

タイトル	「読売新聞」に見る自動車に対する論調の変化(2) - 自動車の事故・安全問題と論調の変化 -
著者	板垣, 暁; ITAGAKI, Akira
引用	北海学園大学経済論集, 72(1): 1-32
発行日	2024-07-30

《論説》

『読売新聞』に見る自動車に対する論調の変化(2)

— 自動車の事故・安全問題と論調の変化 —

板 垣 暁

序 章

本稿は、拙稿「『読売新聞』に見る自動車に対する論調の変化(1) —自動車の生産、販売・登録台数の推移と自動車の所有に対する論調の変化—^{*1}」に続く、1940年代後半から1970年代における自動車に対する社会的な論調の変化を『読売新聞』の社説、コラム、投書等から明らかにした研究である。

本研究全体の意義及び位置づけについて、詳細な説明は前稿と重複するため避けるが、簡単に振り返ると以下の通りとなる。

終戦後から1970年代を通じて、日本の経済・政治・社会が大きく変化するとともに、それらが互いに影響を与えながら人々の生活をも大きく変えていった。すなわち、三種の神器・3Cを初めとする耐久消費財の普及や公害・事故などの社会問題の深刻化と改善などを通じて生活の質が変化した。その意味で人々の生活の質の変化は戦後の日本社会の歴史を象徴している。そして、当該期において人々の生活の質に大きな影響を与えたのが自動車である。自動車は、その所有・利用により社会及び人々の生活にプラスの影響を与える一方、様々な社会問題を通じマイナスの影響を与えた。本研究は、自動車という存在に着目し、その在り方に影響を与えた世論≒論調の特徴と変化を明らかにすることで、戦後日本社会の変化を捉える視座の一つを提供することを目的としている。

以上の研究目的のもと、本稿は自動車の安全問題、主として交通事故に関する論調に着目する。

前稿で触れたように、自動車産業研究においては、新聞分析を含め、その論調について分析した研究は限られている。その中で、前稿でも紹介したように、齋藤俊彦[2009]は、戦前期の自動車専門雑誌を用いて自動車交通安全対策の観点からその問題意識の変遷を明らかにしている。また、川嶋・中尾・谷口・南手[2021]は、主として高度成長期のNHKの交通事故に関する番組を用いながら、当時の社会に生じていた自動車事故に対する態度を明らかにしている。同稿の目的は、あくまでも自動運転システムの社会的受容を模索するものであるが、分析を通じ、当時の自動車の運転及び事故に対するドライバーや社会の心理の一端を明らかにしている。

両研究ともある時代における自動車の安全問題に対する意識を浮き彫りにした点で価値を有するが、対象時期が限定されており、その意識がある時期特有のものなのか普遍的なものなのか明らかにできていないという限界を有している。

また、川嶋・中尾・谷口・南手[2021]については、分析が主としてドライバー心理に限定されており、自動車事故に対する社会全体の視点を十分に明らかにできていない。

この点を踏まえ、本研究は1940年代後半から1970年代末までの長期的な視点から自動車の安全・事故問題に対する論調を確認することで、その特徴と変化を明らかにする。

その際に本稿が着目する点は以下の二点である。

第一に、自動車の普及やドライバー属性の変化など、自動車を巡る種々の変化と自動車の安全に関する論調との関連である。

図表1は、自動車の安全問題^{*2}に関して言及した社説、各種コラム、記名解説記事、投書を、交通事故とそれ以外に分類したうえで、問題の原因とされた、あるいは問題の解決主体として期待された対象ごとに区分して集計したものである^{*3}。この特徴と自動車生産・需要及び自動車所有に対する意識の変化を比較すると、両者の関連を見て取ることが出来る。

まず、自動車生産・需要が伸び始めた高度成長期前半から自動車の安全問題に関する記事が増加し始め、高度成長期後半にピークを迎え、自動車生産・需要の伸びが落ち着く1970年代に記事の増加も落ち着いた。また、後述するように、自家用車ドライバーの増加、若年ドライバーの増加に伴って、それらのドライバーを批判する見解が増加している。

次に、自動車排出ガスによってもたらされた大気汚染が社会問題化し自動車メーカーに対する批判が増加した1960年代後半に、安全問題についても自動車メーカーを批判する意見が増加した。

本稿の着目点の二点目が、自動車という新しい存在が人々の生活圏に浸透していく過程で生じた二つの齟齬である。その齟齬とは、自動車という新しい存在の普及・広がりや政府の対応との齟齬、及び、自動車の普及による社会・交通の変化と政府、ドライバー、メーカー、歩行者の意識との齟齬である。この齟齬が自動車事故の原因となり、あるいは事故の原因と認識され厳しい批判の対象となったのである。

以上の点について、実際の論調を確認しながら明らかにしていきたい。

本稿の構成を示すと以下の通りとなる。第1章では復興期の交通事故状況とそれに対する論調を確認する。第2章では自動車の安全に対する論調の高まりが最初のピークを迎えた高度成長期前半の交通事故状況とそれに対する論調を確認する。第3章は交通事故を含め自動車の安全に対する議論が最も活発化した高度成長期後半の交通事故とその論調を確認する。第4章はピークを過ぎてなお安全に対する議論が高止まりした高度成長期後の交通事故状況とそれに対する論調を確認する。最後に本稿の内容を簡単に振り返るとともに前述の着目点に沿って結論を述べる。

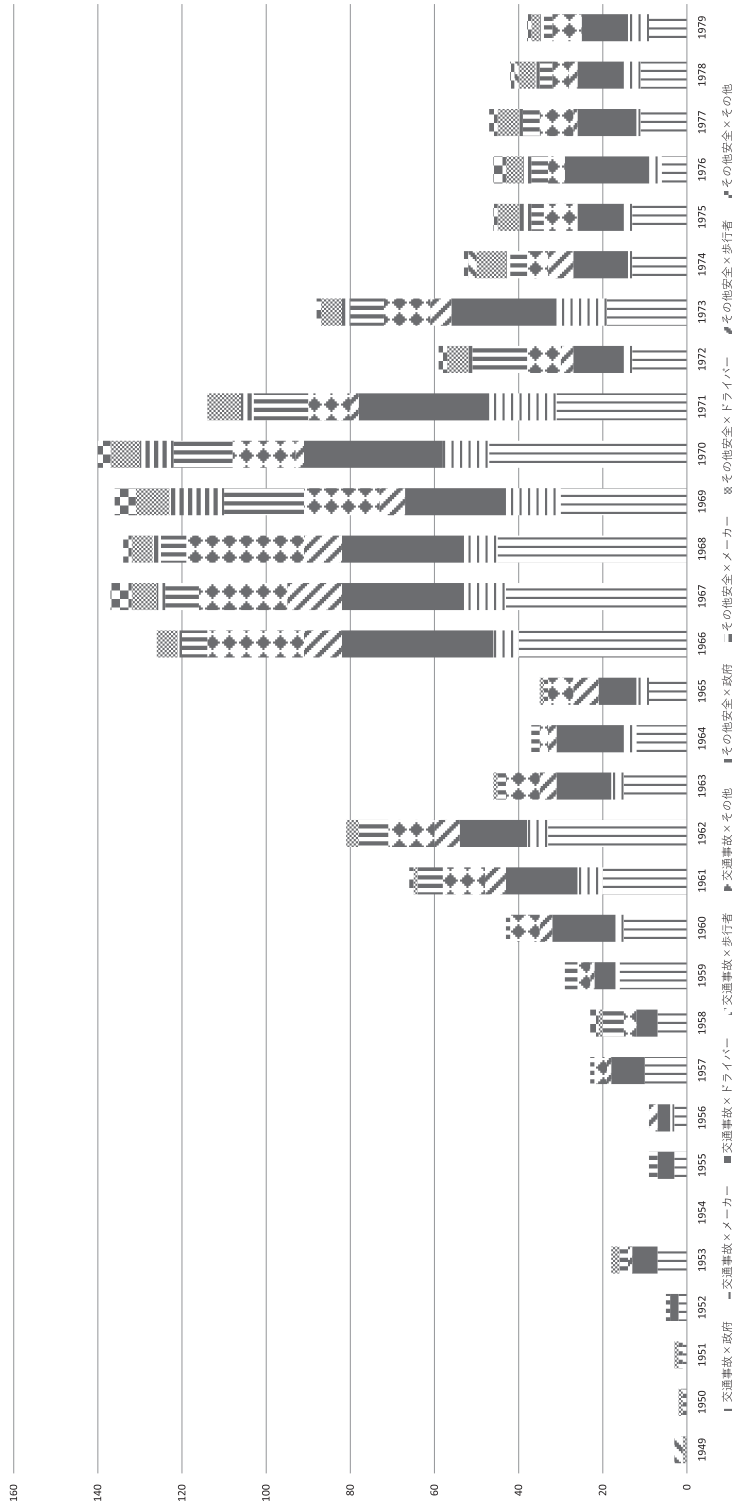
第1章 復興期の自動車安全問題と論調

1. 自動車事故の概況と自動車に対する論調

復興期において一般消費者の自動車所有は稀であったが、日本国内の自動車保有台数は年々増加していった。それに伴い、自動車を起因とする様々な弊害がこの時期には早くも社会問題化していった。

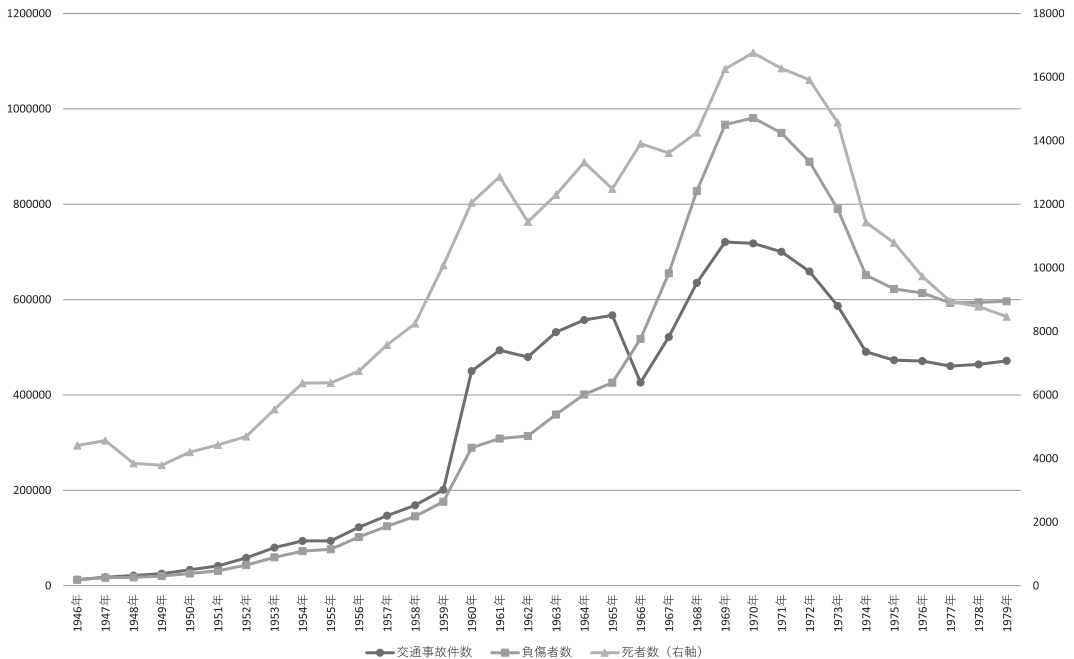
ある社会にそれまでほとんど存在していなかったものが急激に入り込んでくれば、それによる様々な軋轢が生じる。特に自動車のように人に直接危害を与える可能性のあるものであれば、その軋轢はより大きくなる。

軋轢の典型が自動車による交通事故であろう。図表2から分かるように、戦後復興期から、交通事故件数、負傷者数、死者数はいずれも増加傾向にあった。1946年から1955年にかけて、年



図表1 自動車の安全に関連する論調と言及対象の推移

出典：『読売新聞』各日版より著者作成。



図表2 復興期の交通事故件数・負傷者・死者数（単位：件，人）

出典：1946年及び1947年については警察庁 [1973]，1948年以降は内閣府 [2018] より作成。

注：1965年以前の件数には物損事故を含む。

間の交通事故件数は8万1477件・7.5倍，負傷者数は6万3846人・6.1倍，死者数は1970人・1.5倍増加している。

事故が増加したこともあり，復興期の段階から自動車事故は問題として取り上げられていた。例えば，1951年12月の朝刊コラムは，都内における一晩の交通事故が過去最多となったことを受け，その大部分が自動車事故であることを指摘した上で，「機械が大事か，人間の生命が大事か，考えさせられる時代の宿題ではあるまいか」と問題提起している*4。また，1953年10月の朝刊コラムは，「大都会の交通は『死の一步手前』をみんなが歩いたり，走ったり，横断したり，ブーブーと警笛を鳴らしたり追い抜いたりしている」，「噴火山上の舞踏という言葉があるが，これは『大都会の交通』といい直してもいいくらいのものだ」という言い回しで都市部における危険を表現している*5。

このように，1950年代の初めから，東京を中心とした都心部において自動車による交通事故は社会問題として提起されており，そこから，自動車は「[文化の象徴ではなく一筆者注。以下〔〕内同じ。]文化の暴君」，「交通の暴力主義者*6」という評価をも受けていた。

