

2021. 5. 25 (2021. 9. 10 改訂)

「安全安心」から「安心快適」へ

～緊急時を脱したら速やかに政策の転換を～

総括支援アドバイザー兼教授 奥原 英彦

○ 時代とともに変わる政策のあり方

政策は、社会的な問題解決の手段であるとの観点から見ると、社会が変わり人々の価値感や行動が変容する（時代が変わる）のに合わせて、政策のあり方も変わっていくのが自然であると、筆者は考えています。

しかし、残念ながらわが国では、時代が変わってもそのあり方が変わらない政策が多くあり、中には、国際的に見ると「世界最低の状況」を呈し始めたものすらあります（注1）。

（注1）例えば、IT政策。筆者コラム「自治体DX」参照：[調査研究支援事業（アドバイザー事業）（f-jichiken.or.jp）](http://f-jichiken.or.jp)

○ 緊急時の「安全基準」と平常時の「快適基準」

筆者が、時代とともに変わって欲しいと願う政策の1つに「安全安心政策」があります。

日本社会が戦後の高度成長期に経験した「公害（交通）戦争」を通じて生活リスクが顕在化。その解決に向けて、国や地方自治体、更には産業界も一致団結して「安全」【がまん出来る】基準や、「安心」【長期的に気にならない】基準が整備され、国際的に見ても、清潔で安全安心、すばらしい生活環境が実現しつつあります。このように、緊急時対応の安心安全政策は、わが国では国民性もあり、すばらしい成果をもたらしてきました。

ところが、1980年代に入りこの公害（交通）戦争が収束し、豊かな社会が実現するにつれ、人々の認識は、『「研究者・行政視点」での「安全安心基準」はクリアしていて当たり前であり、その購買や転居などの選択基準は「生活者視点」による「快適基準」【おいしい、気持ちいい、便利だ】によるもの』へと変容してきました。

例えば、野菜は「研究者・行政視点＝残留農薬基準（安全安心基準）」をクリアしているから売れるのではなく、「生活者視点＝快適基準」（おいしいから、珍しいから、（産直宅急便で）便利だから）を満たしているから売れるのです。

行政サービスにおいても、安全安心基準に加えて、快適基準を取り込む事例が出てきました。水道事業などが、その典型でしょう（注2）。

（注2）東京都では2015年から「おいしい水道水」キャンペーンをはじめた。

[「東京の水=まずい」はもう古い！東京都のおいしい水道水への取り組み（incorporationlive.com）](http://incorporationlive.com)

○ 「快適基準」時代における「安全安心基準だけ」のリスク

このように生活者視点（快適基準）での選択が行われる時代に、「安全安心」基準を持ち

出すことは、却って、逆効果を生むことが往々にしてあります。

野菜で言えば、八百屋が、「このキャベツ、新鮮でおいしいよ！」との快適基準を言わずして、「奥さん！ このキャベツは、残留農薬基準をクリアしているよ～」との安全安心基準だけで攻めても、現在では、誰も買ってくれません。却って、他の（安全安心）リスクが潜んでいるのではないかと疑われ、その八百屋自体の信頼性が揺らいでしまう可能性すら否定できません。ですから、現代の八百屋は、そんな売り方はしません。

しかし、平常時に戻ったと認識されている時代の「安全安心政策」が、緊急時に顕在化したリスクに「研究者・行政の視点で」「安全安心」基準だけの「片輪（縦割り）」で臨んではいけないでしょうか。

つまり、1980年代までの政策スタイルになっているのではないか、この安全安心への取組みが、生活者視点から見た快適基準（例えば、産物のおいしさ、地域の魅力など）に波及している現実についても目を向けて（安全・安心基準と快適基準の「両輪」で）言及すべきはないかと、筆者は考えてきました。

更に言えば、「研究者・行政の視点での（縦割り）安全安心基準論」は、「参考資料」としては添付してもよいが、「本論」は、生活者視点での「快適基準論」によって構成するのが、2020年代の平常時における「安全安心政策」のあり方ではないか、という問題意識です。

