

## マスコミから見た交通安全史

栗山定幸\*

日本のマスコミは、新聞が10,000,000部に達する部数を競い、テレビもUHFで12チャンネルを擁するなどの規模を持っている。国民、市民の社会教育、交通教育、交通安全教育の中で果たす、『教科書』『参考書』としての役割はきわめて大きい。このことは、戦後の交通安全史の中においても、肯定的な意味でも、またその逆の意味でも、裏付けることができる。

### The History of Traffic Safety from the Viewpoint of the Mass Media

Sadayuki KURIYAMA\*

The mass media in Japan operate on a huge scale, with newspapers pumping out over 10,000,000 copies and with 12 channels available on UHF broadcasting. The mass media have a significant role as a kind of textbook or reference book in enlightening the public in social education and traffic safety education. We can easily see the evidence of this both in a positive sense and the opposite, when we examine the history of traffic safety in the post-war era.

#### 1. はじめに

〔前略〕宮内省にてはその試運転を命じたれば、これが運転を試みたり。然るにブレーキの使用法不十分なれば、麴町区三宅坂を走る時にこれを見ていたりし一老婆、馬なき馬車が通るとして感心して見つめ車が近づけども避けようともせず、却って自動車の方にてこれを避けんとせり。そのときブレーキ意の如くならず終にお濠に陥りたり〕

これが、大正天皇ご成婚の慶事に際して米国在留邦人から贈られた日本最初の自動車による日本最初の交通事故として広く知られている事件である。そして、この一文を冒頭に引用したのは、これが、交通——その安全——とマスコミの今日にいたる関係を、いかにも象徴しているように思えるからだ。

この文章は、もう少し続く。

「幸い車体にも運転者にも損傷は無かりしも、宮内省にてはこの如き危険なるものはお召料（めしりょう）に相成らずとて、そのまま倉庫か何かにて仕舞いおきになりしのみにて、在米邦人の誠意は何の効もなく止めり。されども、これ本邦に自動車の渡りし嚆矢なり〕

言い換えると、「この日本最初の自動車事故は、日本最初の自動車によるものでもあったし、それが今日、広く知られるにいたったのは、この事件を往時のマスコミが取材し、記事に残したからにほかならない…」ということになる。が、もしこれが事実であり、このようなマスコミと交通事故の関係が今日まで続いていけば、日本の「交通安全」は、もう少し良い方に異なった状況になっていたかもしれないのだ。しかし、実際は日本最初の事故を伝えたのはマスコミではなく、博物学者・石井研堂の「明治事物起源」の中でであった。また、「わが国初の自動車」にはすでに多くの異説があり、最初の事故の状況についての石井研堂の報告も、客観的条件から類推すると、明らかに事実と反するという判断が、

\* 日刊自動車新聞社取締役  
Director, Editing & Publishing Division  
The Daily Automotive News  
原稿受理 1994年1月31日

すでに今日行われている。

いずれにしても、もし往時すでに発行されていた新聞というマスコミが、こうした事故に関心をもっていたら、事故の後代での検証はより容易に、より正確なものとなっていたにちがいない。恐らく、取材体制が無かったのであろうし、もし取材体制があって、取材記者が事故を知ったとしても、“恐れ多くも禁裏の出来事”だから、今日的に言えば報道の自主規制をしてしまったのかもしれない。あるいは、編集者に関心が無かったか、紙面が他の記事で埋まっていた、スペースが割けなかったのかもしれない。

そこで本稿では、いくつかのいささか“独断と偏見”のそしりをまぬがれず、あるいは偉大な業績を残したマスコミの先人たちについての見当違いの物の見方になるかもしれないが、そのことを意識した上で、以前に本学会誌<sup>1)</sup>に書いたマスコミに期待する短文を補足してみることにしたい。その中で、筆者は、「新聞記者とデスクが交通・安全の問題と社会の関わり合いの重大性に、過不足ない正確な認識をもっていたら、“日本人なら誰でも”読んでいる、読まされている日本の新聞の紙面は随分と変わった印象を読者にあたえ、交通安全教育の『副読本』としての大きな役割も今まで以上に果たしていくにちがいない」と指摘しているのだが。

