

交通の安全を考える

—第8回国内シンポジウム報告—

越 正毅*

国際交通安全学会の第8回シンポジウムが「交通の安全を考える——これからの方向と展開——」というテーマで、昭和58年5月13日(金)に東京・霞ヶ関の東海大学校友会館において開催された。以下にその概要を報告する。

A Report on Symposium, "Traffic Safety—Its Direction and Perspective" Masaki KOSHI*

The 8th IATSS domestic symposium was held on the theme of "Traffic Safety—Its Direction and Perspective" on May 13th of 1983 at Tokai University Koyu Kaikan in Kasumigaseki, Tokyo. This paper reports the outline of symposium.

1. 今回のシンポジウムのねらい

本学会のこれまでの7回のシンポジウムでは、交通をめぐるやや広い問題がテーマとして取り上げられてきたが、今回は会員諸氏の御意見を受けて、「交通安全」という、現実の交通問題に直接に触れるテーマについて討論をすることにした。

このテーマが取り上げられた理由は、ひとつには「交通とその安全に関する科学」の研究を目的とする本学会にとって、極めてふさわしいということであり、もうひとつにはちょうど今がこれを論ずるのに時宜を得ていると思われたからである。交通事故は1970年代に好調な減少を示した後、1980年代に入ってから、どうやら紛れもない増加傾向に転じた。つまり、これまでとは違った事故防止努力がこの先なされない限りは、この事故の増勢を押しとどめることはできそうにない。

交通の安全という問題は、科学の様々な分野にまたがるばかりでなく、行政やマスメディアとのかかわりが極めて大きいこともひとつの特徴である。また、問題が現実的で切実であるだけに、建前論や抽象論から踏み出さなければ、実りある議論にはなりそうにない。

このような考慮から、このシンポジウムには行政やジャーナリズムの分野からも参加を仰ぎ、かつ非公開で本音の議論を展開していただくことにした。

2. シンポジウムの構成

シンポジウムのスケジュールはTable 1のようであり、午前中の全体会の後、午後には3つの分科会に分かれてパラレルワークショップを開き、その後再び、全体会で各分科会報告とこれを発展させたオープンディスカッションを行った。

午前中の全体会では、各分科会テーマに関連する話題提供をそれぞれ1人ずつのスピーカーから受け、さらに、それぞれの話題提供者について各2人のコメンテーターが意見を述べた。

各分科会のテーマと出席者はTable 2に示す通りである。前述のように今回のシンポジウムは非公開であり、誰がどんな発言をしたかを公表することは差し控えなければならないので、出席者名を一括して報告するにとどめたい。

第1分科会のテーマは、「交通の安全とは何か？—その基本的位置付け—」である。社会や人間の持つ諸々の価値のうちで、交通の安全はどのような位置にあるのか、交通はどの程度安全であればよいのか、といった問題を扱おうとしたものである。

第2分科会のテーマは、「人間の交通行動はどこまで変わるか？—交通の環境と教育は人間をどこまで安全に向けて変えうるか—」である。これまでの事故減少が主として安全施設面での整備に負うところが大きかったのに、今やこれらの施設が適用箇所と設置効果との両面で飽和点に近づきつつあるという認識から、今後頼みとすべきは人間の安全行動の高揚であろう、というのがこのテーマを第2分科

