

国交省 基本政策懇談会
10th, September 2020

Public Psychology Lab., University of Tsukuba

クルマと自動化するクルマの社会的受容

自動車 自動運転車 (AVs)

筑波大学システム情報系公共心理研究室
谷口綾子

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? : リスク認知マップ
3. 人々のレベル毎の賛否意識とその規定因
: 性別、居住地別、免許有無別、リスク認知
4. 実証実験の前後で賛否意識は変わるか?
: モニターと住民の差異
5. AVsの事故報道で人々の意識は変わるか?
: Uber歩行者死亡事故の報道影響 英国での調査データより
6. AVsは歩行者の交通違反を想定すべきか?
7. AVs事故報道で意識が変わりやすい人はどんな人?
: ドイツでの調査データより
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
番外: 私たちはどのようにクルマを受け入れてきたのか
: クルマの社会的受容の新聞・TV番組分析

本日で紹介するトピック

社会的受容とは何か? : インタビュー調査と概念図

市民インタビュー調査 概要

期間	2016年5月27日～10月19日
サンプル数	35名
年齢	13歳～70歳 (各年代5名以上)
職業	学生、自営業、会社員、主婦、...
調査場所	先方の職場、自宅、喫茶店、...
調査時間	10～30分

図2: インタビューの様子
撮影日: 2016/7/8

質問内容 ※一部抜粋 (半構造化インタビュー)

- 個人属性**
年齢
性別
居住地
交通事故経験
- 自動運転に対する意識**
自動運転とはどのようなもの?
自動運転をどう思っている?
関心のある部分は?
自動運転に触れるメディアは?
運転しなくていい場合、何したい?
- 5件法**
運転への自信
賛否意識
関心強度
使用意図
リスク認知

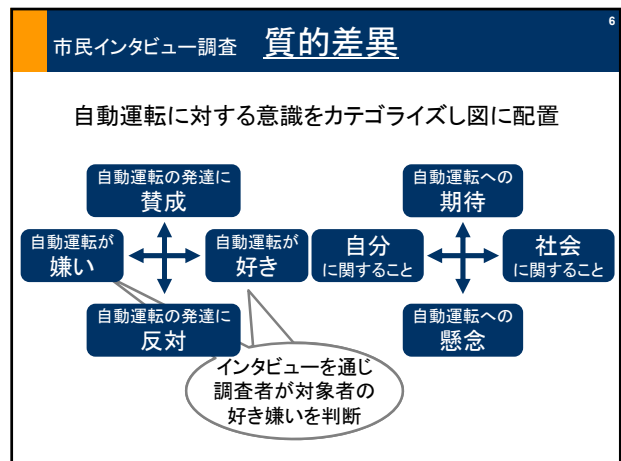
レベルについては質問していない

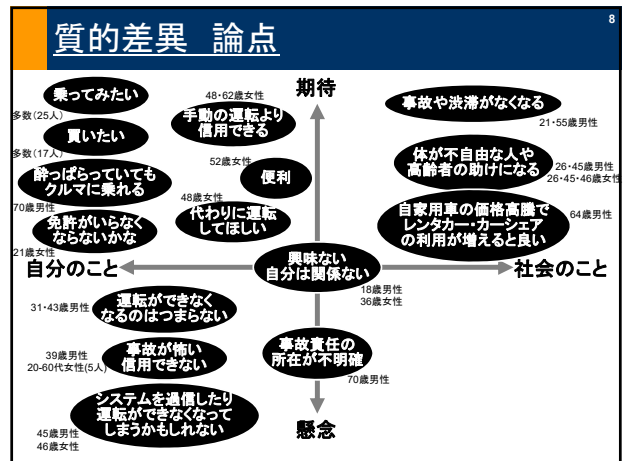
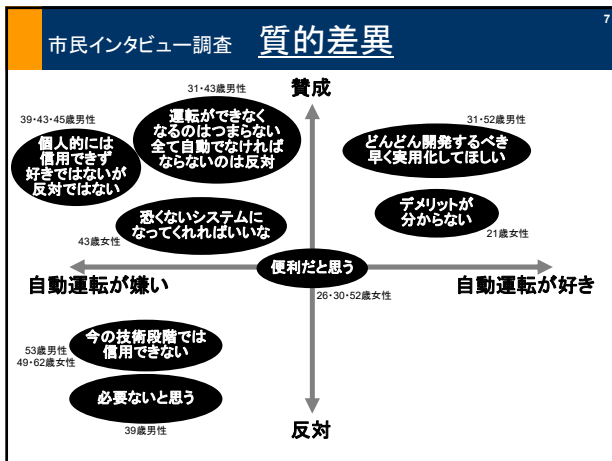
市民インタビュー調査 対象者内訳

