

道路交通と安全問題

もと だ よし たか
元 田 良 孝

(岩手県立大学総合政策学部教授)

はじめに

交通事故の死者数は桁違いに大きい。日本では年間7,000名以上が亡くなっており、小規模な自治体に匹敵する人口が毎年消滅しているのである。にもかかわらず交通事故はあまりにも日常化しているので余り省みられることはない。ここでは交通事故の現状をあらためて見て行きたいと思う。文章の後半は長年安全問題に携わってきた私見を述べたがお許しいただきたい。参考にしていただければ幸いである。

1 交通事故の現状

(1) 交通事故のリスク

毎日のように交通事故のニュースが流れているが、いったいどのくらい発生しているのだろうか。平成16年に日本で発生した道路の交通事故は、事故件数95万2,191件、負傷者数118万3,120人、死者数7,358人となっている。事故件数では約33秒に1件発生し、約1時間10分に1人亡くなっている計算になる。各国の交通事故件数を表-1に示すが、全世界では1年間に約100万人が亡くなっているとされている。この数は極めて多い。表-2は世界で交通事故、自然災害、テロでなくなった人の数を示している。自然災害もテロも年により変動があると思うが、飛びぬけて多い。交通事故は交通の形態により道路だけでなく鉄道、船舶、航空に分類される。そ

表—1 世界の交通事故¹⁾

| 国名 | 事故件数 (1) | 負傷者数 (2) | 死者数 (3) | 国名 | 事故件数 (1) | 負傷者数 (2) | 死者数 (3) |
|----------------------|----------------------|-------------|------------|------------------------|-------------|-------------|------------|
| (ヨーロッパ) | | | | ^{sw} 南アフリカ | 80,622 | 120,604 | 9,068 |
| ^{re} オーストリア | 43,175 | 56,684 | 956 | (アメリカ) | | | |
| ^{re} デンマーク | 7,126 | 8,791 | 463 | ^{sw} ブラジル | 120,442 | 31,492 | 5,305 |
| ^{re} フィンランド | 6,184 | 8,138 | 413 | ^{oi} カナダ | 154,268 | 221,158 | 2,778 |
| ^{re} フランス | 105,500 | 137,839 | 7,242 | ^{oi} チリ | 44,831 | 46,906 | 1,562 |
| ^{ss} ドイツ | 395,689 | 521,127 | 7,772 | ^{re} アメリカ合衆国 | 1,929,000 | 2,936,000 | 42,815 |
| ^{ss} イギリス | 235,000 | 317,000 | 3,423 | (アジア及び中近東) | | | |
| ^{ss} イタリア | 219,032 | 316,698 | 6,633 | ^{re} 中国 | 773,137 | 562,074 | 109,381 |
| ^{ss} オランダ | ^{ss} 19,176 | 12,388 | 1,090 | ^{ss} 香港 | 14,714 | 19,422 | 217 |
| ^{re} ノルウェー | 8,790 | 12,854 | 310 | ^{oi} インド | 391,000 | 399,000 | 79,000 |
| ^{re} スウェーデン | 16,974 | 24,747 | 560 | ^{re} 日本 | 936,721 | 1,167,855 | 8,326 |
| ^{re} スイス | 23,647 | 29,774 | 513 | ^{oi} 韓国 | 260,579 | 386,539 | 8,097 |
| (アフリカ) | | | | ^{oi} サウジアラビア | 280,401 | 28,998 | 4,419 |
| ^{re} エチオピア | 8,230 | 6,602 | 1,628 | (オセアニア) | | | |
| ^{oi} ケニア | 13,849 | 25,888 | 2,827 | ^{ss} オーストラリア | — | — | 1,824 |
| ^{re} モロッコ | 52,137 | 81,365 | 3,761 | ^{re} ニュージーランド | 10,162 | 13,918 | 404 |

- 注1 オーストリアの死者数は事故から3日以内に死亡した者の数値である。
 注2 フランスの死者数は事故から6日以内に死亡した者の数値である。
 注3 イタリアの死者数は事故から7日以内に死亡した者の数値である。
 注4 オランダは自転車に乗っている人を除く。
 注5 スウェーデンの(4)から(6)は、台kmの代わりに、交通量を使用して算出した数値である。
 注6 スイスの死者数は事故現場、あるいはその後死亡した者の数値である。
 注7 モロッコは(7)以外の数値は都市間エリアにおけるものである。
 注8 南アフリカの死者数は事故から6日以内に死亡した者の数値である。
 注9 ブラジルは国道上での数値である。
 注10 日本の死者数は事故から24時間以内に死亡した者の数値である。
 注11 サウジアラビアは負傷者の出なかった事故も含む。
 注12 ニュージーランドの(7)は速度制限が70km/h以下のエリアを含む。

表—2 生命へのリスクの比較
(世界)²⁾

| カテゴリー | 死者数 | 年 |
|-------|----------|------|
| 交通事故 | 117万694人 | 1998 |
| 自然災害 | 39,073人 | 2001 |
| テロ | 4,655人 | 2001 |

表—4 生命へのリスクの比較
(国内)²⁾

| カテゴリー | 死者数 | 備考 |
|-------|--------|------------|
| 交通事故 | 9,575人 | 2002年30日以内 |
| 火災 | 2,034人 | 2000 |
| 犯罪 | 1,440人 | 2001 |
| 自然災害 | 78人 | 2000 |

表—3 道路、鉄道、海上、航空の
交通事故比較 (平成15年)³⁾

| カテゴリー | 件数等 (件) | 負傷者数 (人) | 死者数 (人) |
|-------|------------|-------------|------------|
| 道路 | 947,993 | 1,189,133 | 7,702 |
| 鉄道 | 868 | 745 | 347 |
| 海上 | 2,733隻 | — | 162 |
| 航空 | 19 | 13 | 12 |

- 1) 世界の道路統計2003年版, 日本道路協会, 平成16年3月
- 2) 大塚尚, 真下一則: 交通安全対策の挑戦~国際的視点から~, 道路, pp.8-13, 2003年5月
- 3) 内閣府編: 交通安全白書平成16年版, 内閣府, 平成16年6月

