが誤った論だというのが私の主張[2]だが、そうした論の変化にハード信仰の強さを感じてしまう。

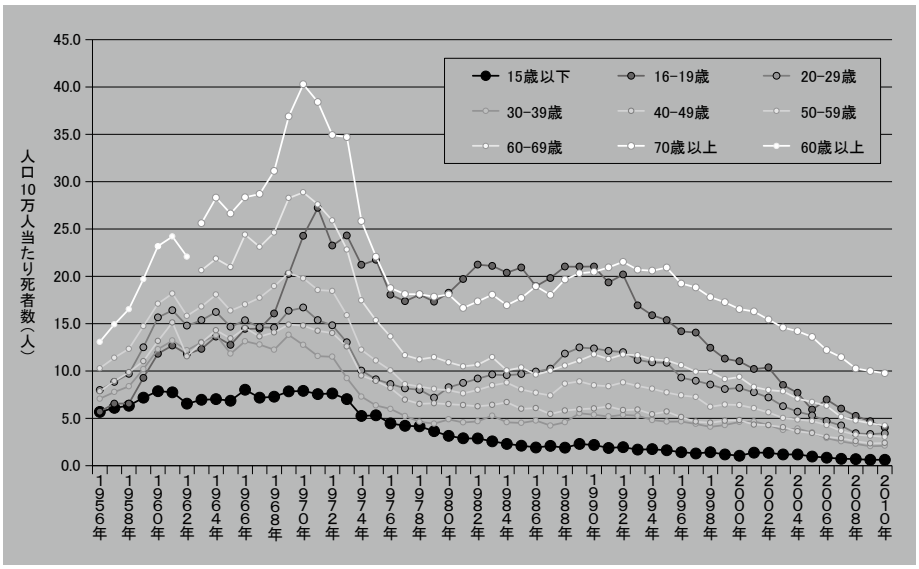


図1　年齢層別人口10万人当たり死者数の年次推移（1956年～2010年）
（5月号・図1、6月号・図1を再掲載）

3Eへの疑問

そもそも3Eと3つに分ける思考が問題ではないか。3Eは工学、警察、心理学と専門を3つに切り分け、分業化してしまった。そのためモノを改良するEngineeringの効果を工学面に限って論じるようになってしまった。しかし現実にはモノは情報としても作用する。先に言ってしまえば、70年代の設備更新は情報効果として作用し、情報効果ゆえに10年で効用が切れた、というのが、今回紹介する私の説である。

モノが情報として作用する例をあげよう。信号の新設はその地点が信号が必要なほどの危険交差点であったことを伝える情報でもある。その信号が電子計算機（コンピュータの70年当時の呼び方である）によって制御されているとのニュースは、信号が機械的に公平に運用されているという信頼の情報を提供する。

当時の関係者は、予算がつきその額が大きかったという[1]。予算の多くは設備投資が占めるのでハード効果が大だと関係者が思うのも当然だが、それはハードの効果だろうか。

大きな新規の予算は国の意思を示す。関係者もやる気を出す。予算自体が情報として機能していないだろうか。

3Eという枠ではなく、私はかねてより情報がどう行動を動かし、行動の結果として全体の統計が動き、それがまた情報となる、情報・行動・社会統計の3項枠組み[2]を提唱してきた（**図2**）。70年代の趨勢についても情報という側面からもっと光を当ててみよう。



図2　3Eから情報・行動・社会統計への3項枠組みへ

会社の安全運動
―労働安全衛生法―

交通安全対策の国家予算は地方自治体に流れ、それが組織を活性化する工夫があったとの話も聞くが、ともかくそれは公共機関が主導する交通安全である。いっぽうで70年代には民間会社も安全に組織をあげて取り組まなくてはならないとする法制ができた。それが1970年に公布され72年から施行される労働安全衛生法である。

労働法によって雇用者が労働者の安全と健康を守る義務を果たすことは約束されていたが、新しい労働安全衛生法はそのために会社の中に安全管理者を置き、会社が継続的に安全活動を行うように組織を組み直しての対応を促したのである。労働災害防止もあるが、その射程には交通安全も入る。