* 東京大学教授 (本学会員)
Professor, University of Tokyo
原稿受理 昭和58年7月28日

Table I スケジュール
Time schedule of symposium

9:30	受付			
10:00	開 会 式： 挨拶：八十島義之助 (財)国際交通安全学会副会長 委員長挨拶：越 正 毅 東京大学教授			
10:30	第 1 分科会： スピーカー：井 口 雅 一 東京大学教授 コメンテーター：山 本 雄 二 郎 サンケイ新聞副論説委員長 ：鈴 木 道 雄 建設省道路局企画課長			
11:10	第 2 分科会： スピーカー：石 井 威 望 東京大学教授 コメンテーター：本 吉 庸 浩 読売新聞論説委員 ：森 脇 英 一 文部省体育局学校保健課長			
11:50	第 3 分科会： スピーカー：岡 並 木 朝日新聞編集委員 コメンテーター：川 越 昭 NHK解説委員 ：石 川 正 警察庁交通局交通企画課長補佐			
12:30	昼 食			
13:30	ワークショップ	第 1 分科会 交通の安全とは何か？	第 2 分科会 人間の交通行動はどこまで変わるか？	望星の間 第 3 分科会 誰が何をなすべきか？
16:15	第 1 分科会報告 月 尾 嘉 男 名古屋大学助教授 第 2 分科会報告 鈴 木 春 男 千葉大学教授 第 3 分科会報告 越 正 毅			
17:00	オープン・ディスカッション 司会：越 正 毅			
18:00	総括：鈴 木 春 男			
18:20	閉 会 式 挨拶：西 田 通 弘 (財)国際交通安全学会副会長			

会に当てた理由である。

第 3 分科会は、「誰が何をなすべきか——交通安全と行政・個人の役割、諸機関の分担と連携——」である。真に事故防止を望むのであれば、各人、各

組織が互いに齊合した役割を担うことが必要である。ドライバーは警察を、警察はドライバーを、マスコミや国会は警察を、それぞれ非難し合っているだけでは内ゲバでエネルギーを消耗するだけで、事故防

Table 2 分科会テーマと参加者 -
Session themes and participants

	テ	マ	司	会	パ	ネ	リ	ス	ト
<p>第1分科会</p>	<p>交通の安全とは何か？ -その基本的な位置づけ- 人間・社会の諸価値の中で総合的に位置づける →長期的な観点、整合性のある施策の展開へ</p>	<p>月尾 嘉男 名古屋大学助教授</p>	<p>森 郷巳 警察庁交通局 審議官 小林 實 (特)自動車安全運転センター課長 佐貫 亦男 航空評論家</p>	<p>生 盛 豊 樹 総理府交通安全 対策室参事官補 滝 沢 清 人 自治医科大学教授 西 川 清 次 (財)国際交通安全学会 専務理事</p>	<p>浅 井 正 昭 日本大学教授 中 島 源 雄 熊本県技術研究所 次長研究員 井 口 雅 一 東京大学教授</p>	<p>江 守 一 郎 成蹊大学教授 長 江 啓 泰 日本大学教授 山 本 雄 二 郎 サンケイ新聞副論 説委員長</p>	<p>岡 部 冬 彦 漫画家 宮 川 洋 東京大学教授 鈴 木 道 雄 建設省道路局 企画課長</p>		
<p>第2分科会</p>	<p>人間の交通行動はどこまで変わるか？ -交通の環境と教育は人間をどこまで安全に向けて変えうるか- →自覚・自律をどう動機づけるか 説得の諸方策もふくめて</p>	<p>鈴 木 春 男 千葉大学教授</p>	<p>村 上 謙 吉 警察庁交通局 運転免許課長補佐 大 場 義 夫 独協大学教授 長 山 泰 久 大阪大学助教授 石 井 威 望 東京大学教授</p>	<p>清 水 達 夫 運輸省自動車局 整備部保安課長 小 口 泰 平 芝浦工業大学教授 森 地 茂 東京工業大学 助教授 本 吉 庸 浩 読売新聞副論委員</p>	<p>池 田 義 雄 日本工業大学教授 荻 原 眞 子 国際商科大学 助教授 景 山 克 三 日本大学教授 森 脇 英 一 文部省体育局 学校保健課長</p>	<p>稲 村 博 筑波大学教授 鈴 村 昭 弘 愛知医科大学教授 齋 藤 茂 太 斎藤病院院長</p>	<p>太 田 勝 敏 東京大学教授 高 羽 禎 雄 東京大学教授 平 尾 収 関目在研究所教授</p>		
<p>第3分科会</p>	<p>誰が何をなすべきか？ -交通安全と行政・個人の役割、諸機関の分担と連携- →これからの施策展開、技術、システムのあり方も含めて</p>	<p>越 正 毅 東京大学教授</p>	<p>下 村 満 夫 総理府交通安全 対策室参事官補 詫 間 晋 平 国立特殊教育 総合研究所部長 藤 井 弥 太 郎 慶応義塾大学教授 富 永 誠 美 (社)日本交通安全 協議会副会長</p>	<p>中 島 章 夫 文部省初等中等教育局 高等学校教育課長 辻 村 明 東京大学教授 堀 内 数 北海道工業大学教授</p>	<p>戸 田 邦 司 運輸省大臣官房 技術安全管理官 中 村 英 夫 東京大学教授 末 永 一 男 久留米大学 名誉教授 岡 並 木 朝日新聞編集委員</p>	<p>三 谷 浩 建設省計画局 国際課長 新 谷 洋 二 東京大学教授 杉 浦 英 男 本田技研工業㈱会長 川 越 昭 NHK解説委員</p>	<p>小 沢 三 宜 環境庁大気保全局 交通公害対策室長 野 口 薫 千葉大学教授 滝 田 一 成 総理府交通安全 対策室長 石 川 正 警察庁交通局交通 企画課課長補佐</p>		

