

法における安全の考え方

山田卓生*

法において安全はどのように考えられているか。まず法または国家が安全にいかなる係わりをもつかを考える。法における安全は絶対的なものでなく、また事故が起きたという結果だけから、安全性が欠けていたと考えるわけにはいかない。自動車をめぐる安全について、交通ルールにおける考え方、自動車の欠陥の概念（製造物責任）、道路の設置管理の瑕疵についての判決例を検討して、法律上安全がどのように考えられているかを検討する。

Concept of Safety in Law

Takao YAMADA*

How is the concept of safety in law? The first problem is what law or state has to do with safety. We cannot conclude that safety is unconditional or that mere occurrence of accident is evidence of lack of safety. Here safety concerning automobile will be discussed. The philosophy of traffic regulation, next is the concept of design defect in product liability, and precedents on defect in road as the cause of accident. The safety in law is relative, but safety measures enforced by law is very effective.

1. はじめに

大きな事故や災害がおきるたびに、「安全対策はどうなっていたのか」「安全がおろそかになっていなかったか」という問いが投げかけられる。大事故は何かのミスがきっかけとなっておきる 경우가多く、より注意深く安全対策がとられていたならば、事故を防止できたであろうと思われる場合も少なくない。しかし、自動車事故のように、毎日、何十件かの死亡事故が発生しているようなものになると、単純な安全対策で、事故を防止ないし減少できるというわけではない。きわめて多面的に、多方面から、安全＝事故防止対策をとっていくことが必要になる。

安全対策は、一般に、法および法に根拠をおくルールにもとづいている。法的措置によるというのは、何らかの強制ないし、違反に対するサンクション(罰

則、運転免許のはく奪、損害賠償)を前提とするものである。

以下では、法において「安全」がどのように考えられているかについて、いくつかの局面をとらえて論じていきたい。

ここでは自然災害からの安全性については、省略することにする。地震、台風といった自然災害に対する安全対策はやや特殊なもので、以下で論ずる自動車、道路、交通ルールのような人為的なコントロールと異った面がある。もちろん、地震にしろ、風水害にしろ、災害予防ということが考えられ、現に種々の安全対策がとられてはいるが、発生そのもののコントロールが難しいという意味で別に扱われるべきであろう。

もう一つ難しいのは、人為的な災害からの安全性である。たとえば、新幹線の中で突然ナイフをふりまわして切りつけるという事故(1993年8月23日)があった際、安全対策がとられていたかが、問われた。しかし、突然車内でナイフをふりまわす者に対する対策(たとえば、各車両に公安官を配置するこ

* 横浜国立大学経済学部教授
Professor, Faculty of Economics,
Yokohama National University
原稿受理 1993年11月30日

と)は、ほとんど考えられない。たとえ、特定の者がそういうことをするおそれがあることがわかっていても、よほどの確実性がない限り、予防的措置をとることも許されない。こうした災害も、ここでは省くことにする。

まず、国家が安全に、いかなる意味でかわりをもつかについて考える。次いで、主として自動車事故について、交通ルール(道路交通法)における安全の考え方を検討することにより、交通ルールによる安全対策の可能性を考えたい。

次に、事故が発生した場合の安全対策について、自動車の安全性を、製造物責任における欠陥概念との関係で考える。

さらに、事故原因としての道路の瑕疵に関連して、道路の安全性との関係で考える。

最後に、安全基準の設定がいかなる法的問題をもたらすかについて考えたい。

2. 安全と国家の役割

まず、国家が安全にいかなるかわりを持つかを考えておく必要がある。事故であれ、災害であれ、国家が直接かわりのないところで発生する。路上での人身事故、豪雨によるがけくずれのため家屋が倒壊したといったことに、国家は直接関連をもっていない。関係者が、自ら事故防止につとめ、災害防止のための措置をとればよいし、実際上も、個人の注意によって、大部分の安全対策はとられている。