そのような状況下で主たる事故の原因として批判の対象となっていたのが，政府とドライバーであった。以下では，当該期における両者に対する論調を確認してみたい。

2. 政府・ドライバーに対する論調

この時期に政府が批判の対象となったのは，インフラの不備と罰則の甘さが事故の原因として考えられていたためである。

インフラの不備について。1953年1月の朝刊コラムは、文化的水準は自動車の数ではなく自動車を円滑に運行させる設備の存在で測るべきと述べたうえで、「自動車の通行を制限することよりも、都会の道路をそれにふさわしく立体的に設計し直す方がむしろ百年の大計」と、主張している*7。また、1953年10月の朝刊コラム（既述）も「道路の革命的な改修新設」を政府に求めている*8。

次に罰則の不備について。1953年12月の夕刊コラムは、「[自動車を必要とするなら]交通事故を少なくするために徹底した規則と取締りを要望する。スピード違反などは事故の元であるからヒドすぎると思う位の刑罰にしてよい」と、厳格な取り締まりとともに罰則の強化を求めている*9。

一方、ドライバーについてはその強引な運転が批判されている。1951年10月の投書は、「近ごろ街の交叉点で不愉快なのは歩行者が信号に従って横断歩道を渡ろうとすると左折右折する自動車が強引に歩行者を突切って走り歩行者をおびやかす妨げること」と、歩行者を無視して強引な運転を行うドライバーを批判している*10。また、1953年7月のコラムは、海外帰りの知人の感想という形で、「歩行者を無視した自己本位の運転、ただやたらにさきを争う危険な走らせ方」と、日本のドライバーの運転を批判している*11。

このようなドライバーの運転の背後にあるとされたのが、「自動車優先」の思想である。

1949年5月の道路交通取締法改正により、法的には歩行者の優先が義務づけられていた。すなわち、それまで車馬とともに左側通行であった歩行者を右側通行とする対面交通が実施されるともに（第3条の改正）、交通整理の行われていない交差点では横断歩道を通行する歩行者の安全を確認してから徐行して進むことが義務づけられた（第19条の2の追加）*12。

しかし、この時期の紙面からは、この時期に自動車を優先させる考えが社会全体に広まっていたことが伺える。例えば、「交通の権利は何も自動車の優先権があるのではなく、むしろ歩いている人間の方が大事であるということ」を〔人身事故に対する罰則を強化することで〕社会の通念として徹底させる必要がある*13」と訴える1951年12月の朝刊コラム（既述）からは、「社会の通念」として歩行者優先の考えが浸透していないことが伺える。

このような自動車優先の思想は交通取締りに対する批判でも指摘されている。1951年10月の投書（既述）は、「当局は運転手諸君にこれ〔歩行者優先〕を徹底させ、お巡りさんも歩行者をどなりちらす代りに左折右折する自動車を止めて歩行者の安全横断を助けて貰いたいものである」、「どうも交通巡査諸君は自動車のことばかり考え、歩行者を二の次としているとみたのはヒガ目か」と、取り締まりを行う警察の自動車優先思想を指摘する*14。また、1953年5月の朝刊コラムも、「交通巡査の交通整理のやり方をみると、彼等は主として自動車の通行を優先的に整理しているとしか思えない」と、同様の指摘をしている*15。

また、この朝刊コラムは、「通行者は明かに自動車に対して劣等感を持っている。そうしてブーブーと不要な騒音をまき散らし、目つぶしのようにホコリをまき上げてゆく自動車は街路を通る歩行者に対して優越感を持っている*16」と、歩行者の劣等感とドライバーの優越感も指摘している。

その考えの背景にあったのは自動車の希少性である。拙稿で指摘したように、当時自動車を所有できる層は限定的であり、一般の消費者が自動車を所有することは「おとぎ話」の出来事であった*17。そのような状況においては、自動車を運転する者はそれだけで特権意識を抱けたであろう。そして、その優越感が所有者・ドライバーの運転に反映されていたことは想像に難くな

い。1953年7月の投書(既述)は、「この西洋から輸入された、自動車という文明の利器が、わが国ではそのまま特権を現わしているらしい」、「この車に乗りますと、大金持ちや高官に限らず、タクシーの運ちゃんですえも歩行者を人と思わなくなる」、と指摘している^{*18}。

このように、復興期の段階で自動車のもたらす交通事故が既に社会問題化しつつあった。その状況下で事故の原因として批判の対象となっていたのは、主として政府及びドライバーであった。政府は道路インフラや法的な不備、ドライバーはその強引な運転等が批判された。また、両者を含め、社会にある「自動車優先」の思想が指摘され、そこからの転換が求められていた。

第2章 高度成長期前半の自動車安全問題と論調

1. 自動車事故の概況と自動車に対する論調

高度成長期前半は戦後最初の交通事故増加のピークを迎えた時期である。(前出図表2) 1955年と1965年を比較すると、年間の交通事故件数が47万3305件・6.0倍、負傷者が34万9165人・5.6倍、死者数が6105人・2.0倍増加している。倍率こそ復興期と比較して減少しているものの、増加数でみれば交通事故件数が5.8倍、負傷者数が5.5倍、死者数が3.1倍となり大幅に増加している。

このこともあり、事故に関する社説・コラム・投書の数も1960年代前半に最初のピークを迎えている。(前出図表1)

この時期は事故の増加による危険の増大が様々な言い回しで表現されている。1956年4月の社説は、当時の自動車事故の多さを「交通地獄」と表現している^{*19}。なお、同様の表現として「交通戦争」があり、『読売新聞』は1961年12月4日から「交通戦争」というタイトルで18回にわたる連載を開始している^{*20}。また、1961年5月の社説は、「昨今では、毎朝通勤、通学のため出かけた家族が夕刻無事で帰ったのをみてホッとして無事を喜ぶのが、都会の家庭のならわしになりつつある」、という言い回しで、交通事故と隣り合わせの日常を表現している^{*21}。このような中、自動車は一部から「殺人機関^{*22}」と称されるほど厳しく批判された。

また、この時期における特徴の一つとして、自動車事故の都市部からその周辺、さらにその外への広がり指摘できる。東京都における地域別交通事故発生状況の推移を表した図表3から、都心部の交通事故が減少し、都心部周辺でもわずかながら減少が見られる一方、外周部では増加していることが分かる。

図表3 東京都における地域別交通事故発生状況(1962年=100)

	1962年	1963年	1964年
都心部	100	90	78
都心部周辺	100	97	96
外周部	100	106	112

出典：総理府編 [1966]。

そのような状況もあってか、この時期は、路地裏や郊外での交通事故の脅威が問題視されている^{*23}。例えば、1958年4月には、自家用車が急増するとともに、タクシーや小型車が増加したことで、住宅街でも自動車の衝突事故が増えたことを訴える投書が掲載されている^{*24}。同様に

1964年6月の夕刊コラムは、「狭い裏通りが『戦場』になっている」、「もともと人間の歩行にしか適さぬ道に、抜け道に行く凶状持ちみたいな車があふれ」、「いまや歩道も信号もない裏通りの方が、表通りより危険である」と指摘している^{*25}。また、「歩車道の区別がない住宅地の道路を自動車が多数通過するようになったため」、「最近の交通事故は、市街地から郊外に多発地点が移りつつある」と、主要な交通事故現場の変化を指摘する1964年12月の社説^{*26}や、「〔埼玉県越谷市の国道四号線〕沿道の住民は毎日恐怖の日を送っている」、「衝突、飛び込み、ひき逃げなどの人身事故が多発している」として、信号機の設置を訴える1965年10月の投書^{*27}からは、自動車事故が郊外に広がった様子がうかがえる。

以上の状況において、前掲図表1から分かるとおり、この時期においても事故の原因とされ、その対策を求められたのは主として政府とドライバーであった。それぞれ以下で確認していきたい。

2. 政府に対する論調

まず、政府について。この時期もインフラの不備が事故の原因として挙げられ、政府にその対策を求める見解が確認できる。

1956年4月の社説は、「交通地獄を緩和するためには、まず確固たる交通政策をたてる必要がある」として、道路の立体交差化、横断地下歩道の設置などを求めている^{*28}。また、1957年5月の社説には、「交通事故の減少を期すためには、(中略)根本的には(中略)道路政策の充実が大切であろう^{*29}」、とある。

1960年代に入ってもインフラの不備を指摘する論調は続くが、同時にこの時期の特徴として、政府への批判がより厳しくなっていた点があげられる。

1960年12月、道路交通法が施行された。同法は交通の安全と円滑化を図ることを目的に、法体系の整備、用語の平易化、歩行者保護の徹底、違法駐車に対する措置、無免許運転・飲酒運転・過労運転に関する規定の独立条文化、それら危険運転を命令・容認した雇用者への罰則規定等を定めるなど^{*30}、当時の交通問題を鑑みて、それまでの交通法規である道路交通取締法を抜本的に改訂したものであった。しかし、この法律が施行された直後の1960年12月の社説は、交通事故の増加を根本的に解決するためには総合的な道路政策の確立が必要としたうえで、「この意味で新道交法は、貧困な道路政策のシワよせであり、まやかしいものである^{*31}」、として、法律の実効性に疑問を呈しながら、道路政策の不備を厳しく批判している。また、1964年12月の社説も、交通事故増加の「最大の原因」を「自動車がふえたのに比例して道路の整備がおくれていること」とする。また同社説は、郊外で事故が増加している原因を「自動車の異常な増加に即応する対策がなかったこと」として、「責任の大半は行政当局にある」と、政府を批判している^{*32}。

また、事故に対する罰則の甘さを指摘し、その強化を求める見解も見られる。例えば、1959年4月の社説は、「デタラメ運転には厳罰をもつてのぞまなければならない^{*33}」、とする。また、1963年2月の社説(既述)は、「根本的には、処罰をより重くすることが必要であり」、「〔死亡事故の場合〕加害者はその一生を台なしにされるぐらい、被害者に多額の賠償を支払わねばならない」、「悪質な交通事故の処罰をより重くする必要がある」として死亡事故の加害者や悪質運転のドライバーに対して厳罰を求めている^{*34}。

そして、この時期は、政府の対策の遅れの背景に「自動車優先」思想を見て取る見解が確認で

きる。1964年12月の社説(既述)は、歩行者の被害が多い理由として、「歩行者優先を忘れた道路政策」を挙げる^{*35}。また、1964年12月に掲載された投書は、「国家や公共団体は、道路の新設、改修、拡張等に重点をおき、道路は車のためにあるという状態」と捉えた上で、「道路は車だけのものではなく、歩行者のためにもあるという大きな原則をうち立て^{*36}」るよう求めている。

3. ドライバーに対する論調

次にドライバーについて。図表4及び図表5から分かるように、高度成長期前半の需要はトラックが乗用車を上回っており、乗用車の販売先も7割強が法人向けであった。また、図表6から分かるように、この時期の事故の約半数がトラックによってもたらされていた。それゆえ、ドライバー批判の対象もそれら職業ドライバーが中心であった。

1950年代中頃には、速度制限を無視した、いわゆる「神風タクシー」が社会問題化したこともあり、タクシードライバーの運転を問題視する記事やコラムが多く見られる。例えば、1955年2月の投書は、横断歩道を通行する歩行者の列に無理矢理割り込むタクシーや、横断歩道上で乗客を乗降させるタクシーの強引な運転を批判している^{*37}。また、1957年4月の社説では、「自動車事故のうちでタクシーとハイヤーの事故が多いのは、自家用車の少ない日本として当然であるが、運転手の規則を無視した乱暴な運転には、外人もキモをつぶしている^{*38}」、とある。

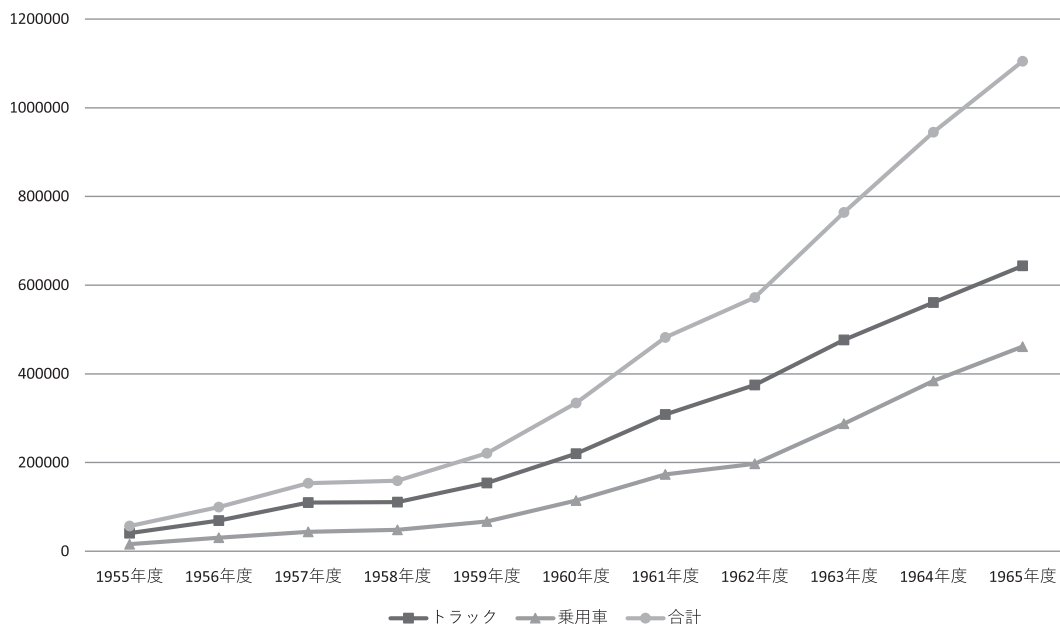
一方、トラックやバスなどの大型車のドライバーも1950年代末頃から批判の対象として取り上げられる回数が増加する。1959年5月の朝刊コラムは、「神風トラックといわれ、砂利トラックといわれ、その大きな凶体はあらゆる交通機関をしり目に道路をこわし、交通事故の死亡者の半分をつくり出している」として、悪質なトラックの運転を批判している^{*39}。また、1963年2月の朝刊コラムは、「またぞろ悪質なダンプカーの事故が多くなってきた。これはすでに“事故”というものではなく、はっきりした犯罪である。ひき逃げしかり、通行制限の違反しかり^{*40}」、と、ダンプカードライバーのひき逃げや交通法規違反を厳しく糾弾している。