(単位: 人)

	10代	20代	30代	40代	50代	60代以上	合計
男性	2	2	3	3	3	2※	15
女性	3	3	2	5	4	3	20
合計	5	5	5	8	7	5	35

※うち1人70代

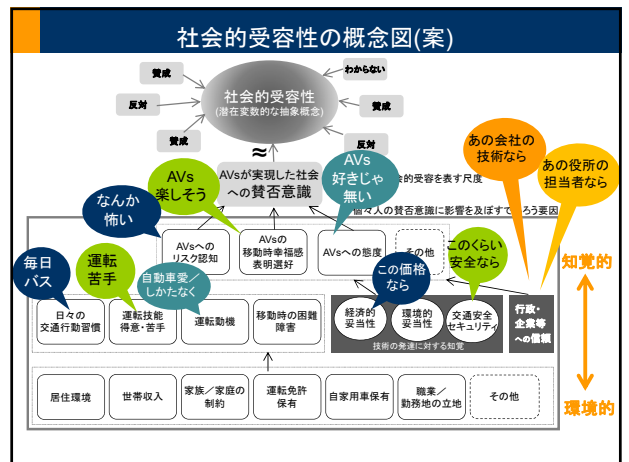




市民インタビュー調査 まとめ

	賛否—好き嫌い	期待・懸念—自分・社会
傾向	自動運転の発達に賛成が多数	自分に関することが多数
補足	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転が嫌いでも技術の発達に賛成する人も存在 自動運転が好きで技術の発達に反対する人はいなかった 	<ul style="list-style-type: none"> 社会への懸念を述べる人はいなかった 自動運転に無関心な人も存在

「社会的受容」はAVsが実現した社会への賛否意識とするのがベター?



AVsの事故報道で人々の意識は変わるか？

: Uber歩行者死亡事故の報道影響

事故の概要

- Date: Sunday 18th March 2018
- Victim: 49-year-old woman Elaine Herzberg
- Location: in Tempe, Arizona
- walking her bike across the street.

事故の概要

報道・警察発表によれば、この女性は灯火のない夜間の暗闇を、事実上、自動車専用道路である中央分離帯のある片側2車線の道路を、まず2車線を横断し、中央分離帯の茂みを通り切り、更に反対側の2車線を渡り「闇の中をロービームで走行して来た」車が、自転車を押し歩きしている自分を認めて止まるという判断の下に、堂々とその前に登場したクルマはノーブレーキ、運転席のUberオペレーター前方不注視、物体接近の警告などもなかった



<https://www.ntsb.gov/investigations/AccidentReports/Pages/HWY18MH010-prelim.aspx>

このUberの自動運転死亡事故のマスコミ報道 AVsへの社会的受容に影響する?

Uber歩行者死亡事故の報道

この交通事故のニュースは世界中で報道された。事故の起きた米国アリゾナ州の2018年3月18日(日)午後9:58(GMT-7)は、英国標準時の2018年3月19日(月)午前4:58(GMT)であり、日本では2018年3月19日(月)午後1:58(GMT+9)である。

■マスコミ報道の例 (UK時間)

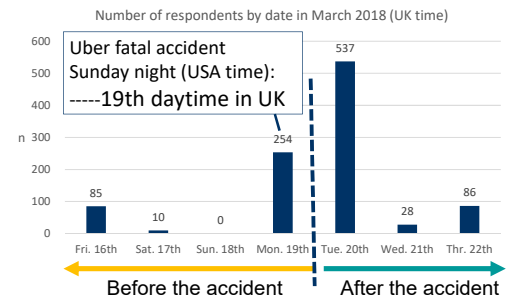
- 3月19日 16:51 (米国時間3月19日午前9:51) 最も早い報道: Uber社のtwitter 「Our hearts go out to the victim's family. We're fully cooperating with @TempePolice and local authorities as they investigate this incident.」
- 3月19日 16:56「Uber Halts Autonomous Car Tests After Fatal Crash in Arizona」英国経済専門通信社Bloomberg
- 3月20日 「Uber halts self-driving car tests after death」BBC

