

はじめに

図 交通事故死者数の推移



出典) 注2参照。

高度成長期の特徴のひとつにモーターゼーションの急速な進展があげられる。一九五五(昭和三〇)年に四三万九〇〇〇台だった自動車保有台数(四輪車)は増加の一途をたどり、一九六〇年に一二八万九〇〇〇台、一九六五年に六一四万九〇〇〇台、一九七〇年に一七二四万九〇〇〇台、一九七五年に二七五〇万六〇〇〇台と、二〇年間で六〇倍以上になった。<sup>1)</sup>

しかし、当時の日本社会は、ハード面(道路)、ソフト面(法制度や人心)ともに大量の自動車を受け入れる準備ができていなかった。それは交通事故死者数の激増という形で端的に現れた。一九五五年に六三七九人だった交通事故死者数は、一九五九年に一万〇〇七九人と

一万人の万台を超え、一九七〇年に過去最悪の一万六七六五人を記録し、その後も一九七六年に九七三四人となるまで、毎年一万人を上回っていた(図参照)。

警察官僚出身の政治家後藤田正晴は、のちのインタビューで、高度成長期におけるモータリゼーションと交通事故の増加、それに対する交通警察の充実について問われ、次のように答えている。

「経済が回復してきてはしたが、なんといっても、交通革命が起こる。これは世界のひとつの流れで、日本もその波に乗ったわけですね。初めのうちは車も非常に少なく、交通法規も未整備だった。ところがこれでは間に合わないということで、交通法規の法制度を整備すると同時に、事故が増えてきたので事故防止を考えるようになったんですね」。

後藤田は続ける。交通事故がいちばん増えたとき、事故死者が年に一万六〇〇〇人、負傷者は九〇万人になった。そして、当時の国家公安委員長の篠田弘作から「日清戦争の被害より、この一年間の交通事故の被害が大きいい」から、なんとかするようにと指示された。

「おっしゃる通りです、ということでもとりかかったのが、交通取り締まりの人員の増強、取り締まり機材の整備、同時に免許制度の充実、一方では一般の国民に対する交通安全の啓蒙活動、そして三番目にエクイップメントといいますが、交通安全施設です。例えば、建設省が道路を造るにしても、必ず曲がり角にはガードレールをつけてくれ、といったようなことを各省折衝でやるとかですね。これは3E政策といって、外国でもやっている政策です。エンフォースメント(Enforcement)、エクイップメント(Equipment)、エデュケーション(Education)ですね。これを警察内部でも、建設省、運輸省などと連携をとりながら強力な政策展開をやったということですよ。

これは非常に成功したんです。……

警察庁に交通局をつくったのはこの時期です。同時にその年に路上を車庫代わりにすることを禁止した。保

管場所の確保の法律ですね。それから交通安全施設の整備事業、こういうことをやったわけです<sup>3)</sup>。

道路交通取締法（一九四七年制定）の一部改正では、自動車の急速な普及による交通事情の変化に対応できないとされ、新たに道路交通法が制定されたのが一九六〇年のことだった<sup>4)</sup>。そして、篠田が国家公安委員長（第二次池田勇人内閣）を務めたのは、一九六二年七月―一九六三年七月であり、後藤田は警察庁長官官房長として篠田に仕えた。警察庁に交通局が設置されたのと、自動車の保管場所の確保等に関する法律が制定されたのは、一九六二年のことであった。

筆者の問題関心は、高度成長のひずみの一つである、急速なモータリゼーションの弊害⇨交通事故問題がいかに認識され、解決が図られていったかにある<sup>5)</sup>。後藤田のインタビューから、一九六二年頃に交通事故対策の画期があったことがわかるが、本章では、交通事故問題が日清戦争よりも多くの死者をつくり出す「交通戦争」として、マスメディアによって大きく取り上げられ、対策が叫ばれた一九六一年の終わりから一九六二年の前半に注目する。交通問題の報道は国民的に関心を呼び、政府や国会でも、そうした国民の声に積極的に応えようとする動きが顕著になった。

後藤田もいうように、交通行政の所管は、警察庁、建設省、運輸省などに分かれていた。その連携は最初からうまくいったわけではない。交通問題はむしろ行政の縦割りと、それに拠った官僚のセクシオナリズムを象徴するものとして語られた。その克服のために、一九六一年の年末に交通関係の閣僚から構成される「臨時交通関係閣僚懇談会」という組織がつくられる。

また、この頃は第一次臨時行政調査会が活動を開始しようとする時期にも当たっていた。そのため交通問題は、行政改革の必要性や臨調の設置意義を国民に説明する際にも言及された。そして、東京オリンピックを数年後に控え、東京の交通問題の改善は国際的な問題でもあった。

このように交通問題は、社会問題であるだけでなく、政治問題でもあったのだ。以下では、まずマスメディアに

よって交通問題が大きく取り上げられ、それに呼応して、警察、政治、そして国民が動き、さまざま対策が講じられていく様をみる。そして、それらがどのような成果を上げ、どのような限界を持ち、その後どのような影響を及ぼしたかを考察する。

### 一 マスメディアによる交通キャンペーン

一九六一（昭和三六）年の年末から、大都市部を中心に深刻化する交通事故や交通渋滞などの交通問題が、特定の事件・事故をきっかけとした一過性のものとは異なる形で、大々的、継続的にマスメディアで取り上げられるようになった。交通問題は「交通難」、「交通マヒ」、「交通地獄」、「交通魔」、「交通禍」、「交通戦争」などの言葉で表現されていたが、このうち問題の深刻さをもっともよく表現する「交通戦争」という語が広く使われるようになる。そのきっかけとなったのが、一九六一年二月四日から始まった『読売新聞』の連載「交通戦争」であった。その第一回「悲惨な被害者の姿 日清戦争より多い死者」は次のように始まっている。

「戦争——二度とくりかえしてはならない罪悪だが、わたくしたちは第二次大戦をはじめてから二十年たつて、また血みどろの戦いにまきこまれている。車と人と。東京、大阪ではことしも交通事故で千人が死に、全国では一万二千人近い人が車に殺された。日清戦争の二年間に日本の戦死者は一万七千二百八十二人だけだ。だからいまの日本は日清戦争を上まわる戦争状態といえよう」。

ただ漠然と「戦争」と呼ぶのではなく、具体的に日清戦争の死者数をあげて「戦争」と表現する根拠を示したのは、管見のかぎり、この記事が最初である。「交通戦争」の連載は、一月二二日から二月二六日まで一八回にわたったり、さらには翌一九六二年二月一九日から三月一四日まで二〇回にわたって第二次の連載がなされた。記事は、交通事故の深刻さと、その対策の必要性を、欧米各国の例も引きながら訴えたものであった。<sup>6</sup>