一方、事業用、自家用の比率で見ると、トラックはこの時期一貫して、乗用車は1958年から自家用車の事故が事業用車を上回るようになる。(図表7) また、1960年代に入るとサラリーマン層を中心とした自家用車ドライバーが増加したと認識されるようになった^{*41}。このこともあり、1960年8月の社説が、「いま時代は自家用車による恐怖時代である^{*42}」、と評し、1964年2月の記事が「“神風運転”はいま自家用の小型トラックや乗用車の方が目立ち^{*43}」、と指摘したように、この時期には、自家用車ドライバーが無謀運転の主体として認識されるようになった^{*44}。

それでは、ドライバーが無謀運転を行う原因として、どのようなことが考えられていたのだろうか。

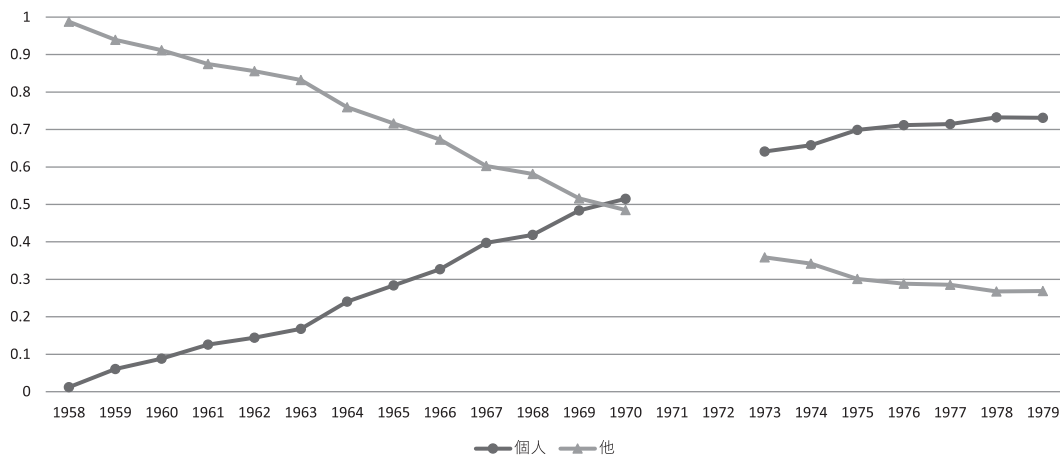
まず、ドライバーの中心がタクシー、トラックなどの職業ドライバーであった1950年代後半においては、ドライバーの労働条件やそれを強いる業者の対応が無謀運転の要因の一つとして挙げられていた。

1958年3月の社説は、運転手の過労が事故の原因の大半とした上で、「その過労を生んでいるのが、タクシー業の前時代的経営」としている^{*45}。また、1959年5月の社説は、運転手の技術不足や不注意を事故の原因に挙げつつ、「事故の原因を運転手だけに求めるのは、少し妥当性をかく」として、無理なダイヤの設定や劣悪な労働条件を課す業者を批判している^{*46}。加えて、



図表4 高度成長期前半の新規登録台数の推移 (単位: 台)

出典: 日本自動車会議所・日刊自動車新聞社編 [1967]。



図表5 乗用車販売先の推移

出典: 日本自動車会議所・日刊自動車新聞社編 [1961] 同 [1968], 同 [1980], 同 [1985] より筆者作成。

注: 1971, 1972 年は不明。

1964年2月の記事(既述)は、タクシードライバーによる乗車拒否やカミカゼ運転、不正行為であるエントツ^{*47}の要因を「給料、人手不足」に求めている^{*48}。

また、復興期に引き続き、この時期もドライバーの心理・倫理観が無謀運転や法規違反の背景として指摘されている。

1956年9月の夕刊コラムには、「運転手という運転手は、道路というものは、人間のためでな

図表6 交通事故の車種別推移

	乗合	乗用	トラック	軽自動車	その他	合計	乗用車の割合	トラックの割合
1955	2515	20419	39786	10516	986	74222	27.5%	53.6%
1956	3157	25825	53418	14146	910	97456	26.5%	54.8%
1957	3436	27180	64652	17273	1702	114243	23.8%	56.6%
1958	3874	26538	74305	22794	1629	129140	20.5%	57.5%
1959	4130	27684	87533	30353	1567	151267	18.3%	57.9%
1960	8282	78336	191980	73085	4575	356258	22.0%	53.9%
1961	10041	88558	206267	78986	3591	387443	22.9%	53.2%
1962	10330	88237	195542	75484	2867	372460	23.7%	52.5%
1963	11794	102119	218241	81435	3166	416755	24.5%	52.4%
1964	10902	117468	224071	82371	3245	438057	26.8%	51.2%
1965	9863	136521	223458	79995	2970	452807	30.1%	49.3%

出典：警察庁交通局保安課 [1966] より筆者作成。

図表7 車種別、営業用・自家用別事故件数

	トラック			乗用車		
	営業用	自家用	自家用/営業用	営業用	自家用	自家用/営業用
1955	8043	27695	3.4	11050	7661	0.7
1956	10384	36455	3.5	13501	10356	0.8
1957	12602	46419	3.7	13405	11686	0.9
1958	13112	52358	4.0	11150	13856	1.2
1959	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
1960	31290	93672	3.0	25653	50069	2.0
1961	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
1962	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
1963	41191	139125	3.4	42600	69952	1.6
1964	43169	151290	3.5	44287	82691	1.9
1965	43100	158311	3.7	48889	95970	2.0

出典：国家地方警察本部警備部交通課 [1949], 国家地方警察本部警備部警ら交通課 [1950], 同 [1951], 同 [1952], 同 [1953], 同 [1954], 警察庁警備部警ら交通課 [1955], 同 [1956], 同 [1957], 警察庁交通局保安課 [1958], 同 [1959], 同 [1961], 同 [1965], 同 [1966] より筆者作成。

注：1959年, 1961年, 1962年は不明。

く、自動車のために存在すると心得ているらしい^{*49}、とある。また、1962年12月の社説は「交通事故の最大原因は、根本的には、人命軽視に一番よく表明されているモラルの欠如である。(中略)倫理面の不完全さが交通道德のなかに集約的にあらわれているにすぎない^{*50}」、と、ドライバーのモラルの欠如を交通事故の最大要因としている。さらに、1964年3月の朝刊コラムは、「日本の交通地獄の最大の特徴は人命軽視である」、とする。その上で、当時の交通環境を、「交通戦場の状態は、(中略)百鬼昼行の地獄絵図」、と表現し、ドライバーを鬼・妖怪に見立てている^{*51}。

図表8 ひき逃げ事故及び検挙数

	事故件数	検挙数	検挙率 (%)
1954	2921	1746	59.8
1955	3700	2331	63.0
1956	7800	n.a.	n.a.
1957	9705	n.a.	n.a.
1958	10099	6476	64.1
1959	11936	7585	63.5
1960	16303	11304	69.3
1961	18551	13382	72.1
1962	20490	15901	77.6
1963	23416	18509	79.0
1964	25947	21100	81.3
1965	26068	21945	84.2

出典：警察庁警備部警ら交通課 [1955], 同 [1956], 同 [1957], 警察庁交通局保安課 [1958], 同 [1959], 同 [1965], 同 [1966] より筆者作成。

高度成長期に入りひき逃げが増加し（図表8）社会問題化すると、ドライバーの倫理性に対する、より厳しい批判が展開される。例えば、1961年5月の夕刊コラムには、「おそるべき人間性の喪失ぶりだ。車を運転しているのではない。車に運転されている物体に過ぎない^{*52}」、とある。また、1963年2月の社説は、「〔ひき逃げは〕国民のモラルを明確に反映しているだけに、恥ずかしいというか、ほとんど言葉につくしがたい」、「そこにはたんに人命軽視ばかりではなく、犯行をくرامそうとする非良心的、非人間的なものがあって、とうてい公共社会の一員となる資格のない人間が、日本の社会に無数にいることが示されている^{*53}」、と、国民のモラルの問題にまで発展させてこれを批判している。

4. 歩行者、メーカーに対する論調

この時期の特徴として、政府やドライバーだけでなく、歩行者やメーカーを事故増加の原因として批判する論調が現れた点を挙げることができる。

まず、歩行者について。1959年8月に掲載された40代トラック運転手の投書は、「歩行者が正しく右側を歩いているのはまれ」、「狭い路地から大きな車道へ突然とび出したり、道の幅なりに横列したりして、実に危険この上もない」、と、事故の原因に歩行者の行動を求め、歩行者や自転車の交通法規違反を嚴重に取り締まるよう求めている^{*54}。

また、「いぜんとして不正横断、左側通行が横行し危険この上もない」、「この際法を改正し、違反歩行者を処罰する強力な取り締まりを実施すべき」、と、歩行者への取り締まりを求める1962年12月の投書^{*55}、「二人、三人横に並んで道路中央を歩く」歩行者の影響で、「正直に道交法を守っている歩行者がかえってひかれそうなるにことがよくある」、と指摘する1965年1月の投書^{*56}、「通行者も“歩行者優先”にたよりすぎているきらいがないでもない」、と、歩行者の思想を批判する1965年9月の投書^{*57}、横断歩道以外での歩行や横断途中での引き返しなどを控えるよう求める1965年9月の投書^{*58}など、ドライバーへの批判ほどではないにせよ、歩行者のマナーを批判する見解を投書欄で確認できる。

また、子供の事故被害については、親、特に母親に責任を帰す見解が確認できる^{*59}。例えば、1961年12月の婦人向け記事では、「道路や車に注文をつけるばかりでなく事故防衛上からもおかあさん方はこどもの安全のためにもう少し積極的になる必要がある」と、「母親自身が正確な知識を身につけるのがこどもの事故を少なくする第一条件」と、母親に注意喚起を促す警視庁交通部警部のコメントが掲載されている^{*60}。その他にも、「こどもたちの死はすべてオトナが責任を負うべきもの」とし、「ことに母親のわずかな油断がかけがえのないこどもの死をもたらしている」と指摘する1963年11月の社説^{*61}、15歳以下の子供の死亡原因として最も多いのが事故死であると指摘した上で、「母の恥でなくて何であろう。おかあさん方はこの交通難時代で車の運転者が悪い、政治が悪いというだろうが、私は子供をしっかりとつけることで子供の交通禍は必ず半減すると思う」、「幼い子供の生命をしっかりと守るのは母の役目であり、責任」とする1965年5月の40代主婦の投書^{*62}が確認できる。

次にメーカーについて。この時期、政府、ドライバーに対する厳しい批判が見られる一方で、その責をメーカーに帰す見解は相対的に少ない。

もちろん、自動車メーカーの責を問う声も皆無ではない。例えば、1960年10月の夕刊コラムは、全日本自動車ショーを「交通地獄ショー」と揶揄した上で、交通規制の強化やガソリン税の大幅引き上げなどの交通事故対策に反対する自動車業界を批判している^{*63}。また、1961年3月には、「最近の自動車メーカーは快適な乗りごころ、スピード、視界の広いウインドーガラス、短距離制動装置などを売り込み宣伝しているが、(中略)〔過去に日本で走っていた外国車に見られるような〕安全サービスは念頭にないようだ」とメーカーの姿勢に苦言を呈する投書が掲載されている^{*64}。他にも、大型乗用車やスポーツカーの発売を発表した自動車メーカーを自動車事故に絡めて批判する投書^{*65}、二台の自動車が交差したりセンターラインを無視して走る内容のCMを批判する投書^{*66}などが掲載されている。その他、ナンバープレート^{*67}、バックミラー^{*68}、前開きドア^{*69}、ヘッドライト^{*70}、自動速度制限器^{*71}、バックブザー^{*72}、大型自動車の車体の色^{*73}、シートベルト^{*74}、危険信号灯^{*75}、車体前部へのブレーキランプ設置^{*76}、ドアの引き戸化^{*77}、ダンプカーの設計^{*78}、死角をなくす構造^{*79}、道路の速度制限に応じた速度調整装置^{*80}、制動灯・方向指示器の色彩統一^{*81}など、自動車の構造・装備の改善を求める投書が数多く掲載されている。

とはいえ、この時期の自動車メーカーへの批判は、メーカーへの要望というニュアンスが強く、先に見たドライバー批判と比較して表現はそれほど厳しくない。例えば1965年5月に掲載された投書は、最高速度をアピールするメーカーの製品戦略を批判する一方、結論は「人命尊重のためにも当局、業界に一考を望む」とあり、そのトーンは厳しくない^{*82}。また、自動車メーカーへの批判は、安全装置設置義務づけを法的に要求するなどの政府への要望と併記して語られることも多い。高度成長期前半になり、メーカーに安全対策を「要望」する論調が見られるようになったものの、厳しい批判はまだ多くなかった。

以上のように、高度成長期前半に自動車による交通事故とともに事故に関する社説・コラム・投書の数が増加した。自動車事故は人々の生活の脅威とされ、それを引き起こす自動車も厳しく批判された。また、自動車事故の発生地点の広がりに合わせて、郊外や住宅地での事故も問題となった。