英国のテレビや新聞報道は未確認。しかし通常インターネットが最も早く掲載可能。テレビや新聞報道はインターネットと同時に、より遅いタイミングと考えられる。

UK市民の事故報道接触は、早くも3月19日(月)夜と仮定

AVsの社会的受容 WEB調査 in UK

Residents at Greater London (500) and West Midland (500)
Gender and age were divided equally
Total sample size: 1,000



Uber歩行者死亡事故とサンプル

	%	before n=349	after n=651
Gender			
Male	52.4	48.7	
Female	47.6	51.3	
Age			
20's	13.8	23.3	
30's	20.9	19.5	
40's	20.6	19.7	
50's	24.4	17.7	
60's	20.3	19.8	
Area			
West Midlands	44.4	53.0	
London	55.6	47.0	
Driver's license			
Having	78.8	81.4	
Not having	21.2	18.6	
Car ownership			
Owner	67.3	71.0	
No owner	32.7	29.0	

事故後に20代若干多い

事故後に50代若干少ない

その他は概ね大差なし

心理尺度

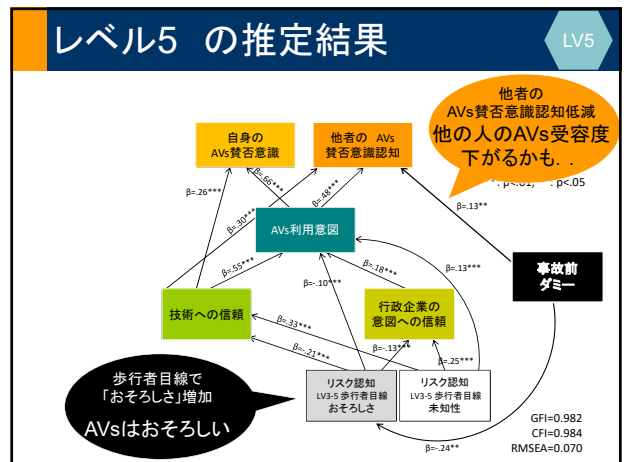
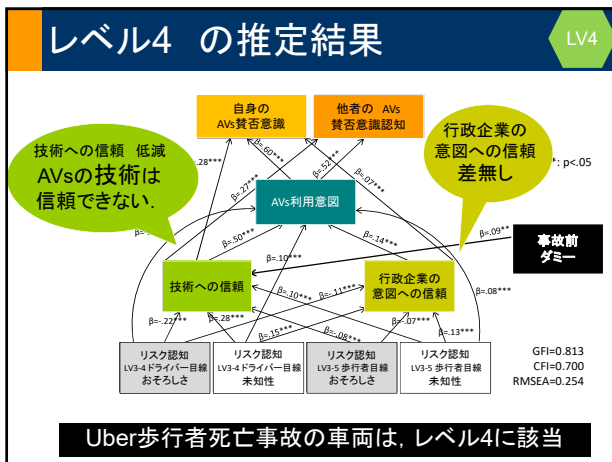
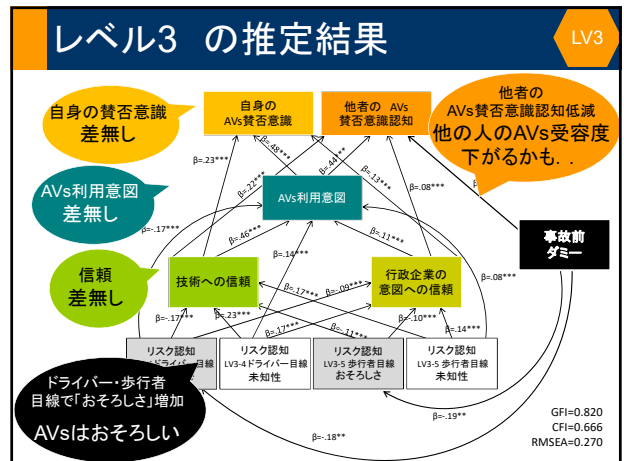
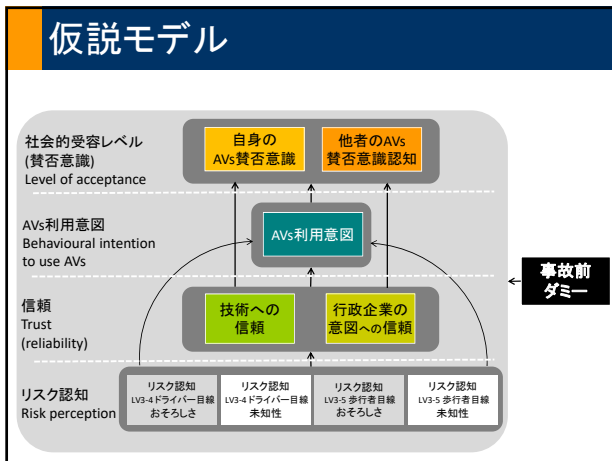
Factors	Measurement
Social acceptance toward AVs AVs社会的受容	Please answer the following questions about your understanding of the following statements about how much you agree with them (Strongly disagree=1 <---> Strongly agree=5, 5 point scale) I think autonomous vehicles will be accepted by society. Societal acceptance: I agree with the adoption of autonomous vehicles.
Risk perception of AVs AVsリスク認知	Please imagine yourself as a driver. Please answer the following questions about autonomous cars. (LV3 & LV4, respectively) Risk perception of AVs LV3 as Driver Fear: I think autonomous vehicles are frightening Risk perception of AVs LV3 as Driver Unknown: I know a lot about autonomous vehicles
Risk perception of ordinary cars 車リスク認知	Please answer the following questions about cars as a driver / as a pedestrian. Risk perception of cars as Driver Fear: I think cars frighten me Risk perception of cars as Driver Unknown: I know a lot about cars
Risk perception of various hazards 各ハザードのリスク認知	Please answer your imagination about the following hazards (Strongly disagree=1 <---> Strongly agree=5, 5 point scale) [Hazards] Bicycle / Motorcyclist / Pedestrian / Elderly / Person with a disability / Kidnapping / Storm / Personal accident / Terrorism
Trust (reliability) 信頼	Please answer the following questions about reliability of autonomous vehicles. Technological reliability: Do you think that autonomous vehicle technology is reliable? Administrative reliability: Do you think that the institutions which are responsible for administering, regulating and insuring autonomous vehicles are reliably carrying out their functions? (Unreliable=1 <---> Reliable=5, 5 point scale)

