

# 高度経済成長期の NHK 番組にみる 自動車の社会的受容 — 交通事故に着目して —

川嶋 優旗<sup>1</sup>・中尾 聡史<sup>2</sup>・谷口 綾子<sup>3</sup>・南手 健太郎<sup>4</sup>

<sup>1</sup>非会員 筑波大学大学院 システム情報工学研究科 (〒305-8577 茨城県つくば市天王台 1-1-1)

E-mail: s1820579@s.tsukuba.ac.jp

<sup>2</sup>正会員 京都大学大学院助教 工学研究科 (〒615-8540 京都府京都市西京区京都大学桂 4)

E-mail: nakao@trans.kuciv.kyoto-u.ac.jp

<sup>3</sup>正会員 筑波大学大学院准教授 システム情報工学研究科 (〒305-8577 茨城県つくば市天王台 1-1-1)

E-mail: taniguchi@risk.tsukuba.ac.jp

<sup>4</sup>非会員 筑波大学 理工学群 (〒305-8577 茨城県つくば市天王台 1-1-1)

E-mail: s1611320@s.tsukuba.ac.jp

近年、技術の発達と共に自動運転システム(以下、AVs)の実用化が目指されている。実用化に際する課題の一つとして、社会的受容性の醸成が挙げられている。新しい交通システムである AVs の社会的受容を検討する際のアプローチの一つとして、過去に新規交通モードが登場した際の受け入れ過程の調査が考えられる。本研究では、高度経済成長期に NHK で放映された番組から自動車と人との関わりが表現されているものを選定し、その内容について考察することで、当時の人々の自動車に対する態度を明らかにすることを目的とする。特に、負の側面である「交通事故」に着目し、当時の人々が自動車をどのようなものとして捉えていたか、即ち自動車の社会的受容がどのようになされていたかについて定性的に把握することとした。

**Key Words:** *autonomous vehicles, social acceptance, high economic growth period, TV program, traffic accidents*

## 1. 背景と目的

### (1) 研究背景

近年、自動運転システム(以下、AVs)の技術が発達してきている。AVsには交通事故の低減を始めとして、環境負荷の低減、自動車を利用出来ない交通弱者の支援などといった、様々な効果が期待されている<sup>1)</sup>。

しかし、AVsの実用化に際しては技術的課題だけではなく非技術的課題も重要であると言及されており<sup>2)</sup>、またそれら非技術的課題として①AVsによる事故補償・保険制度・刑事罰に関する法整備、②AVsの社会的受容性の醸成、が挙げられている<sup>3)</sup>。

AVsというのは、道路空間をヒューマンドライバーが操縦しない車両を走行させるという点において、既存の交通モードとは違う、新しい交通モードの一つであると言えるだろう。その社会的実装を考える時、先に挙げた

ように課題の一つとして社会的受容性の醸成が求められている。しかし、KPMGによる20か国におけるAVsの受け入れ状態に関して政策、技術、インフラ、社会的受容性の観点から評価した報告書によれば、先進国の中で評価が低く、特に社会的受容性の低さが顕著であることが報告されている<sup>4)</sup>。

そのような新しい交通モードであるAVsの社会的受容を検討するにあたり、アプローチの一つとして、我が国において過去に新規交通モードが登場した際の受け入れ過程を調査する必要があるのではないかと考えられる。過去において交通を取り巻く社会がどのようなものであったか、その変遷を明らかにする、即ち交通の過去を「反省」することは、将来のAVsの導入の是非について考える、即ちAVsの社会的受容について考える上で必要ではないだろうか。

現在、自動運転に関する技術の開発は進み、レベル 2

は市販車レベルで既に実用化されている。しかし、レベル4以上の所謂ドライバーレスのAVsの実用化を考えた時、運転主体が機械になるという点で既存の自動車とは決定的に異なる交通システムであり、その導入は社会や人々の生活の大きな影響を与えるものと成り得るだろう。

他方で、種々の交通に関する歴史研究は為されているが、当時の社会や人々がどのようにそれらを捉えていたか、また人々の生活の中でそれらがどのように受け入れられていったのか、という社会学・民俗学的な視点からの研究は十分に為されていない。

高度経済成長期以降、自動車台数の増加に伴い交通事故件数・死傷者数も爆発的に増加していき、1970年には16765人を数え、「交通戦争」と形容される程であった。それにも関わらず自動車は急速に社会に普及し、人々に受け入れられていったのであった。

そのような過去の状況を把握する為の手段の一つとして、テレビ番組の内容考察が考えられる。東京オリンピックの開催や皇太子様ご成婚等もあり、1960年以降急速に普及していた新しいマスメディアであるテレビは、これまでの新聞やラジオといった、文字と画像だけ、音だけではなく、それらすべてを備えた非常に訴求力のあるメディアであった<sup>5)</sup>。そのような社会や人々に与える影響も大きかったテレビにおける番組の内容を考察することは、当時の社会背景や人々の考えを把握する上で有効な手段であると考えられる。

## (2) 目的

本研究では特に自動車の負の側面である「交通事故」に着目する。自動車の急速な普及と交通事故の増加が生じていた高度経済成長期に焦点を置き、大きな負の側面を抱えていたにもかかわらず、自動車が普及し、受容されていった過程をテレビ番組の内容考察といった質的なアプローチによって明らかにすることを目的とする。

## 2. 既往研究

### (1) 既往研究—歴史研究

自動車の歴史に関する研究は数多く為されている。高田<sup>6)</sup>は、当時の有識者が記した本や手記、また自動車会社の社史などから自動車が社会に浸透していった歴史的経緯について説明している。

また、佐々木<sup>7)</sup>は、自動車が実際に登場し始めた時期にその様子を目の当たりにしてきた人々への取材や、当時の様々な資料の収集を通じて、自動車の登場した時期の社会や、その歴史・また産業史についても「乗物物語」的な観点から明らかにすることを試みている。