復興期に引き続き、政府による対策の不備が問題となった。この時期はその不備の背後に「自動車優先」の思想を見て取り、これを批判する見解が確認できた。

また、ドライバーも引き続き事故増加の原因として批判された。ドライバーについては1950年代後半はトラックやタクシーなどの職業ドライバーが主な批判対象であったが、1960年代に入り、自家用車ドライバーも加わった。職業ドライバーについては、彼らに無理な運転を強いる業者も批判の対象となったが、主としてドライバーの心理や倫理が無謀運転の原因として批判された。

また、この時期は歩行者や自動車メーカーも事故増加の原因とされた。ただし、自動車メーカーへの批判は総じてそれほど厳しいものではなかった。

第3章 高度成長期後半の自動車安全問題と論調

1. 自動車事故の概況と自動車に対する論調

高度成長期の後半は事故数、負傷者数、死者数が戦後二度目のピークを迎えた時期である。1966年と1973年を比較すると、交通事故件数が16万0769件：1.4倍、負傷者数が27万2173人：1.5倍、死者数が670人：1.04倍増加している。特に1960年代後半の増加は著しく、1966年と1970年を比較すると、交通事故件数が29万2136件：1.7倍、負傷者数が46万3321人：1.9倍、死者数が2861人：1.2倍増加している。(前出図表2)増加数、倍率ともに高度成長期前半と比較して抑えられているが、1966年より統計に物損事故が含まれていないことを考えれば、当時の感覚として数字以上に事故の増加を感じられたであろう。

そのこともあり、この時期、自動車の安全問題が深刻な社会問題となった。それは1966年から1971年にかけて自動車の安全に関する社説、コラム、投書が急増していることから伺える。(前出図表1)

1966年11月の社説は、同時期を「交通戦争という言葉がなんの抵抗もなく通用する時代^{*83}」、と表現している。そのような時代にあって、1967年12月の朝刊コラムには、「さいきん自動車に対する風当たりが強くなり、狂魔というひどい名前さえつけられている^{*84}」、とある。他にも自動車を「交通戦争の“兵器”」と称する1969年8月の朝刊コラム^{*85}、自動車を「反社会的・非経済」の存在であり、「最も身近な『七〇年代最大の脅威』」になりうる存在とする1970年3月の記名特集記事^{*86}、自動車を「人間や自然の敵ともいべき」存在とする1970年7月の投書^{*87}など、この時期は、自動車に対する厳しい表現が多く見られる。

もちろん自動車は道具であり、道具が深刻な社会問題を引き起こす原因はそれを使用する人間、あるいは使用する環境にある。そのため、高度成長期後半においても、政府及びドライバーが事故増加の要因とされ批判された。以下で確認してみたい。

2. 政府に対する論調

まず、政府に対する論調について。政府に対する批判としては、この時期もその対応の不十分さに対するものを確認することができる。土砂崩れを原因とする観光バスの乗客104人の死亡事故を受けた1968年8月の朝刊コラムは、「すぐ土砂くずれが起こるような甘い基準で道路づくりをしていた点で、国の責任はあくまでも追求されなければならない」と、事故の原因として道路の建設基準を挙げてその責任主体である政府を批判している^{*88}。また、1971年12月の社説は、幹線道路の渋滞を避けて裏通りに入った自動車が事故を起こす問題に触れ、「安全施設も規制もないまま、裏通りを幹線道路のバイパスとして利用されるにまかしていたことが、事故の多発を

招いた」として、「交通行政の重大な怠慢」と、政府の無作為を批判している^{*89}。

また、この時期も様々な規制を要求する見解を確認できる。例えば、ドライバーへの厳罰化を求める1967年5月の社説は、「交通暴力とでもいうべき悪質な交通違反者に対しては厳罰をもつてのぞみ交通秩序を確立しなければならない」とする^{*90}。また、1968年5月の投書は、トラックに対する規制を行わない政府に対して、「理解に苦しむ」と述べた上で、「トラックを全部小型にすることは不可能なのだからせめて構造を規制する」よう求めている^{*91}。

大都市におけるマイカーの乗り入れ規制を求める見解も確認できる。1968年10月の社説は、大都市の渋滞の主要因を自家用車の急増に求めた上で、「大衆のための大量公共輸送を優先させ」、自家用車に対する交通規制を行うよう求めている^{*92}。

政府の対応に「自動車優先」の思想を見て取る見解も、この時期引き続き確認することが出来る。

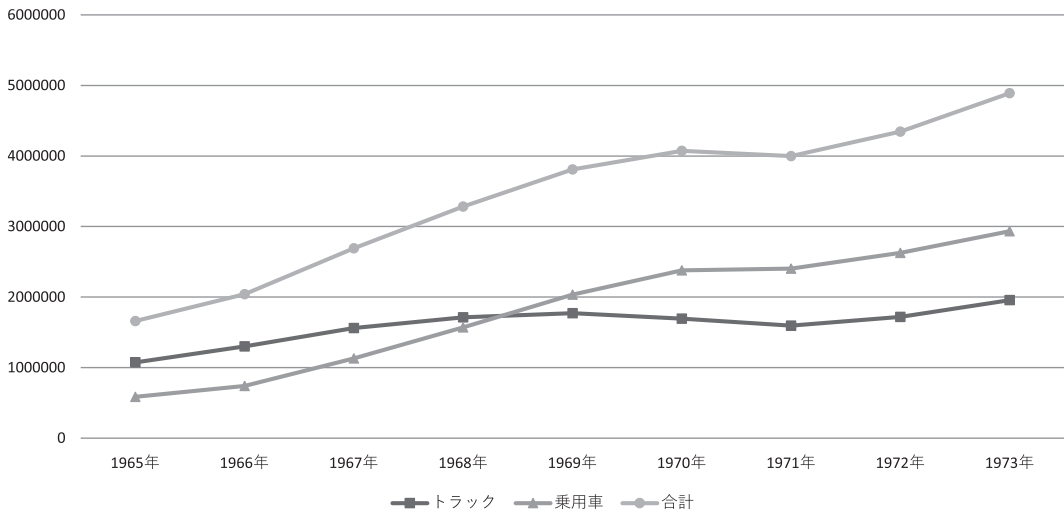
1966年9月の社説は、交通行政を「より多くの自動車を通すかにある（中略）基本的な姿勢のゆがみ」と批判する^{*93}。また、1968年5月の社説は、道路の整備が進んでいるにも関わらず歩行者の死傷事故が増加した理由として、歩道の整備を後回しにした「車優先の道路整備」を挙げている^{*94}。さらに、1970年12月の朝刊コラムは、交通事故による死者が過去最多になったことを受け、政府に対し、「車中心主義を捨て、対策から“疎外”されている人間主義を復活させることだ^{*95}」と、政府の対策の根本に「車中心主義」があると捉え、これを批判している。

この時期から、「自動車優先」の思想と並んで政府に「メーカー優先」の思想を見て取る見解が多くなる。1969年6月の投書は、「欠陥車」問題^{*96}と東名高速におけるスリップ事故の続発に対し、「これらのことに共通していえることは、政府の自動車族（メーカーからオーナー、関連企業をふくむ）にたいする不当な過保護政策の露骨さである。（中略）『凶器』のはんらんを助けている政府、かれらこそ交通戦争を激化させる推進者^{*97}」と、政府を厳しく糾弾している。同じく1969年6月の投書も、「こうした欠陥を当然チェックし、公表できる立場にありながら、それを怠ってきた運輸省、警察、JAF（日本自動車連盟）の責任こそもっと強く追求されるべき^{*98}」と、運輸省、警察から同様の姿勢を見て取り、これらを批判している。

1970年前後の時期にホンダN360の構造がマスメディアや国会で事故の要因として指摘され問題化する。1970年9月の記名解説記事は、「企業保護にのみ熱心で、国民の安全と幸福が無視されるのは、ひとり運輸行政に限ったことではないかも知れぬが、もういい加減にメーカーべつたりの姿勢だけはやめてもらいたい」と苦言を呈している^{*99}。同じく1970年9月の朝刊コラムは、N360に対する運輸省の対応について、「こんな煮え切らないことでは、ひたすらメーカーに気がねしているといわれてもやむをえまい」と、批判している^{*100}。

以上のように高度成長期後半においても政府に対して厳しい批判が展開された。その一方、1960年代末頃には、政府の事故対策を評価する見解も見られるようになる。例えば、1970年10月の社説は、歩行者天国の実施、通学・通勤時間帯の自動車の通行禁止などが広がったことを受けて、「ようやくわが国にも、自動車交通、ひいては自動車文明そのものへの反省が生まれはじめたということではないか。背景には、強い世論の要求があるにしても、行政の姿勢に積極性が出てきたのはいいこと」と、道路行政を評価している^{*101}。

また、1970年代に入ると政府に求める対策にも変化が見られる。1973年3月、車庫規制法の強化によって、違法駐車規制地域が全国各市と町村の一部に拡大されることが決定した。それを受けた記名解説記事は、「交通戦争に対処するために“車べらし”は焦眉の急」としつつ、規



図表9 高度成長期後半の自動車登録台数の推移(単位:台)

出典:日本自動車工業会 [1974]。

制の影響を受ける「車庫を作る余地もない分譲住宅に住んでいるマイカー族や、駐車場のない団地の住民」への配慮を求めている^{*102}。このような見解の背景には、違法駐車の問題は「住宅、運輸政策の貧しさ」にあるという認識がある。すなわち、渋滞や事故の原因となる違法駐車をただ取り締まるのではなく、違法駐車の本格的な要因である住宅、運輸政策による対応を求めているのである。

1970年代に入りこのような変化が生じた理由の一つが交通事故増加の落ち着きであろう。前掲図表2から分かるように、1960年代後半に急増した事故件数、負傷者数、死者数の増加幅は、1970年代に入り一段落した。このことが政府の取り組み、施策に一定の評価を与えることにつながったことは想像に難くない。

もう一つの理由が乗用車、特に自家用乗用車の普及であろう。1960年代後半になり、乗用車の新規登録台数が戦後初めてトラックのそれを上回った。(図表9) また、1970年には、乗用車の販売先として、個人が法人を上回った。(前出図表5) このように乗用車が「庶民」のものになったことが自家用ドライバーへの配慮を求める見解につながったのであろう。

3. ドライバーに対する論調

続いて以下ではドライバーへの批判について確認してみたい。1967年9月の社説は、注意不足や故意の法規違反、運転席からのタバコや空き瓶の投擲、深夜の住宅街でのスピード競争や騒音といった、「常識はずれ」なドライバーの行為を挙げ、これを批判している^{*103}。また、1971年3月には、「大型トラックのムリな追い越し、一般車の車間距離をわきまえない追い越し、右左折直前の信号合い図、前後左右不確認の発進等、数え上げたらきりが無い」と、安全を無視した運転行為の多さを嘆く投書が掲載されている^{*104}。

図表10から分かるように、1960年代後半まで、事故件数(第一当事者)はトラックが乗用車を上回った。そのため、高度成長期後半の時期もトラックドライバーに対する批判が目立つ。1966年9月の朝刊コラムは、事故の中でも特にトラック、ダンプカーの事故が多いとしたうえ

図表10 自動車等（第一当事者）の車種別、自家用、事業用別事故件数

	四輪乗用車				四輪トラック				乗用車/ トラック
	自家用	営業用	計	自家用/ 営業用	自家用	営業用	計	自家用/ 営業用	
1966	76083	29597	105680	2.57	141395	24609	166004	5.75	0.64
1967	111533	36313	147846	3.07	184288	31207	215481	5.91	0.69
1968	167376	42891	210267	3.90	229984	38387	268371	5.99	0.78
1969	228035	44382	272417	5.14	249709	38191	287900	6.54	0.95
1970	258780	40175	298955	6.44	229536	37441	266977	6.13	1.12
1971	274446	27699	302145	9.91	210211	32927	243138	6.38	1.24
1972	273071	31595	304666	8.64	191007	31566	222573	6.05	1.37
1973	257505	24720	282225	10.42	162780	27603	190383	5.90	1.48

出典：総理府 [1969]、警察庁 [1973]、同 [1974] より筆者作成。

で、それらドライバーの「再教育と適性検査」を厳重に行うことを求めている^{*105}。

一方、同じく図表10から分かるように、1970年代に入ると乗用車の事故件数がトラックを上回る。さらに、同表から乗用車事故の自家用、業務用の比率を確認すると、高度成長期後半を通じて自家用の割合が上昇し続けていることが分かる。このこともあり、1970年代に入ると、自家用車ドライバー（マイカー族）への批判も増加する。1970年7月の投書は、自家用車ドライバーを「おしなべて幼稚人間である」として、マナーや事故時のモラルの欠如などを批判している^{*106}。また、1973年11月の投書欄では、「マイカー族に一言いいたい」をテーマとした特集が生まれ、一般ドライバーに対する批判的投書が多数掲載された。そこでは、制限速度を守るドライバーに罵声やクラクションを浴びせるドライバー^{*107}、自動車の性能を誇示するかのよう無謀運転をするドライバー^{*108}、自賠責保険に入っていることを理由に運転前に飲酒をするドライバー^{*109}、ヘッドライトを減灯せず歩行者のギリギリをすれ違うドライバー^{*110}、車道に寄った自転車を追いかけて接触事故を起こしたドライバー^{*111}など、一般ドライバーの運転やマナーを糾弾する投書が掲載されている。