止に結び付いていかない。

3. 議論の内容

非公開を前提としているので、誰がどのような発言をしたかをここに述べることは差し控えて、話題となったいくつかのトピックについて、筆者の感想を混じえて議論の概要を伝えたいと思う。

1) 安全性の評価

交通機関の持つ危険度の社会的受容性として、死亡確率が 10^{-8} /時程度であれば人々は「安心」し、 10^{-6} /時程度だと「忌避」するという経験則が披瀝され、これに対してわが国の道路交通は 10^{-7} /時程度であるよだから、「注意」の部類に入るであろうという評価であった。しかし、往々にして死亡のみで危険度を評価する習慣についての疑問も出され、また、植物人間になって生き延びるよりは死の方が良いという考えも出された。

これに関しては、少なくとも日本の交通事故対策としては、やはり死亡だけでなく人身被害全体を減少させるということを目指すべきであろうが、死者数を指標として使うのは、世間の人々にアピールしやすいという利点から使われるのであろうということになった。政府の事故対策目標も、昭和60年までに死者8,000人以下を達成というような言い方で表わされている。問題は、このような指標が一人歩きして、死者さえ出なければあとはどうでもよい、という施策にならないように注意すべきことであろう。

2) 安全と他の価値との関係

一般に、快適性とかうるおいとかにより大きな価値が置かれるように世の中が動いている、というのはほぼ一致した認識であったとあってよからう。

道路交通の場においては、これらの他に交通そのものの価値、つまり速く目的地に着くことへの価値が加わっている。交通の安全は、企業や官庁（交通安全担当部局を除いて）や市民の意識、行動、戦略などの面で、第二義的にしか位置付けられていないのではないかとする見解も出された。もしそうだとすると、このことが交通警察と運転者達との間のすれ違いの根源になり得る。若者の自爆事故などは、いわば冒険の価値を自己の命と同等に置いた結果であろうが、これとても死亡事故数に計上しなければならぬのであるから、警察としても、個人の価値観の自由を認めるなどとは言っていられないことになる。いっそも自爆事故は事故統計から外してしまっ

たらどうか、などと筆者は考えたものであった。

道路交通関係の行政側としては、安全性の評価は死者数で定量的に明らかになるので熱が入るのに対し、快適性については評価尺度が明らかでないので、積極的になれないのではないかという意見も出された。しかし考えてみると、交通信号の改善とかコミュニティ道路とか、安全とトレードオフ関係にないものについては、行政側も快適性やうるおいと取り組んでいると評価してもよいようである。ただし、街にあふれる交通安全関係の立看板やたれ幕などになると、全部取り払ってしまえばずい分街がすっきりするであろうし、おそらく事故もふえるということはないだろうに、なかなかそこまでは踏み切らないという指摘もあり、やはり交通警察と市民の間には交通安全の価値の優先順位に違いがあるのではないかと思われた。