## 2. マスコミの特性と実態

社会性をもっているいわゆるマス・メディアには、いくつかの種類がある。たとえばここで指摘した一般紙がある。それとは別に業界紙、専門紙がある。活字媒体には、このほか雑誌がある。書籍もある。さらに電波を利用したラジオ・テレビがある。そして、それぞれが、マス・コミュニケーションを成立させる上で、メディアとしての特性をもっている。

そこで、一つの試みが考えられる。これらのメディアをメディア別にタテ軸におく。ヨコ軸は年、月、日、時間と時間軸にする。そして、マス・メディアで扱われた交通、交通安全についての報道を並べていく。そこに記載された事象の因果関係を分析していくことができれば、定量的にマスコミと交通安全の両者の相互連関がわかり、「マスコミの果たしてきた役割」もリアルに検証できるかもしれない。

ところで、たとえばそのうちの「新聞」について、その仕組み、特性を見ると、次のような事実が指摘できる。まず、交通事故といった社会現象（事件）が発生する。それを取材記者が「幸運」にも知るこ

とができたとする。世に言う「サツまわり」システムは、その幸運の確率を、事件発生から可能なかぎり小さい時間差で高めていく経験則的システムにほかならない。

そこで、その事件について、取材記者が関心を持っているか否かが問題になる。関心を持っていなかったら、そのまま見過ごされてしまうだろう。関心を持っていたら、そこで初めて記事になる。

次は、その記事を受け取るデスク——一般紙の場合は、現場の取材デスク、紙面制作に直結する整理部デスク——の問題になる。ここでニュースバリューがスクリーンにかけられる。といえば正確だが、その作業過程で、取材記者の関心と同様の判断が、意識、無意識的に加わることになる。しかも、ここまでの作業は、文字どおり一分一秒を争う中で、紙面スペースの制約をうけながらの進行となる。もちろん、あえて補足するなら、その記事には、「解説」や「論説」といった“後追い”もある。

さらに、あえて言えば、新聞社としての倫理観とか、あるいは経営上の判断といったものが干渉材料になる場合もある。

そうした大枠のなかで、いくつかのスクリーンを通過した記事が、はじめて読者の目にふれる。交通安全にかかわる人々の目に入るということになる。逆に言えば、こうした条件の一つにでも引っ掛かると、自主規制されたり、ボツになったりする。言い換えると新聞は、“総てを報道している”に近い活動をしているかもしれないが、決して総てではない。

さらにその報道のされ方にも、記者、デスクたちの知識、経験、判断というバイアスがかかっている。さらには、新聞には他紙との競争がある。

新聞の場合にはメディアが静的（スタティック）であるだけに、時間をかけてより正確な完成された報道に修正していくことが可能であるが。テレビ、ラジオの場合、事情は少し異なる。視聴者に与えるインパクトは新聞とは較ぶべくもないが、新聞のように形に残らず瞬時に消え去ってしまう。送り手のほうも、そのメディアの性格に沿って、しかも限られた時間枠の中で、材料を取り扱う。一口に言えば、新聞にくらべて、報道すべき内容は不安定でデリケートにならざるを得ない。

いずれにしても戦後50年、この間の総ての交通、とりわけ道路交通の安全に果たしたマスコミの役割を検証するには、困難な作業と膨大なエネルギーと、そして議論が必要になる。さきのタテ軸をなすべき

マスコミ自体にも、時代を反映した価値観の変化がある。その内部の仕組み、機構も変わっているだろう。記者、デスクの意識も当然のことながら変化する。送り手の側だけ吟味しても、これだけの条件があるからである。