自身のAVs賛否意識
AVs導入に同意する?

他者のAVs賛否意識認知
社会はAVs受け入れる?

技術への信頼
AVs技術は信頼できる?

行政企業の意図への信頼
AVs管理運営・規制を担う行政機関や企業は信頼できる?



本研究の成果1

23

米国で起きたAVs歩行者死亡事故のマスコミ報道がUK市民に与えた影響を把握

いわゆる「自分事」ではない

- 事故報道の後、AVs情報取得者が増
- 事故報道の後、LV5実現時期の見込みが遅くなった
- リスク認知マップにより、AVsに対するリスクイメージを明らかにした
- 事故後にリスク認知「おそろしさ」のみ有意に変化
- 賛否意識、利用意図、信頼、リスク認知間の関係性把握

本研究の成果2

24

- 事故報道前後で「自身のAVs賛否意識」は変化無し
- Lv3,Lv5で「他者のAVs賛否意識認知」のみが低減
社会はAVsを受け入れなくなるだろう
- Lv3,Lv5でリスク認知「おそろしさ」のみが増加
AVsはおそろしい 未知性は変化無し
- Lv4で「**技術への信頼**」のみ低減 意図への信頼は変化無し
- Lv5のモデルで良好なFIT

今後の課題

- 本研究では、事故情報への接触を直接問うていない
 - 事故情報への接触度を考慮した調査分析の必要性
 “No information access”を除外した分析必要?
- 継続的調査分析について
 - 事故報道後の人々の意識の差は継続するのか?
 - 事故で変化した意識は、元に戻るのか?
- サンプル属性について
 - 事故との関与度による意識差はあるか？ 地域、家族構成(子どもなど)etc

自動運転システムは、歩行者の交通違反を想定すべきだと思いますか？

その理由も考えてみてください。

2020年度都市計画入門受講生の選択

Q1 自動運転システムは歩行者の交通違反を想定すべきか？

想定すべき	214
想定すべきではない	52
その他	2

19%が想定すべきでは無い

80%が想定すべき

その他
 ■できる範囲ですべき
 ■緊急時などに人間の判断が介入できるシステムがあると良いと思う

集計結果 想定すべき理由

Q 自動運転システムは歩行者の交通違反を想定すべきか？

■想定すべき理由:

