

Public Psychology Lab., University of Tsukuba
 学術フォーラム
 ELSIを踏まえた自動運転の社会実装
 ー自動運転の社会実装と次世代モビリティによる社会デザインー
 2021年12月13日

高度経済成長期のNHK番組にみる 自動車の社会的受容

ふつうのクルマ

ー交通事故に着目してー

筑波大学システム情報系 社会工学域
教授 谷口綾子

AVs社会的受容に関するこれまでのResearch Questions

1. 社会的受容とは何か? : インタビュー調査と概念図
2. 人々はAVsをどのように捉えているか? : リスク認知
3. 人々のレベル毎の賛否意識とその規定因
4. 実証実験の前後で賛否意識は変わるか? モニターvs. 住民
5. AVsの事故報道で人々の意識は変わるか? Uber歩行者死亡事故
6. AVsは歩行者の交通違反を想定すべきか? 市民の意見と理由
7. AVs事故報道で意識が変わりやすい人はどんな人?
8. AVsは新聞でどのように報道されてきた?
9. AVsを巡るNIMBY問題: AVsには賛成だけど自宅前の実験はイヤ
10. 私たちはどのようにクルマを受け入れてきたのか? 新聞・TV番組分析
11. 米国の歩行者優先から規制への転換: Jaywalkの語源
12. AVsを巡る論調への賛否意識の国際比較: 日本人のパワーワード「規制緩和」
13. 取りまとめ中: 哲学対話におけるAVsのELSI論点
14. 取りまとめ中: AVsの事故事例の法解釈と一般の評価
15. 調査中: 境町の自動運転バスが町民のシビックプライドに与える影響

論文: 川崎優真, 中尾聡史, 谷口綾子, 前手健太郎: 高度経済成長期のNHK番組にみる自動車の社会的受容ー交通事故に着目してー 土佐学会論文集D3(土佐計画学), Vol. 76, No.5, pp.1,437-1,439, 2021. URL: https://doi.org/10.2208/soapgh.76.5_1_437

本日のトピック

背景: これまでのAVsの受容性調査

AVsの社会的受容性

- 実証実験 アンケート調査
- 科学技術の受容性調査
- 過去の交通の受容過程

例えば...

鉄道: 1872年 (新橋ー横浜間)

自動車: 1898年 (諸説あり)

これらの「新しい」交通手段は登場してからどのように受け入れられてきたのか?

本研究の目的

自動車の登場から現在に至るまでの社会的受容の変遷を辿る → 「高度経済成長期」に着目

> 歴史的経緯の研究ではなく人々と自動車との関係がどのように変わってきたか? という民俗学的アプローチ

> メディアの中における自動車の表現・すがたから考える

過去の交通の受容過程を辿ることで...

新しい交通手段となることが期待されているAVsのソフトランディングの一助に

研究方法

研究対象のメディアとして「新聞」と「テレビ」

明治 大正 昭和

今回着目 高度経済成長期

戦前 戦後

1898 自動車の登場

1918 終一戦大戦

1945 二次大戦終戦

1953 テレビ放送開始(日本)

1964 東京五輪最多交通事故死者

1970

高度経済成長期のテレビ番組における自動車の表現に着目

テレビの普及

戦後(特に高度経済成長期以降)においてテレビの普及が急速に進んでいった

1959年 皇太子様ご成婚

1964年 東京五輪

文字・画像・音を全て備えていたテレビは新聞やラジオに比べ非常に訴求力のあるメディアであった (長屋, [3])

文字○ 画像○ 音○

文字× 画像× 音○

文字○ 画像○ 音×

テレビ番組の内容考察は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

時代背景

高度経済成長期

経済成長 1968年には GNPが世界2位に

生活水準の向上 「3種の神器」といった耐久消費財の普及

Etc...

公害の発生 「4大公害」を始めとして

交通事故多発 1970年の死者: 16765人>日清戦争

Etc...

7

時代背景

高度経済成長期

経済成長 1968年には GNPが世界2位に

生活水準の向上 「3種の神器」といった耐久消費財の普及

Etc...

公害の発生 「4大公害」を始めとして

交通事故多発 1970年の死者: 16765人>日清戦争

Etc...