小林<sup>8)</sup>は、そのような「乗物物語」的観点ではなく、

社会経済文化史的視点から日本の自動車乗物史を描くことを試みている。

### (2) 既往研究—テレビ番組

伊藤<sup>10)</sup>は、過去の映像を「見る」という行為には、映像に記録された人物の所作や風景、サウンドスケープといったものを受け止め、そこに自らの問を発するという「応答」が求められる、と述べている。その「応答」とは、映像として記録されたものだけではなく「記録された現実」即ち映像を撮影した人々や、映像が製作された社会的背景を明らかにすることが含まれており、それがアーカイブ研究の一環をなしていると主張している。また、アーカイブ研究の方向性として、①過去の映像を「記録資料」として用いるもの、②番組が製作された社会的文脈に着目し、番組を見た人々に共有されている「集合的記憶」の在り方を問い直すもの、③製作者の営みに光を当てて、番組の再評価を試みるもの、を挙げている。

丁<sup>11)</sup>は、戦後日本のメディア史を振り返るうえで、テレビは非常に重要な媒体であるが、先行研究が少なく、開拓の余地が残されており、今後の研究の為には、まずアーカイブ制度の充実が求められる、と述べている。

## 3. 研究方法と研究の位置づけ

### (1) NHK 番組アーカイブス 学術利用トライアル

本研究は、NHKのアーカイブ研究プロジェクトである「NHK 番組アーカイブス 学術利用トライアル」（以下トライアル研究と表記）にて採択されたことを受け、NHKで過去に放送された番組の閲覧が可能になったことを起点とするものである。トライアル研究は、2010年3月より始まった、NHKアーカイブスに保管されている約70万の番組の学術目的での利用についての公募である。

### (2) 研究方法

本研究は、トライアル研究の2019年度・第2回公募に応募し、採択されたものである。それにより、NHKアーカイブスにて保存されている番組の閲覧が可能になった。尚、閲覧出来る番組数の上限は30件であった。

閲覧する番組を選定するにあたり、トライアル研究に応募する段階で「NHKアーカイブス 番組表ヒストリー」<sup>12)</sup>にて閲覧を希望する、1955年から75年にかけて放送された番組を指定した。

しかし、応募段階で指定した番組はいずれも閲覧することが出来ない物であった。それはアーカイブスに保存されていたとしても、閲覧用の媒体に複製されているも

表-1 NHKより提示された番組から選んだ 27 番組

No.	放送年月日	番組名	副題	内容時間	カテゴリ
1	1958/05/11	日本の素顔	迷信	(03:00)	その他
2	1958/10/12	日本の素顔	警察官	(03:00)	その他
3	1960/08/14	日本の素顔	いのちの値段	(02:52)	弱者
4	1961/01/08	日本の素顔	交通マヒ	(02:46)	渋滞
5	1962/07/28	現代の記録	車の周辺	(02:50)	車の魅力
6	1964/08/09	現代の映像	示談屋会社	(02:31)	交通事故
7	1965/02/12	現代の映像	加害者	(02:57)	交通事故
8	1965/07/09	現代の映像	完全道路	(02:58)	事故対策
9	1965/09/24	現代の映像	村祭り前後	(03:00)	その他
10	1966/05/06	現代の映像	判決 ～自動車時代と人間～	(02:52)	交通事故
11	1966/10/14	現代の映像	国道1号線～由比～	(02:49)	交通公害
12	1966/12/16	現代の映像	破壊事故25パーセント ～高速時代とタイヤ～	(02:47)	事故対策
13	1966/12/23	現代の映像	傷つた町 ～交通戦争のなかのバタバタ節落～	(02:49)	交通弱者
14	1967/02/24	現代の映像	解体 ～自動車時代の一断章～	(02:52)	その他
15	1967/06/16	現代の映像	ゼブラゾーン 横断歩道を検証する	(02:54)	事故対策
16	1967/09/29	現代の映像	違反の代償 ～自動車時代のモラル～	(02:54)	交通事故
17	1968/01/19	現代の映像	首都の道 ～過密とハイウェイ～	(02:51)	渋滞
18	1968/08/02	現代の映像	老人と信号機	(02:52)	事故対策 交通弱者
19	1968/09/13	現代の映像	あすなき群像	(02:48)	弱者
20	1969/04/04	現代の映像	脱出の条件 ～車社会と身体障害者～	(02:50)	交通弱者 事故対策
21	1969/04/18	現代の映像	歩道橋考	(02:55)	交通弱者 都市の安全
22	1969/07/18	現代の映像	死の水路	(02:51)	交通弱者
23	1970/05/29	現代の映像	大難衆 万国博と日本人	(02:50)	その他
24	1971/01/07	あすをひらく	走る危険物	(02:50)	その他
25	1973/05/11	あすへの記録	着用1% ～シートベルトの安全～	(03:00)	事故対策
26	1973/09/07	「ドキュメンタリー	渋滞	(02:54)	渋滞
27	1974/02/01	あすへの記録	自動車暴上	(03:00)	都市の安全

のしか利用することが出来なかったからであった。その為本トリアルにおいては実際に閲覧することが出来る番組にある程度の制約があったのである<sup>13)</sup>。そこで、閲覧可能な番組から、改めて「交通事故」というキーワードで検索をかけ、201本の番組を抽出した。その201の番組群においてはタイトルしか情報が無く、よってタイトルから内容を推察する必要があった。中には自動車や交通事故と関係の薄いであろう番組等も散見された為、最終的に自動車や交通事故に直結していると考えられた27番組を選択・閲覧した。しかしながら、閲覧した結果として、選択した番組にも交通とは直接関連しないであろうものもいくつかみられた。

そして実際に閲覧後、各番組をテーマ毎にカテゴリ化した。その中でも、特に交通事故そのものにフォーカスした4番組を「交通事故」というカテゴリにし、本論文における考察対象とした。それ以外には、「(交通弱者)」「事故対策」「渋滞」「交通公害」「車の魅力」「都市の安全」「その他」とした。表-1に、閲覧した番組の一覧と番組の基礎情報を示す。表の中でハイライトしたものが、今回考察対象とした番組である。

### (3) 本研究の位置づけ

自動車の普及に関する歴史研究等は多く為されているが、映像メディアにおける自動車の描写から社会的受容を辿ったものは、筆者の知る限り存在しない。本研究は過去の自動車が受容された際の社会的経緯を、映像メディアにおける自動車の表現・そこに登場する人々、社会背景から明らかにしようというものである。