また、高度成長期後半は若者が引き起こす事故が社会問題となった時期でもある。図表11は自動車（二輪車含む）事故に占める未成年者の割合を示したものである。これを見ると、ピークである1967年の17.06%からその割合は年々減少傾向にある。一方で、数値を確認できる1970、1972、1973年における免許取得者に占める未成年者の割合と事故に占める未成年者の割合を比較すると、一貫して後者が上回っていることが分かる。

このこともあり、この時期は若者の運転や事故に関する論調も目立つようになる。例えば、1966年5月の投書は、「事故の大半は二十歳前後の青年運転者に起因している」と、指摘したうえで、地域全体で青年運転者の人間性を育むことを提案している^{*112}。

1970年代に入ると、「公道をレース場に見たて、発進のスピード、減速しないでカーブを切るハンドリング、ブレーキによるスピンの技術などを競う^{*113}」若者の集団である「サーキット族」が問題になる。1972年6月には、富山県で「サーキット族」が数千人の見物客を巻き込みながら、消防自動車の通行妨害や商店の商品の無断持ち出し、ひき逃げ事故などを引き起こした。これも含め、北陸、近畿、山陽の地方都市で騒動が生じ、4月から7月までに1879人が検挙され、167人が逮捕された^{*114}。富山の暴動を受け、1972年6月の投書は「サーキット族が若さを誇る

図表 11 20歳未満が第一当事者となった事故の割合

	16歳未満	16歳	17歳	18歳	19歳	20歳未満計	運転免許取得人数に占める未成年者の割合
1965	0.28%	5.08%		4.33%	4.22%	13.90%	n.a.
1966	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
1967	0.47%	1.71%	2.96%	5.15%	6.77%	17.06%	n.a.
1968	0.34%	1.54%	2.60%	4.64%	6.73%	15.85%	n.a.
1969	0.34%	1.52%	2.49%	4.43%	6.34%	15.12%	n.a.
1970	0.26%	1.58%	2.30%	4.03%	5.87%	14.04%	7.33%
1971	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
1972	0.18%	1.51%	1.89%	3.35%	4.98%	11.91%	6.17%
1973	0.05%	1.31%	1.73%	3.28%	4.78%	11.16%	5.73%

出典：警察庁交通局保安課 [1966]，同 [1968]，警察庁交通局 [1969]，同 [1970]，同 [1971]，総理府編 [1971]，同 [1973] より筆者作成。

のは結構だ」としつつ、「[交通ルール]をあえて破り、一般市民に迷惑をかけてかえりみないというのでは、まるでだっ子である。(中略)このような若者にはきびしく臨むとともに自律心の尊さを教えねばならない」として、警察に対して早急な一斉取り締まりの徹底を求めている^{*115}。また、同日の投書は、「もし、彼ら[サーキット族]に自粛する態度がみられないならば、強ちに規制するほかはない」として、土曜日午後と日曜日の都市での速度と騒音規制を求めている^{*116}。

それでは、この時期、ドライバーが事故を起こす要因としてどのようなものが考えられていたであろうか。以下で確認していきたい。

高度成長期前半に続きこの時期も、トラックドライバーの事故について労働条件や経営者の対応にその責任を求める見解を確認できる^{*117}。1967年2月の夕刊コラムには、「ダンプ運転手を頭から乱暴者と決めてかかる前に、その労働の実状を考える必要がある^{*118}」とある。また、無免許の未成年がトラックを運転し、修学旅行バスと衝突、27人の死傷者を出した事件を受けて書かれた1968年5月の社説は、運転した未成年だけでなく雇用主を厳しく批判している^{*119}。

一方で、この時期もドライバーが事故を起こす要因としてドライバーの意識を挙げる見解が多い。例えば、1966年12月の社説は、安全を意識した交通インフラが不十分なことに加え、「まかりまちがえば、他人を損傷する“鉄の箱”を運転するものの社会的責任感が薄いことも交通事故多発の原因」としている^{*120}。また、1968年12月の社説も、「歩行者を守るための施策は貧困だし、運転者にはこの自覚が不足している」として、道路インフラの未整備とともに運転者の意識を事故の原因としている^{*121}。

また、「マイカー族」に対する意見を特集した1973年11月の投稿欄(既述)では、「昔の殿さまのかご行列は、街道を問答無用で通ったが現代の車もそれと同じではないか」と、自家用車ドライバーの尊大な態度を批判した投書^{*122}、「[担任を事故で失ったことを受け]お願いだから、もうこれ以上、私たちの受けた悲しい思い出を、もう他の人に受けさせないで」と、一般ドライバーに意識の改善を訴える投書^{*123}が掲載されている。

このように、ドライバーの属性が変化しても、事故の要因として主に挙げられていたのはドラ

イバーの意識であった。

4. 歩行者に対する論調

一方、横断歩道を利用しない歩行者に苦言を呈する1968年12月の投書^{*124}のように、政府とドライバーだけでなく歩行者に対する批判もこの時期増加している。(図表1)

歩行者を事故の原因とする際に指摘されているのが、安全教育の不足である。特に、子供の事故については、学校や家庭での指導を求める見解が確認できる。例えば、1966年10月の投書は、事故が都市から地方に波及する一方、住民の危機意識が不足しているとして、「[郡部の子供に自動車に対する警戒心が不足しているのは] 親たちの注意も監督もたりないためだろう。学校での教育も町ほどではないのかもしれない」、と指摘する^{*125}。また、1967年4月の社説は、児童の安全を守る手段として、通学路の車両規制や速度規制と並行して学校や家庭での体系的な交通安全教育と訓練の実施を求めている^{*126}。

子供の事故について母親の責任を問う声は1970年代に入っても見られる。例えば、この時期の投書欄には、歩く母親を置き去りにして飛び出した男の子の事故死を目撃し、世の母親に「手をつないだり、こどもから目を離さず見守ってください」、と訴える1972年8月の投書^{*127}や、「ヨチヨチ歩き」で車道に出た子どもを放って知人と離れた場所にいた母親を非難する同じく1972年8月の投書^{*128}、母親が「井戸端会議」中に路上に飛び出した子供を助けた経験を述べた1973年10月の投書^{*129}が掲載されている。

5. メーカーに対する論調

高度成長期後半は、それまでと異なり、メーカーに対する厳しい批判が増加した時期である。

1966年5月の朝刊コラムは「メーカーはもっぱらスピードの快感でドライバーに訴える。(中略) 需要供給ともに根本的な“安全性”を無視しないまでも軽視している点が問題」として、ドライバーとともにメーカーの姿勢を批判している^{*130}。また、1966年7月の社説は、「加速性能、最高出力、燃費の経済性、優美な外観をセールス・ポイントにおく時代は過去のものとして、自動車の安全性を高めるくふうをしなければならない」と、メーカーの開発姿勢の転換を求めている^{*131}。他にも、1968年2月の社説は、自工会が前年に設定した安全基準とアメリカの規制基準とを比較したうえで、前者を「申しわけ程度のものであり、日本の利用者をバカにしたもの」、「日本人の命が安価なことを安全基準の差別によって結果的には示した」と酷評している^{*132}。

1969年の「欠陥車」問題の発生以降、メーカーへの批判はさらに厳しくなる。1969年6月の社説は、「大企業は、社会的責任を自覚していないのだろうか」、「現代における大企業の横暴さをまざまざとさらけ出した」、「大企業は、もっと良心的にふるまう義務がある」と、メーカーの対応を厳しく糾弾している^{*133}。同じく1969年6月の夕刊コラムは、車両の不備の公表が「競争相手に、利用されるという考え方もある」としつつ、その考えを「ケチな商魂で、大産業にふさわしくない」と批判する。そして、「フェアプレーであってこそますます良い車が作れるし、モータリゼーションに伴う社会的責任も果たしうる」と、メーカーの姿勢を糺している^{*134}。

1970年代に入っても自動車メーカーへの批判は続く。1970年4月の投書には、「[交通戦争]の一番大きな加害者は、ただめったらやたらと車をつくって売りますメーカーであり、それを許している国の姿勢^{*135}」とある。また、1970年12月の記名解説記事は、日本のメーカーが率先

して安全問題に取り組まない理由を「『安全問題がやかましくなって、いろいろな装置をつけましたから値上げします』という口実のため」と、メーカーの姿勢を勘ぐった上で、自動車業界を「勝手気ままな業界」と、批判している^{*136}。さらに、1973年9月の投書は、「いたずらにスピードに熱をあげ、売り込みに躍起になっているメーカー側にも、事故の責任の一端がありはしないか」とその姿勢を問いただしている^{*137}。

1969年頃から軽自動車の事故の多さとその構造がメディアや国会で問題視されると、軽自動車メーカーへの批判が目立つようになる。例えば、1970年9月のコラムは、軽乗用車の用途・性能から構造上80km/hが限界としたうえで、「これを、ただ“売りたい一心”で、百二十キロも出せるように設計、高速道路に追い立てるから、事故が起きる^{*138}」と、メーカーの姿勢を批判している。また、1971年1月の投書は、軽乗用車の事故の例を引き、「アンバランスなほどにスピードが出る軽乗用車の生産はやめてほしい。売らんかなの商魂をメーカーは即刻猛省すべきだ」と、メーカーに反省を求めている^{*139}。

以上のようにこの時期は、安全問題について、メーカーへの厳しい批判が生じた時期である。高度成長期前半の段階では自動車メーカーに対する批判は総じて緩やかであり、批判と言うより要望に近いものであった。それに対して、この時期は、政府、ドライバーと並び、自動車メーカーは交通事故の主犯として扱われ、批判も攻撃的なトーンで展開されることが多い。

自動車メーカーがこの時期に厳しい批判を受けた要因の一つとして公害問題の深刻化が挙げられよう。高度成長期後半は、自動車事故だけでなく自動車の排出ガスによる大気汚染が深刻な社会問題となった。それにより、環境問題において自動車メーカーは厳しく批判された^{*140}。その公害問題との相乗効果により、「深刻な社会問題への対策に消極的な自動車メーカー」というイメージが定着し、批判がより厳しく攻撃的になったのであろう。

また、高度成長期後半は、自動車生産・需要の拡大により自動車メーカーが躍進し、産業として、また企業として存在感が大きく増した時期である。その点は、既述のように自動車産業、メーカーが「大産業」、「大企業」と称されていることから伺えよう。産業・企業が大きくなればそれだけ社会的影響力と求められる社会的責任は大きくなる。このことも自動車メーカーへの批判の強さに繋がったのであろう。

以上、高度成長期後半に、自動車事故の急増に伴いその問題が紙上で多く取り上げられた。自動車は一部では「狂魔」と表現されるほど厳しく批判された。同時に、高度成長期前半に続きこの時期も政府及びドライバーが交通事故の原因とされた。

この時期におけるドライバー批判の特徴として、マイカードライバーに対する批判が強まった点、若者の運転が批判の対象となった点があげられよう。別稿で述べたように、高度成長期後半は、マイカー人口が増加するとともに、若年層でも自動車の所有が可能になった時期である^{*141}。自動車を所有するドライバー属性の拡大と軌を一にした、批判対象となるドライバー属性の拡大は、この時期の事故の増大が「新たな属性」のドライバーによってもたらされたことを間接的に表しているといえよう。

また、高度成長期後半は政府やドライバーと並んで自動車メーカーも交通事故の原因として厳しく批判された。この時期は自動車からの排出ガスが大気汚染の原因として厳しく批判された時期であり、また、自動車産業・メーカーが急成長を遂げた時期であった。それゆえ、それ以前の時期と比較してより厳しい批判が産業・メーカーに対してなされたのである。

一方で、1970年代に入り事故件数、死傷者数の増加が止まったこともあり、この時期は政府

の対策を評価する見解も見られるようになった。また、自家用車ドライバーの広がり背景に「マイカー」の乗り入れ規制に慎重な姿勢を示す見解も見られるようになった。

第4章 1970年代中～後半の論調

1. 自動車事故の概況

前掲図表2から分かるとおり、1970年代中～後半は、交通事故が件数・死傷者数ともに減少傾向になった時期である^{*142}。1974年と1979年を比較すると、交通事故件数が1万8879件：3.8%減少、負傷者数が5万5138人：8.4%減少、死者数が2966人：25.9%減少、といずれも減少している。また、1970年代通しての変化を確認するため1970年と1979年を比較すると、交通事故件数が24万6507件：34.3%減少、負傷者数が38万4814人：39.2%減少、死者数が8299人：49.5%減少、と大幅に減少している。特に死者数はほぼ半減するなど顕著な改善を見せている。

このこともあり、前掲図表1に見られるように、この時期の交通事故に関する社説、コラム、投書は高度成長期後半と比較して減少している。とはいえ、交通事故に関する見解は1960年代前半の時期と同水準を維持していると見ることもできる。その点を鑑みれば、この時期においても交通事故が未だに重要な社会問題であり続けていたことが伺える。

このように交通事故の増加が改善する状況下において、これまで批判の対象であった政府、ドライバー、メーカーに対する論調はどのようなものだったのか、以下で確認してみたい。

2. 政府に対する論調

自動車事故が減少したことを受け、この頃は政府の対策を評価する見解を確認することが出来る。交通事故の死者が1万人を切ったことを受けた1976年12月の記名解説記事は、「交通安全施設の整備、交通規制、違反の取り締まり」、「運転者対策」などの「一つ一つの事故防止対策が一体となって、死者減に成果をあげているのは確か」、と警察庁の施策を評価している^{*143}。

とはいえ、図表2から分かるように、この時期も実質的には事故件数、死傷者数は1960年代前半より高い水準で推移している^{*144}。このこともあり、1974年7月の社説は、「根本的には、人間が自動車に気がねせずに、自由に、安心して歩ける町をつくる」必要を訴え、対策の継続を求めている^{*145}。