の比較を示したのが表-3である。道路の交通事故が事故件数、死者数とも他の交通機関を圧倒していることがわかる。日本での事故・災害別の死者数を示したのが表-4であるが、これも交通事故が圧倒的に多いことがわかる。交通事故はわが国では病気や自殺を除けば最大のリスク要因といえる。

平成16年の負傷者数は118万3,120人で、わが国の人口が約1億2,000万人であるので毎年約1%の人間が交通事故により負傷していることになる。もし全国民が交通事故で負傷する確率が一定であるとするると1年間に負傷しない確率は0.99である。2年間連続で負傷しない確率は $0.99 \times 0.99 = 0.98$ となる。同様に人間の寿命を80年とすると、80年間交通事故で負傷しない確率は 0.99^{80} であるから0.45となる。つまり、一生の間に交通事故にあって負傷しない人は45%で、半数以上の人は1回以上交通事故にあって負傷する計算になる。交通事故に関係した人間を当事者といい、例えば車同士が衝突した場合当事者は最低2名いることになる。そのうち過失がより重い者を第1当事者、より軽い者を第2当事者という。最近の交通事故の件数は人身事故に限っても年間約100万件で、車両単独事故は6%程度であるから負傷した負傷しないにかかわらず交通事故の当事者となった人はその倍の200万人近くいるはずである。交通事故統計では人が負傷した人身事故を対象としているが、車が壊れただけの物損事故はその5倍はあると考えられる⁴⁾。このような仮定に基づけば、年間約1,000万人が何らかの形で交通事故に巻き込まれているといえ、まさに交通事故は日常的で誰も避けることができない事象とっていいであろう。

4) 舟渡悦夫：人身事故と物損事故の要因分析，第16回日本道路会議一般論文集，p p.845-846,1985年10月

(2) 交通事故の経緯

戦後からの交通事故件数、負傷者数、死者数の推移を図-1に示す。交通事故の推移は筆者の分類では3つの期間に分けられる。交通事故が増加し始めたのは戦後モータリゼーションが発達したことが原因である。人々が自動車交通に慣れていなかったこと、道路が未整備であったことから交通事故はうなぎ上りに増加し昭和45年には死者数1万6,765人、負傷者数100万人弱というピークを迎えた。ここまでが第1期である。この状況は「交通戦争」と呼ばれ社会問題となった。

交通事故の死者の定義は数種類あり、わが国では交通事故発生後24時間以内に死亡した者を指している。本文では断りがなければ交通事故の死者は24時間死者を示している。この定義は世界的には少数派であり、30日以内に死亡した者をカウントするものが多い。この他7日というものもあり、また厚生労働省では交通事故発生後の期間に関らず交通事故が死因と

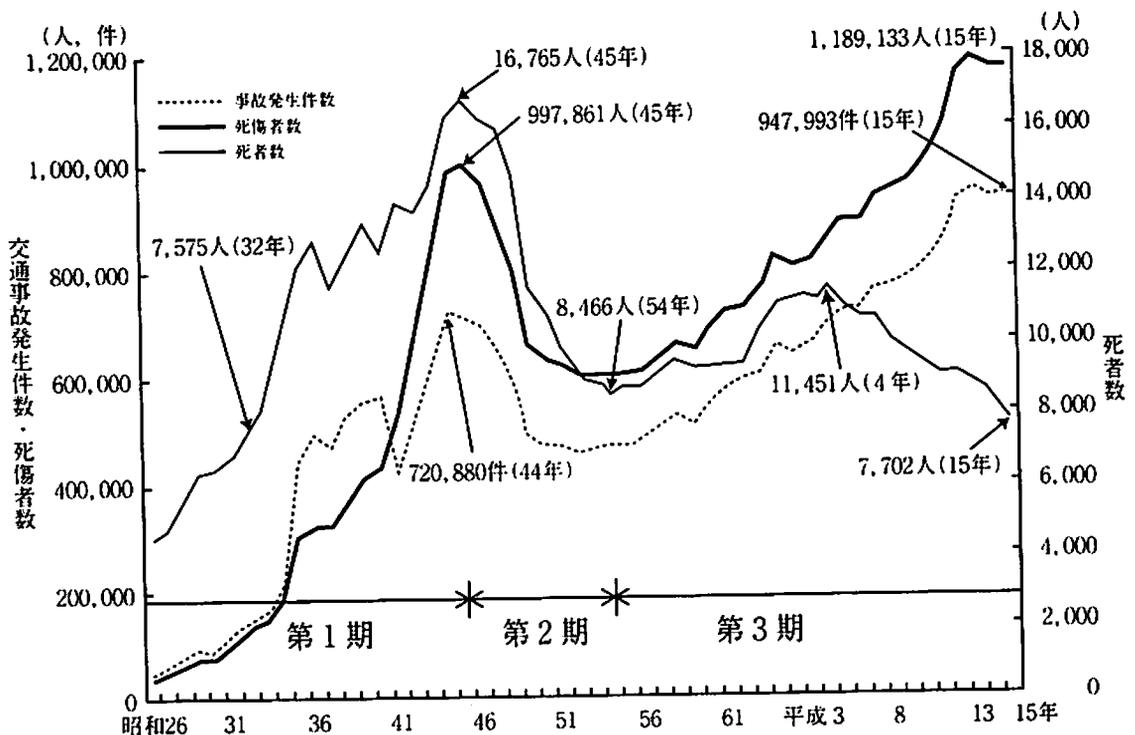


図-1 道路交通事故による交通事故発生件数、死傷者数及び死者数の推移³⁾

注1 警察庁資料による。
 2 昭和41年以降の件数には、物損事故を含まない。
 3 昭和41年までは、沖縄県を含まない。

なった死者数の統計（人口動態統計）もある。交通事故発生後24時間以降も亡くなる人もあるわけで、当然24時間死者より30日以内死者のほうが、30日以内死者より厚生労働省の人口動態統計による死者のほうが多くなる。例えば平成15年の24時間死者は7,702人で、30日以内死者は8,877人、人口動態統計では11,743人となり依然として1万人以上の交通事故死者が発生しているのである。

交通事故は昭和45年以降減少に転じ、年間1万人を下回った。昭和54年には死者数はピークであった昭和45年の約半数の8,466人まで減少した。この10年間で第2期であるが交通事故が減少した理由は、道路整備、交通規制など政府による道路交通システムが整備されてきたことや、交通安全教育の実施や人々が自動車交通に慣れてきたこと、二度にわたるオイルショックで交通の伸びが抑えられたことなどが原因としていわれている。いずれにせよ10年間でピークの半分に抑えたことは政策の大きな成功例といえよう。