1. 交通ルールを理解できない層(子ども、認知症の高齢者)は必ず存在する
2. 歩行者の交通違反はなくなる
3. クルマは歩行者よりも強者であるから、弱者を守るべき
4. 現行法で車の責任は大きいから
5. 歩行者の違反を想定すると歩行者の交通マナーが悪くなる
6. よりよいAVs開発のため、想定すべき
7. 人命が最優先である
8. 歩行者の交通違反を想定することがAVsの付加価値である
9. 想定した上でそれとどう向き合うかを考えるべき
10. 想定した方がドライバーの負担が少なく、社会的実装が現実的に妨げはならない
11. 人間と同等の対応ができるAVsにすべき
12. よりよいAVs開発のためリスクヘッジが必要であること、歩行者意識改革も必要
13. 歩行者が交通違反をしたら報いを受けるという考え方は体罰と似ていて危険
14. 万が一の状況を考慮したシステムで無ければ、公道を走るべきでは無い
15. 運転者を守るためにも歩行者の交通違反を想定したAVsにすべき
16. 歩行者の交通違反を想定しないと事故が多発する
17. 歩行者保護は自動運転車の義務
18. 想定外を想定したプログラミングをすべき
19. 道路交通法38条の2に規定されている etc...

道路交通法第38条の2
 『車両等は、交差点又はその直近で横断歩道の設けられていない場所において歩行者が道路を横断しているときは、その歩行者の通行を妨げてはならない。』

集計結果 想定すべきでない理由

Q 自動運転システムは歩行者の交通違反を想定すべきか？

■想定すべきでない理由:

101. 全ての交通違反を想定するのは困難
102. 想定せずに運転手・歩行者が常に注意する方が安全
103. ルール違反を許す仕組みは秩序を乱す
104. 歩行者や運転手の意識を変えるほうが技術開発より容易
105. 他の車を巻き込む可能性がある
106. 運転手が注意するためにも想定すべきでない
107. 歩行者違反を想定しないAVsの普及で、歩行者の意識も変わる
108. 歩行者と運転者の双方が安全確認に努めるべき
109. 歩行者でなくても、違反でも違反でなくても衝突回避すべき
110. 普通のクルマでも歩行者の違反に対応できない
111. 法律に基づくことが善、歩行者の特権的優先は問題
112. 普通のクルマでも歩行者の交通違反は想定していないから
113. 交通違反を犯した歩行者が悪い

交通違反の可能性などいくらでもあるわけ、ないものを証明する様な難しさを孕んでいる気がする

Uber歩行者死亡事故の後日譚

米国家運輸安全委員会(NTSB)の2019年11月6日調査報告

Uberの自動運転テストカーは、系統的に横断歩道のない場所を横断する人を想定していなかった(現在は対応済み)

Uberには刑事責任なし。ドライバーには刑事告発の可能性あり。事故発生時に前方注視を怠り、端末で人気オーディション番組「The Voice」を視聴していたとされるため。

技術要素	概要
① Lidar	360度の全方位をカバー
② 前方カメラ	近距離に識別能力がある。前方の自動車や道路標識を歩行者、信号や看板を識別
③ 前方レーダー	300mを前方の高精度レーダーが検知可能
④ 前方後方カメラ	前方と後方を監視。周辺道路の進行方向を把握する
⑤ ホールファンクション	GPSを使った位置情報やシステムデータ通信に使用する
⑥ 車載コンピュータ	クラウドによる自動運転のコンピュータで、リアルタイムでデータ処理する

AVsは歩行者の交通違反を想定すべき?

31

AVs開発者
そんなこと想定したら
AVsは動けない。

歩行者
ルール理解
できない人
(幼児・認知症の人)
も居る。

歩行者
人間中心主義,
弱者保護は当然

日本は
法治国家でしょ?
法律くらい
守ろうよ。

歩行者の違反
想定できないなら
自動運転の
意味無くない?

唯一解はない。

これは、**社会的選択**の場面。かつ、まだ実現していない技術・サービスの話で、難しい課題。
今後、「みんな」の「将来」のことを熟慮して、決めていくべき事柄

AVsは、新聞でどのように報道されてきたか?