また、道路設備や行政の姿勢を批判する見解を引き続き確認できる。1979年10月の投書では、道路の形状や白線の位置、ガードレール内の電柱や標識により、歩行者の自由な歩行が妨げられているとして、「これほど人間を無視した道路が作られたのは、すべて自動車優先の道路行政のため」、と、前の時期同様に道路インフラの不備や政府の思想が批判されている^{*146}。

さらにこの時期は、大型トラックの左折時の死角を原因とする事故が問題視された。1978年10月の社説は、その改善を自動車メーカーに通達した運輸省の姿勢を評価しつつ、問題を放置してきた点を批判している^{*147}。また、1978年10月の記名解説記事は、左折時の死角対策が遅れた理由として、運輸省内で死角の問題が警察や道路管理者の管轄と認識されていたことや排出ガスへの対応に追われていたことを挙げる。その上で、「高度成長時代には、人命の安全軽視で突っ走り、いまやっと思直し」、と、政府とメーカーのこれまでの対応を批判している^{*148}。

加えてこの時期は、交通事故対策の行き詰まりを指摘し、政府の姿勢や対策の転換を求める見

解も確認できる。例えば、1976年5月の社説は、これまで重視されてきた、運転者のモラル向上、安全施設整備、交通規制強化の重要性を指摘する。その一方で、交通事故死傷者数が減少する反面で運転者や同乗者の死者数が横ばいであることから、「交通安全対策が、いま一つの曲がり角を迎えている」、として、「横暴で無法な車を対象とし」た事故防止策から、住宅地等における進入禁止区域の拡大等の「人と車の隔離」やシートベルトの着用義務化など乗員保護を目的とした対策への転換を求めている^{*149}。また、1978年10月の社説は、「交通事故の減少傾向にかげりがみられる」ことを理由に、従来の交通安全対策が「大きな壁に突き当たった」、として、「車両構造、法規、取り締まり方針のすべてについて」「これまで以上にきめの細かい対策を」求めている^{*150}。

これらの見解は政府の対策が一定の効果を上げていることを前提としており、その意味で政府の対策を厳しく糾弾するものではない。一方で、一定の成果が見られる故、また、事故被害者の対象が変化している故に、より追加的な対策を求めるものとなっているのが特徴である。

3. ドライバーに対する論調

続いてドライバーに対する論調を確認していきたい。

この時期は、ドライバーの意識の変化を指摘する見解が確認できる。例えば、1974年5月の社説は、石油危機により、ドライバーが「経済速度」を考へて「全般的にスピードを落とすようにな」ったこと、無理な追い越しをするような「一匹オオカミ的な乱暴な運転が次第に影をひそめてきた」ことによって、「交通の流れが道路の状態に応じて安定した流れにな」り「重大事故」が減少したと指摘している^{*151}。

その一方、この時期もドライバーを事故の主要因と捉え、その姿勢を批判する見解が確認できる。1975年10月の社説は、「日本人の運転が危険だといわれる」原因として、自分勝手な運転、法規無視、車内の飾り立て、車外へのゴミの投棄などを挙げ、これを批判している^{*152}。また、1978年10月の社説（既述）は、「自動車事故の原因と、被害を大きくする要因の多くは、スピードと粗暴な運転に」あるとして、その厳格な取り締まりを訴えている^{*153}。

若者の運転への批判も引き続き確認できる。暴走族の若者が自身の車を傷つけた相手をひき殺した事件を受け、1976年10月の社説は、これを『『クルマ尊重』と『人命軽視』とのアンバランス』による「クルマ社会の異常な病理現象」、と捉える。そして、「暴走族でなくても」車に乗ると「人間が非人間的になり、車の論理に振り回されるようになる」、と、運転中のドライバーの意識に警告を発している^{*154}。

1979年に高速道路での火災や玉突き事故が問題になるが、その際も批判の対象となったのはドライバーであった。1979年8月の社説は、ドライバーの間に「安易な慣れが広がっている」ことを高速道路における車両火災事故が連続した原因として挙げ、「いまもっとも緊急なマナーのしつけは、高速道路での車間距離」、としている^{*155}。同じく1979年8月に掲載された投書は、ドライバーの質の低下を指摘した上で、「全ドライバーは（中略）ルールやマナーを無視して事故を引き起こせば一生の破滅につながるのだ、という事実を再認識して、ハンドルを握ってほしい」、と、ドライバーの意識の変革を求めている^{*156}。

4. メーカーに対する論調

この時期になるとメーカーへの批判は数としては減少した。（図表1）とはいえ、依然として

事故の原因をメーカーに帰する見解は確認できる。例えば、先に紹介したトラックの左折時の事故について、1978年10月の朝刊コラムでは、運輸省の対策の遅れを批判しつつ、「論外なのは、改善を渋り、抜本策の低運転席車のテストにさえ二の足を踏んでいる自動車工業会やメーカーの態度だ。本来なら、役所の指示を待つまでもなく講じるべき対策だ」と、メーカーの姿勢を批判している^{*157}。さらに、1978年10月に掲載された投書は、以前から問題になっていた大型車両の死角に対してメーカーの対応が不十分であったとしたうえで、「モデルチェンジといえば、見てくれの外観ばかりに気を遣い、売れさえすれば、もうかりさえすれば、それでいいといった感じだけを受ける」と、メーカーの対応を売上・利益優先と捉えて批判している^{*158}。

1979年8月に掲載された投書は、直近に起きた相次ぐ事故の原因が、「ドライバーによる『人災』だけと断定してよいのであろうか」と疑問を呈した上で、「新型車がもし、性能や使いやすさを追求するあまり、安全性が低下したものであったとしたら、自動車メーカーはその社会的責任をきびしく追求されねばならない」としている^{*159}。内容的には推論に推論を重ねたものであるが、それゆえに未だに自動車メーカーに対する根強い不信感があったことを見て取れる。また、1979年10月の投書（既述）は、「モデルチェンジをするたびに自動車は大型化し、コマーシャルはただ遊びに乗り回す独身貴族の購買心をくすぐっている」として、メーカーの行動を「ただ利潤に追いかけている資本主義亡者の所業としか思えない」と批判している^{*160}。この時期においても、高度成長期後半に生まれたメーカーへの不信感は緩和されつつも完全には払拭されていなかったことが確認できる。

おわりに — 小括にかえて —

以上、本稿について、論調の変化や、生産・所有の変化との関連性、自動車という新しい文化と社会や人々の意識との齟齬等に着目しながら簡単にまとめた。

自動車のもたらす交通事故は、戦後復興期である1950年代の初めから問題視され紙上で取り上げられた。高度成長期以降、自動車生産及び需要の拡大によって自動車の普及が進むと自動車の事故・安全に関するコラム、社説、投書は増加した。特に1960年代は自動車の急速な普及とそれに伴う交通事故の急増により、自動車の事故に関する論考・投書数がピークを迎えた。1970年代に入り自動車事故・死傷者数が減少したこともあり、論考・投書数は減少した。

論考・投書の内容も自動車の普及・所有状況に合わせて変化した。自動車の需要がトラック、業務用乗用車が中心であった復興期はトラックやタクシーのドライバーが主たる批判の対象であった。しかし、高度成長期以降、自家用乗用車の需要が拡大すると一般ドライバーへの批判が増加した。特に、乗用車の購入先として個人が法人を上回った高度成長期後半は「マイカー」ドライバーに対する多くの批判が集まった。さらに、高度成長期後半に自動車の所有層・ドライバー層が若年層にまで拡大すると、「サーキット族」、「暴走族」等、若年層の運転にも批判が生じた。

加えて、自動車所有の広がりは交通事故発生地点の多様化、すなわち都心部から郊外、さらに住宅街へ拡散し、そこでの車と人との軋轢を発生させた。高度成長期前半から、郊外や住宅街での自動車事故や安全問題に関するコラムや投書が増加するのはその変化を反映している。

交通事故増加の責任という点に目を向けると、一貫して見られたのが政府及びドライバーにその責任を帰す見解である。両者は常に交通災禍の主要因として位置づけられ批判の対象となった。

また、両者の行動の背景に「車優先」の思想を見て取り、これを批判する姿勢も一貫していた。復興期から1970年代末まで一貫して、政府は自動車あるいは自動車メーカーの発展を優先させ交通事故対策を怠る存在として、ドライバーは自動車優先の姿勢から交通法規あるいは交通マナーを守らない存在として位置づけられ批判され続けたのである。

一方、変化が見られたのが、自動車メーカーに対する論調である。高度成長期前半までは自動車メーカーに事故の責任を帰す見解は少なく、あったとしても安全に資する装備品の設置や構造への転換を要請する内容が主であった。しかし、高度成長期後半以降、自動車メーカーは政府・ドライバーと並んで事故増加の主犯とされ、厳しい批判の対象となった。

高度成長期後半に自動車メーカーが厳しく批判されたのは、同時期に自動車排出ガスによる大気汚染が社会問題化していたためである。別稿で明らかにするように、高度成長期後半から自動車の排出ガスがもたらす健康被害が拡大し、自動車メーカーは厳しい批判の対象となった。環境・安全問題に関する自動車及び自動車メーカー批判がほぼ同時期にピークとなったのは偶然ではないだろう。二つの問題への批判が相乗効果となり、自動車メーカーへの不信感を増幅させ、それがより厳しい批判につながったのである。

これに加えて自動車産業及び自動車メーカーの立場の変化が厳しい批判を受ける要因となった。この時期の批判に、メーカーの姿勢を利益優先と捉えるとともに、大企業としての社会的責任を求めるものが確認できる。自動車及び自動車メーカーが成長し存在感を増した故に世間から求められる責任も大きくなった。それがこの時期のメーカーへの厳しい批判につながったのである。

以上の論調から確認できるのが様々な齟齬であろう。自動車事故の増加は自動車の増加に道路のインフラや罰則、取り締まりの体制など、交通事故への対策が十分に追いつかなかった齟齬によって生じた。

さらに、政府・ドライバー・メーカーの意識の齟齬も確認できる。政府やメーカーの意識は、紙上で語られるほど「車優先」、「利益優先」だったわけではないだろう。その一方で、産業の振興、企業としての成長を目指す意識と安全対策への意識の配分が人々の求めるものと異なっていたのは確かである。いわばその齟齬が政府、メーカーに対する厳しい批判につながったのであろう。

意識の齟齬はドライバーにも見られる。現実として道路交通法規を厳格に遵守しては円滑な交通は実現しない。また、運転マナーはドライバー間、社会の構成員間の暗黙知に左右される問題であり、時期によって変化しうる。その一方、自動車という新しい文化が入った後、交通法規をどこまで厳格に遵守するか、励行すべき運転マナーとは何かについて社会でコンセンサスが構築されるまである程度の時間が必要となる。その間の意識の齟齬がドライバーの意識として批判されたのであろう。

このような意識の齟齬はドライバーだけでなく、歩行者にも見られた。投書等でしばしば批判の対象となった歩行者の危機意識の弱さ、子供への注意や安全教育の不足は、自動車という新たな文化との距離感、対応が不十分なため生じたものであろう。

このような新しい文化の流入とそれへの対応で生じる齟齬がある程度解消されていったのが1970年代であった。それゆえ、1970年代に入り、政府、ドライバー、自動車メーカーの意識に対する批判は、依然として残りつつ、数の上では落ち着いたのである。

このような対策及び意識の齟齬は自動車の安全問題だけでなく、自動車排出ガス問題についても確認できる。その点については別稿で改めて論じていきたい。

参考文献

書籍・論文・雑誌・民間団体HP

- 板垣暁 [2011] 「戦後日本の対自動車産業規制政策の特徴とその意義—排ガス・安全規制を中心に—」(東京大学大学院博士学位論文)。
- 板垣暁 [2024] 「『読売新聞』に見る自動車に対する論調の変化(1) —自動車の生産、販売・登録台数の推移と自動車の所有に対する論調の変化—」『北海学園大学経済学論集』71-4。
- 川嶋優旗・中尾聡史・谷口綾子・南手健太郎 [2021] 「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—」『土木学会論文集D3(土木計画学)』76巻5号, 公益社団法人土木学会。
- 齋藤俊彦 [2009] 「戦前期雑誌にみる道路交通安全問題に関する編集動向 —雑誌「モーター」を事例として—」『生駒経済論叢』7巻1号, 近畿大学経済学会。
- 日本自動車会議所・日刊自動車新聞社 [1955] 『自動車年鑑』昭和30年版, 日刊自動車新聞社。
- 日本自動車会議所・日刊自動車新聞社 [1967] 『自動車年鑑』昭和42年版, 日刊自動車新聞社。
- 日本自動車会議所・日刊自動車新聞社 [1968] 『自動車年鑑』昭和43年版, 日刊自動車新聞社。
- 日本自動車会議所・日刊自動車新聞社 [1980] 『自動車年鑑』昭和55年版, 日刊自動車新聞社。
- 日本自動車会議所・日刊自動車新聞社 [1985] 『自動車年鑑』昭和60年版, 日刊自動車新聞社。
- 日本自動車工業会 [1974] 『自動車統計年報』第2集。
- 読売新聞社社史編集室編 [1987] 『読売新聞発展史』読売新聞社。