ただ、このようなマスコミ、メディアの制約にもかかわらず、仮にマスコミが、交通安全についての報道をリードしていたら、やはりそこで果たされる役割にはきわめて大きなものがあったにちがいないと考えられる。

### 3. マスコミが役割を果たした例

#### 3-1 【神風タクシー】

このような制約、条件を前提にしながら、なお、マスコミが果たすことのできた、と明確に言える交通安全推進への貢献を象徴する話はいくつかある。これを、これからの議論の検証の材料を提供するという意味で取り上げてみたい。

日本交通科学協議会会長で、初代警察庁交通局長、そしてこのほど国連主催で開催される「交通安全フォーラム」のパネラーとして、日本の交通安全を代表する形でスピーチする富永誠美氏が次のように言っている。

20世紀の聖者といわれるマハトマ・ガンジーが凶弾に倒れた日からちょうど10年目、昭和33年1月30日の夕刻、東大4年生のサッカー部主将、五十嵐洋文君が赤門前でタクシーにはねられ生涯を閉じた。「交通安全の問題が社会問題としてマスコミに取り上げられるに至ったのは、神風タクシーがはじまりとってよい」。

戦後50年間の交通安全とマスコミの関わり合いを、かくも明快に規定して良いか否かの議論は別にして、その神風タクシー問題は、まずそのひとつとってよい。

富永氏は、その事故の直前に警視庁交通部長に着任したばかりだった。その神風タクシー問題は、当時、東京四谷無番地にあったタクシーの許認可権をもつ東京陸運局前に、マスコミによる取材のためのテント村を現出させ、朝日新聞社会部記者の岡並木氏を、マスコミにはきわめてユニークな交通問題のスペシャリストにするきっかけにもなったと伝えられている。

今でこそタクシーには模範ドライバーも多いが、その頃は、乱暴な運転が目立っていた。車と車の隙間を縫って走り、渋滞すると対向車線を走って行列

の先頭に割り込む、夜間は猛スピードで突っ走る、そんなところから在京の外国人が「神風タクシー」と命名したという話もある。しかし、そのタクシーの一台に五十嵐君がはねられた時には、新聞の紙面にも一行も載らず、ひっそりと亡くなった。

ところが、その数日後の朝日新聞のコラムに茅東大総長が南極探険隊のことを書いた時、「最近心を痛めることがあった」として、五十嵐君の交通事故死に言及し、それが社会部デスクのスクリーンに引っ掛かり、同君が荻窪の魚屋「魚勝」の一人息子で親孝行だったところから記事として扱われ…、という形で、神風タクシー問題に対するマスコミ・キャンペーンのきっかけになった。

ところで神風タクシーには、それなりの社会的、経済的背景がある。単なる偶発的な“事故”の話ではない。タクシー産業は戦後、今日に至る“マイカー”の普及のように、順調な復興過程をたどっていたが、もともと景気の影響を受けやすく、不況時には供給過剰が生じ、零細企業はしばしば経営難に陥った。

昭和30年代初頭のタクシー不況も、大都市へのタクシーの集中と景気の後退による需給のアンバランスが、その背景にあった。そこで運輸省は昭和30年(1955年)に新規免許や増車の停止による需給調整に乗り出し、タクシー企業経営者も下車勤(稼ぎの悪い運転者を運転以外の他の勤務にまわす)を強いる、などの対応が実施された。

しかし、タクシー企業の経営改善は進んだものの、ドライバーの“自主的”乗務時間延長とか神風の粗暴運転にみられるようなサービスの質の低下を引き起こすことになる。そこで、国民やマスコミの集中的批判を受けることとなるのである。

その結果、同年4月1日には、内閣審議室に昭和30年にできた交通事故防止対策本部が「タクシー事故防止対策要綱」を策定。他方国会の衆参両院も運輸委員会で「自動車事故防止に関する決議」を採決するに至っている。また、昭和40年代初頭にも、運転手不足などによるタクシー供給力不足が、タクシーにおける神風ドライバーの再来をもたらしている。