通勤も労働の一部であるからマイカー通勤の事故も労働災害となる。マイカー通勤者からすると、カーはマイ（自分）のことと思っていたら、会社の事柄で会社の知るところとなる。実際には個人の保険で処理した例もあっただろうが、会社の目が光るということだけで事故には気をつけるようになる。なにしろ70年代はみな「会社人間」であった。90年代以降とは忠誠心が全然違う。

70年代の年齢層別の死者の減少の特徴の一つは中高年の減少である。40歳代50歳代は会社の管理職の年齢層である。当時の中高年層の免許保有率は低い。運転して死者となるのではなく、酔って歩行中に亡くなったのだろう。それが一気に減少する。その理由は安全を管理する立場になったからだろう。自ら安全に行動を律さなければ示しがつかないとの自覚が交通死者を減らす。

16～19歳の年齢層の減少が緩やかなことも、会社の管理との関係を考えると首肯できる。10代は会社にまだコミットしていない。そして若者が乗る二輪車・原付には会社の管理が及びにくい。それゆえに他の年齢層より減少が鈍かったといえた。

70年代の統計では死者が自動車運転中か、二輪車運転中かなどの区分や免許保有者のデータが不確かなところがあるが、組織が交通安全運動に本腰を入れた結果が事故統計に反映されていることが読めるだろう。

むち打ち症

組織防衛のためにも各職場で交通



イラスト・本田牧子

安全に留意しなければならないと思わせる例を一つあげよう。

追突事故などでむち打ち症になる人は今もいるが70年代は多く、しかもそれが治りにくかった。従業員がその被害に遭うと、普段は変わりなく働いていたのに、突如雨の降る湿度の高い日は首が痛くて出勤できない、と電話がくる。そうした訴えが何年と続く。周囲は仮病かと疑いたくもなる。被害者に同情もするが、職場でも困るし、と厄介だ。加害者になったら、いつまでも被害者からの訴えがきて、仕事にも差し障る。これも厄介だ。

かくもむち打ち症は厄介だ。これを逃れるには結局のところ事故に遭わないようにするしかない。交通安全は個人のことと思われがちだが、会社のため、職場のためにも事故を起こさないことが第一だ。そして追突されないことだ。とはいえ追突を防ぐことは無理だから、せめて被害を軽くするためにできることは、停車中はサイドブレーキだけでなくフットブレーキも怠るな（当時はオートマチック車ではないから信号待ちの時にフットブレーキをかけない運転者も少なくなかった）、そしてバックミラーを見て追突してこないか監視せよ、くらいだ。こうした知恵＝情報が広まる。

職場でも議論されるようになった交通安全は、いよいよ「みんな」の願いとなり、それを防ぐ知恵が結集されていく。

組織を通しての交通安全運動

時代を点検すると、70年代は組織を通じての交通安全の価値と実現の方法が情報として広まった時期だった、といえる。組織を通しての交通安全運動という情報戦が奏功した例だったのではないか。それ以前の交通安全運動は学区や町の運動だった。それが70年代には国や会社などの公的な組織を通して展開した。それは「気をつけましょう」というううわべの情報伝達ではない。そこでの情報は、予算、モノあるいは改変された組織という実体に伴う情報であった。モノや組織が変わる。その環境の変化は時代の変化を告げる情報である。それは人々に行動の変容を迫る情報となる。

しかし情報は飽きられる。10年もすれば安全運動の賞味期限は切れる。情報は新鮮さを失い、マンネリ化する。組織も打つ手が尽きる。80年代になると情報力は失われ、モノの投資効果も出なくなる。

総合的な交通安全運動が奏功するのは70年代が最後である。80年代以降の交通安全運動の成功例は、左折事故やバイク、飲酒など特化した安全対策になる。それゆえにキャンペーン的な情報面の効果が限定的と考えがちだが、70年代の事故と死者の減少を工学的ハード改良によるという見方は、モノのもつ情報価値をはじめ組織や社会運動という情報面を軽んじた見解である。そろそろハード重視の信仰から脱したいものである。

（よしだ・しんや）

文　献

1）国際交通安全学会「交通戦争への取り組み～途上国に貢献しうる日本の経験と知見～報告書　2011年

2）吉田信彌『事故と心理』中公新書　第6章、第7章　2006年