: 読売新聞の記事分析より

マスメディアの議題設定効果

33

Bernard C. Cohen (1963)
The press and foreign policy, Princeton, N.J.: Princeton University Press

新聞は人々の考えを変えるという点ではあまり成功していないが
人々に何について考えるべきか伝えることに関しては成功している。

竹下(1981)曰く、
議題設定効果を提起し、
最も簡潔に示している文献

It may not be successful much of the time in people what to think, but it is stunningly successful in telling its readers what to think about.

竹下俊郎 (1981). マス・メディアの議題設定機能: 研究の現状と課題. 新聞学評論, 30, 203-218.

Maxwell E. McCombs and Donald L. Shaw (1972)
The Agenda-Setting Function of Mass Media

1968年の大統領選挙におけるマスメディアの議題設定効果を検証
①選挙運動中のマスメディアの実際の内容を調査
②投票する候補が決まっていない有権者100人にインタビュー
③報道内容とインタビュー結果を比較・検証

報道とインタビューの
相関関係より議題設定効果の存在を示唆

社会的受容性を知るべくメディア分析

34

人々に提供された議題 = 人々の議論のテーマ

着目

研究機関
行政
企業, etc

プレス
リリース

メディア

議題提供

読者
(人々)

個人の意見
= 社会的受容

情報

情報

情報

情報: 出来事や主張・提案など

メディア

35

メディア

新聞 週刊誌 雑誌
ラジオ テレビ ネットニュース
SNS(個人/企業/マスメディアの発信) など

新聞の特徴

- 近年読者が急減しているが...
- テキストデータがそろってる → 分析しやすい
- 昔の記事も残っている → 長期的な比較が可能
- そのほかのメディアの情報源 → 伝播範囲が広い

新聞記事に着目

ネットニュースの情報源

36

Account of the Japanese newspaper on Twitter

70万~300万人が
新聞社のアカウントを
フォローしている

日本で最もメジャーな
メッセージングアプリ
WhatsAppみたいなもの
同アプリ内で
ニュースも確認できる

LINE NEWS based on

LINEなどのネットニュースの
情報源は新聞

多くの人は
直接ではなく間接的に
新聞を読んでいる

37 **研究の目的**

Autonomous Vehicles (AVs)について
新聞社が社会に提供した議題

を明らかにし、
AVsの開発・導入の議題の変遷を把握
を目的とする

将来的には...
日本社会でAVsをめぐる
Dominant StoryがAlternative Storyに
変わっていく様子を記述したい

38 **分析方法**

新聞記事
↓
AVs
関連記事

キーワードで抽出
自動運転 and 車
not 列車 not 鉄道 not 電車 not 地下鉄 not ニュートラム not モノレール not リニア not コースター not 空気清浄機

一つ一つの記事を読み、
AVsに関連する情報を収集

✓記事になった出来事
✓開発・導入の目的
✓開発・導入の課題
✓主張・意見
(ポジティブ・ネガティブ・ニュートラル)

分析・考察 ポイント(例)
AVsの開発・導入目的が
時代とともに変化している？
古い記事...交通安全・渋滞解消
新しい記事...
経済活性化・国際競争力強化

39 **調査概要**

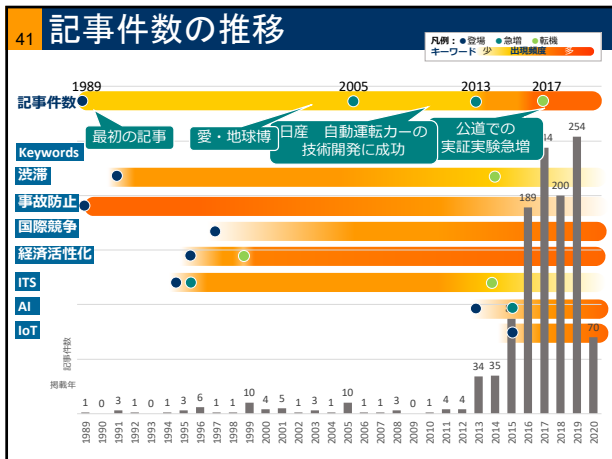
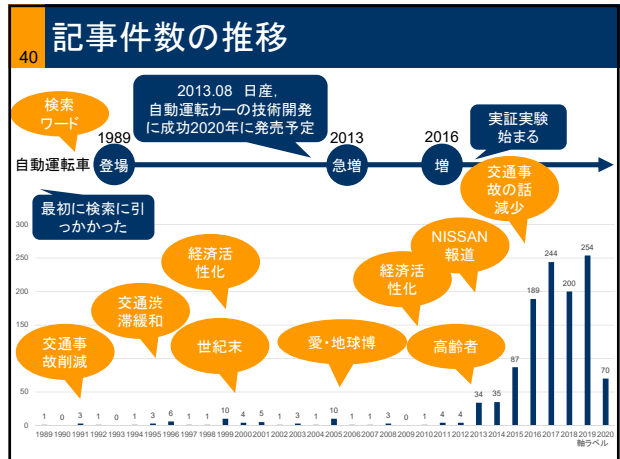
新聞社 読売新聞 朝刊
読売新聞データベース「ヨミダス歴史館」