そして、この研究が将来的にAVsの社会的受容が形成されるかどうか、即ち実用化され、普及していくことの是非を議論する際の資料となることを目指す。

## 4. 番組の考察

### (1) 本項の構成について

表-1に示した通り、本研究で対象とした番組はカテゴリとして「交通事故」に分類した4番組である。結果として、それらはいずれも「現代の映像」という番組において特集されたものであった。

「現代の映像」は、1957年から放映されていた最初期のドキュメンタリーである「日本の素顔」を引き継いだ番組であり、それら初期のドキュメンタリーは、戦後の日本が民主社会として育っていくための課題共有装置の役割を果たそうとしてきた<sup>14)</sup>。

(2)以降では、4番組それぞれに着目し、言及していく。まず番組の概要等について述べ、その後実際に内容について考察する。また、各番組において内容に応じて小見出しを付けた。尚、製作スタジオやプロデューサー等の情報に関してはいずれの番組においても入手することが出来なかった為、割愛した。

### (2) 示談屋会社

本番組は1964年8月9日に放送された番組である。交通事故において非正規に示談交渉を請け負って違法な報酬を得る、所謂「示談屋」とは異なり、会員制をとり示談交渉や書類手続きの代行をする「示談屋会社」に注目し、彼らの仕事を通じて交通事故の当事者や社会背景を描いている。

(a)「示談屋とは？」では、当時の時代背景を述べ、示談屋や、本番組でフォーカスしている示談屋会社といった人々について説明している。(b)「命の商品化」では、交通事故の示談交渉が商売として成り立っていることから、人の命が一つの商品として扱われていることに言及している。

#### a) 示談屋とは？

弁護士資格を持たない者が報酬を目的として示談交渉を代行したりすることは、弁護士法72条で禁止とされている。現在の弁護士法は概ね戦後の1949年に定められたものに基づいており、かつ72条は一部の文言が2回改正されたのみで内容はほぼ変更されていない。

即ち、この番組が放送された時点で示談屋自体が違法とされている。ではそもそもなぜ示談屋や、このような示談屋会社といった組織が存在していたのか。

それはこの当時の自動車保険には保険屋の示談交渉代行が含まれていなかったことに起因している。保険制度の整備を経て対人賠償保険、対物賠償保険に示談代行制度が導入されたのは、それぞれ1974年と1982年の事であった<sup>15)</sup>。そして番組の冒頭において、以下のようなナレーションが流れる。



図-1「示談屋会社」より事故状況をおもちゃで説明する示談屋



事故を起こせば罰金や運転停止などの処分を受ける。だが、それとは別に、お互いの損害に対しては、金銭の償いをしなくてはならない。金銭上の話し合いはとにかくうるさく、その上日本人はこうした話し合いが全く下手で億劫がる。ここに示談屋の存在価値がある。

即ち、人々に違法な手段を用いているという意識があったかどうかは別として、示談交渉を手早く終わらせたいと人々は考えていた訳である。恐らく弁護士を仲介するのは多くのコストがかかるのだろう。このような状況であったからこそ、示談屋会社や、俗にいう示談屋という人々が存在し得たのである。

この示談屋は年会費 3000 円、かつ交通費その他の実費以外の謝礼は不要ということをやりたい文句としていた。およそ当時と比較して物価は 2~4 倍となっていることを考えると、年会費は現在で言う所の 6000~12000 円となる。また、示談屋会社の言い分は以下の様に紹介されていた。

世に言う示談屋と異なり、かれらが大っぴらに行動するのは、示談屋会社が会員制度という形式をとっているからである。会費は会の維持運営費であって、報酬ではない。従って、会社の行為は弁護士法に触れないというのが彼らの言い分である。

即ち、弁護士法 72 条は報酬を受け取らなければ違法とはならないことを抜け穴としているのであった。

#### b) 命の商品化

また、番組では交通事故の示談交渉が商売として成り立っていることから、人の命が一つの商品として扱われていることに言及している。ある事故の示談交渉の場面において、以下のようなナレーションが流れる。

交通事故などどこ吹く風。会員である運転手は横でタバコを蒸す。会費と引き換えに彼は交通事故の煩わしさから一切解放されるという仕組みだ。

この場面においては、事故の当事者でありながら「話もせず横でタバコを吸っている」会員の姿が映し出されている。現在でも刑事罰の生じないような個人間での事故は保険屋に全てを任せるのが当たり前となっているが、彼らの様な示談屋会社ないし示談屋が現れたからこそその光景なのだろう。そして、このような姿は事故を起こした者としての「当事者意識」が欠落していることを示唆していると考えられる。婦人が足を轢かれた事故の示談交渉の際に、この被害者の婦人の描写がある。

こうした話し合いの間、被害者の江口トクさんは、病院で汗ばむ体をじっとベッドに横たえている。江口トクさんは 58 歳。大工手伝いのご主人と息子さんの 3 人でこれまでまずまずの生活を送ってきた。今では息子さんたちもようやく親の手を離れるまでに成長し、これからは少しは楽が出来るだろう、とご主人と話し合っていた矢先の事故だという。

示談交渉の裏にいる事故の被害者の姿、そして被害者が置かれてしまった痛々しい現実を映している。そして病院の場面から示談屋社員が居酒屋で話す場面に移り、以下のナレーションが続く。

1 人の婦人の足をめぐる話し合いは、こうして瀬踏みの段階で終わった。彼らは酒を飲む間にもあれこれと策をめぐらせる。失われた婦人の足をめぐる話し合いは、直接の加害者である運転手を離れ、その雇い主を離れ、事故とは直接関係のない示談屋社員の手にも委ねられている。

対人事故が生じた場合、傷ついた被害者が必ず存在している。しかし、このような示談屋会社等、そして現代における保険屋の示談代行、そのような制度が普及したことで、事故を起こした当人の当事者意識が薄れ、「人が傷ついている」という罪の意識も薄れてしまっているのではないかと。被害者の姿・様子を映し出すことで、番組はそのことを訴えかけてきていると感じる。しかし、一方で「当事者意識」が薄れることで、交通事故といった自動車の負の側面を人々が「ジブンゴト」として実感することが少なくなり、一方で自動車の正の側面をより強く自覚するようになったのではないかと考えられる。番組は、以下のナレーションで締められる。