「交通事故」という負の側面から人と自動車の関係を紐解く

「交通戦争」とまで言われた時代でありながら自動車の普及は急速に進んでいった

この時代における社会の人々と自動車との関わりをメディア表現から明らかにする

NHK学術利用トライアルと研究方法

NHKの**公募型研究プロジェクト**
アーカイブに保管されている番組の**学術利用**が目的

→2019年度 第2回公募に**採択**!

応募段階で「**交通事故**」をキーワードとして検索し閲覧を希望する番組を指定

実際に閲覧できる**番組リスト**から「**交通事故**」で改めて番組検索・指定

27番組のDVDを閲覧した後「**交通事故**」に直結していた**4番組**を分析対象に

希望した番組は一つもアーカイブに保管されていなかった!

検索はNHK側のみ可前情報は「番組名」のみ閲覧しないと内容がわからない

NHK川口映像アーカイブに通う

9

参考: 閲覧した番組一覧

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	速信	(030:00)	その他
2	1958/10/12	日本の素顔	警察官	(030:00)	その他
3	1960/08/14	日本の素顔	いのちの指環	(029:52)	録音
4	1961/01/08	日本の素顔	交通でヒ	(029:46)	渋滞
5	1962/07/28	現代の記録	車の周辺	(029:50)	車の魅力
6	1964/08/09	現代の映像	示談屋会社	(028:51)	交通事故
7	1965/02/12	現代の映像	加害者	(028:57)	交通事故
8	1965/07/05	現代の映像	完全道路	(028:58)	事故対策
9	1965/09/24	現代の映像	村祭り前後	(030:00)	その他
10	1966/05/06	現代の映像	判決 ~自動車時代と人間~	(028:52)	交通事故
11	1966/10/14	現代の映像	国道1号線~田北~	(028:49)	交通公害
12	1966/12/16	現代の映像	破壊車道モニター~高速時代とタイヤ~	(028:47)	事故対策
13	1966/12/23	現代の映像	傷ついたら ~交通戦争のなかのバタバタ都落~	(028:49)	交通弱者
14	1967/02/24	現代の映像	解体 ~自動車時代の一章~	(028:52)	その他
15	1967/06/16	現代の映像	ゼブラーン 横断歩道を検証する	(028:54)	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~	(028:54)	交通事故
17	1968/01/19	現代の映像	首都の道 ~通勤とハイウェイ~	(028:51)	渋滞
18	1968/08/02	現代の映像	老人と信号機	(028:52)	事故対策
19	1968/09/13	現代の映像	あすなき群像	(028:48)	交通弱者
20	1969/04/04	現代の映像	脱出の条件 ~華社会と身体障害者~	(028:50)	交通弱者
21	1969/04/18	現代の映像	歩道橋考	(028:55)	事故対策
22	1969/07/19	現代の映像	死の水鏡	(028:51)	交通弱者
23	1970/05/29	現代の映像	大脱走 万國博と日本人	(029:00)	その他
24	1971/01/07	あすをひらく	走る危険物	(029:00)	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~	(030:00)	事故対策
26	1973/09/07	「ドキュメンタリー」渋滞		(028:54)	渋滞
27	1974/02/01	あすへの記録	自動車至上	(030:00)	都市の安全

分析対象とした番組

- ①示談屋会社: 1964年8月9日放送
- ②加害者: 1965年2月12日放送
- ③判決~自動車時代と人間: 1966年5月6日放送
- ④違反の代償~自動車時代のモラル: 1967年9月29日放送

概要

自動車保険に**示談交渉代行**がなかった時代
会員制で書類手続き等も行う「**示談屋会社**」の仕事を通じて**事故当事者**や当時の**社会背景**を描写

11

示談屋会社: 示談屋とは?

