

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5回)交通安全運動の胎動と  
1970年の転換

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	<a href="https://tohoku-gakuin.repo.nii.ac.jp/records/23960">https://tohoku-gakuin.repo.nii.ac.jp/records/23960</a>

# 交通事故は増えたのか、減ったのか

## 第5回

交通安全運動の胎動と1970年の転換

東北学院大学 教養学部 教授 吉田信彌

### 交通安全運動の胎動

わが国の本格的で長期的な交通政策が策定され、実行されたのは昭和45年（1970年）である。この年から交通死者は減少に転じる。それ以前の歴史は資料の乏しいことも理由だが、交通安全の前史と無視される向きがある。本稿ではあえてその前史から掘り起こしてきた。昭和30年代には道路が造られ、舗装も進む。自動車が増える。事故死も増える。その中でせめて子供の犠牲を何とかしようとの思いが、学校、PTA、町内会を動かし、交通安全が社

会運動へと変わった、というのが前回まで骨子だった。この交通安全運動の胎動について続けよう。

交通安全運動の名称は昭和29年（1954年）から用いられ、定着する。今日的な観点からすると、交通安全運動が実質的に死者削減効果を発揮するのか、と疑問視する向きもあるだろう。しかし、国民皆免許時代ではなく、自動車についても交通ルールについても知識の乏しい時代のことである。実際に社会的運動が運転者の行動を変えた実例がある。クラクションのうるさい海外の都市がテレビなどでときどき紹介されるが、昭和32年までは東京も大阪も

クラクション騒音がひどかった。それがクラクションを控えようという「ノークラクション運動」<sup>1)</sup>の結果、1年で鎮まった。今や昔のクラクション騒動を知る人さえ少ない。

神風タクシー<sup>2)</sup>やカミナリ族も昭和30年代前半の世情をにぎわせた。自動車が増えればそのマイナス面も知られるようになる。マイナス面が目立てば、それを言いたてようとマスコミも動く。

### 戦死者と交通死者

「交通戦争」は昭和36年（1961年）の読売新聞のキャンペーン用

高度成長から  
安定成長へ転換

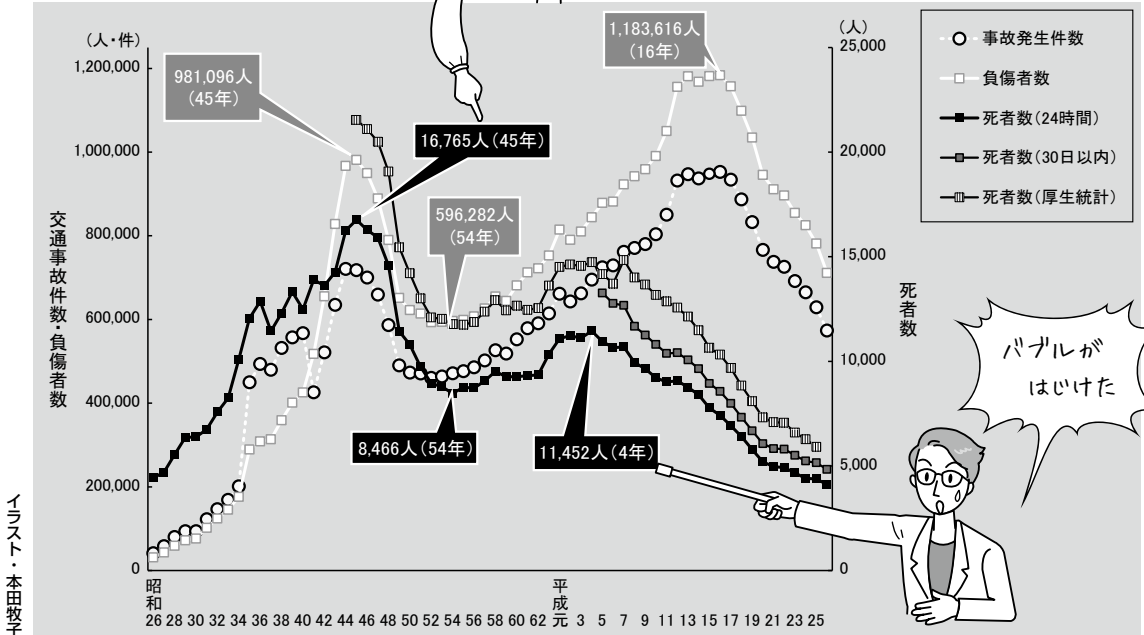


図1 道路交通事故による交通事故発生件数、死者数及び負傷者数 (4月号から再掲載)