抽出方法 ①以下の語句で検索
自動運転 and 車
not 列車 not 鉄道 not 電車 not 地下鉄 not ニュートラム not モノレール not リニア not コースター not 空気清浄機

②内容が重複するものを除外
優先順位 1:東京版 2:大阪版 3:中部版

③クルマ以外の自動運転記事を適宜除外

期間 1989年～現在
検索された記事の中で
最も古いものが1989年



42 **経済活性化がAVs開発目的となった経緯**

Point1 1995年～2014年
ITS(Intelligence Transport System)の内容説明として、“自動運転車”が多用された

Point2 1996年～1999年
ITS経済効果の試算by建設省 “20年で50兆円”が複数の記事に記載された

ITS: 渋滞情報提供・VICS 高速道路自動料金收受・ETC など
→AVsは、例にしやすいか?

1991年のバブル崩壊、1995年阪神淡路大震災
→不景気と大規模災害で暗い時代
→景気の回復への期待を高める?

“ITSとは自動運転などのこと” “ITSは経済効果が期待できる”
という2つの要素が同じ記事に記載されることも多かった(12件)

ITSを介して、
自動運転に経済効果を期待する風潮ができた可能性あり

43 **国際競争とガラパゴス携帯**

「日本車優位」へ布石 自動運転 基準提案へ「ガラケー」の失敗回避 (2014年06月24日)

今回の提案で政府の念頭にあるのは、**携帯電話を巡る苦い経験**だ。
高度な技術を誇っていたものの、国際標準から離れた独自規格で海外と異なる進化を遂げた「ガラパゴス携帯」は、国際競争に敗れた。
 このため、政府は国際標準化を進める中で、「歩行者保護の重視」を基準に反映させ、**日本メーカーの国際競争力を高めたい**考えた。

IoT国際規格 ガラパゴス化教訓生かす(解説) (2014年09月27日)

規格争いには多くの時間と費用がかかり、敗れた時には努力が水泡に帰す。

44 **国際競争がAVs開発目的となった理由の考察**

対世界輸出品目ランキング(金額) 1995~2019年 **1位 自動車**
財務省貿易統計、最近の輸出入動向、主要輸出品の推移
<https://www.customs.go.jp/taisaku/ai/rim/home.htm>

AVs開発の国際競争に負ける = クルマを輸出できない = 日本経済の危機

ガラパゴス携帯は日本独自路線の開発で失敗 どんなに安全で優れたAVsを開発しても世界水準のものが作れなければ、長続きはしない投資を回収するにも世界に売らないとならない


新聞は“AVs”と“国際競争”の関係という議題提供する必要があった

↓

“何のため”に“国際競争に勝つ”のか**説明が割愛**されたり
 “国際競争が激しい”という**状況説明にとどまる例**が多い

手段と目的の混同を招いている可能性あり

45 **今後の予定**



1. **交通安全・事故防止・渋滞緩和**の出現回数が相対的に減ってきた経緯の考察
 例)家電・IT系企業の参入?
2. AVs開発・導入における**課題の変遷**を抽出
3. AVs開発・導入に対する記者・新聞社の**主張の変遷**を辿る

番外：私たちはどのようにクルマを受け入れてきたのか
 :クルマの社会的受容の新聞・TV番組分析

47

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—


48 **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-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」

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])

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	公害の発生	「4大公害」を 始めとして
生活水準の向上	「3種の神器」といった 耐久消費財の普及	交通事故多発	1970年の死者: 16765人>日清戦争

Etc... Etc...