3) マン・マシン系における人間の安全行動特性

人間の犯すミスを防ぐために、操作をマシンによって自動化し、これを人間がバックアップするというシステムについて、筆者のような素人には興味ある議論がなされた。

人間の特性として、信頼性の高いマシンのバックアップには人間は向いていず、むしろ信頼できないマシンの方が人間は少ないミスでバックアップできるのだそうである。フルブールーフは人間をバカにするようで、これは依頼心が生まれるためなのであろう。あるいは自分が介入すべき何事も起きない時間が長過ぎると、ついに緊張が保持できなくなり、バックアップとしての用をなさなくなってしまうという性質もあるとのことであった。このため最近の軍事システムなどでは、人間による中途半端なバックアップによるトラブルを避けるために、人間不信に徹し、人間によるバックアップなしの極めて信頼度の高いマシンシステムに変わって来ているという指摘もなされた。

上と少し違うが近い話題として、下手に道路を改良するとかえって事故がふえるとか、性能のよい車に乗ると、かえって事故を起こすとかという現象が指摘された。これについては、どうも人間は一定レベルのリスクを常に保つように行動する性質があり、しかも車の性能や道路の安全性を過大評価するのであろうということになり、これらについて、実際よりも危険な印象を運転者に与えるような技術が必要であるとの見解が示された。

マシンを人間がバックアップするのではなく、人

間をマシンがバックアップする（たとえば、赤信号で間違えて交差点に突入しそうになっても、自動的に急ブレーキがかかるといった）システムについては、すでに、技術的にはかなりの程度可能な段階に来ているとのことであった。これの実用化に関しては、車両行政、交通警察行政、道路行政などが一体とならなければならないので、行政の対応がそのブレーキとならないようにする、との注意がなされた。もうひとつの問題は、上述の「車や道路を実際より危険だと印象づける」ことと反しないのかという点であろう。

4) 教育の改善

安全な道路利用者としての資質とは、安全のための知識や行動が身につけていることは当然として、それ以前に全人格そのものが立派でなければならぬという意見が大方の賛同を得た。アメリカの優良運転者はエレベーター乗降のマナーもよいという紹介もあった。それにひきかえ、多くの日本人の電車内の座席の占領ぶり、公共の場での子供達の行儀の悪さなどが、慨嘆の種になり、親や教師の教育から始めなければならぬまいと、いささか悲観的な見解が多く出された。

それにもかかわらず、現在の教育のあり方にはまだかなりの改善の余地があり、これを通して事故防止が図り得るとの意見も多く述べられた。

まず、子供達に対して「走るな」を徹底して仕込むべしという意見が出された。規則正しい生活（食事、睡眠など）をする子供は事故が少ないという経験則も紹介された。

また、運転者教育に関しては、これがマンネリ化しており、必要な事柄が教えられていないという意見や安全戦略を重視すべきで、戦術的な操作や身のこなしなどだけで終るのは、むしろ危険であるとする意見等々が出された。

子供用百科辞典の中の交通安全という項に、「道路の整備と警察力の強化が進まなければ事故は減らない」と述べられているとの紹介があり、このように粗末な認識を押し付けられているようでは、次世代のドライバーにもあまり期待できないのではないかとする意見が付けられた。これに対し、各家庭にも社会全体にも自動車利用のノウ・ハウが蓄積されて来ており、また、車は生まれた時から家において珍しくもないものになっているので、次世代のドライバーは今よりは少しは良くなるだろうとする楽観論も出された。

5) 安全行動の動機付け

安全な行動、ことに安全な運転を個々人が自発的に行うのでなければ、事故を防ぐことはできない。現状は、警察が定めた規則や規制を単に守るべし、そうすれば安全なのである、それらを守らないから事故が起きるのであると言って、規制への盲目的服従を求めている状態であるというのが、多くの出席者の認識であったといつてよいと思う。これは、ドライバー達にとっては安全即無違反ということになり、違反をしない唯一の動機は取り締まられないことということになる。