しかし、国家には、事故・災害の防止について、規制権限があるとされている。すべてを、私的な規制にまかせておくわけにはいかないため、一定の基準を設定し、事故・災害の防止につとめる責務があるとされる。

これが、各種の安全規制法として、あらゆる活動に、網の目のようにはりめぐらされている。自動車の安全基準、道路の安全基準、食品の安全基準、医薬品についての認可制度、宅地造成についての要綱、河川管理についての基準、等々である。

安全に対して、国家が積極的な役割を果たすべきかは、いわゆる規制緩和(deregulation)の問題として論じられている。安全は、本来私的なレベルで対策がとられればよいのか、国家が、パターンリスティックに安全対策にのり出すべきかは、政治・法律・経済の世界において論じられてきた古典的な問題である。歴史的な見方としては、安全は、私的なレベルの問題とされてきたが、放置しておいては、

深刻な事態が生じるというので、各種の基準が採用され、国家による規制が導入されていくという過程をたどる。労働条件、炭坑労働をはじめとして、労働災害、道路交通、海上交通、航空、食品産業、環境保全、製品規格、防火建築の基準などである。

こうした規制にかこまれた世界への批判が生まれ、もっと私的なレベルにまかせの方がよいのではないかという動向が、いわゆる規制緩和であり、もっとも典型的なものとしては、アメリカのレーガン大統領(1981~1989)の下における一連の規制緩和の動きがあげられる*1。

こうした基準の策定にあたっては、何らかの意味における「安全」の考え方が、前提となっている。国家の安全対策については、事故・災害を絶滅するといったものではない。そもそも、絶滅することは、社会的活動を許容している以上は不可能なことであり、したがって、安全も、事故・災害を減少させるという相対的なものとならざるをえない。

以上は、主として事故・災害の防止のための基準としての安全であるが、このほかに、事故・災害が発生したあとに、その責任(刑事、民事)を問うにあたって、安全な施策がとられていたか否かの基準として、安全が問題になる。こうした事後的判断にあたっては、防止のための基準が使われることになるが、事前の判断と異なる面がある。後にもふれるが、ある事故が発生したことは、ただちに事故防止が不十分であったことを意味するわけではなく、事故の防止策がとられていたにもかかわらず発生したもののなか、事故防止に何らかの不十分な点があったために発生したものを、判断しなければならないからである。事故発生の後から、回顧的(retrospective)に見れば、必ずこうしておけば防止できたと考えられることが多い。もし結果責任的な考え方をとるならば、事故が現に発生した以上、どこかに防止策の手ぬかりがあったに違いないとすることもできる。しかし、法律上は、こうした結果責任的な考え方は、とられていない。

これまで、主として、社会的レベルでの安全の問題について論じてきたが、このほか個人のレベルで

*1 レーガン体制のもとにおける「安全からの撤退」を批判したものとして、J. Claybrook & et al, "Retreat from Safety" (1984)がある。本書は、食品・医薬品・製品安全、労働者の健康・安全、環境保全、運送上の安全、エネルギーの分野ごとに、レーガン大統領の下で、いかに国民の健康が脅威にさらされたか、という視点から糾弾している。

の安全策という問題がある。危険の多いことはしないとか、より安全な行動をとるといったことである。たとえば、無用な外出を控える、飛行機には乗らない、危険なスポーツはしない等々である。安全だけが目標であれば、こうしたことも有効とはいえるが、活動とか生き甲斐といったことを考えた場合、やはり安全も相対化されることになる。

いかなる安全にコミットするかは、国、社会、文化によって異なる。たとえば、風水害からの安全と、交通安全、食品安全、医薬品の安全のうち、いずれを優先させるかである。

おそらくは、当該社会にとってもっとも脅威と考えられる危険に対して、防護がなされることになるであろう^{*2}。

もっとも、安全対策は、それぞれ両立しうるものであり、たとえば災害対策は、交通安全を犠牲にしなければならないというわけではないが、プライオリティはある。

3. 交通ルール—道路交通法

まず、道路の交通ルールが、どの程度の安全性をめざすべきものかをめぐる問題を考えていきたい。軌道上を走行する電車やモノレールと異り、路上を走行する自動車は何らかの通行秩序なしでは、混乱を招く。そのためのルールを定めることが不可欠である。道路上の交通ルールは、道路交通法（昭和35年）に定められている。この法律の目的として「道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、さらに道路の交通に起因する障害の防止に資する」ことがあげられている（第1条）。危険防止、交通の円滑、交通障害の防止は、互に両立しうるが、円滑な交通と危険防止は、必ずしも両立しない。