昭和54年以降交通事故は増加し、それとともに死者数も増加した。昭和63年には死者は再び1万人を突破し、第二次交通戦争と呼ばれた。死者数は平成4年に第2のピーク11,451人を示した後減少に転じ、平成8年に1万人を切り現在も減少を続けている。この時期を第3期とする。図-2は交通事故件数と運転免許保有者数、自動車保有台数、自動車走行キロの推移を示しているが、昭和54年以降は相互に高い相関があることがわかる。つまり運転免許保有者が増えれば自動車保有台数も増え交通量が増える。それと比例して交通事故が増加していると考えられる。交通事故を確率現象と捉え、単位走行距離当たりの確率を P 、試行回数、すなわちどれだけの距離を走行したかという走行台キロを L とする。事故件数の期待値 N は $N = P \times L$ となり、交通量（走行台キロ）が増えれば交通事故もそれに比例して増加する。ただし平成4年以降交通事故は増えながら死者数が減少している。この原因については次に触れるが、シートベルト、エアバック

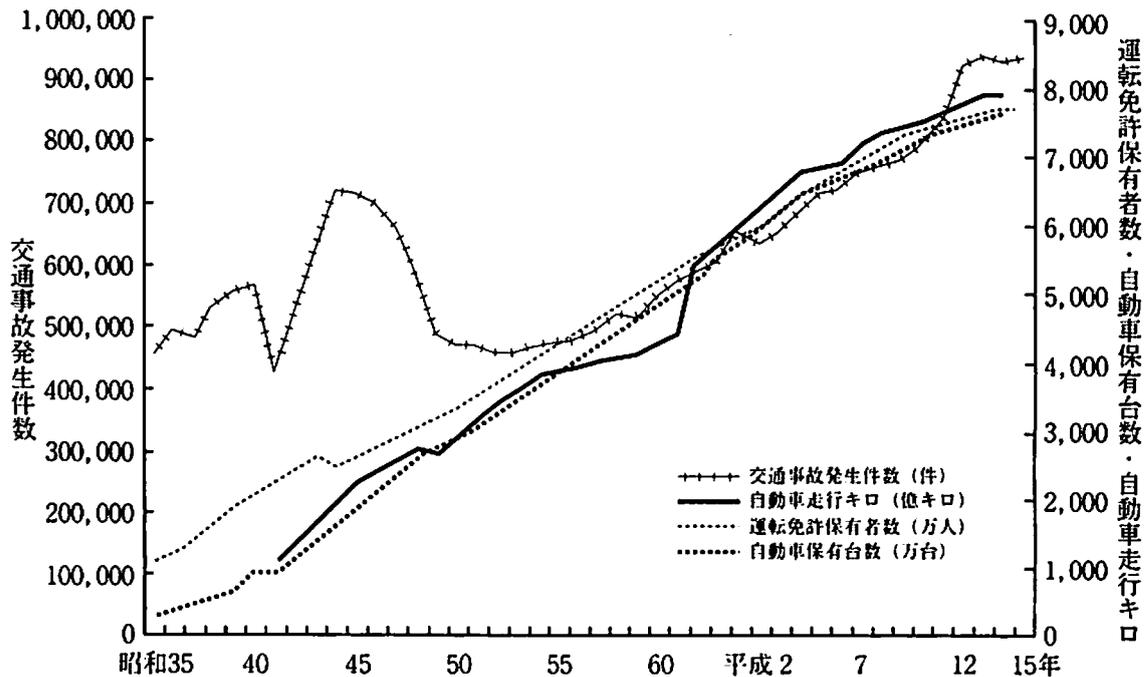


図-2 交通事故発生件数、運転免許保有者数、自動車保有台数及び自動車走行キロの推移³⁾

- 注1 交通事故発生件数及び運転免許保有者数は、警察庁資料による。昭和41年以降の交通事故発生件数は、物損事故を含まない。運転免許保有者数、各年12月末現在である。
- 2 自動車保有台数は国土交通省資料により、各年12月末現在の値である。保有台数には第1種及び第2種原動機付自転車並びに小型特殊自動車を含まない。
- 3 自動車走行キロは国土交通省資料により、各年度の値である。軽自動車によるものは昭和62年度から計上された。

など車の事故時の安全性が向上したこと、致死率の高い自動二輪車の台数が減少したこと、救急体制や医療が進歩して負傷者の治療が進んだことなどが考えられている。

(3) 最近の特徴

① 事故安全対策の進展

事故件数の増加の原因は先に述べたとおり交通量の増加によるものと考えられ、毎年微増を続けており、年間100万件を超えようとしている。この数は既に昭和45年の第一次交通戦争時を凌駕しており、件数に関しては毎年戦後最悪を更新し続けている。一方幸いなことに死者数は減少し、平成16年には7,358人になった。交通事故の死者数の負傷者数に対する割合を致死率というが、致死率の推移を見ると近年は減少していることがわか

る(図-3)。つまり事故が発生しても亡くなる人の率は減少しているのである。

交通事故対策は積極的に事故が起きないようにする「予防安全」と事故が起きて被害が拡大しないようにする「事故安全」の二つの方法がある。例えばブレーキ性能の向上、道路照明の設置、交通安全教育などは積極的に事故の発生を予防しようとするものである。一方シートベルト、エアバック、防護柵、救急体制の整備などは事故が起こったときに被害を拡大させないようにするものである。一般にリスクに対処するときは予防安全と事故安全を組み合わせる。例えば泥棒の被害に遭わないようにするには、鍵を二重にしたり、家の周りを明るくしたり犬を飼ったりするのは予防安全になる。一方貴重品を銀行の金庫などに預けて家の中に置かないこと、警備会社と契約してセンサーを設置し泥棒が侵入したらすぐに駆けつけるようにするのは事故安全である。

交通事故の場合、交通事故件数が増える中で致死率が減少しているのは事故安全対策が進んできたためと推測できる。自動車の保安基準で衝突時の安全性が規定されたのは平成6年である。この基準では時速50kmで自動