ここでは尊い生命すら加害者の罪の意識とは切り離され、一個の商品に還元される。人間を商品に見立てることは確かに残酷なことだ。しかし、こうした会社を支えてい

るのは、とりもなおさず、人間を商品扱いする現代の社会的風潮に他ならないのだ。奇妙な会社の深夜の電話が今日もまた鳴り響いている。

人間の命すら、一つの商品として扱われている。事故を起こした人の罪悪感も薄まりやすくなっている。そのような社会が形作られてきたからこそ、凶器とも成り得るはずの自動車の普及もまた促進されていったのではないだろうか。

## (2) 加害者

本番組は 1965 年 2 月 12 日に放送された番組である。神奈川の第一京浜国道にて発生した 3 件の交通事故を通じ、現代においてもあまりフォーカスされることの無い、交通事故の加害者側に注目し、インタビュー等を通じて交通事故を起こしてしまった人々の感情や彼らにのしかかる様々な責任について描写している。本番組は内容の構成上、小見出しに分けることはしなかった。番組は、警察の処分係窓口に並ぶ交通違反者達を映した場面とともに流れる、以下のナレーションで始まる。

事故を起こして加害者というレッテルを張られた人、あるいは法律違反をした人。警視庁の処分係窓口は、暗い賑わいを見せている。これまで加害者の立場から交通事故が語られたことは少ない。人を傷つけ、あるいは死に至らしめた人間にどのような運命が待っているのだろう。

そして、本番組は第一京浜国道（国道 15 号）において発生した 3 件の交通事故に着目し、それぞれの事故について加害者を中心とした当事者達の姿を追っていく。その中でも 3 件目の事故が最も人物へのインタビュー等の描写が多かったことから、その事故にフォーカスしていく。

3 件目の事故は、運送会社の社員が飲酒した状態で自社のトラックを持ち出し、正面衝突事故を起こした、というものであった。「被害者は生死の境をさまよっていた」が、事故を起こした「彼自身はかすり傷で助かっている」。被害者が最終的に一命を取り留めたかどうかについては番組内で言及されることはなかった。そして、被害者が入院している病院が映し出され、以下のナレーションが流れる。

病院では事故を聞いて近親者が続々駆けつけた。病状は、予断を許さない。1 人の青年の酒に酔った運転が、1 人の命を死の断崖へと追い詰める。

死の断崖へ追い詰める、という表現に重みを感じさせる。そして、事故の現場検証の場面にて、加害者が負う責任

について、以下のように述べられている。

ひとたび加害者の立場に立つと、俗にいう三重苦が降りかかってくると言われる。その第一は、刑事責任である。罰金刑から懲役刑までである。その第二は、行政処分である。免許証の停止、又は取り消しが行われる。第三は、相手方への損害賠償である。そして、人を傷つけたという良心の苦しみが加わる。一瞬の過失が被害者とその家族を絶望に陥れ、自分の人生をも踏みじめる。

この加害者に降りかかる三重苦というのは、現在においても相違ないと考えられる。罰則の重さの違いはあれど、50 年前前から交通事故の加害者が負わなければいけない責任は変わっていないのである。そして、番組は以下のナレーションで締められる。

自分が他人を傷付けたり、殺したりしようとは人々は夢にも思わないだろう。だが、現代は車を運転するということによって、人々を簡単に加害者の立場に陥れる。誰もがやるようなありふれた過失がこの場合は許されない。どんなに償っても償いきれない人の命が、傷つき、脅かされているのだ。加害者を強く罰する傾向は、益々強くなっている。人の命とは、それほどに尊く、車を運転するという事は、それほどに厳しいのだ。

自動車で起こす過失には、人を死に迫りやる危険があるにもかかわらず、人々はそれを自覚出来ていないのではないか、という当事者意識の欠如について疑問を投げかけている。そして、罪の重さを罰則が厳しくなっていることから自覚するべきだ、と訴えている。このことは、自動車を実際に運転する人々の責任感が欠落してしまっていることへの警鐘と言えるだろう。

## (3) 判決～自動車時代と人間

本番組は 1966 年 6 月 5 日に放送された番組である。交通事故の判例を実際に取り上げ、交通事故の状況や、事故の原因となった問題について取り上げている。(a)「道路環境」では、高校生が路線バスに轢かれ亡くなった事故を取り上げ、バス停や横断歩道の位置といった道路環境に起因する交通事故であったことを言及している。(b)「車両構造」では、被害者が路線バスの死角に入っていたことから轢かれて亡くなった事故を取り上げ、バスの死角の対策が進んだことについて言及している。(c)「許された危険の法理」では、自動車が危険なものではあることを認めつつも、同時に社会に有益をもたらすものであるから、許された危険の法理の下、どこまで自動車を受容するべきか考えなくてはならないということ述べている。

## a) 道路環境

番組は、以下のナレーションで始まる。

長い人類の歴史の中で、これほど人々に広く使われ利便をもたらしながら、一方でこれほど多くの人々を殺し、傷付けた道具があったらどうか。推計によれば、今後 10 年間に実に 1000 万人が事故に遭う確率になるという。ここに 2 つの判決がある。いずれも交通事故によって、人を死亡させた事件である。禁錮 1 年・執行猶予 4 年、同じく禁錮 1 年・執行猶予 3 年が言い渡された判決であった。人を殺したものは何か。人を罰に陥れたものは何であったか。

そして、1 つ目の交通事故の判決文が読み上げられ、事故の状況説明がなされる。当事故は高校前の横断歩道のない道路で、自動車 came ことで横断を止めたと思われた生徒が再び走り出してしまったことで、譲られたと思った自動車に轢かれ、死亡したものであった。そして、加害者へのインタビューが流れる。