#### 3-2 【砂利ダンプ】

神風タクシーに匹敵するもうひとつのケースがある。ダンプカーによる事故の多発についての対策の推進がそれである。当時モータリゼーションの主役のひとりだったタクシーについての対応にもかかわらず、昭和34年には、道路交通事故死者は、1万人

の大台を超えることになる。その神風タクシーに続くように、まず、通称「砂利ダンプ」が交通戦争の舞台に出てくる。この「交通戦争」という言葉も、いかにもマスコミらしいセンスの言葉といえることができるのだが。

この間昭和35年の暮れに、それまでの「道路交通取締法」から「取締」の2文字が消え、「道路交通法」となり、交通安全の一方的被害者と位置付けられてきた歩行者にも歩行者義務が加えられるなどしている。昭和36年の暮れには、警察庁長官が「もはや交通事故の増加を止めるためには警察だけではだめだ。警察の壁をこえた」と声明を発表した。マスコミも連日、交通事故の増大を「交通殺人」などの大見出しで報じた。そんな中で読売新聞が「日清戦争の2年間の戦死者1万3,164人に匹敵する」としてうたったのが、先の「交通戦争」という言葉だ。

こうしたキャンペーンの結果、昭和36年12月、内閣でも臨時交通関係閣僚協議会が誕生し、交通事故は“社会面から政治面へ”格上げされる。

しかし、それにもかかわらず、この砂利ダンプの暴走により、翌37年（1962年）には、砂利ダンプの規制を強化するための道路交通法の改正が行われている。ところが、ダンプカーによる無謀事故が、さらに大きな社会問題となっている中、これにとどまらず、昭和41年に横浜市と愛知県猿投町でダンプカーによる多数の死傷者が出る悲惨な事故が相次いで発生する。このため、さきの交通関係閣僚協議会は緊急に大型貨物車による事故防止のための特別措置を決定し、また、運輸、労働、建設、通産、総理府、警察庁で構成される『ダンプカー等事故防止専門委員会』を設置する。

昭和42年にも、総選挙後の国会で交通安全対策が審議の焦点となり、大型自動車運転免許の資格年齢を18歳から20歳に引き上げるとともに、資格要件として経験年数2年（ダンプカーなど指定車両については3年）が新しく加えられる。

また昭和43年には、道交法の改正で交通反則金制度が施行されたのと並んで、「土砂等を運搬する大型自動車による交通事故の防止等に関する特別措置法」（通称ダンプ規制法）が公布される。その内容は、大型自動車への二重安全ブレーキ、運行記録計、側面防護装置、積載重量の自重計等の義務付けと、とくにダンプカーに対する使用届けによって指定された表示番号の表示や使用制限、禁止処分などの使用規制の強化などであった。

しかし、ダンプの問題はさらに尾を引く。同法の施行により、施行後、半年間のダンプカーによる死亡事故は前年比で10%程度減少した。しかし、昭和42年中の死亡事故件数では、ダンプカーがいぜんとして一般のトラックの4倍半という高い事故率を記録していることが明らかになった。

さらに3年後の昭和45年には、東武、京浜急行、西武など関東私鉄でダンプカーとの踏切衝突事故が相次ぎ、多数の死傷者が発生し、道路交通事故防止はその枠を越え、鉄道連続立体化など総合的交通安全対策に発展していくことになる。

以上が、ダンプカーとりわけ砂利ダンプによる交通事故と対策のあらましの推移である。

#### 4. マスコミ報道の特性

ところで、この神風タクシー、ダンプカーの交通事故とマスコミの報道との関係には、共通して指摘できる点があるように思われる。

前者の神風タクシーは、東大生の孝行息子五十嵐君の死があった。後者、ダンプカーでは、さきに述べた愛知県猿投町で昭和41年12月、集団登園中の幼稚園児たちと保母の列に大型ダンプカーが突っ込み、園児9人と保母1人が死亡するという痛ましい惨事が、世論の爆発的高まりのきっかけになっている。