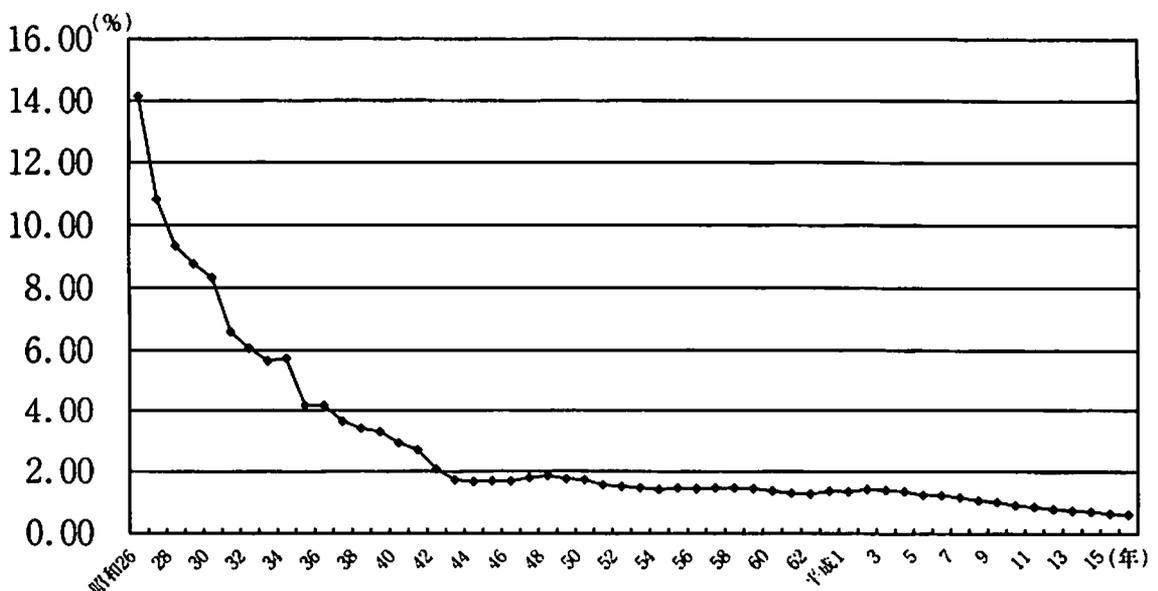


図-3 致死率の推移

車を正面から壁に衝突させたときに、乗員が受ける衝撃をある値以下にしなければならない。平成10年からは横からの車両の衝突試験も追加された。平成6年以前は衝突時の安全基準があった米国に輸出する車は基準をクリアするために安全性を高め、国内で販売する車は安全性の低い車を生産していたのではないかと批判されたこともあった。

シートベルトの着用が義務化されたのは昭和61年である。シートベルトの着用の有無とその効果を図-4に示す。着用していないと10倍も致死率が高いことがわかる。最近ではシートベルト着用率が高くなり、それに伴い死者数が減少していると考えられる。

二輪車は安全性から考えれば乗用車と比較し低いといわざるを得ない。理由は先に述べた事故安全の手段がヘルメットの他あまりないからであ

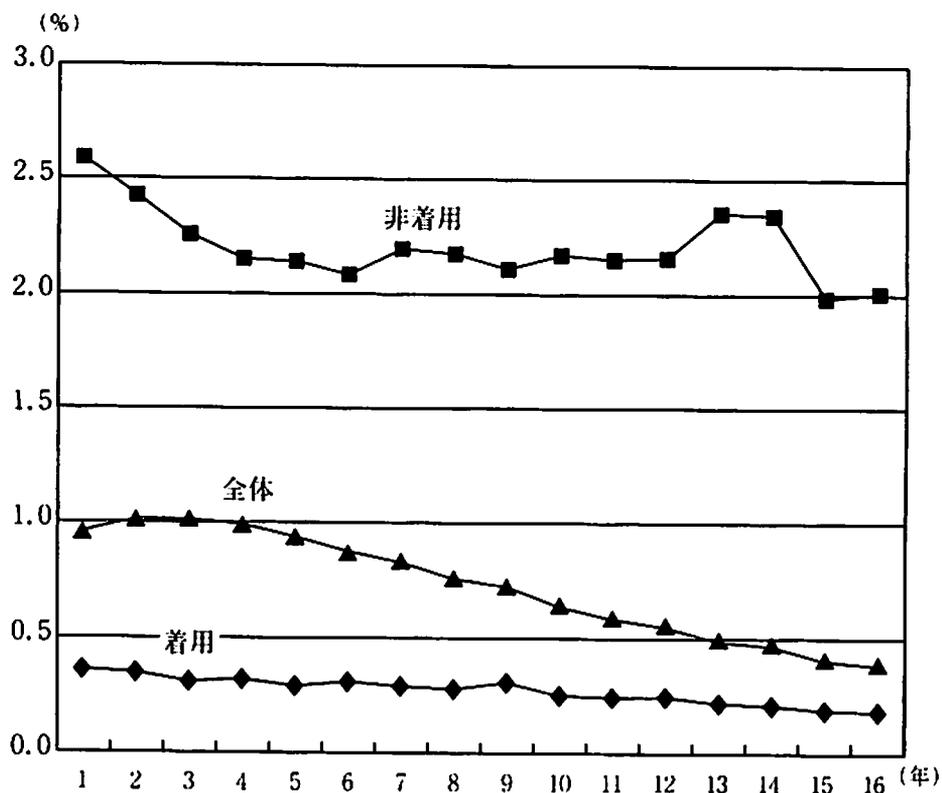


図-4 シートベルト着用有無別の致死率の推移 (平成元年～平成16年)⁵⁾

5) (財) 交通事故総合分析センター：事故事例に学ぶ⑮シートベルトの有無が生死を分けた事故，人と車，p 35, 2005年 8月

る。表-5は車種別の事故率（保有台数当たりの負傷者数，死者数）であるが，自動車と比較して二輪車の負傷者数の事故率は1.3～1.4倍程度であるが，死亡者数の事故率になると約2.5倍となる。特に排気量の大きい自動二輪車では約4倍である。このように二輪車，特に自動二輪車の死亡事故率が高いことがわかる。若者ばかりでなく，最近は中高年から自動二輪車を乗り回す人も増え自動二輪車は危険でないと言主張する人もいるが統計を取ってみると危険性は明らかである。図-5は自動二輪車の販売数の推移であるが，若者の志向の変化か，近年減少の傾向にある。このような事故安全対策の充実等が死者数の減少につながっていると考えられる。