この目的を達成するために、交通ルールを設定し、ルールに違反した者に対しては、事故や損害が生じたか否かに関係なく、きびしい罰則（反則金）および行政処分（免許の停止・取消）を課している。

スピード違反、飲酒運転など、事故に結びついて

*2 このことを究明した人類学者（M. Douglas）と政治学者（A. Wildavsky）による研究として「危険と文明」（Risk and Culture, 1983）がある。この本は、いかなるリスクが知られているか、いかなるリスクがセレクトされるか、さらにいかなるリスクに対処するかについて、科学者の意見が分れることなどを、興味深い事例をあげて論じている。リスクが、単に客観的に存在するだけでなく、社会的に構成されたものであることを指摘するもので、リスクを考えるにあたって示唆に富むものである。

いなくても、サンクションを加えるというのは、法的制裁としてはきわめて異例であるが、交通ルールを遵守させるためにとられている措置である。

道路交通法がとる安全の考え方は、きわめて多様である。前述のように、道交法は、決して安全第一の考え方をとっておらず、むしろ円滑な交通の流れをめざしているともいえる。

安全を第一に考えるとすれば、速度の規制とか、夜間の走行の制限といったことが考えられるが、事故の多い状況（たとえば悪天候下、夜間）における運転そのものは規制しておらず、また円滑な交通といっても、混雑時の運転を制限していない。

つまり、もし安全または円滑な交通をめざするのであれば、車の数を減らすとか、車ごとに運転可能な曜日を指定する（韓国における奇数日偶数日による走行日の指定）とかいったことも考えられるが、そうしたドラスティックな方法は採用されていない。単に水曜日をノーカーデーとする、あまり周知されず、また守られていない動きがあるに過ぎない。

さらに、道交法のとっている種々の規制が、そもそも安全性を高めるのに役立っているのかということも問題になる。左側通行（18条）とか、信号に従った走行（7条）といったことが安全に資するものであることは、問題がないとしても、最低速度（23条）、進路変更禁止（26条の2）、乗車人員の制限（57条）などが、安全を高めるのに役立っているかは、一概にはいえない。

これらの規制は、安全と関係はあるものの、むしろより広く交通秩序に結びつくものであろう。

4. 自動車の安全性—製造物責任とデザイン欠陥

4-1 製造物責任

次に、自動車そのものの安全性に関する問題を、いわゆる製造物責任との関連で考えていきたい。自動車は、かつては、始終故障したり、暴走したりしてきわめて危険なものであった。しかし、今日では驚異的ともいえる技術の進歩により、きわめて安全性が高まり、以前のような故障やトラブルは、きわめて少なくなった。しかし、自動車が安全性を高めるにいたる間に、自動車の欠陥によって事故が発生し、それにより損害を受けた者が、製造者に対し製造物責任を問い、その過程で、安全性が議論になってきた。

ある製品の欠陥により、事故（被害）が発生した場合、被害を受けた者は、その製品の製造者に損害

賠償を求めることができるか。この問題は、いわゆる製造物責任 (Product Liability) の問題として、欧米諸国においても、争いになっている。なかでもアメリカ合衆国では、すでに1910年代から、自動車の車輪の欠陥による事故についての判決 (MacPherson 対 Buick事件) がでており、その後、今日にいたるまでに、自動車だけでなく、あらゆる製品に関して争われ、すでに80年近い法発展をとげている*3。