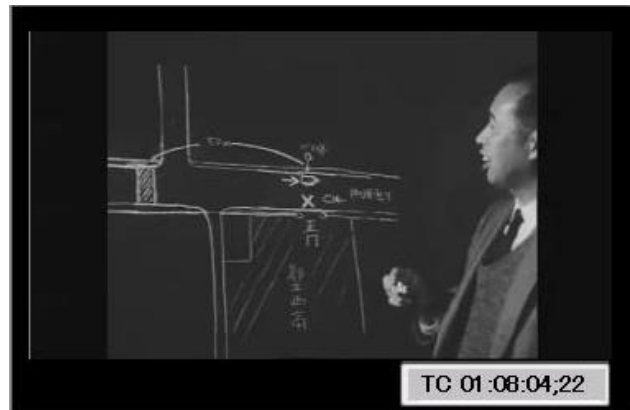
「見合いみたいな日だったんですよ、あの日はね、25 日は。まあお袋は 1 人で田舎におりますんですけども。そういう意味で僕が早く結婚してお袋を安心させてやりたいんですよ、だがそんな心境になり切れませんね。まあ僕は田舎で育ったものですから、まあ因果は廻るみたいなことわざは昔からあるけど、あれなんかで言えば結婚して子供が出来た時に自分の子供が交通事故でとられるんじゃないかという不安にかられてましてねえ。」

前回の番組もそうであったが、このような「事故を実際に起こした加害者の言葉」は、交通事故は自分とは無縁のもの、関係のないこととと思っている、あるいは規範意識が低くなっている人々に「事故の重大さ」を訴えかける効果があるのではないかと考えられる。

その後、警察官によって事故の原因が説明される。事故現場は高校前の道路を横断してすぐの箇所にバス停があり、横断歩道は 50m ほど離れた場所にあることから、学生が横断歩道を利用せず道路を横切ってきてしまっている事が常態化していることに起因していると分析されていた。事故の後、住民や学校の陳情によって横断歩道に信号が設置された。

道路中央で歩行者が待ってくれるのか、車の方が止まってくれるのか、歩行者優先の法則が厳然と存在している、そうした一瞬の判断の迷いは常に存在するのだ。そうした意味でも信号が付いたのはせめてもの進歩である。しかし、信号のついた横断歩道を全ての人間が利用しなくては意味がない。今でも時間ギリギリに登校してくる

## 図-2 「判決」より 1 件目の事故状況について説明する警察



生徒は相変わらず横断歩道を利用していない。規則を守らない人間を責めるのはやさしい。だが問題は何故利用しないのか、その理由を究明する方が大切なことだ。自動車を文明の利器とするか凶器としてしまうか、そんな重大な分かれ道がバス停の位置といったささやかな問題の中にも隠されている。

人々の規範意識に訴える前に、バス停の配置を考慮することでそもそも規範から外れた行動を抑制することが出来る可能性がある、そしてそれによって事故を抑制することが出来ることを示唆していると言える。つまり、ここでは安全を確保する手段を考えることで事故を抑制し、それが自動車への評価、即ち社会的に受容できるかどうかということに繋がっていく可能性について言及されているのではないだろうか。

## b) 車両構造

続いて、もう 1 つの事故の判決文が述べられる。この事故は、路線バスの運転手の安全確認の一瞬の間に死角に入り込んだ歩行者を轢いてしまったというものであった。この事故をきっかけとして、バスの死角の問題が取り沙汰されることになったと述べると共に「自動車の走行性能やスタイルの研究に比べて、基本的な安全性の研究が如何に立ち遅れているかをこの事はよく示している」と、安全という事に対して後手となっている現状を批判的に述べている。そして、ナレーションは以下のように交通事故が発生している背景について考察している。

経済性の要求と、人間の能力のこうした断絶を除いても、機械文明の発達が一般に人間により厳格な能力を要求し、より重大な責任を課している、という方向は果して進歩の名に値するものだろうか。ともかく、現代という時代は人間の過失によっておこる結果が重大になり過ぎてはいないか。そうした時代にあつて、人間はいったいどこまで責任を負わなくてはならないのか。



この場合の経済性の要求とは、バスの定員を増やす為にキャブオーバー型になったことで死角が増えたことや、ワンマン化が進んでいることについてであり、効率を重視した結果として安全性が損なわれてしまっているという事に対する警告をしていると考えられる。そして重大な責任を課しているということは、過失に対する厳罰化のことを指しているのだろう。

#### c) 許された危険の法理

上記 2 つの判決を下した裁判官が、以下のような意見を述べる。

「勿論過失を犯した人の中でも、非常に気の毒な人もいます。しかし、過失の程度が重大な人に対しては、厳罰を以て臨み、その人間の反社会性を改善し、一般の人々の自覚を促し、そうして事故を防止すると。いうことが必要ではないかと思っっているのであります。」

刑罰の厳罰化によって、人々の法令順守の意識を啓発しようというものである。だが一方で、以下のようなナレーションが続くのである。

年々、交通事故に対する刑罰は厳しくなる傾向にある。厳罰主義も、確かに事故防止の一つの手段には違いない。しかし、統計を見れば、交通事故の件数は自動車の台数とほぼ踵を接して増加しているのが分かる。この統計は、交通事故というものが人間の意思とは違った次元で、ある必然性を持っていることを示している。勿論、大量観測による必然性が、具体的な事件における個人の責任を免除するものでは決してない。しかし、人間の倫理観だけではどうしようもないこともまた明らかなのだ。

即ち、交通事故が増加しているのは自動車の絶対数が増えている事にそもそもの原因があり、人間の規範意識や倫理観に訴えかける事だけで解決することが出来る問題ではない、と主張しているのである。その後、

とある。これらの事をまとめると、人間の能力には限界があるから、規範意識・倫理観に訴えかけることで過失や事故を抑制する、ということにも限界がある。交通事故の発生数は自動車台数の増加とともに増加しているが、「許された危険の法理」の元、自動車が危険を伴う存在であったとしても、社会的に有益な存在であることは認めなくては行けない。その上で、自動車を「許す」には人間の能力の限界を認めた上で、一定の安全というものが確保されなくては行けない、ということになる。

ここでいう「許す」というのは、「その条件下であれば自動車を利用し得る」という事であると考えられる。

つまり、ある安全性のラインが担保されていれば自動車を受容しても良いだろう、と主張されている。その安全性のラインというのは、社会の人々で考えるものである。そして、時代によって社会的背景も変動していくことから、人々はそのラインについて常に考え続けなくては行けないはずなのである。それが自動車を利用する人々に課せられた責任ではないのだろうか。