政府刊行物・HP

- 大蔵省印刷局 [1949] 『官報』号外第51号, 1949年5月26日付。
- 警察庁 [1973] 『警察白書』昭和48年版 (<https://www.npa.go.jp/hakusyo/s48/s48index.html>, 2024/01/16 閲覧)。
- 警察庁 [1974] 『警察白書』昭和49年版 (<https://www.npa.go.jp/hakusyo/s49/s49index.html>, 2024/01/16 閲覧)。
- 警察庁警備部警ら交通課 [1955] 『交通事故統計』昭和29年版。
- 警察庁警備部警ら交通課 [1956] 『交通事故統計』昭和30年版。
- 警察庁警備部警ら交通課 [1957] 『交通事故統計』昭和31年版。
- 国立国会図書館「第34回国会参議院地方行政委員会」第4号, 1960年2月18日付。
- 国家地方警察本部警備部警ら交通課 [1949] 『交通事故統計』昭和23年版。
- 国家地方警察本部警備部警ら交通課 [1950] 『交通事故統計』昭和24年版。
- 国家地方警察本部警備部警ら交通課 [1951] 『交通事故統計』昭和25年版。
- 国家地方警察本部警備部警ら交通課 [1952] 『交通事故統計』昭和26年版。
- 国家地方警察本部警備部警ら交通課 [1953] 『交通事故統計』昭和27年版。
- 国家地方警察本部警備部警ら交通課 [1954] 『交通事故統計』昭和28年版。
- 警察庁交通局保安課 [1958] 『交通事故統計』昭和32年版。
- 警察庁交通局保安課 [1959] 『交通事故統計』昭和33年版。
- 警察庁交通局保安課 [1961] 『交通事故統計』昭和35年版。
- 警察庁交通局保安課 [1965] 『交通事故統計』昭和39年版。
- 警察庁交通局保安課 [1966] 『交通事故統計』昭和40年版。
- 警察庁交通局保安課 [1968] 『交通事故統計』昭和42年版。
- 警察庁交通局 [1969] 『交通事故統計』昭和43年版。
- 警察庁交通局 [1970] 『交通事故統計』昭和44年版。
- 警察庁交通局 [1971] 『交通事故統計』昭和45年版。

総理府編 [1967] 『陸上における交通事故』昭和41年度版, 大蔵省印刷局。
総理府編 [1969] 『陸上における交通事故』昭和43年度版, 大蔵省印刷局。
総理府編 [1971] 『交通安全白書』昭和46年版, 大蔵省印刷局。
総理府編 [1973] 『交通安全白書』昭和48年版, 大蔵省印刷局。
内閣府 [2018] 『交通安全白書』平成30年版 (https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h30kou_haku/zenbun/index.html, 2024年1月30日閲覧。)

読売新聞掲載記事

浅井良助 [1961] 「忘れられた車の安全サービス」『読売新聞』1961年3月15日付。
浅海一男 [1969] 「自動車族へ過保護策」『読売新聞』1969年6月10日付。
飯島提吉 [1970] 「マイカー族は幼稚人間だ」『読売新聞』1970年7月30日付。
飯田 [1962] 「違反歩行者の規制きびしく」『読売新聞』1962年12月13日付。
飯田宗一郎 [1960] 「自動車族は“人類”を愛せ」『読売新聞』1960年2月19日付。
石橋功 [1976] 「出足は好調『交通事故死半減』」『読売新聞』1976年12月29日付。
一通勤者 [1951] 「不愉快な街の交叉点」『読売新聞』1951年10月13日付。
伊藤敏雄 [1961] 「車に自動速度制限器を」『読売新聞』1961年12月13日付。
伊藤博 [1957] 「自動車ナンバー案」『読売新聞』1957年6月10日付。
上村利三郎 [1966] 「無謀運転の使用者にも処罰を」『読売新聞』1966年12月20日付。
内田忠男 [1970] 「ここも企業べったり」『読売新聞』1970年9月23日付。
大塚美保子 [1965] 「子供の命を守るのは母の役目」『読売新聞』1965年5月2日付。
加藤和男 [1964] 「交通事故防止に三つの提案」『読売新聞』1964年8月15日付。
金子道造 [1973] 「法守ってしかられて」『読売新聞』1973年11月17日付。
川島欣也 [1970] 「“貧者の一灯”より“長者の万灯”」『読売新聞』1970年4月24日付。
北川清太郎 [1970] 「“新税”の急設を要望」『読売新聞』1970年7月30日付。
木村宏 [1972] 「自粛の態度なければ強力な規制が必要」『読売新聞』1972年6月29日付。
工藤康夫 [1973] 「ストップ! 性能誇示」『読売新聞』1973年11月17日付。
黒田隆 [1963] 「車のドアは“違い戸”に」『読売新聞』1963年3月18日付。
河野 [1962a] 「自動車に危険信号灯備えよ」『読売新聞』1962年10月3日付。
河野 [1962b] 「大型乗用車発売延期を」『読売新聞』1962年10月26日付。
近藤 [1962] 「スポーターに社会的矛盾」『読売新聞』1962年10月26日付。
斎藤崇男 [1962] 「見にくい色彩が多い大型車」『読売新聞』1962年4月23日付。
佐々木昭一郎 [1971] 「不必要な高速, 生産者に責任」『読売新聞』1971年1月22日付。
重久長生 [1973] 「まるで殿様みたい」『読売新聞』1973年11月17日付。
篠崎松太郎 [1959] 「自転車, 歩行者の交通取締りも」『読売新聞』1959年8月13日付。
清水宏 [1979] 「車は性能より安全の追求を」『読売新聞』1979年8月30日付。
鈴木昇 [1979] 「全ドライバーがマナー再確認を」『読売新聞』1979年8月29日付。
鈴木芳郎 [1973] 「ゾットする酒飲み」『読売新聞』1973年11月17日付。
須田士郎 [1968] 「歩行者は横断歩道を渡って」『読売新聞』1968年12月9日付。
諏訪よし [1973] 「ヘッドライトに幻惑」『読売新聞』1973年11月17日付。
千振 [1954] 「暑い暑い」『読売新聞』1954年8月10日付。
高田重義 [1966] 「青年運転者の心をゆたかに」『読売新聞』1966年5月24日付。
武居北州 [1965] 「交通のルール歩行者も守れ」『読売新聞』1965年1月30日付。
田中清一 [1963] 「カミナリ族を助長するCM」『読売新聞』1963年6月22日付。
田端英雄 [1962] 「事故防止にバックブザーは」『読売新聞』1962年2月10日付。

- 塚田祐三 [1973] 「やめよう “路上会議”」『読売新聞』1973年10月14日付。
- 手塚卓郎 [1971] 「もっともっと安全教育を」『読売新聞』1971年3月23日付。
- 東宮哲哉 [1970] 「軽自動車の安全強化」1970年12月20日付。
- 藤平昇 [1965] 「車の速度機能制限せよ」『読売新聞』1965年5月11日付。
- 中山和宏 [1973] 「『安全車』に疑問」『読売新聞』1973年9月20日付。
- 新倉寿美恵 [1972] 「騒音、傷害…危険いっぱい」『読売新聞』1972年6月29日付。
- 呑気布袋 [1953] 「自動車横暴！」『読売新聞』1953年7月23日付。
- 橋本大空 [1966] 「いなかでも安全教育を」『読売新聞』1966年10月3日付。
- 橋本薫 [1958] 「住宅街の衝突事故」『読売新聞』1958年4月13日付。
- 橋本百合子 [1972] 「あぶない飛び出し 親は目を離さずに」『読売新聞』1972年8月4日付。
- 蓮田久江 [1972] 「無神経すぎる母親」『読売新聞』1972年8月4日付。
- 鯉崎浩 [1978] 「遅過ぎた死角改善 怖い “旧車” 野放し」『読売新聞』1978年10月6日付。
- 淵上清 [1961] 「曲がり道に用をなさぬライト」『読売新聞』1961年3月8日付。
- 古谷臣男 [1961] 「危ない前開き式ドア」『読売新聞』1961年2月8日付。
- 星範生 [1965] 「法規」厳重に守ること」『読売新聞』1965年9月27日付。
- 本名悦子 [1973] 「悲しい先生の死」『読売新聞』1973年11月17日付。
- 牧修 [1978] 「大型車の “死角” メーカーに怒り」『読売新聞』1978年10月17日付。
- 牧島定男 [1968] 「トラック改善急げ」『読売新聞』1968年5月20日付。
- 牧野拓司 [1970] 「無害車、企業責任で」『読売新聞』1970年3月24日付。
- 松田四郎 [1965] 「運転手からお願い五つ」『読売新聞』1965年9月27日付。
- 南謙吉 [1969] 「監督官庁の責任大」『読売新聞』1969年6月22日付。
- 宮川孝幸 [1953] 「危い車の路地侵入」『読売新聞』1953年1月23日付。
- 宮地重信 [1957] 「“自動車番号札” 大きく」『読売新聞』1957年10月4日付。
- 望月常吉 [1965] 「制動灯など色彩統一を」『読売新聞』1965年10月16日付。
- 森暉夫 [1973] 「車べらし結構だが」『読売新聞』1973年3月27日付。
- 山口鈺平 [1962] 「前部にもストップ・ランプを」『読売新聞』1962年10月15日付。
- 山崎広吉 [1965] 「いなかの道路も安全に」『読売新聞』1965年10月1日付。
- 横田洋 [1979] 「転換させよう車優先の道路」『読売新聞』1979年10月16日付。
- 横山修平 [1973] 「愛車が狂気の追跡」『読売新聞』1973年11月17日付。
- 読売新聞社 [1929] 「車本位から人本位」『読売新聞』1929年8月9日付。
- 読売新聞社 [1961] 「“走る凶器” から子どもを守る」『読売新聞』1961年12月29日付。
- 読売新聞社 [1963] 「ついに一万人の大台」『読売新聞』1963年11月7日付夕刊。
- 読売新聞社 [1964] 「神風タクシーと悪質運転手」『読売新聞』1964年2月23日付。
- 読売新聞社 [1972] 「広がるサーキット族騒ぎ」『読売新聞』1972年7月26日付夕刊。
- 読売新聞社 [1973] 「“車公害” 追放へ警視庁計画」『読売新聞』1973年3月27日付。
- 読売新聞社社説 [1956] 「交通事故防止のために」『読売新聞』1956年4月17日付。
- 読売新聞社社説 [1957a] 「行楽シーズンと交通事故」『読売新聞』1957年4月9日付。
- 読売新聞社社説 [1957b] 「交通禍を防止するために」『読売新聞』1957年5月15日付。
- 読売新聞社社説 [1958] 「自動車事故の防止に努力を」『読売新聞』1958年3月15日付。
- 読売新聞社社説 [1959a] 「交通事故に厳しい対策を」『読売新聞』1959年4月24日付。
- 読売新聞社社説 [1959b] 「バス事故続発に根本対策を」『読売新聞』1959年5月28日付。
- 読売新聞社社説 [1960a] 「相変わらず多い交通事故」『読売新聞』1960年8月16日付。
- 読売新聞社社説 [1960b] 「新道交法の実施に当たって」『読売新聞』1960年12月19日付。
- 読売新聞社社説 [1961] 「交通事故対策を真剣にやれ」『読売新聞』1961年5月12日付。

- 読売新聞社社説 [1962] 「歳末交通緩和に道路整備を」『読売新聞』1962年12月12日付。
- 読売新聞社社説 [1963a] 「自動車事故に賠償制強化を」『読売新聞』1963年2月21日付。
- 読売新聞社社説 [1963b] 「こどもの事故死を防げ」『読売新聞』1963年11月7日付。
- 読売新聞社社説 [1964] 「歩行者優先の徹底を」『読売新聞』1964年12月27日付。
- 読売新聞社社説 [1966a] 「交通事故補償を万全に」『読売新聞』1966年7月12日付。
- 読売新聞社社説 [1966b] 「交通事故死の一万突破」『読売新聞』1966年9月27日付。
- 読売新聞社社説 [1966c] 「総合的な交通安全対策を」『読売新聞』1966年11月21日付。
- 読売新聞社社説 [1966d] 「横断歩道の安全確保を」『読売新聞』1966年12月17日付。
- 読売新聞社社説 [1967a] 「通学路の安全を守ろう」『読売新聞』1967年4月7日付。
- 読売新聞社社説 [1967b] 「人命尊重の交通対策を」『読売新聞』1967年5月23日付。
- 読売新聞社社説 [1967c] 「常識欠いたドライバー」『読売新聞』1967年9月7日付。
- 読売新聞社社説 [1968a] 「輸出車と同じ安全基準を」『読売新聞』1968年2月7日付。
- 読売新聞社社説 [1968b] 「歩行者を守る交通施策を」『読売新聞』1968年5月13日付。
- 読売新聞社社説 [1968c] 「交通惨事と雇用主の責任」『読売新聞』1968年5月16日付。
- 読売新聞社社説 [1968d] 「大都市の公共輸送優先を」『読売新聞』1968年10月23日付。
- 読売新聞社社説 [1968e] 「史上最高の交通事故死」『読売新聞』1968年12月26日付。
- 読売新聞社社説 [1969a] 「楽しい行楽のために」『読売新聞』1969年4月25日付。
- 読売新聞社社説 [1969b] 「企業はきびしい社会的責任を」『読売新聞』1969年6月7日付。
- 読売新聞社社説 [1970] 「秋の交通安全運動に際して」『読売新聞』1970年10月6日付。
- 読売新聞社社説 [1971] 「裏通りの事故を絶滅しよう」『読売新聞』1971年12月18日付。
- 読売新聞社社説 [1973] 「現実的な車公害作戦の展開を」『読売新聞』1973年3月28日付。
- 読売新聞社社説 [1974a] 「新しい交通環境とスピード制限」『読売新聞』1974年5月25日付。
- 読売新聞社社説 [1974b] 「歩行者を大切にす交通対策を」『読売新聞』1974年7月4日付。
- 読売新聞社社説 [1975] 「隠れた交通事故加害者を追え」『読売新聞』1975年10月9日付。
- 読売新聞社社説 [1976a] 「曲がり角にきた交通安全対策」『読売新聞』1976年5月29日付。
- 読売新聞社社説 [1976b] 「クルマ社会が生んだ非常の病理」『読売新聞』1976年10月11日付。
- 読売新聞社社説 [1978] 「交通安全の死角をなくそう」『読売新聞』1978年10月6日付。
- 読売新聞社社説 [1979] 「玉突き事故の続発は偶然でない」『読売新聞』1979年8月24日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1951] 『読売新聞』1951年12月29日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1953a] 『読売新聞』1953年1月27日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1953b] 『読売新聞』1953年5月18日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1953c] 『読売新聞』1953年10月17日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1959] 『読売新聞』1959年5月4日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1963] 『読売新聞』1963年2月18日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1964] 『読売新聞』1964年3月7日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1966a] 『読売新聞』1966年5月28日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1966b] 『読売新聞』1966年9月3日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1967] 『読売新聞』1967年12月12日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1968] 『読売新聞』1968年8月20日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1969] 『読売新聞』1969年8月29日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1970a] 『読売新聞』1970年9月25日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1970b] 『読売新聞』1970年12月23日付。
- 読売新聞社編集手帳 [1978] 『読売新聞』1978年10月14日付。
- 読売新聞社よみうり寸評 [1953] 『読売新聞』1953年12月5日付夕刊。