時代背景

高度経済成長期

「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
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

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	迷信	(03:00)	その他
2	1958/10/12	日本の素顔	警察官	(03:00)	その他
3	1960/08/14	日本の素顔	いのちの値段	(02:52)	弱者
4	1961/01/08	日本の素顔	交通で七	(02:46)	法律
5	1962/07/28	現代の記録	車の周辺	(02:50)	車の魅力
6	1964/08/09	現代の映像	示談屋会社	(02:51)	交通事故
7	1965/02/12	現代の映像	加害者	(02:57)	交通事故
8	1965/07/09	現代の映像	完全道徳	(02:58)	事故対策
9	1965/09/24	現代の映像	村祭り前後	(03:00)	その他
10	1966/05/06	現代の映像	判決～自動車時代と人間～	(02:52)	交通事故
11	1966/10/14	現代の映像	国道1号線～由比～	(02:49)	交通公害
12	1966/12/16	現代の映像	確執事件2(パーセント～高速時代とライヤ～	(02:47)	事故対策
13	1966/12/23	現代の映像	傷ついた町～交通戦争のなかのバヤヤ都市～	(02:49)	交通事故
14	1967/02/24	現代の映像	解体～自動車時代の一断面～	(02:52)	その他
15	1967/06/16	現代の映像	ゼブラゾーン 横断歩道を検証する	(02:54)	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～	(02:54)	交通事故
17	1968/01/19	現代の映像	警察の道～道徳とバウケーン～	(02:51)	法律
18	1968/08/02	現代の映像	老人と信号機	(02:52)	事故対策
19	1968/09/13	現代の映像	あすな妻模様	(02:48)	交通事故
20	1969/04/04	現代の映像	脱出の条件～軍社会と身体障害者～	(02:50)	交通事故
21	1969/04/18	現代の映像	歩道橋考	(02:55)	交通事故
22	1969/07/18	現代の映像	死の水筒	(02:51)	都市の安全
23	1970/05/29	現代の映像	大難者 万田博と日本人	(02:00)	その他
24	1971/01/07	あすをひらく	走る危険物	(02:00)	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～	(03:00)	事故対策
26	1973/09/07	「ドキュメンタリー」	法律	(02:54)	法律
27	1974/02/01	あすへの記録	自動車炎上	(03:00)	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


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うるさく、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

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



TC 01:17:05,14

※事故状況をおもちゃを使って説明する示談屋


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うるさく、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>違反者処理の手続簡略化
 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

番組冒頭のアナウンス


■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来る昭和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人はやって来る。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!)



交通違反対策の経緯



かつて、全ての交通違反が刑事罰の対象であった

交通違反対策の経緯(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	1963	1964	1967
制即 度決 裁裁 判判	制交 度通 理理 切切 符符	処三 理者 方即 式日	通交 告通 告通 制反 度則

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	1963	1964	1967
制即 度決 裁裁 判判	制交 度通 理理 切切 符符	処三 理者 方即 式日	通交 告通 告通 制反 度則

一日で判決が出る裁判

道路交通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
警察・検察・裁判所
の使用書類を統一

1953 1963 1964 1967

制 制 処 通

切 交 理 告

符 通 方 日 制

度 切 式 者 度

度 符 符 即 者 通

度 符 符 日 者 告

度 符 符 日 者 告

度 符 符 日 者 告

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
事件処理の
流れ作業化

1953 1963 1964 1967

制 制 処 通

切 交 理 告

符 通 方 日 制

度 切 式 者 度

度 符 符 日 者 告

度 符 符 日 者 告

度 符 符 日 者 告

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

事件処理の
流れ作業化

略式即決裁判に異議のない
方は持参の赤切符裏側に
署名捺印(指印)して受付
に出してください。

TC 01:14:35:05

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 01:13:59:03

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

1953 1963 1964 1967

制 制 処 通

切 交 理 告

符 通 方 日 制

度 切 式 者 度

度 符 符 日 者 告

度 符 符 日 者 告

度 符 符 日 者 告

悪質性の低い速度違反などの交通違反について
刑事罰に問わずに**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

交通規則の急激な増加

5年間で
駐車禁止: 3.4倍
右折禁止: 6.6倍

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？