表-5 自動車と二輪車の事故率比較（平成15年）⁶⁾

| | | 保有台数10万台当たり死者 | 保有台数1万台あたり負傷者 |
|-----|-------|---------------|---------------|
| 自動車 | | 4.07 | 99.29 |
| 二輪車 | 合計 | 10.04 | 128.73 |
| | 自動二輪車 | 15.92 | 138.27 |
| | 原付 | 7.04 | 123.86 |

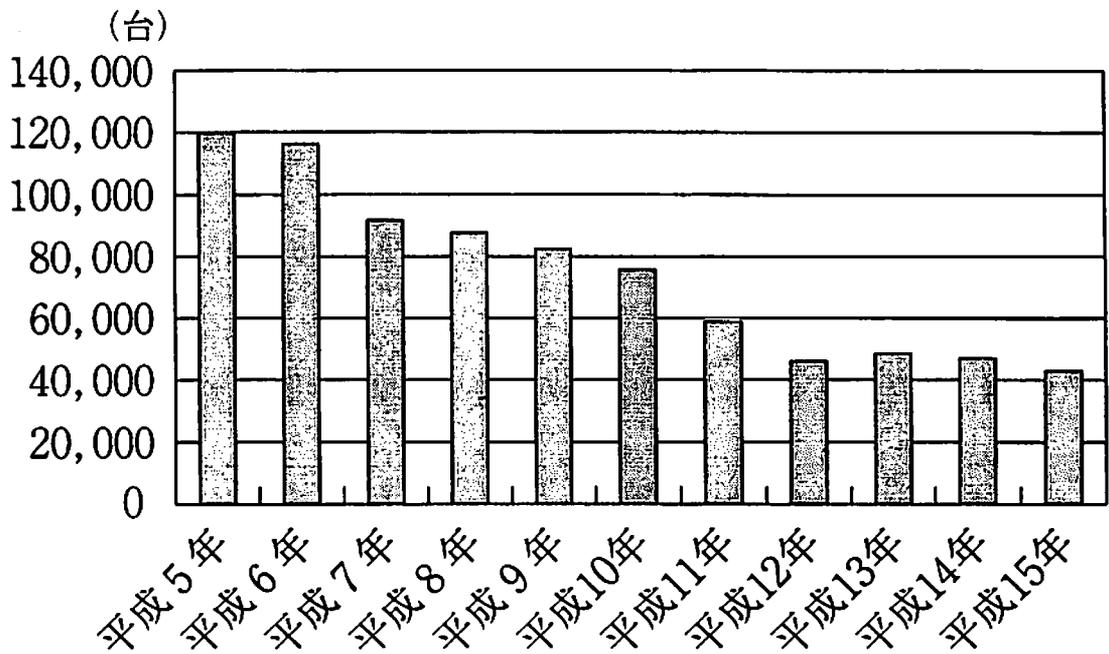


図-5 小型二輪車販売台数（自動車工業会データによる）

6) 財団法人交通事故総合分析センター：交通事故統計年報平成15年版

② 高齢者の事故増加と若者の事故減少

図-6は年齢層ごとの交通事故による死者数の推移を示している。若者の死者数が減少し、高齢者の死者数が増加している。ここ数年高齢者の死者数は増加していないが、それでもシェアは大きい。日本の高齢化は急速に進展しており、65歳以上の高齢者の割合の推移を図-7に示すが他の先進国と比較し急激な増加を示している。昭和30年代には5%程度であった高齢者の割合は現在は20%程度になっている。人口予測によれば今後2015年には25%、2038年に30%と高齢化率が増加するとされている⁷⁾。交通事故による死者数は平成16年は7,358人でその内65歳以上の高齢者は3,046人と全体の41.4%を占めている。高齢者人口が増えれば交通事故の高齢者死者数も増加するのは当然であるが、率を見ると高齢者人口率の約2倍になっている。年代別の致死率（交通事故の死傷者数に占める死者の割合）を示したのが図-8であるが、高齢になればなるほど致死率が高くなる傾向にある。これは高齢になると持病を持っていたり、生命力が若い人に比べ低いため同じ事故にあってもより重い症状になりがちなためである。

一方16歳から24歳までの若年層と、15歳以下の子供の死者数は減少している。死者数については以前は16歳から24歳までの若者の年代が最も多かったが、次第に減少し平成4年以降は高齢者のほうが多くなった。若い人が交通事故で犠牲になりにくくなったのは少子化で子供の数が減少したことと、二輪車に乗る若者が少なくなったこと、学校周辺の交通安全施設の整備の進展などが原因として考えられる。

7) 国立社会保障・人口問題研究所ホームページ (2005年9月15日)

