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4回)何が事故を減らす

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 公開日: 2017-04-08 キーワード (Ja): キーワード (En): Tohoku Gakuin University 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/23959

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4回 何が事故を減らす

東北学院大学　教養学部　教授　吉田信彌

昭和30年代の道路事情

昭和31年は年齢別の交通死者の統計が出て、15歳以下の死者が四分の一を占めた年であった。その昭和31年にタイムスリップしてみよう。子供を死なすな、という思いの強さは想像できるが、それをどうやって実現していったか、の歴史をたどっていこう。

昭和31年は日本道路行政の始まりの年でもあった。日本の道路事情の悪さは産業発展に支障がある、とアメリカの調査団から勧告が出たのがこの年であった。

小泉内閣で道路公団が政治問題になったとき、道路建設こそ国の礎との信念と使命に固まった人たちがいた。彼らは小泉改革では抵抗勢力とされた。彼らの道路建設の重要性に対する確信はこの昭和31年のワトキンス氏を代表とする調査団の勧告に基づくのだろう。勧告書では日本の道路事情が先進国にはあるまじき状態だとまで酷評された。道路づくりこそ国づくりだとの思いの原点は昭和31年にあった。

ではこれを境に道路建設が進み、歩車分離となり、子供が救われた、と簡単に思ってはいけない。そんなに急に道路ができるわけではない。なにしろ歩道どころか車道がひどい。日本は貧しい国であった。

日本の道路事情の悪さを指摘する外国人の声はやまない。昭和35年（1960年）、ローマの次は東京オリンピックという年にイタリアの記者は道路事情の悪さから東京での開催を危ぶむ記事を配信した[1)]。

わが国にガードレールができたのは昭和33年（1958年）である。箱根である。車道と歩道の間にあって子供を守るガードレールというのは、そのずっと後の世のものである。

昭和33年と言えば、長嶋茂雄のプロ野球デビューの年である。男の子の野球熱は高まる一方である。ボー

ルを追いかけ道路に飛び出し、はねられる子供は後を絶たない。

かくのごとく子供にとって事態は悪かった。道路を改善したために子供が救われた、というのが昭和30年代の姿ではない。

イラスト・本田牧子

交通事故が警察を変えた

道路が間に合わないなら警察官の人的パワーで取締り指導を強化すればいいと思うかもしれない。しかし、警察の位置づけも今とは違う。

安倍首相の登場で祖父・岸信介元首相が引き合いに出されることが増えた。昭和35年の安保闘争は有名だが、安保騒動の前に岸内閣は「警察法」でもめた。法案に反対する人たちには戦前の警察に戻るのでは、との懐疑心と不信感があった。警察にはまだ戦前のイメージが残っていた。東西の冷戦のもとで左右の政治対立は激しく、思想として警察を敵視するグループもあった。警察は親しみと信頼を得ていなかった。

こうなると交通安全対策を打とうにも手も足も出ないとの感がある。

しかしながら、歴史の結果をみると日本の警察は国民からの信頼を勝ちえた。何がそうさせたのか、と問われれば、私の仮説は、昭和30年以降の交通事故の多さが警察を身近な存在として、そのとき法にもとづく公正な処分がなされたことが警察への信頼となった、というのである。

そもそも警察は少数の悪人を相手とする存在だった。庶民にとって警察のご厄介になることなど、とんでもないことで、警察は縁遠いものであった。

ところが、交通事故の多発は、そうした従来の警察観を変える。警察官は泥棒などの悪人を罪人とする職業だと思っていた警察官も、事故の現場で目にするのは悪人か、と言われれば戸惑ってしまう。そこで目にするのは悲劇であった。元気な人が一瞬にして死人となる悲劇と善人が罪人となる二重の悲劇である。警察官は、悪を懲らしめるだけでなく、安全のお世話役になることを求められる。それは新たな役割であり、警察官自身の職業観を次第に変えるような時代の変化であった。

皮肉なことに事故の多さは警察を身近な存在としてしまう。事故に遭った人は警察と接触せざるを得ない。ここで決定的なことは、警察が公正であるか、否かである。もちろん世間全体にコネや情実がはびこる時代であるから、警察においても多少のお目こぼしや情実があっただろうが、歴史の結果はどうであったろうか。

結果からすれば、いわゆる「法の支配」、つまり公正さを信頼してよい、となったのではないか。交通事故をめぐって警察への不信、不満、敵意があふれる事態には陥らなかった。それは公正公平な処理が行われたからこそであった。「信なくんば立たず」と本連載の第1回で述べたが、私は昭和30年代の成果はこの「信」の醸成とみなす。

交通安全運動

警察が信頼されれば、警察が取り

組む交通安全に協力してもいいとならないか。子供の犠牲者が多いことは学校にとっても見過ごせない問題である。学校、父兄会、そして町内会は当時は結束の強いまとまりやすい団体であった。それらが通学する地域全体の問題として警察とも協力して、交通安全運動という国民運動が次第につくられていったのではないか。