欠陥があれば責任が発生するという考え方は、今日では当たり前のようにも考えられるが、法律上の建前は、そうではなかった。

すなわち、日本民法709条も規定するように、近代法の一般原則は、損害賠償責任の発生要件として、単なる結果の発生ではなく「故意または過失」が必要であるとしている。欠陥があるだけで責任が生ずるわけではなく、欠陥を生ぜしめたことについての「過失」があったことの証明を要求していた。しかし、製品の製造過程において、過失があったことを証明するのはきわめて難しく、欠陥を生ぜしめた以上どこかに過失と評すべきものがあったという推定はできるものの、それ以上の過失の証明は困難であった。

過失に代えて欠陥でよいとする考え方 (製造物責任) は、ここから出てきたのである。どんな過程で出てきたものであれ、欠陥がある以上責任を負わせてもよいのではないかとするのである。この考え方の基礎には、欠陥について責任を製造者に負わせることにより、たまたま欠陥のある製品により被害を受けた者だけが損害を負担するという不公平をなくし、かつ製造者は損害をコストとして製品の価格に転嫁するなり、責任保険に加入することにより、損害を分散できるとする考え方にもとづいている。

製造物責任は、技術と工業化の進展によりもたらされた問題といってよい。

製品の「欠陥」による事故というのは、製品による事故と同じではない。たとえば、ナイフで手を切った場合、製品による事故ではあるが、そのナイフが、誰もが手を切りそうなデザイン (構造) のもので、同種の事故がおきているというのでなければ、欠陥によるものとはいえない。

4-2 欠陥の種類

欠陥といっても、種々のものがあり、通常三つに分けられている。一つは、いわゆる不良品 (できそこない) ともいうべきもので、大部分が欠陥のないものであるが、一定の率で不良品が生じてくる場合である。これは、品質管理によって発生または出荷

を防止できるが、それでも発見をのがれて、市場に出て、それを購入し、用いた人が被害を受けることがある。

第二が、ある製品のデザイン上に不備な点があるために、そのラインから生産される製品が、潜在的に欠陥があり、事故をおこす可能性があるものである。

第三は、用い方によって危険性がある製品について、適確な警告を欠いている場合である。製品が使用法によって危険である場合には、その旨の警告をすべきであり、警告を欠けば警告上の欠陥となるとする考え方である。

以上の三種の欠陥のうち、もっとも問題のあるのは、デザイン欠陥である。製品のデザイン (構造、仕様、性能を含む) をした者が、種々のデザインの中から、あるタイプのものがよいと考えて製品化したところ、使用中に欠陥が発見された場合、結果的に考えれば、設計は欠陥のあるものであったことになる。しかし、欠陥が相当期間の使用によってはじめて発見されるようなものである場合に、結果だけから欠陥とってよいか、問題になる。

商品化して市場に出す以上、十分な試行錯誤を重ねて市場に出すべきであり、事前に発見できなかったことは弁明理由にならないと考えるか、それとも、事前に相当な試行錯誤を重ねたが発見できなかったとして、責任を免れるかである。

4-3 欠陥判定の基準

デザイン欠陥の有無の判断にあたっては、何を基準とすべきかが問題になる。

製造上の欠陥であれば、標準から逸脱しているか否かを尺度として、標準からはずれた欠陥であれば、欠陥があると考えることができる (標準逸脱基準)。

ところが、デザインに欠陥があったか否かは、一般に事後的に判断されることになるから、代替的デザイン (alternative design) で、しかも採用可能 (feasible) なものとの比較ということになる。

その際、製品を購入し、使用する消費者が期待するものを基準とすべきだという考え方 (消費者期待基準) がある。たしかに、消費者の期待は大切な指標といってよいが、何が、どこまでという尺度としては、あまりに抽象的である。また、事後的な判断の場合には、きわめて高い安全性、すなわち被害を生ぜしめるような欠陥がないことが期待されていた、