- 読売新聞社よみうり寸評 [1955] 『読売新聞』1955年12月12日付夕刊。
 読売新聞社よみうり寸評 [1956] 『読売新聞』1956年9月4日付夕刊。
 読売新聞社よみうり寸評 [1960] 『読売新聞』1960年10月26日付夕刊。
 読売新聞社よみうり寸評 [1961] 『読売新聞』1961年5月13日付夕刊。
 読売新聞社よみうり寸評 [1964] 『読売新聞』1964年6月5日付夕刊。
 読売新聞社よみうり寸評 [1967] 『読売新聞』1967年2月3日付夕刊。
 読売新聞社よみうり寸評 [1969] 『読売新聞』1969年6月10日付夕刊。
 A [1970] 「無理を呼ぶ“売りたい一心”」 『読売新聞』1970年9月12日付。
 NK [1959] 「バックミラー規格統一せよ」 『読売新聞』1959年4月6日付。
 P・B・W [1966]。「無謀トラック追放のため出来高給を時間給にせよ」 『読売新聞』1966年12月20日付。
 SY [1955] 「歩行者優先を守れ」 『読売新聞』1955年2月23日付。
 TB [1965] 「車の事故防止で構造に注文」 『読売新聞』1965年1月20日付。
 Y [1964] 「まず罰則強化が必要」 『読売新聞』1964年12月28日付。
 YK [1962] 「安全ベルトの法制化を急げ」 『読売新聞』1962年8月10日付。

注

- * 1 板垣暁 [2024]。
- * 2 ここでいう安全問題は、交通事故の他、交通渋滞・違法駐車などの交通障害、後述する「欠陥車」問題などを含む。交通渋滞を安全問題に含めることに違和感を持つ方もあろう。交通渋滞は必ずしも事故に繋がるとは限らない。また、交通渋滞が大気汚染の原因の一つであることから、後述する公害に含めるべきとも考えられる。しかし、道路の狭さなど当時の交通インフラを考慮した場合、交通障害は安全に直結する問題と捉える方が適当であると判断した。
- * 3 社説、コラム、投書、記名解説記事に限定し、通常の記事や特集記事を含まなかった理由は、通常の記事の場合必ずしも意見・見解が含まれていないためである。また、特集記事の場合、その特性上、一時期に記事が集中し記事数が増加する。そのこと自体がある時期の特徴を表しているとも言えるが、本稿では、様々なテーマを選択できる中で敢えてそのテーマを選択した、という点を重視し、社説、コラム、投書、記名解説記事のみを取り上げて集計した。
- * 4 読売新聞社編集手帳 [1951]。
- * 5 読売新聞社編集手帳 [1953c]。
- * 6 読売新聞社編集手帳 [1951]。
- * 7 読売新聞社編集手帳 [1953a]。
- * 8 読売新聞社編集手帳 [1953c]。
- * 9 読売新聞社よみうり寸評 [1953]。
- * 10 一通勤者 [1951]。
- * 11 呑気布袋 [1953]。
- * 12 大蔵省印刷局 [1949]。
- * 13 読売新聞社編集手帳 [1951]。
- * 14 一通勤者 [1951]。
- * 15 読売新聞社編集手帳 [1953b]。
- * 16 読売新聞社編集手帳 [1953b]。
- * 17 板垣暁 [2024]。
- * 18 呑気布袋 [1953]。
- * 19 読売新聞社社説 [1956]。なお、交通地獄という表現自体は1929年8月の時点で確認することが出来る。

(読売新聞社 [1929]。)

- *20 読売新聞社史編集室編 [1987] 479 頁。なお、交通事故の増加を戦争に見立てる表現は、1954 年 8 月のコラム (千振 [1954]。) や 1955 年 12 月の夕刊コラム (読売新聞よみうり寸評 [1955]。) で既に確認できる。
- *21 読売新聞社社説 [1961]。
- *22 読売新聞社社説 [1956]。
- *23 復興期からそのような訴えは見られた。例えば、1953 年 1 月には、「私たちの長屋の路地 (幅二・三メートル程) では多勢の子供たちが楽しく遊び、また親たちは子供たちを安心して遊ばしていますが、近ごろこの路地に大型三輪車やダットサンなどがはいつてくるようになり、また狭いところにはいつてくるため危く致しかたありません」(宮川孝幸 [1953]。)、という意見が紹介されている。しかし、高度成長期に入り、より多くのコラムや投書でその問題が指摘されるようになる。
- *24 橋本薫 [1958]。
- *25 読売新聞社よみうり寸評 [1964]。
- *26 読売新聞社社説 [1964]。
- *27 山崎広吉 [1965]。
- *28 読売新聞社社説 [1956]。
- *29 読売新聞社社説 [1957b]。
- *30 1960 年 2 月 18 日、参議院地方行政委員会における、石原幹市郎国務大臣、柏村信男警察庁長官の発言。(「第 34 回国会参議院地方行政委員会」第 4 号 1960 年 2 月 18 日付。)
- *31 読売新聞社社説 [1960b]。
- *32 読売新聞社社説 [1964]。
- *33 読売新聞社社説 [1959a]。
- *34 読売新聞社社説 [1963a]。
- *35 読売新聞社社説 [1964]。
- *36 Y [1964]。
- *37 SY [1955]。
- *38 読売新聞社社説 [1957a]。
- *39 読売新聞社編集手帳 [1959]。
- *40 読売新聞社編集手帳 [1963]。
- *41 このような認識については板垣 [2024] を参照のこと。
- *42 読売新聞社社説 [1960a]。
- *43 読売新聞社 [1964]。
- *44 この時期は、いわゆる白タクも含め、事業者による自家用車の使用も多く、自家用車=一般ドライバーというわけではない。とはいえ、1960 年 2 月の投書に、「自動車族および自動車業者の猛反省が要望される」、とある。(飯田宗一郎 [1960]。) また、1963 年 11 月の記事には、「ことしの事故のなかで目立っているのはオーナードライバーがふえていること」、とある。(読売新聞社 [1963]。) ここから、この時期既に一般ドライバーが事故増加の原因とみなされ批判の対象となっていたことが伺える。
- *45 読売新聞社社説 [1958]。
- *46 読売新聞社社説 [1959b]。
- *47 乗客を乗せても料金メーターを倒さず運転し、料金を自分の手取りとする行為を指す。
- *48 読売新聞社 [1964]。
- *49 読売新聞社よみうり寸評 [1956]。
- *50 読売新聞社社説 [1962]。
- *51 読売新聞社編集手帳 [1964]。
- *52 読売新聞社よみうり寸評 [1961]。

- *53 読売新聞社社説 [1963a]。
- *54 篠崎松太郎 [1959]。
- *55 飯田 [1962]。
- *56 武居北州 [1965]。
- *57 星範生 [1965]。
- *58 松田四郎 [1965]。
- *59 母親に子供の事故の責任を負わせるこのような見解は、ジェンダー論の観点から興味深い論点ではあるが、ここではこれ以上論じない。
- *60 読売新聞社 [1961]。
- *61 読売新聞社社説 [1963b]。
- *62 大塚美保子 [1965]。
- *63 読売新聞社よみうり寸評 [1960]。
- *64 浅井良助 [1961]。
- *65 河野 [1962b]。
- *66 田中清一 [1963]。
- *67 伊藤博 [1957] 及び宮地重信 [1957]。
- *68 NK [1959]。
- *69 古谷臣男 [1961]。
- *70 淵上清 [1961]。
- *71 伊藤敏雄 [1961]。
- *72 田端英雄 [1962]。
- *73 斎藤崇男 [1962]。
- *74 YK [1962]。
- *75 河野 [1962a]。
- *76 山口鉦平 [1962]。
- *77 黒田隆 [1963]。
- *78 加藤和男 [1964]。
- *79 TB [1965]。
- *80 TB [1965]。
- *81 望月常吉 [1965]。
- *82 藤平昇 [1965]。
- *83 読売新聞社社説 [1966c]。
- *84 読売新聞社編集手帳 [1967]。
- *85 読売新聞社編集手帳 [1969]。
- *86 牧野拓司 [1970]。
- *87 北川清太郎 [1970]。
- *88 読売新聞社編集手帳 [1968]。
- *89 読売新聞社社説 [1971]。
- *90 読売新聞社社説 [1967b]。
- *91 牧島定男 [1968]。
- *92 読売新聞社社説 [1968d]。
- *93 読売新聞社社説 [1966b]。
- *94 読売新聞社社説 [1968b]。
- *95 読売新聞社編集手帳 [1970b]。

- *96 日本の自動車メーカーが車両の構造的不備を公表していないことがアメリカの報道で明らかになり、これを発端として日本で社会問題化した。リコール制度の確立、メーカーと販売会社との連携強化による早期対応体制の確立につながった。詳細は板垣暁 [2011] を参照のこと。
- *97 浅海一男 [1969]。
- *98 南謙吉 [1969]。
- *99 内田忠男 [1970]。
- *100 読売新聞社編集手帳 [1970a]。
- *101 読売新聞社社説 [1970]。
- *102 森暉夫 [1973]。
- *103 読売新聞社社説 [1967c]。
- *104 手塚卓郎 [1971]。
- *105 読売新聞社編集手帳 [1966b]。
- *106 飯島提吉 [1970]。
- *107 金子道造 [1973]。
- *108 工藤康夫 [1973]。
- *109 鈴木芳郎 [1973]。
- *110 諏訪よし [1973]。
- *111 横山修平 [1973]。
- *112 高田重義 [1966]。
- *113 読売新聞社 [1972]。
- *114 読売新聞社 [1972]。
- *115 新倉寿美恵 [1972]。
- *116 木村宏 [1972]。
- *117 例えば、前者については、P・B・W [1966]。後者については、上村利三郎 [1966] などが挙げられる。
- *118 読売新聞社よみうり寸評 [1967]。ただし、同コラムでは経営側の問題を認めつつも、「肝心なのは運転手の働く者としての自覚と抵抗」、とも述べており、運転手側の対応に主な原因を求めている。
- *119 読売新聞社社説 [1968c]。
- *120 読売新聞社社説 [1966d]。
- *121 読売新聞社社説 [1968e]。
- *122 重久長生 [1973]。
- *123 本名悦子 [1973]。
- *124 須田士郎 [1968]。
- *125 橋本大空 [1966]。
- *126 読売新聞社社説 [1967a]。
- *127 橋本百合子 [1972]。
- *128 蓮田久江 [1972]。
- *129 塚田祐三 [1973]。
- *130 読売新聞編集手帳 [1966a]。
- *131 読売新聞社社説 [1966a]。
- *132 読売新聞社社説 [1968a]。
- *133 読売新聞社社説 [1969b]。
- *134 読売新聞社よみうり寸評 [1969]。
- *135 川島欣也 [1970]。
- *136 東宮哲哉 [1970]。

- *137 中山和宏 [1973]。
- *138 A [1970]。
- *139 佐々木昭一郎 [1971]。
- *140 大気汚染問題に関する論調については別稿で改めて論じる予定である。
- *141 板垣暁 [2024]。
- *142 ただし、事故件数、負傷者数、死者数は、1970年代末頃を境として、事故件数、負傷者数は2000年代中頃まで、死者数は1990年代中頃まで再び上昇に転じる。(内閣府 [2018]。)
- *143 石橋功 [1976]。
- *144 既述のように1966年から物損事故が統計に含まれていない。
- *145 読売新聞社説 [1974b]。
- *146 横田洋 [1979]。
- *147 読売新聞社説 [1978]。
- *148 鱒崎浩 [1978]。
- *149 読売新聞社説 [1976a]。
- *150 読売新聞社説 [1978]。
- *151 読売新聞社説 [1974a]。
- *152 読売新聞社説 [1975]。
- *153 読売新聞社説 [1978]。
- *154 読売新聞社説 [1976b]。
- *155 読売新聞社説 [1979]。
- *156 鈴木昇 [1979]。
- *157 読売新聞社編集手帳 [1978]。
- *158 牧修 [1978]。
- *159 清水宏 [1979]。
- *160 横田洋 [1979]。

追記：本稿は令和2年度北海学園学術研究助成「日本人の自動車に対する意識の変遷についての研究」の成果の一部である。