語であった。当時の交通事故の死者数が日清戦争の死者数（日本側の死者数）を上回ったことを指摘し、交通事故の被害が戦争並みだと訴えた。

戦争で犠牲になったのは子供や若者だとの反省が強い日本では戦争になぞらえるキャンペーンは訴える力がある。そして事態の深刻さをわかりやすく伝える。

アメリカでも1966年、ベトナム戦争のさなか当時のジョンソン大統領は、週末にベトナムで29人の戦死者が出たこと、その同じ週末に高速道路だけで614人の

死者が出たことを対比した。「戦場で29人、高速道路で614人です」。続けて「今世紀に入ってから、交通事故死したアメリカ人の数は150万人以上。すべての戦争で死んだアメリカ人の3倍です」と演説した<sup>3)</sup>。

このように交通安全は、子供だけでなく何とかなければという草の根的な運動にとどまらず、1960年代には先進国の政策課題へとなっていく。

## 1970年代

そして迎えた昭和45年（1970年）。日本では本格的な交通安全対策の開始の年である。

振り返れば1970年代の自動車史には二つの金字塔が立つ。一つは図1（4月号の再掲載）に示す死者数と事故数の10年間の減少である。もう一つが日本の自動車メーカーが厳しい排ガス規制を世界に先駆けてクリアし、世界的な企業へと飛躍したことであった。

本稿ではこれより1970年代になぜ死者と事故が減少したのかを考察していく。政策が実行されたから減少したというのは単純すぎる。政策はその後も策定され、実行されたが、80年代には死者も事故も増加に転じ、死者は平成4年（1992年）まで増加し、事故数は平成16年（2004年）まで増加した。死者は減るのに事故は増加する時期もあり、増減の様相は単純ではない。それらのことを踏まえながら70年以降の死者減少の理由をひも解いていく。



## 死者減少の分岐点と 経済情勢

歴史的な背景からみていこう。

日本の交通事故の死者が減少に転換する年は2度ある。昭和45年（1970年）と平成4年（1992年）である。両方とも経済のあり方を反省し、切り替える分岐の年である。

昭和45年（1970年）は日本全体が転換の年であった。それまでの経済成長のあり方を反省し、高度成長から安定成長へと転換した。「モータールからビュートイフルへ」である。平成4年（1992年）はバブル崩壊という経済の転機があった。それらの転換点のあとには価値観の転換を決定づける出来事が起きた。70年代にはオイルショックに狂乱物価、90年代には阪神淡路大震災とオウム真理教事件である。このように70年代と90年代の死者減少は経済と価値の転換を背景とする。

ただし両者の間に若干違いもある。自動車メーカーは排ガスの技術開発に成功したが、その技術を消費者へのセールの柱とはしなかった。

70年代の人気車は日産スカイラインであり、疾走のイメージが先立つ。これに対し、90年代は車両の安全性、そのあとのハイブリッドなどのエコと、当時の開発した技術がセールスポイントだった。

70年代はマイカーが広まり、自動車は人気商品であり続ける。今日のクルマ離れとは無縁であった。

## 70年代の政策環境

国民の間には自動車熱が高まる中、昭和45年（1970年）から交通政策が本格化するが、以前より交通安全対策を実行しやすい環境が整っていくことも指摘しておきたい。

それは交通行政が政治色を帯びないという国民からの信認である。一般に政権側と反政府勢力に激しい対立があると交通取り締まりは政権側の味方と受け取られる。1951年の講和条約、60年安保、70年安保と対立したが、その後は国論を二分するような出来事が生じなかったことも幸いしたし、交通行政の公平性と公正さを揺るがすような事件も起き

なかった。その信用の土壌があったこそ、交通安全策も受け容れやすくなる。前号の繰り返しになるが、信なくんば立たず、である。

## 設備投資が 死者を減らしたか

1970年代の交通事故減少については、交通安全対策の3E（工学 Engineering、規制 Enforcement、教育 Education）のうちの工学のEつまり信号や歩道の設置などの環境整備の貢献が大であるとの見方が根強い<sup>1)</sup>。はたしてそうであろうか。

（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) 栗山定幸「マスコミから見た交通安全史」IATSS Review 20巻 1号、45-50頁、1994年
- 3) ダーロウ・スミソン・プロ製作「クラッシュ―検証・自動車事故」NHK教育 1998年4月10日放送（イギリスBBC 1997年）