#### (4) 違反の代償～自動車時代のモラル

本番組は 1967 年 8 月 29 日に放送された番組である。墨田区の簡易裁判所を訪れる、交通違反を犯した人々の様子、そして違反が増加することに対処しきれず交通違反通告制度（青切符）が設けられた、といった社会背景から人々の規範意識が下がっている事を警告している。

(a)「交通裁判所」では、違約金を払うために交通裁判所を訪れている人々の、自分が罪を犯したとは自覚していないような様子を映している。(b)「交通違反と交通事故の乖離」では、増加する交通違反の対策として交通反則勧告制度（青キップ制度）が整備されたことが述べられている。(c)「交通違反の免罪符」では、人々の遵法意識の欠如や青キップ制度が交通違反・交通事故増加の一因であると言及している。

##### a) 交通裁判所

冒頭、昭和 41 年度に交通違反で検挙されたのがドライバーの 5 分の 1 に当たる 550 万人に上ったことに言及し、以下のように述べられている。

仮に泥棒や強盗がこのように膨大な数に増えたとしたらどうということになるであろうか。さしたる社会的混乱もなく、こうした異常な状況が 10 年余りも続いてきた事実には驚くほかはない。違反者自らを含め、人々が交通違反に対して寛容であることの最大の理由は、これが泥棒や傷害などいわゆる刑法上の破廉恥罪ではなく、しかも多くの場合それが事故にまで至らず、事故の可能性に留まっているからであろう。取り調べ室をうずめた人々の間には、奇妙な連帯意識さえ伺えるようである。

この場面は、まさにドライバーの規範意識、道徳意識の欠落を表していると言えよう。しかも、のちに言及する「青キップ制度」、即ち違反金を払うことで刑罰の対象ではなくなる制度が制定される以前であるから、刑罰を受けたものは皆前科者となるにもかかわらず、罪の意識が薄いという状況なのである。事故に至っていないから大丈夫、という交通違反に対する楽観的で規範意識の低い認識は現在においても同様の事が言えると考えられる。人々の考えというのは 50 年前から変わっていないのである。

補足しておくとして、ここで言う破廉恥罪とは、「法律に

図-3「違反の代償」より手錠をかけられる交通違反者



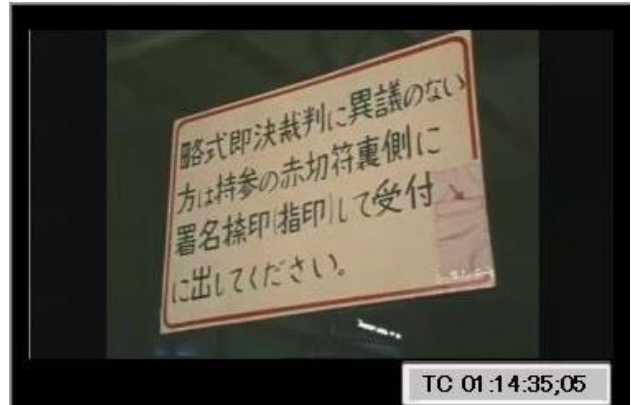
違反するだけではなく、道徳的にも許されない内容の犯罪<sup>16)</sup>である。確かに殺人などに比べれば、速度違反などは「仕方ない」で済む内容であろう。

そして、ベルトコンベア方式で違反者を裁く処理が行われていく。いわゆる略式命令の手続きである。簡易な手続きによって、犯罪者たちが裁かれていく。以下に続くナレーションは、そのシステム化された罰則方式に疑問を投げかける。

大量の違反者を処理するための方式が、その手続きの簡略性によって、遵法精神を低下させ、更に大量の違反者を招き寄せているという矛盾を読み取ることが出来ないであろうか。勿論これほど大量の違反事件の背景に、急激な自動車台数の伸びに対応できない道路環境の悪さ、それに伴う複雑な交通規制を無視できないことも事実である。例えば東京都では、ここ5年間で駐車禁止道路の延長はおよそ3.4倍に増え、右折禁止箇所は6.6倍も増えている。複雑な交通規制が次々と新たな違反を生み出している。こうした悪循環の積み重ねから、人々の間に悪いのは道路であり、環境であって、自分ではないといった意識が生まれてくると言えるだろう。

つまり、人々の規範意識が下がってしまっている原因として、①違反に対する罰則を受ける手続きが簡易であることから遵法精神が低下してしまっている事、②道路環境の整備が追い付かず、交通規制が爆発的に増加しているせいで、違反を犯した理由をそこに転嫁してしまっている事、を指摘している。そして交通違反を犯す事に対する罪の意識を自覚させ、人々の規範意識を強くする為には「もはや高額の罰金によって経済的な打撃を加え、その感覚を呼び覚ます以外道が残されていないのかもしれない」と述べられている。つまりこの時点で、「人々の規範意識を強くするためには心理的なアプローチは期待できず、罰則強化といった強制力をもって意識を変容させるしかない」と考えられていることが分かる。

図-4「違反の代償」より交通裁判所の略式命令の案内板



#### b) 交通違反と交通事故の乖離

次いで、交通違反件数が爆発的に増加し、略式命令の形をとったとしても違反者の数が多すぎて対応が間に合わなくなってしまっていたことから、その対策として交通反則通告制度（青キップ制度）が設けられた、という経緯が説明される。

事故を起こしたものに対する罰則強化とは裏腹に、来年7月から大きく変わることが予定されている。交通反則通告制度がそれである。この制度では現在の違反行為の内、無免許運転や酒酔い運転など、悪質な一部の行為を（中略）

その基本的な考え方は、行為が刑罰に値しないから処罰を辞めようというのではなく、逆にあまりに違反が多くていちいち刑罰を以て臨んだのでは、前科者ばかりが多くなるから刑罰を後退させようというものである。更に違反者に対する制裁も、刑罰でない方が複雑な手続きを必要としない為、膨大な事件を裁くのに都合が良いのである。