言い換えると、いささか不謹慎な言い方で、皮相的見方のそしりをまぬがれないかもしれないが、まず「交通安全」という社会的に肯定的な現象ではなくて、死者の発生を伴う“痛ましい”事故という否定的かつ衝撃的現象があって、さらにそのことをマスコミが無視しえない状況が創りだされるという条件が重なった時に、マスコミは、その本来もっている社会的啓蒙啓発的な報道を本格始動させる（させている）。逆に言えば、そのような条件がない時には、紙面でまったく無視されたり、一段見出しのベタ記事で済まされてしまったかもしれない、という点がまず第一だ。

第二点は、それが取り上げられるに至ったきっかけはさておいて、その問題を、マスコミ手法というか社会部の森の石松精神——「バックカードに乗った森の石松」という言葉が一時流行したが、これは、事件の現場に駆けつける時は、当時、特別外貨割り当てで購入した米国高級大型乗用車（の代名詞）バックカードに社旗をなびかせ、どこでも飛び込んで行く森の石松精神で、という意味——で取材し、背景を探り、分析していく（そこでは、たとえば砂利ダン

一杯の採算とその採算の中で生活を強いられる“被害者”としてのドライバーの姿なども、生々しいルポルタージュの中で分析されるなどしている)中で、神風タクシーも砂利ダンプの問題も、交通安全や交通事故の発生が実はのっぴきならない経済問題と密接に連関性をもつ側面があるということ、読者(国民)の前に結果的に立証することになった、ということなのである。

## 5. マスコミの役割——交通安全の「副読本」として

しかしここで、もうひとつ指摘できる点がある。たしかに、事故発生の経済的背景といった安全にかかわる間接的な側面については、“右脳”的——岡並木氏風に言えば——視点を交えて報道された。しかし、事故のメカニズム分析とか、さらに交通安全に寄与する直接的、普遍的な視点を継続的にもち続ける、あるいは事故そのものを解明し、それを防止する社会システムを開発し定着させていく、という点については、国民に大きな影響力を持つ大マスコミはどうだったのだろうか、という点である。

たとえば日本で大評判になったテレビ番組があった。平成元年12月17日にNHKで放映されたNHKスペシャル「死者半減 西ドイツはこうして成功した—第二次交通戦争への処方箋—」という番組だ。その中で、安全を監視する西ドイツ国民という話がある。政府や自動車メーカーの交通事故対策に継続的関心を持つ西ドイツ国民、そうした国民を教育し、教育の材料を提供し続けた、言い換えると交通事故半減対策の社会的メカニズムのひとつの歯車の役割を果たしたマスコミ、オピニオン・リーダーとしての自動車雑誌などについての報告である。そこでは、毎号50万部を発行する「アウトモトール・ウント・シュポルト」誌、一般誌「シュピーゲル」、年間予算4億5,790万マルク(約400億円)の3割を情報サービスの支出に当て、その相当部分で交通教育を実践しているADAC(全ドイツ自動車クラブ)の話などが紹介されている。

神風タクシー、砂利ダンプといった対歩行者時代の事故対策ではなく、その後の、今日の日本でも大きな社会問題になってきている車対車、車対物のいわゆる棺桶型事故の時代の中で制作された番組であるという違いはあるが、日本の第一次交通戦争以来のマスコミがこのような姿勢を取り続けていたら…と考える。

日本では、棺桶型事故時代の入り口に欠陥車問題があったが、そのきっかけは国内報道ではなく、今日で言えばさしずめ“外圧”の昭和44年5月12日付「ニューヨーク・タイムズ」紙であり、さらに日本のマスコミの対応は、自動車メーカーを魔女に仕立て上げる社会部的発想と、よい意味でも悪い意味でもそれと対照的な経済部的姿勢のはざままで揺れ動いていたように思われる。