【ナレーション】
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かくるさく**、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

示談屋: 弁護士資格を持たずに**示談交渉**を代行し報酬をもらう

12

示談屋会社：示談屋とは？

示談屋：弁護士資格を持たずに示談交渉を代行し報酬をもらう人



※事故状況をおもちゃを使って説明する示談屋 13

示談屋会社：示談屋とは？

【ナレーション】

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かくるさく、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

示談屋：弁護士資格を持たずに示談交渉を代行し報酬をもらう人

▶ 弁護士を介さない示談交渉は当時から違法
しかし多数横行

会員制とするなど抜け道があった

※ 自動車保険に示談交渉代行が含まれるのは1974年から



示談屋会社：命の商品化

【ナレーション】

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。

示談屋・保険制度の充実がもたらした

■ 加害者の「当事者意識の欠落」

① 罪の意識の希薄化

② 「交通事故」等自動車の負の側面の希薄化



交通事故を起こしても当事者意識を感じにくい社会
→ 自動車の普及を促進したのでは？

分析対象とした番組

① 示談屋会社：1964年8月9日放送

② 加害者：1965年2月12日放送

③ 判決～自動車時代と人間：1966年5月6日放送

④ 違反の代償～自動車時代のモラル：1967年9月29日放送

概要

多発する交通違反と交通事故対策として

■ 事故 > 厳罰化 ■ 違反 > 違反者処理の手續簡略化

という対応が為された。この違反対策が交通違反・事故増加の一因の可能性示唆 16

番組冒頭のナレーション

■ 墨田簡易裁判所と、集まる人々の場面 ■

交通違反に問われた人々がこの古びたねずみ色の建物に集まってくる。昭和31年二個の独特の仕組みが生まれた。それから11年あまり、交通違反者はこの鼠色の建物を埋め尽くしてきた。今も違反者は1日平均1500人はやってくる。交通違反者は事故の予備軍と見なすことが出来よう。違反もするから、事故も起きる。この巨大な集団はまさに危険な集団、であるが、この人々にそういう意識や緊張感はない。

現代の社会はまた自動車の時代である。我が国も一千万台の万台を超え本格的な自動車時代に突入した。しかし、今や自動車は文明の利器であるとともにまた凶器である。死者13904人 負傷者517755人 38分間に一人が死に、1分間に一人が傷ついた。

交通違反者は速度違反や飲酒運転など、道路交通法に違反した人々である。昭和41年度(1966年)およそ52万人、その81%が禁固や罰金が科せられた。5人に1人が違反者。仮に泥棒や強盗がこのような割合でいたらどうなる？ さしたる社会的混乱もなく、こうした異常な状況が10年間も続いてきたことに驚く他無い。

交通違反対策の経緯

1971年度に交通違反で検挙されたドライバー
550万人！(全ドライバーの1/5！)



18

交通違反对策の経緯

かつて、全ての交通違反が刑事罰の対象であった

交通違反对策の経緯(別調査)

1971年度に交通違反で検挙されたドライバー
550万人！(全ドライバーの1/5！)

➤違反増加に伴い手続きの円滑化の為
罰則手続きが**簡略化**

1953 制 即 度 決 裁 裁 判	1963 制 交 通 切 符	1964 処 三 理 者 方 即 式 日	1967 通 交 告 通 制 反 度 則
--------------------------------	-------------------------	----------------------------------	----------------------------------

20

即決裁判制度

1971年度に交通違反で検挙されたドライバー
550万人！(全ドライバーの1/5！)

➤違反増加に伴い手続きの円滑化の為
罰則手続きが**簡略化**

1953 制 即 度 決 裁 裁 判	1963 制 交 通 切 符	1964 処 三 理 者 方 即 式 日	1967 通 交 告 通 制 反 度 則
--------------------------------	-------------------------	----------------------------------	----------------------------------

道路交法違反事件について被告人の同意の元
即決裁判(公判日に判決を行う裁判)を行うことを認めた
➤現在も制度としては残るが1978年を最後に利用されていない

交通切符制度

1971年度に交通違反で検挙されたドライバー
550万人！(全ドライバーの1/5！)

➤違反増加に伴い手続きの円滑化の為
罰則手続きが**簡略化**

1953 制 即 度 決 裁 裁 判	1963 制 交 通 切 符	1964 処 三 理 者 方 即 式 日	1967 通 交 告 通 制 反 度 則
--------------------------------	-------------------------	----------------------------------	----------------------------------