つまり、交通事故を実際に起こしてしまった場合に受ける罰は重くなっていくにもかかわらず、その事故を起こす前段階である交通違反に関してはあまりに数が多く裁くことに限界があるから、刑罰を与えるのではなく反則金を徴収するのみにする、というますます規範意識を低下させかねない方策で対応したという経緯が表れているのである。無論、莫大な数の罪を裁くのに効率よく行えるようになることは重要な事であるし、必要な事である。ここにはこれまで主張されてきていた、「交通事故の増加は自動車台数増加による必然的なものであるから、規範意識に訴えても仕方がない」という違反对策の理念を如実に表しているといえるのではないだろうか。

しかし、違反のみを犯すことと、実際に交通事故を起こし人を傷つけてしまうこと、この2つの結び付いているはずの事象の乖離が広がってしまっていることが、



人々の規範意識を低下させることに結びついてしまっているのではないか。そもそも、本当に規範意識への訴えが交通違反・交通事故対策と成り得なかったのだろうか。

例えば、飲酒運転に関して言えば、1999年に東名高速道路で発生した飲酒運転車の追突によって2人の幼児の命が奪われた事故をきっかけとして、その後の危険運転致死傷罪の成立を始めとした飲酒運転の厳罰化と検挙数の低下に繋がった。直接的には厳罰化による抑制であろうが、世論として飲酒運転に対する意識が変わったのは事実であろう。

この制度が当時のあまりにも増加し過ぎた交通違反に対する即応的な対策であったことは、以下の

*反則通告制度といえども、1つの制度上の改善の試みに過ぎないことだけは当然明記しておかなくてはならない。交通違反が犯罪という名で呼ばれなくなったとしても、違反行為が減るわけではない。*

というナレーションからも見受けられる。

### c) 交通違反の免罪符

番組の結びでは、以下のように交通問題の現状をまとめている。

*現にむき出しにされている違反者の遵法意識の欠如とこの制度が、一種の免罪符の発行を得たような形で結びつくようなことになれば、かえって危険性は増大する。交通事故の多発による社会不安は益々拡大されることも予想されるのである。今も38分間に一人が死に1分に1人が傷ついている。それは数多くの交通違反の中から起こった氷山の一角にすぎない。本格的な自動車時代を迎えて今や社会は新しい交通道徳を確立することを強く迫られていると言えよう。*

このように、番組においても遵法意識の欠如を問題として取り上げている。そのように問題提起することの裏には、社会としてはそのことに問題意識を抱いていなかった、と言えるのではないだろうか。そのような状況に「青キップ制度」が加わることで、さらに交通事故の危険が高くなる状況に陥る、と警告しているのである。

ここまでの当時の状況と番組の内容を踏まえると、以下のようなことが主張されていると言えるのではないだろうか。即ち、社会の状況としては、自動車が増加していくにつれて交通事故も増えてしまっていた。それに対して即応的な、「交通事故を減らす」ことが主目的ではなく、「増加している交通事故の処理に対応する」ことが主目的である制度の整備が進んでしまった。その制度によって人々の遵法意識の欠如が促進されてしまうかもしれないが、そのことは軽視されてしまっていた。しか

し、交通事故は交通違反が起きるから発生しているのであり、遵法意識の欠如によって交通違反が起きることから、その欠如は交通事故の発生要因ではないのだろうか。だから、遵法意識や規範意識を疎かにしてはいけないはずである、というものである。

## 5. 総合考察

### (1) 事故の「当事者意識」と認知的バイアス

4番組において顕著に表れていたのが、事故当事者の意識についてであった。「示談屋会社」「加害者」「判決」においては、「車同士の接触事故を起こしたが、示談屋会社に示談を任せて気楽にしている人」と「重大な事故を引き起こしてしまい、うなだれる人」という様に対照的に描かれていた。これは重大事故を引き起こすまで事故当事者に成り得るという意識の欠落が生じていることを表していると考えられる。つまり、自動車の危険性に対する正常性バイアスがこの時点で生じていると言えるのではないか。

### (2) 交通事故対策と社会的ジレンマ

「判決」「違反の代償」にて、交通事故の厳罰化が進む一方、増え続ける交通違反の対策として略式裁判制度・青キップ制度が整備されていったことが言及されていた。この社会情勢について、「社会的ジレンマ」の枠組みで説明出来ると考える。社会的ジレンマとは Dawes<sup>17)</sup>が提唱した概念であり、「長期的には公共的な利益を低下させてしまうが短期的な私利の増進に寄与する行為（非協力行動）」か「短期的な私利は低下してしまうものの長期的には公共的な利益の増進に寄与する行為（協力行動）」のどちらかを選ばなくてはならない、という社会的状況のことである<sup>18)</sup>。

社会的ジレンマの解決策として、人々の行動要因の内、外的な環境的要因に働きかける「構造的方略」と、内的な心理的要因に働きかける「心理的方略」の2つが提案されている<sup>19)</sup>。そして、人々の行動の規定因は外的・内的要因双方から作用を受けることから、社会的ジレンマの解決には心理的・構造的方略の双方を用いることが効果的であるとされている<sup>17)</sup>。

ここで生じていた社会的ジレンマとは、交通違反対策に関して言えば「国・警察」といった処罰を下す側の視点から見たものであると言えるだろう。即ち、本来ならば交通違反も逮捕・起訴といった「厳罰・面倒な」手続きをしていた所を、違反増加への対応とはいえ、青キップ制度といった「簡略な」罰則手続きを取るようになった、ということである。

これは即ち、コスト・手間がかかるが、より違反防止

に繋がると考えられる厳罰（＝協力行動）ではなく、コスト・手間を省くことが出来るが、事故当事者の罪悪感を軽減してしまう可能性がある青キップ制度（＝非協力行動）を行政が選択してしまった、と言えるだろう。

今後、AVsの社会的受容、その導入の是非を考える上でも同様の問題（＝自動運転に関する社会的ジレンマ的状况）が発生しうるかもしれない。その際に行政や自動車メーカーが協力行動を取ることが出来るかどうかが重要ではないだろうか。AVs導入による目先の利益ではなく、長期的に社会に役立つと考えられる選択をすることが必要であると考えられる。