*3 「アメリカの製造物責任法の示唆——デザイン欠陥めぐって」『製造物責任法の理論と実務』成文堂、1994年。

とされることが多いことからいって、基準としては、採用されていない。

そこで、消費者期待基準に代わり、危険効用基準が唱えられた。これは、ある製品のもつ効用をそれに伴う危険と比較することにより、欠陥といえるか否かを判断しようとするものである。欠陥の有無は、ある製品の効用と危険との比較の中から判断されることになる。

危険効用を考慮するにあたっての、より詳細な基準として、ウエイド (J.W.Wade) 教授によるものが、採用されているので、紹介しておく*4。

- (1)製品の有用性 (usefulness) と望ましき——ユーザーおよび公衆一般への効用 (utility)
- (2)製品の安全性の側面——それが損害を発生させる可能性とその損害の重大さ
- (3)同じニーズを満たし、同じほど安全性を欠いていない代替製品の手に入りやすさ
- (4)有用性をそこうことなく、またその効用を維持するのにあまりに高価にならないで、製品の安全でない性格を除去しうる製造者の能力
- (5)ユーザーがその製品の使用にあたって注意することにより危険をさけうる能力
- (6)製品に内在する危険とその回避可能性を、製品の明白な状態についての一般人の知識および適切な警告と注意の存在により、ユーザーが意識しうる予測
- (7)製造者の側で、製品の値段をきめるか、責任保険をかけることによる損害の分散の可能性

このように、ウエイド教授による基準は、製品の効用と危険だけでなく、効用の独自性、危険回避可能性、損害の分散可能性までも考慮に入れたもので、機械的な適用によって答が出るものではないにしても、欠陥判断にあたっては有益なものといえる。

デザイン欠陥については、あるデザインの採用にあたっての決定過程が問題となる。というのは、たとえば自動車についていえば、衝突されてもビクともしない強度のものであるのが望ましいが、そのために、材料や部分が高価になる。いくらかかっても、安全のためならばかまわないというのであれば、安全な車をつくることも可能であろう。

しかし、やはり価格的に人々が入手可能なものであることも、大切な要請と考えると、どこかで経済性と妥協して、安全性を犠牲にせざるをえない。そ

して安全性を犠牲にしたからといって、ただちに欠陥があると判断することはできない。

危険効用基準は、自動車をはじめとする機械、電気製品だけでなく医薬品についてきわめて重要である。というのは、医薬品というのは、効能だけがあるわけではなく、何らかの副作用 (マイナス) を伴っていることが多い。副作用があってはいけないというのであれば、医薬品そのものが存在できなくなってしまふからである。そのために、医薬品にあつては、効能と副作用の比較が不可欠になるのである。まったく効能がなければ、欠陥があることはいうまでもないが、効能とともに副作用もある場合には、両者を考慮したうえで、欠陥といえるか否かを考えることになる。

危険効用基準によって判断するにあたって、最も難しいのが危険をどの時点で判断するかである。つまり、開発設計、製品化の段階では、ある危険が知られていなかったが、後になってその危険が存在することが発見された場合に、危険を知りえなかったという主張を認めるかである。

この点が、いわゆる開発危険の抗弁として争いになる。これは、製品の設計開発、商品化の段階における最高の科学水準・技術水準によっても、発見できなかったような欠陥についても責任を負わせるべきかをめぐる争いである。

主として医薬品について争いになるが、テクノロジーについても考えられる。最高レベルの知見によってもわからなかったことについてまで、責任を問われるというのは、科学・技術の利用を妨げることにならないかという考慮がある反面、知りえなかったにしろ、危険が存在していた以上、責任があるとする考え方もある。多くの立法例では、開発危険の抗弁を認めているが、開発危険とされるのはごく少ないであろう。

これと関連するのが、ある危険に対する防止策が開発された場合、それ以前の、防止策のとられていない製品を、欠陥ありと考えられるかである。ある防止策をとることにより、従来の欠陥をカバーできるようになると、以前の状態は、欠陥であることを認めたことにならないかである。