<http://www.ipss.go.jp/>

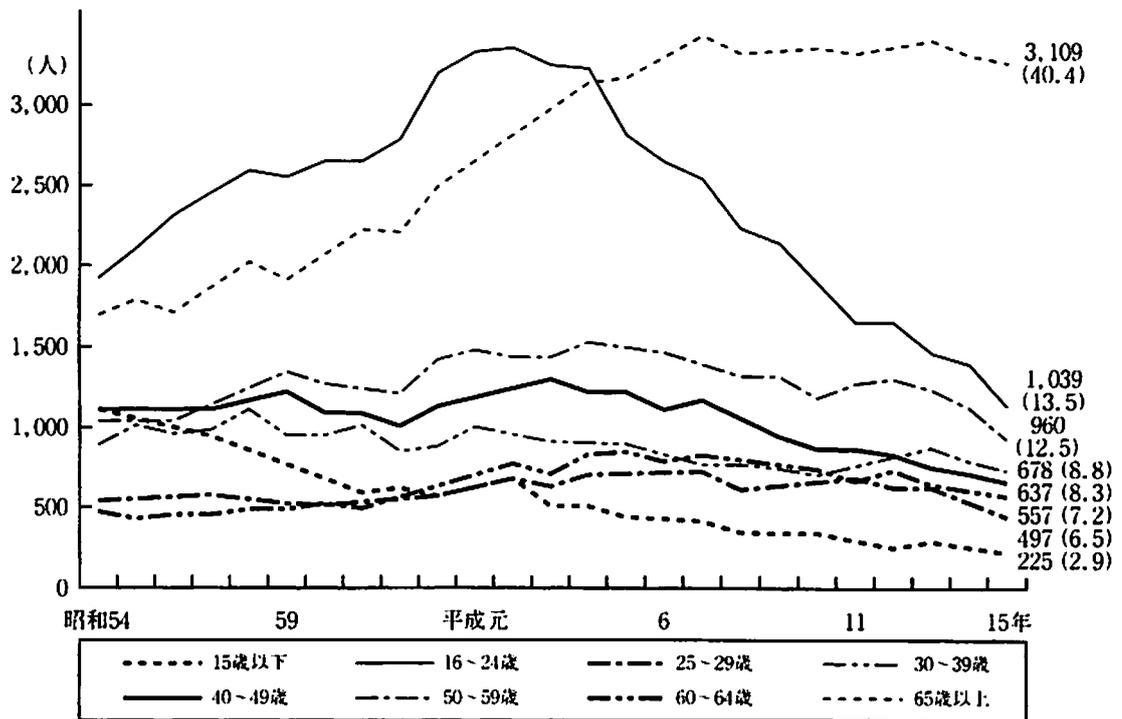


図-6 年齢層別交通事故死者数の推移³⁾

注1 警察庁資料による。

2 ()内は、年齢層別死者数の構成率(%)である。

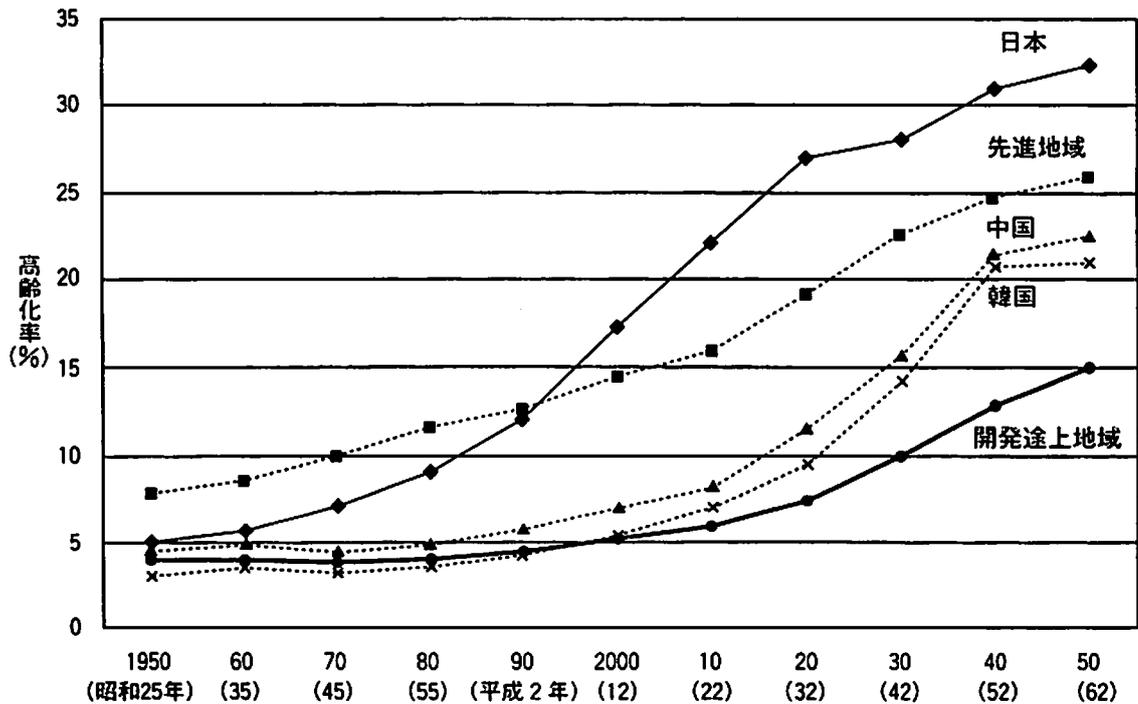


図-7 高齢化の推移 (2000年以降は推計値, 平成12年版高齢社会白書より)