残留農薬の有無だけを声高に張り上げている八百屋と同様に、（快適基準の提示なく）安全安心基準だけの「片輪」視点で政策を展開しようとする、却って、生活者や消費者から離れられ、不信感を抱かれてしまう（脱線してしまう）リスクがあります。

○ 「ゾーン30」は危険地域のサイン（安全安心のパラドックス）

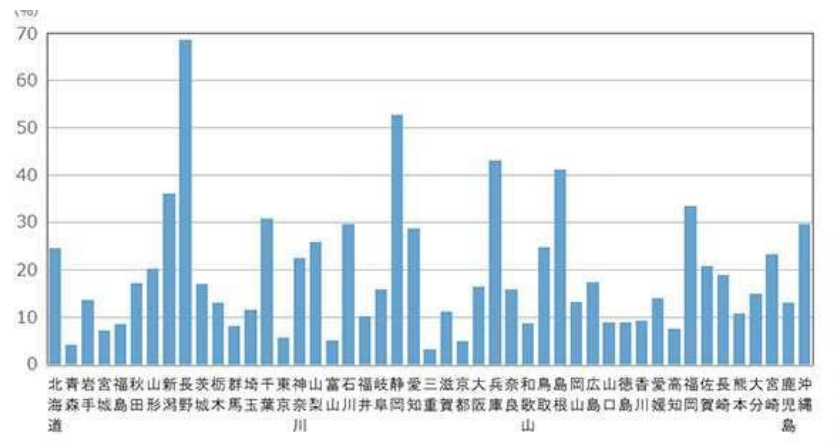
欧米の生活道路なら、お馴染みのハンプ（hump）などの物理的減速構造物すらなく、歩道のない狭い道の端を歩く小学生や高齢者らの脇を猛スピードで走り抜けていく通過自動車（注3）の路上にある「ゾーン30」のサイン（注4）は、生活者の視点からみると、この地域（エリア）は、嘗て小学生や高齢者に何らかの交通事故があり、現在も交通戦争下にある「危険なエリア（注5）」のサインに見えます。

「ゾーン30」は、行政視点からは「車両は30kmを遵守すべきエリア」（安全・安心基準をクリアすべきエリア）となりますが、生活者視点からは「現状は30km以上で通過車両が疾風していて危険なので、（小学生は）道路で遊べない、（高齢者は）散歩出来ないエリア」（快適基準はなし）のサインと映ります。

つまり、このエリアの道路安全政策は、未だに、1970年代までの交通戦争を解決出来ないサインと見るのです。

これが、筆者が（快適基準の提示なく）安全安心基準だけの片輪（縦割り）視点で政策を展開しようとする際に生じてしまう「安全安心のパラドクス（ジレンマ）」と呼んでいるものです

(注3) 信号機のない横断歩道での歩行者横断時の車の県別一時停止状況 (2019 JAF)