**取締時の書類作成の簡易化と
検察・裁判所の処理円滑化**

三者即日処理方式

1971年度に交通違反で検挙されたドライバー
550万人！(全ドライバーの1/5！)

➤違反増加に伴い手続きの円滑化の為
罰則手続きが**簡略化**

1953 制 即 度 決 裁 裁 判	1963 制 交 通 切 符	1964 処 三 理 者 方 即 式 日	1967 通 交 告 通 制 反 度 則
--------------------------------	-------------------------	----------------------------------	----------------------------------

警察・検察・裁判所の一連の手続きを同日中に
同じ場所(=交通裁判所)で行うことが出来るようにした

三者即日処理方式

TC 01:14:35:03

三者即日処理方式

略式命令・即決裁判結果通知

被告人を罰金 3,000 円に処する。
これを完納することができないときは金
を1日に換算した期間被告人を労役場に

TC 01:13:59:09

交通反則通告制度

1971年度に交通違反で検挙されたドライバー
550万人！(全ドライバーの1/5！)

➢違反増加に伴い手続きの円滑化の為
罰則手続きが簡略化

1953 裁判・略式手続きなしで交通違反を処理できる
➢現行の罰則制度

1963 制交通符

1964 処三者理方式

1967 通告反則

悪質性の低い速度違反などの交通違反について
刑事罰に関わらずに違反金の徴収のみで対処できるようにした

違反者増加の悪循環

5年間で
駐車禁止: 3.4倍
右折禁止: 6.6倍

交通規則の急激な増加
道路環境整備の遅れ

大量の違反者処理の為
手続きが簡略化

悪循環...

人々の遵法精神や
規範意識が低下

違反者の更なる増加

➢日本人の意識に「自分は悪くない」「捕まるのは運が悪い」という意識が芽生えた?

27

交通反則通告制度

1967年に「交通反則通告制度」が導入される

危険度の低い交通違反を
反則行為として違反金を後払い
➢現行の罰金制度

速度違反
飲酒運転
駐停車違反
無免許運転

罪の重さ

これまでは刑事罰の対象
だった違反を対象外に

【ナレーション】
あまりに違反が多すぎ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

交通違反処理の円滑化の為に
刑事罰を適応する範疇が狭くなった

違反の代償: 交通違反の免罪符

遵法意識の欠如

交通反則通告制度

「免罪符の発行」
の様に結びつくと

更なる違反・事故の発生

【ナレーション】
(交通事故は)数多くの交通違反の中から起こった
氷山の一角に過ぎない。(中略)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。

交通事故の遠因である交通違反が軽視されることへの警鐘

まとめと考察:

高度経済成長期の
交通事故対策の背景には
広義の社会的ジレンマが生じていた?

30

まとめ: 事故対策と社会的ジレンマ

社会的ジレンマとは... みんなの為 将来の為 わたしの為 今の為

協力行動 短期的・私的利益 ↓
長期的・公的利益 ↑

非協力行動 長期的・公的利益 ↓
短期的・私的利益 ↑

のどちらかを選択しなければならず葛藤する状況(etc:環境問題)

■行政・警察の交通違反対策(「違反の代償」において)

協力行動 手間はかかるが違反抑止力がより強いと思われる逮捕・厳罰化

非協力行動 事務手続きを簡易化出来るが抑止力は弱いと思われる反則通告制度

➢行政が非協力行動を採用してしまった? 31

まとめ: 自動運転AVsと社会的ジレンマ

交通違反対策として行政は「非協力行動」かもしれない交通反則通告制度を採用

違反者処理の為 手続きが簡略化 → 違反処理の円滑化 → 交通違反そのものの削減には繋がらなかった?

「今、ここ」のための対策の結果... (激増する交通事故への早急な対応が望まれていたとはいえ)

交通事故・違反の**根本的な対策**を取ることが出来なかった
もちろん、当時としては、それが最善の策であった

政策・施策の意思決定過程における社会的ジレンマは **Autonomous Vehicles(AVs)導入時**にも生じうる?
➢社会のため「みんなの将来のため」になる選択を!