その歴史的経緯は必ずしも詳らかではないが、交通安全運動の一大特色は、多くの人を巻き込む組織力というか動員力である。

たとえば、今でも小学生の通学路に立って安全を見守ってくれる人を見かけるだろう。それは昭和30年代に東京都が臨時雇用した、いわゆる「緑のおばさん」の末裔と言えよう。通学路の交通指導はさまざまの形で行われてきた。町内会やＰＴＡの一時的な当番制のこともあれば、指導員たちの社団法人（全国交通安全母の会連合会）も存在した。組織化の形態はさまざまであるが、子供を守る地域活動が交通安全運動として全国で展開され、多くの人がそれに多少なりともかかわった。

交通安全運動にかかわった当時のボランティアは道路の構造や自動車の操縦法に精通した人たちではなかった。当時の免許保有率は低く、自動車免許は職業の手段として持つものだった。それゆえ交通安全運動はいわば素人が集まり、各方面と協力して行う運動であった。多くの人を巻き込み、動員する。それゆえに交通安全が国民各層にいきわたる文化へと成長した。

交通安全運動は国民的運動

今日の安全論の流行（はやり）は「安全は組織の問題である」とする論である。その組織の安全に対する姿勢を「安全文化」と命名したのは国際原子力機構（ＩＡＥＡ）である。国際的権威には弱いのがわが国の常であるから、学界も組織の文化を問題として、特に原発の安全研究者を中心に組織の風土や文化を問題にし出した。そこから「安全は組織の問題」という論が新しいものであるかのように紹介される。交通安全の歴史を正視しない困った論だと私は思っている。

ほんらい文化は、社会全体に広く共有されてこそ文化であるのに、安全文化論は個々の組織に文化があるとして、こちらの組織の安全文化は低いの高いのと言い立てようとする。文化はその高低を比較するものではないにもかかわらず、である。

このような流行の安全論に乗るつもりはない。しかし、原発が国民的な安全運動に展開せず、それとは対照的に交通安全運動は左右の政治思想も労使の対立も超え、専門家集団の議論に閉じこもることなく、大衆的な国民運動として広がったその理由は安全論にとって解明すべき謎である。交通安全も原発のような道をたどっても不思議ではなかったのではないか。そうはならず、ともかく交通安全運動は国民的運動となっていく。

責任と賠償の仕組み

原発事故については、責任と賠償の主体がはっきりしないとの不満と批判があるが、交通事故の責任と賠

償に関しては巧妙な仕組みが昭和30年代からできていった。

交通事故では運転者個人に責任を負わせすぎるとの論[2]もある。確かに自動車事故では加害者の顔がはっきりと見える。航空機や鉄道の事故ではパイロットや運転士個人は後退し、会社とその代表が前面に出る。その点で自動車事故は加害者個人の責任が重い。しかしその一方で、被害者の救済とともに運転者が過度の責任と賠償を負うことのない仕組みもつくられた。

保険がその巧みな対処の一つである。自賠責保険は被害者の救済だけでなく、賠償金で加害者が突然に困窮することのないようにした。任意保険も広まった。生命保険には抵抗のある人も自動車保険は受け容れた。誰にも未来はわからない。誰でも事故に遭わないという保証はない。そしてたとえ自分が悪くなくとも事故に遭うことがある。そういう世の不条理に立ち向かう知恵の一つが保険であった。保険という文化をわが国に普及させたという一面が交通事故にはある。

交通事故と違反は法律違反である。ある意味で自動車は法を犯す「犯罪者」を多く生み出すが、いわゆる犯罪者と道路交通法違反者とは違うのではないか。反則切符で罰金を払うだけという制度はある意味でそのような思いに応えるものであった。この制度は関連機関の負担軽減が目的ではあったが、同時に交通違反を犯罪から切り離す役割を果たした。加害者の痛痒感は減じる。

やがてそれへの反発もでる。昭和から平成へと移り、1990年代の終わりあたりからの安全動機の高まり[3]の中で、これまでの交通事故の処罰体系は運転者に甘いのではないかと加害者の責任を厳しく問う論[4]が強くなった。そうした時代による揺り戻しはあるものの、被害者の強制保険による救済、効率的処理、保険による合理的解決という、交通事故の責任と賠償の仕組みは合理的に機能したと評価できるだろう。

自動車事故も輸出するのか

今回論じたのは過去の自慢話ではない。これからのアジアの国々をはじめ世界にまだまだ自動車は増える。自動車大国になったわが国はその推進役となる。自動車が普及すれば事故の死傷者も増える。そのとき安全装備をつけた車と道路システムを提供すれば事故対策は十分と言って、売り込むのだろうか。

自動車を発明し、それを大量生産し工業化し高速道路を造ったのはドイツであった。アメリカは自動車生活の楽しさ、強さ、冒険、恋愛を映画などで世界に広めた。それは事故防止を後手にしての普及とセールスだったことは否めない。日本の交通事故の増減の歴史とそこに醸成された文化とを振り返ると、「法の支配」や「草の根運動」をないがしろにした自動車普及は考えものだ、と犠牲者の多さをつい思ってしまうのは私だけだろうか。

（よしだ・しんや）

文献
1) 道路交通問題研究会編『道路交通政策史概観』大化社　2002年
2) 村上陽一郎『安全学』青土社　1998年
3) 吉田信彌『事故と心理』第7章　中公新書　2006年
4) 二木雄策『交通死』岩波新書　1997年