大マスコミではないが、例外もあった。いささか我田引水だが、日刊自動車新聞社が昭和30年代に創刊した日本の自動車ユーザー向けジャーナリズムのはしり「日曜版」がそれである。とりわけ、昭和42年4月から44年2月までの約2ヵ年間は、自動車とその産業をモータリゼーションの視点から眺めることと並んで、交通の安全を一貫した同紙のテーマとしていた。

その取材活動の中で、新たに片側二車線分を先行供用開始させるという変則的な開通になる中央高速道路のレーンの引き方について、上下一車線か、3車線で中央レーンを追越しレーンとして上下線で交替に使うようにするかという問題について、大久保柔彦科学警察研究所交通部長(当時)と討論したことや、当時ヨーロッパでは常識となっていた一般道路のレーン化——その後日本でもっと徹底した形で実施され、昭和50年代にヨーロッパから逆に、フランスのテレビ・クルーが取材に来るなどもあった——の交通安全に対する役割をキャンペーンしたことなどは、特記されることであったと思う。

さらに、昭和59年秋、東京・新宿の京王プラザで開催された、朝日新聞社主催の「国際交通シンポジウム」も注目される。そこでは、交通安全のみがテーマではなかったが、交通の安全も主要なテーマのひとつではあった。そして、交通の問題は大マスコミの読者の関心を集め、行政府に交通が重要な政策の対象であることを改めて問い掛けた意義は高く評価される。

しかし、そのシンポジウムをテーマ毎にまとめて連載した朝日新聞のカコミ記事を含めて、同シンポジウムは、その後、交通安全や自動車の安全化、円滑な大都市交通の確立や深刻な公共交通機関の問題の解決などについての総合的な政策を引き出すには至らず、それこそ岡並木記者一代で同紙の論調は退潮に向かってしまったのではなかったろうか。

## 6. おわりに

日本で本格的交通事故が発生したのは、明治40年

のことで、警視庁交通年鑑によると、東京の自動車の総数はその年16台だった。パリで初めて自動車を見て驚いた財閥大倉喜七郎は普通自動車と競走用自動車を1台ずつ買っていたが、夜勤の工員が「一度、これに乗ってみたかったんだ」と仲間3人を誘って競走用自動車を持ち出した。そして「もっとスピードを出せ。気分がいいぞ」と今日の暴走族並みのことを言ったかどうかは不明だが、東海道をフルスピードで下り、平塚で電柱に激突、4人とも即死するという大事故になった。これが日本の交通事故死第1号だった、と警視庁の記録にある。

以来80数年、交通事故は戦前、戦後を問わず、絶えず、フロント・ページのテーマになり得る位置にあったが、マスコミはいつもその「半歩先」ではなくて「半歩後」にとどまっていたようにも考えられる。

交通安全、交通事故防止にマスコミが果たす「読本」「副読本」としての役割は大きい。それだけにジャーナリストのひとりとして、さらなるマスコミの役割を訴え続けたい。

#### 参考文献

- 1) 日本自動車工業会『日本自動車工業史稿(1)』
- 2) 朝日新聞社『朝日年鑑』昭和21年版～平成5年版
- 3) 運輸経済研究センター編『戦後日本の交通政策』白桃書房
- 4) 岡並木『岡並木教授の右脳フォーラム』ダイヤモンド社
- 5) 富永誠美『交通安全への道』住友海上福祉財団交通安全シリーズ5
- 6) 富永誠美『交通未来学』大陸書房
- 7) NHK取材班『西ドイツ・死者半減』日本放送出版協会
- 8) 森美樹『くるまじゃらんじゃらん』鉄道日本社
- 9) 竹岡勝美『ドライバー&交通警察』潮出版社
- 10) 住友海上火災保険(株)編『住友海上の100年』
- 11) 栗山定幸「副読本…」IATSS Review, vol.17, No.3, P.123