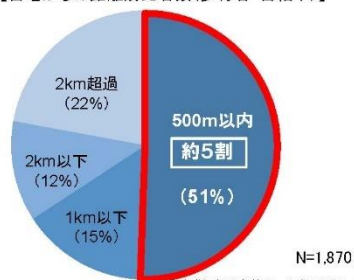
(注4) ゾーン30の概要 (警視庁交通局) 2021年4月



(注5) 歩行中の交通事故は「近小後 (近所で、小学生と後期高齢者)」

■ 歩行中・自転車乗車中の死者数の
約半数が自宅から500m以内で発生

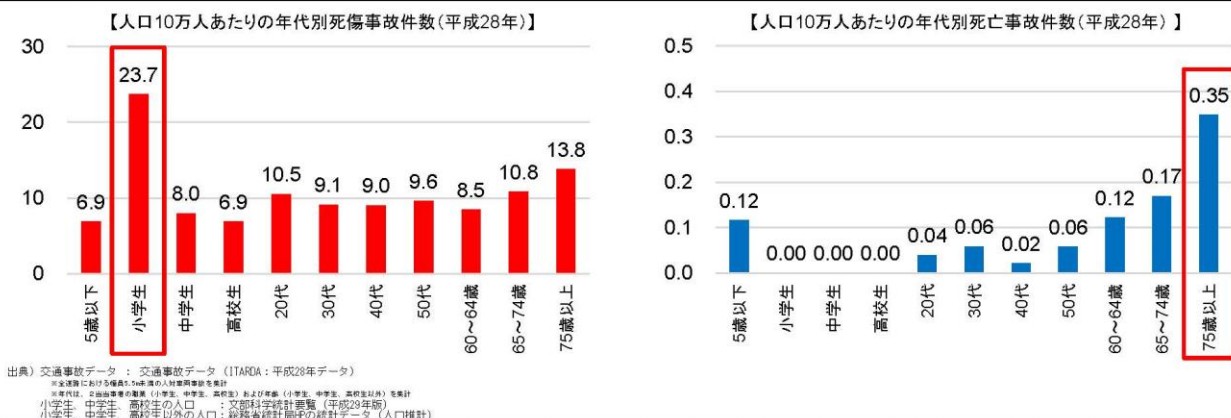
【自宅からの距離別死者数(歩行者・自転車)】



N=1,870

出典) 交通事故データ(ITARDA:平成28年データ)

■生活道路の人口あたりの事故件数は、死傷事故件数では小学生、死亡事故件数では75歳以上が高い



○ 「安全安心」から「安心快適」へ

交通戦争を克服した「ゾーン30」のイメージは、例えば、

- ・安全・安心基準としては「30年間交通事故がないエリア、通過交通を排除したウォークアブルなエリア」であり、かつ、
- ・快適基準として「子供が道路で遊べる、商店街まで高齢者が歩いていける、空気がおいしい、夜がぐっすり眠れる、シャッター商店街がない」などがある、つまり「両輪」基準を満たすエリアのサインであるべきではないでしょうか。

2020年代の現在においても、発生する自然災害などの、一時的な環境変化(リスク)に対応して、研究者や行政視点での安全安心基準での政策を検討・実行するのは、緊急対応として当然でしょう。

しかし、これらへの対応が一巡してもなお、さらに、平常時モードに戻ってもなお、安全安心基準の片輪だけで行う「安全安心政策」には、前述のような安全安心のパラドックスの弊害リスクが付きまといまいます。

逆にいえば、安全安心基準の片輪で「安全安心政策」を打ち出すことは、『そのエリアが危険であり「〇〇戦争時下」にあります。残念ながら、未だに「〇〇戦争」を収束させる有効な政策を打っていません』、と自ら宣言するのと同値になってしまうのです。

平常時モードに戻っていることを示したい「安全安心」政策は、どのような「快適基準」(利便性や経済循環など。それによってどのような新たな価値が生まれているのかなど)、を同時に示す「両輪」視点が、現代においては、極めて大切な視点となります。

「何のための」「安心安全政策」なのか、「誰のための」「安心安全政策」なのか、その目的の原点に戻って考えれば、また、時代の変化を読み解けば、さらには、「安心安全」の「パ

ラドックスの弊害」に気付けば、政策のギアチェンジの方向性は明らかです。「安全安心」から「安心快適」への転換（注6）ではないでしょうか。

（注6） 国交省では、道路政策の転換を「道路の景色が変わる」の中で、「快適基準」の1つとして「遊べる道」の写真を、そのイメージの1つとして紹介している。

ドイツでは、道路交通法規で「遊びの道路（正式には交通静粛化区間）」が定められており、1980年から下記の規則が道路に与えられている。

- ・ 歩行者は道路幅一杯を利用して通行できる。子供の遊びは道路上どこでも可能とする。
- ・ 進入する交通は、歩速（いわゆる最徐行）で通過し、歩行者や子供の遊びを危険にさらしてはならない。必要なら停止し、待機する。



歩行者と自動車共存する道路空間；遊びの道
（ドイツ連邦共和国ニーダーザクセン州）

（資料）「2040年道路の景色が変わる」（国交省）

以上

※ このコラムは執筆者の個人的見解であり、公益財団法人ふくしま自治研修センターの公式見解を示すものではありません