## 6. まとめ

今回、高度経済成長期に放映された交通事故に関するNHK4番組を閲覧し、その内容について考察を行った。4番組に共通して見受けられたテーマとして、「人々の遵法意識の欠如」があったと考えられる。「3種の神器」の一つとして、あるいは高度経済成長の象徴として、自動車が急速に台数を増やしていく中で交通事故の件数も増加していった。そして増加する交通事故の対策として、即応的な制度が整備されていった。そのような社会背景の中にあつて、人々は「交通違反」を起こす事に対する罪の意識が欠落していった。

しかし、そのような自動車による事故といった、負の側面が人々に当事者意識として感じられなくなっていったことから、結果的に自動車を受け入れることが出来たと考えられる。

違反を取り締まる国や警察は、交通事故・違反对策として、事故の厳罰化と違反の罰則手続き簡易化という外的要因に働きかける対策を講じる様になっていった。

そして、交通違反や交通事故が増加していく中でも人々が自動車を許容できたのは、ひとつには4(3)でも言及した通り、自動車の利便性が自動車を「許す」に値するものだったからであろう。この時期以降、バブル期において一時の増加はあったものの、交通事故の件数は漸減していった。つまり自動車が高度経済成長期に「許された」ことで、その後も受け入れられるような社会情勢となったと言える。しかし、その利便性だけが全てではないだろう。利便性の裏にある「自動車の危険」を、人々が当事者意識をもって感じなくなったからこそ、自動車が受け入れられることが出来たともいえるのではないだろうか。

## 謝辞：

本研究にあたり、NHK番組アーカイブス学術利用トライアル事務局の豊島けいこ様を始め、NHKアーカイブ事務局の方々には多大なるお力添えを頂きました。この場を借りて厚く御礼申し上げます。

また、本研究における調査分析は、科学研究費補助金挑戦的研究(萌芽)「道路上の異モード間コミュニケーションの生起と社会的受容(代表：谷口綾子)」の助成によるものである。

## 参考文献

- 1) 谷口綾子, 富尾祐作, 川嶋優旗, Marcus Enoch, Petros Ieromonachou, 森川高行: 自動運転システムの社会的受容-賛否意識とリスク認知に着目して, 土木計画学研究・講演集(CD-ROM) Vol.56, 2017.
- 2) 鈴木尋善: 高度自動走行システムの実現に向けての非技術的課題, JARI Research Journal, JRJ20160605, pp.1-4, 2016.
- 3) 菅沼直樹: 金沢大学における自律型自動運転自動車の開発の実例, 情報処理学会研究報告, Vol.2014-CVIM-192, No.3, pp.1-4, 2014.
- 4) KPMG: Autonomous Vehicles Readiness Index, pp.1-60, 2018.
- 5) 長屋龍人: 映像文化はどう変わってきたか, 映像情報メディア学会誌, Vol.55, No.1, pp.23-30, 2001.
- 6) 高田公理: 日本社会と自動車, 国際交通安全学会誌, Vol.33, No.3, pp.6-15, 2010.
- 7) 佐々木烈: 日本自動車史—日本の自動車発展に貢献した先駆者達の軌跡, 三樹書房, 2004.
- 8) 佐々木烈: 日本自動車史 (2) 日本の自動車関連産業の誕生とその展開, 三樹書房, 2005.
- 9) 小林英夫: 日本で自動車はどう乗られたのか, アジア太平洋討究, No.25, pp.29-48, 2015.
- 10) 伊藤守: テレビ番組アーカイブを活用した映像研究の可能性—分析方法・手法の再検討に向けて—, 社会学評論, Vol.65, No.4, pp.541-556, 2015.
- 11) 丁智恵: 1950-60年代のテレビ・ドキュメンタリーが描いた朝鮮のイメージ, マス・コミュニケーション研究, No.82, pp.111-131, 2013.
- 12) NHK クロニクル 番組表ヒストリー  
<https://www.nhk.or.jp/archives/chronicle/> 2019/9/23 アクセス
- 13) 水島久光・西兼志・桜井均: NHK アーカイブスの構成に関する研究(前編), 放送研究と調査, No.61, Vol.4, pp.38-57, 2011.
- 14) 川島高峰: 戦後放送メディアにおける「終戦特集」の形成 NHK 短編映画『広島』(1957年8月15日放映)が登場するまで, 明治大学社会科学研究所紀要, Vol.50, No.2, pp.271-301, 2012.
- 15) 弁護士法の改正 2019/9/23 アクセス

- <http://nomenclator.la.coocan.jp/ip/jsup/index.htm>
- 16) goo 辞書 2019/9/23 アクセス  
<https://dictionary.goo.ne.jp/jn/180619/meaning/m0u/>
- 17) Dawes, R. M. : Social dilemmas. Annual Review of Psychology, Vol. 31, No.1, pp.169-193, 1980.
- 18) 池端菜摘, 中尾聡史, 川端祐一郎, 森栗茂一, 藤井聡 : 分譲マンション管理における社会的ジレンマの解決事例及びその解決に資する学術研究の手法に関する研究, 実践政策学, Vol.3, No.2, pp.111-124, 2017.
- 19) 藤井聡, 社会的ジレンマの処方箋—都市・交通・環境問題のための心理学, ナカニシヤ出版, 2003.

(Received July 26, 2019)  
(Accepted September 5, 2019)

## Social acceptande of cars on NHK programs during high economic growth period – focus on traffic accidents

Yuki Kawashima, Satoshi NAKAO, Ayako TANIGUCHI, Kentaro MINAMITE

In recent years, with the development of technology, automatic driving systems (hereinafter referred to as AVs) are being put to practical use. One of the issues in practical use is development of social acceptance. One approach to studying social acceptance of AVs, a new transportation system, is to investigate the acceptance process when new traffic modes have appeared in the past. In this study, we selected programs that express the relationship between cars and people from programs aired on NHK during the period of high economic growth, and examined their contents to clarify the attitudes of people to cars at that time. The purpose is to do. In particular, pay attention to the negative aspect of “traffic accidents” and qualitatively understand what people at the time perceived as cars, that is, how social acceptance of cars was made.