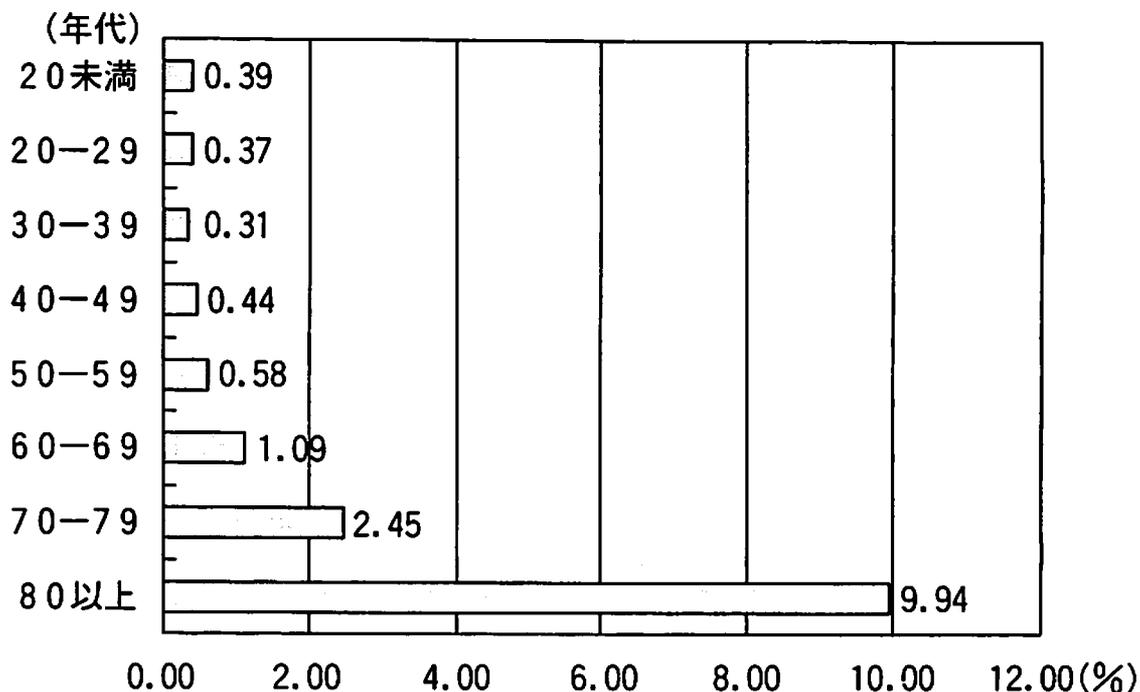


図-8 年代別致死率⁶⁾

2 安全に関する考察

(1) 安全とは

交通安全という言葉を使ってきたが、安全とはそもそもどのようなものなのだろうか。広辞苑で引くと「安らかで危険のないこと」となっており、では危険とは何かと引くと「危ないこと」とあり、「危ない」を引くと「危険である」という。辞書では堂々巡りになり良くわからない。日本は安全かというと年間7,000人以上も交通事故で亡くなっている。今のイラクは危険というが住んでいる人が何千万人もいる。本当に危険だったらみんな国外に逃亡しているはずだ。このように安全も危険も主観的であり相対的である。

危険はその可能性の高低を問わなければ常に存在する。よく100%安全、絶対に安全などと主張する人がいるが100%の安全も絶対の安全も存在しない。誰であっても明日100%生きている確実な証拠はどこにもない。生きているものはいつかは死ぬのであって、その意味で人間は常にリ

スクを負っていると考えることも出来る。一般に安全性を高めれば高めるほどコストがかかるので、どこで妥協するかが問題である。安全性は経済性と切り離すことは出来ない。

大きな事故がおきるたびに安全が最優先といわれるが、そもそも人間の行動は安全性を第一に考えているとはとても思えない。冒険や危険なスポーツは危険だからこそ楽しいこともある。スカイダイビングや冬山登山は傍から見れば危険極まりないが、やっている本人は面白いからやめられないのである。リスクとその行動から得られる効用とを見比べながら本能的に判断しているのだろう。「ふぐは食いたし命は惜しい」という言葉もある。喫煙も病気になるリスクが高く、肺がんの90%は喫煙が原因とされている⁸⁾が多くの人が喫煙をしている。喫煙は緩慢な自殺行為と評されているが、喫煙をしている人は十分に危険性を承知しているかどうかはわからない。よく喫煙者はタバコと病気の関係を否定し、喫煙しても肺がんにならずに長生きする人もいと主張するが、これは災害心理学では正常化の偏見ともいわれる現象であり、自分だけは大丈夫だと有利な例外を探しているに過ぎない。シートベルトなしで自動車を運転しても無事故ならシートベルトは必要ないものである。しかし多くの人が何回も運転していると確率的に事故は発生し、そのときのシートベルト装着の有無で決定的に死亡率は異なってくる。喫煙の健康被害もしかりである。喫煙の大きな問題は喫煙者の出す副流煙が周囲の人に影響を及ぼすことであり、個人の嗜好の範疇を超えた社会的な行為であるからだが、喫煙の話は本論から外れるのでこれくらいにしておく。

100%に近く安全に生活をしようとする、行動が消極的になるかコストがひどく高くなり、現実でなくなるのは考えればすぐにわかることであ

8) 国立がんセンターホームページより (2005年8月11日)

<http://www.ncc.go.jp/jp/ncc-cis/pub/about/010107.html#hyou1>

る。もし古代人が、狩りは動物に逆襲されたりして危険だと狩をやめれば獲物は獲られず、餓死という別の危険性が頭を持ち上げる。現代でも絶対に交通事故に遭いたくないといって外出しなければ、社会生活を営むことはできない。もっとも家に自動車が飛び込む事故もあるので、外出しなくても交通事故から逃れることはできない。このように人間は常にリスクのある環境で暮らしているのである。

(2) 安全と安心

安全と安心は同一でない。安全はある程度客観的なリスクのレベルを示しているが、安心は個人個人によって変化し、きわめて主観的なものである。

有史以前の人類がどのような生活をしていたかは考古学である程度わかるが、どのような精神生活を営んでいたかは資料が少なく想像するところが大きい。かなりリスクの高い生活であったことが想像できる。地震、火山の爆発、洪水などの天変地異、疫病の流行、怪我や病気、猛獣の来襲、人間同士の争い、食料の不足による飢えなど数限りないリスクにさらされていたはずである。このような状況に対し科学技術が未発達であったため合理的な対処方法は限られていた。そこで古代の人間は全て神のなせる業として怖れ、祈祷、呪術などで心の安全、つまり安心を保とうとしていたに違いない。呪術に用いられたと考えられる骨が発見されていると聞いたことがある。

しかしルネサンス以降人類は宗教の呪縛から開放され、科学技術が進歩するとリスクに対して様々な合理的な対処方法が考案されていった。自然災害に対しては防災技術が、病気に対しては科学的な医学が進歩していった。不確実な災害に対しては保険が発明され、ハード・ソフト両面から安全システムが進歩し、安全のレベルは格段に向上してきた。

だがそれでも先ほど述べたように現在全世界で交通事故だけでも年間100万人以上も死亡している。死については現代の科学をもってしても避

けることもできなければ、死後について説明することさえできない。工事を始めるに当たって地鎮祭をしたり、結婚式に大安の日を選んだりするのは、現代においても最終的には人間は心の安心を求めているからに違いない。

(3) 安心と不安

心が安らかな状態が安心で、安らかでない状態が不安である。安心も不安も主観的である。絶対の安心というものは宗教的にはあるかもしれないが、なかなか存在しない。五木寛之は著書「不安の力」⁹⁾の中で不安は決してなくなると述べている。カフカは「巣穴」という短編小説で不安について見事に表現している。ある獣が巣穴を掘って外敵から完璧な防御をしようとする。しかし完璧にしようとするほど、どこかに欠陥が見つかりいつまでたっても安心できる巣穴ができないというものである。

不安は芽が出ると植物のように心配という水を吸収してどんどん成長してゆく。可能性の大小を問わなければ将来には様々な危険が待ち受けており、それを辿って行くときわめて重大な結末になる。