まとめ: まじめなAVsの限界

高度経済成長期、事故への早急な対応が望まれていたとはいえ
交通事故・違反の**根本的な対策**を取ることが出来なかった

■今、多くの日本のドライバーは法律や規制を軽視している!

- 速度制限を軽視する風潮:
- 駐車規制を軽視する風潮:
- 一時停止規制を軽視する風潮:
- 無信号横断歩道での歩行者優先不徹底

捕まるのは運が悪い (制限速度 +10km/hはOK)

歩行者よりクルマがエライ

法律とか建前だから

ちんたら走るな

いちいち一時停止で止まるな

周りの空気読め

わたし(AVs)は、法律や規制に則ってしか動けません

自動運転

AVsは、規則や規制に則って動く。
ヒトが規制や規則を**軽視**する風潮は、AVsの社会的実装を阻むことにつながりかねない

交通事故関連法の経緯(1)

- 1951年 車両の保安基準
- 1958年 道路構造基準設定
- 1960年 **呼気中アルコール濃度基準設定**
- 1960年 道路標識令
- 1960年 **道路交通法制定**
- 1963年 道路標識の改善(国連標識条約)
- 1963年 高速道路の開通と安全対策
- 1965年 交通安全制度(交通安全運転管理者制度創設)
- 1966年 交通安全施設整備事業スタート
- 1968年 **交通反則金、点数制度スタート**
- 1968年 道路交通情報センターを設置
- 1970年 交通安全対策基本法制定/道路交通法改正(酒気帯びに罰則など)
- 1975年 **二輪車のヘルメット着用義務**
- 1979年 **二輪車の昼間点灯**
- 1985年 **シートベルト着用義務化**
- 1992年 交通事故総合分析センター設立
- 1992年 大型車に後部反射機装備義務化

交通事故関連法の経緯(2)

- 1995年 自動車アセスメント制度導入
- 1998年 交通安全教育に関する指針
- 2000年 **チャイルドシート着用義務化**
- 2004年 武力攻撃事態(テロ)の交通規
- 2005年 **走行中の携帯電話の罰則強化**
- 2006年 二輪車の二人乗り規制見直し
- 2007年 **違法駐車取り締まり強化**
- 2007年 中型自動車・免許の新設
- 2008年 **飲酒運転・幫助の罰則強化**
- 2009年 **後部座席シートベルト義務化**
- 2009年 75才以上の運転免許更新時に**認知機能検査**を義務づけ
- ...
- 2014年 環状交差点(ラウンドアバウト)の規定追加
- 2014年 危険運転致傷罪の新設 : 悪質な事故の厳罰化
- 2015年 自転車の信号無視・一時不停止・酒酔い運転等の規定整備
- 2017年 高齢運転者: 臨時認知機能検査・臨時高齢者講習の新設
- 2019年 ながらスマホの罰則強化
- 2020年 **自動運転技術の実用化**に対応するための規定の整備

自動車(ふつうのクルマ)は「社会のあるべき姿」が語られた後に普及したわけでは無く、法制度やルールは不具合にパッチを当てるように(いわば)場当たり的になされてきた

今後に向けて

- AVsによる「想定外」の事態は、ほぼ起きると想定して良い、その想定外の事態(おそらく人的・物的な被害を伴う事故)とその報道により、世論(社会的受容?)は大きく動くことが予想される
- 特に凄惨な事故、物議を醸す事故の後に、
 - AVsのメリットのみを強調した一般の方々対象のリスク・コミュニケーションは危険
 - AVsの社会的実装に強く反対する情動的な動き
 - 人道主義的な立場からの批判
 - AVsの必要性を訴える交通弱者
 - AVsの利便性を強調する経済界
 - AVsの安全性をより高めようとする製造業界
 - 法律や保険や道路構造など既存の社会制度を変えようとする動き等

等が起きるだろう。

今後に向けて

このようなとき、

かつて我々の社会が受け入れてきた新技術、

例えば**自動車の社会的受容性の歴史**を

今一度丹念に辿ることが、

AVsをこの社会にソフトランディングさせるために

重要な知見になるとされる。

自動車は現在も続く多くの犠牲の下に、その利便性と快適性、情動を揺さぶる存在感から社会に受け入れられてきた。

ありがとうございました。