現状をこのように認識すると2つの問題点が浮かび上って来る。ひとつは行政の過保護、過剰管理の姿勢であり、もうひとつはドライバー達の自発的安全運転への動機付けの方法である。

行政による過保護は、裏を返せばドライバー不信であり、およそドライバーの判断や行動は信頼するに足りないから、すべての行動を警察が決め、これに従わせるという結論になる。この前提があってはじめて、ほとんど100%のドライバーが違反をしている箇所でもネズミ取りをすることが正当化されることになる。これに対して、出席者の中から、今や日本国民そのものとなってしまったドライバー達を、それほどに不能者扱いをすることが正しいかとする意見が出された。

実際は、大多数の個々のドライバーは事故を起こさないように自発的な安全運転をしようとしているのであるし、結局、安全はドライバー達の判断や行動に依存せざるを得ないのであるから、一方で彼らの判断を100%無視、否定するという方法は得策ではないであろう。

ドライバー達の正しい安全判断と行動とを動機付けるために、彼らの判断と相違した規制が必要な場合には、その根拠を説明して納得を取り付けることが必要で、そのための情報チャンネルや説得の技術や手続きの確立が急がれるとの意見が大勢を占めた。

一方で、一見して確かに危険で乱暴なドライバー達が目に余るのも事実であり、このような者達や行為を有効に取り締まりできるような法制上、技術上の整備開発が必要であるとする意見にも賛意が示された。

動機付けのもうひとつの有力な方法として、保険のメリットシステムを拡大する（たとえば、強制保険にも）というような手段で、経済合理性を利用すべしという指摘もなされた。

6) 行政の動き

交通安全行政についても省庁間の壁が障害になる件については、大多数の出席者が憂慮を抱いていたが、これを除去することが絶望的であるとする意見にも同意していたように思う。唯一の望みは、一般論としてではなく、具体的な問題として、省庁間の協調や妥協を要するような施策を世論が要求し、たとえば、これをIATSSが関係省庁にぶつければ、何とか動くこともあろうという提言であった。また、各省庁が100%の主張をしないことが肝要とする示唆もなされた。そうであることを筆者も望むが、保険の一本化ひとつ取っても、そんなに生やさしいものではなさそうに思われてならない。

警察が善良なドライバー達までをも敵にまわしかねないのに、何故にこれほどに安全にこだわるのか、という本稿の始めの問題に関しては、少しでも事故がふえたりすると、新聞や国会で警察が叩かれるという事情があるようで、警察にばかり責任を転嫁しようとするマスコミや国会の意識の変革も求めなければならないであろう。警察だけでできることは限られているし、安全は短期策だけで得られるものではなく、腰を据えて、かつ広範な対策を短、中、長期にわたって講じて初めて得られるということ、各界に認識してもらおう努力が必要である。

7) 研究活動の活性化と事故データの活用

有効な対策を正しい優先順位で実施するためにも、

また、ドライバー達に規制やその他の制約的な対策の根拠を示すためにも、事故の徹底的な分析が不可欠である。

日本における事故分析研究は驚くほどに少ないという指摘があり、これに対して、それにもかかわらず事故は減ったではないかという反論も出された。しかし事故分析なしで、勘だけで事故が防止できた時代は1970年代に終わったのではないか。今後は当てずっぽうでは費用と労力を注いでも減らないであろう、とする意見が大勢であったと思う。

これまでに研究が少なかった最大の理由は、事故データがマル秘扱いで、研究者にとってアクセスができなかったためであるという点で、研究者達の意見は一致していた。今後の改善を切望したい点である。

4. おわりに

御陰様で御出席の皆様の御協力によって、上述のように実に広範な問題について、かなり本音の議論を展開していただくことができました。私のまとめ方が悪くて皆様の御発言を収録し切れなかったり、真意を曲げてしまったりした所があると思いますが、御容赦を願います。ここで出されました沢山の提案や示唆を、今後どのようにして実際の事故防止に結び付けて行くかが、これからの課題です。