ある人にとって安心な環境もある人にとっては不安になる。中国では戦国時代（BC475-221年）にあった「杞」の国の人には空が落ちてくるのではないかと心配したという。これを杞憂といい取り越し苦労を意味する言葉になっているが、笑って済まされないほど世の中には心配性の人が少なくない。

私の知り合いは長年胃潰瘍を患っており、1月に1回は住んでいる関西からわざわざ東京の病院に通っていた。聞いてみると、朝起きるとその日にどんな恐ろしいことが待ち受けているかと思うと胃が鉛のように重たくなるのだそうである。では実際どのようなことが起きたのか、と聞いてみると「何も起きたことはない」という。私はそれなら何も考えずに恐ろし

9) 五木寛之：不安の力，集英社文庫，2005年7月

いことが起こってから対処を考えたらどうだとアドバイスしたが聞き入れてはくれなかった。彼は自分で作り出した不安がストレスを生み胃潰瘍になったのである。まったく同様なことがディール・カーネギー著「道は開ける」¹⁰⁾に紹介されていた。この本が書かれたのは50年ほど前であるが洋の東西、時代を問わず人間の悩みは共通である。ところで、杞では空は落ちてこなかったがB C 445年に楚に滅ぼされてしまった。予想とはまったく別のリスクで滅びたのである。同じような過ちを私たちはしていないだろうか。

100%の安全はないと述べたが、どんなことでも悪い可能性を追求してゆけば、破綻的な結末になる。例えば単位を落とした学生が「ここで単位を落とした。このままでは卒業できないかもしれない。卒業できないとすると留年だ。留年で就職試験を受けても厳しい求人状況から落とされるだろう。落とされると食べるにも困りフリーターだ。フリーターだと将来がない。将来がないから自殺してしまうしかない。」と悲観してしまったとする。だがこれは正しくない推論である。「このままでは卒業できないかもしれない」というのは事実だが卒業できないと結論付けるのは誤りである。他の科目を頑張れば卒業できるかもしれない。同様に留年で就職試験を受けても受からないと結論付けるのも誤りである。仮にこの時点で卒業できない確率が50%、就職できずフリーターになる確率が30%、フリーターで将来がない確率が70%、将来がないから自殺する確率を0.1%としよう。そうすると彼が予測した結論に到達する確率は $0.5 \times 0.3 \times 0.7 \times 0.001 = 0.0001$ つまり約0.01%である。たった1万分の1のことを1万倍に引き伸ばして無理やりに結論付けているのだ。

脅しや詐欺、悪徳商法は不安や射幸心を利用することが常套手段となっている。リフォーム詐欺は家を点検し「このままでは家が倒壊する」と不

10) D・カーネギー著、新島洋訳：道は開ける、創元社

安を煽り、判断能力の落ちた高齢者に不必要な工事を高額で押し付けて問題になっている。振り込め詐欺も架空の状況を演出し不安を煽って金を騙し取る手口である。筆者は役人の頃様々な脅しにあった。旧建設省（現国土交通省）で2回事務所長を経験したが、年間数百億円の事業を執行する責任者である。権限があるところにはアリが砂糖に群がるように利権の嗅覚に鋭い様々な人間が集まってくる。冷や汗をかいたことも数限りない。しかし分析してみると脅しには共通の方法があった。それは不安を演出することである。その意味で彼らは優れた演出家であり俳優である。暴力団が高級車に乗り、高価な衣装を身に着け、指輪や高級時計など高価な装飾品をつけているのはそれだけ収入が多いだけではない。これだけの資産を持っているということを誇示し、自分の力を示して相手を威圧するための演出なのである。みすぼらしい格好では迫力がないのである。

彼らは脅すときに具体的にどうするのか、ということと言わない。「あんたにも将来があるだろう」これは私が何回も聞いたせりふである。役人も出世競争が激しい。キャリアといえどもどんぐりの背比べだから、マイナスを少なくして評判を悪くしないことに血眼になる。脅す連中に見れば、評判が悪くなると出世に響く役人はたやすい相手である。具体的に何をされるのかわからないと、自分で相手が何をするか想像することになる。完璧な人間なぞこの世に存在しないから誰だってたたけばほこりが出る。自分しか知らないこともあるのに相手が何もかも知っていると誤解し、どんどん悪い可能性を考え、しまいには相手の言うことを聞いてしまう。脅す相手に恐怖を想像させることが彼らの常套手段である。脅される方は結局自分で考え自分で悩み、自滅してしまうのである。幸い筆者には「将来」がなかったので彼らの術中にはまらなかった。

先ほどの学生の例を引き出すまでもなく、人間はどうしても悪い可能性を考える人が多い。これは最悪の状況を予測して対処するためと筆者は考えている。いわば自己防衛のためだが、あまり低い確率まで考えすぎると

精神を壊すか体を壊すかいずれかとなる。しかし確率が低いからといって絶対に起こらないとは誰もいえない。心を安らかにするためには宗教という意味だけではないが何かを信じるか、まったく考えないことしかないと個人的には思っている。

おわりに

紙面の都合上交通安全対策については十分に解説できなかったが、関係者は様々な工夫をして安全性を向上させようと努力している。一つだけ述べておきたいのは高速道路の安全性である。高速道路はスピードが出ているので一般道より危険だと考えている人も多いのではないだろうか。表一6は一般道路と高速道路の事故率の比較である。人身事故に対しては約1/10、死亡事故に関しては約1/3と高速道路の方が事故率が低いのである。これは高速道路の構造規格がよく運転しやすいのと、歩行者、自転車がないこと、出入り制限がされていて一般に事故の多い交差点がないことなどが理由である。高速道路の整備が進み、料金が安くなって高速道路の利用が増えれば走行時間が短くなるばかりでなく、交通事故も少なくなるはずである。最近高速道路は無駄との意見も聞くが、高速道路には様々な効用があるので整備は進めてほしいと思う。

表一6 道路別事故率¹¹⁾
(億台キロあたり1999年)

| | 人身事故 | 死亡事故 |
|------|-------|------|
| 一般道路 | 118.4 | 1.63 |
| 高速道路 | 12.7 | 0.46 |

11) 元田良孝, 岩立忠夫, 上田敏: 交通工学, 森北出版