現に、アメリカでは、改良策をとると、それ以前の状態は欠陥あるものと認めたものと考えられるとして、改良がはばかられたこともある。しかし、改良策により、これまでの欠陥による事故・損害を防止できるのであれば、いちばやく改良策をとるべき

*4 Wade : On the Nature of Strict Liability for Products 44. Miss.L.J.825,837 (1973)

であり、それ以前の状態が欠陥であるか否かとは別個に考えるべきであるとされる。

したがって、シートベルトが開発され、車に設置されるようになって、それ以前のシートベルトがない車を、欠陥のあるものとは考えないことになり、子どもを乗せる場合に、内からドアを開かないようなロック（チャイルド・ロック）がとられても、それ以前のものが欠陥になるわけではない。

5. 道路の安全性

自動車の場合、自動車の走行する道路の安全性が問題になる。道路の舗装がなされず、また安全施設も不十分であった時代にあつては、道路の不備を原因とする事故がおきた。しかし道路の安全性を問うようなことはなかった。道路は、一般的に安全であるとする信頼そのものがなかったからである。道路の舗装化が進み、十分な巾員、歩車道の区別、ガードレールが整備されるとともに、道路の不備を原因とする事故は減少した。

それにもかかわらず、未整備の道路において事故が発生することもある。そうした場合に安全性を欠くとして、道路管理者の責任が問われる事件がある。法的根拠としては、道路管理者は、国、公共団体、道路公団であるため、国家賠償法（昭和22年）第2条の営造物の設置または管理の瑕疵を理由とするかたちをとる。

道路の設置または管理の「瑕疵」があるかは、「安全性」を欠いていたかどうかの判断になる。

道路管理の瑕疵の有無が争いになった例は、相当な数にのぼるので、安全性との関連で興味のあるものをあげるにとどめたい。

まず、安全性の基準としては、「通常有すべき安全性」（最判昭和45年8月20日民集24巻9号1268頁）であり、これを欠くときに、瑕疵があるとされる。したがって、「落石注意」という表示のみで、落石そのものを防止する措置までとられていなかったとしても、道路の設置管理上の瑕疵はない、としている。

安全性を高めるためには、費用がかかるが、費用との関係について、ある判決（東京高判昭和45年4月30日交通民集3巻2号354頁）は「道路は安全・円滑な交通を確保しうるものでなければならないが、予算の制約があるので、その整備の程度は、位置、環境、交通状況等に応じ、一般の通行に支障を及ぼさない程度であり、必ずしも完全無欠でなければならないものではない」としている。

完全無欠な道路はありえないが、この判決は、財政的制約と安全性のトレード・オフを、正面から認めたものとして注目される。

同じような考え方は、水害訴訟において、しばしば争いになっている。

道路の安全性は、道路が物理的に安全か否かをめぐって争いになるが、道路に陥没があるとか、一部倒壊していた、あるいはガードレールがこわれていた場合には、瑕疵があり、安全性を欠くことは、明白である。

より問題にあるのは、道路の設計上の問題をめぐるものである。たとえば、ガードレールが必要でないとして、設置されていなかった場合である。これは予算上の制約にも関連するが、林道などでは、ガードレールが設置されていないこともある。転落のおそれのある、あらゆる道路にガードレールをつけることは望ましいが、すぐには実現しがたい。そこで、交通量や危険の度合を考慮して、設置順を決定することになる。

川に沿った道路がかまぼこ型で川の側に傾斜しているところで、激しい雨の中タクシーが滑りし川に転落した事故について、ガードレールがなかったのは道路の安全性が欠如していたという主張を認めた原審判決に対して、最高裁は滑行の原因が明確ではないとして、ガードレールを設置しないことが道路として通常有すべき安全性を欠くことになり、道路の設置ないし管理の瑕疵にあたることは困難であると判決した（最判昭和55年12月11日交民集13巻6号1399頁）。

同様の問題は、軌道についての踏切についても争いになっている。平面交差の踏切はできればなくするのが好ましく、残る場合も、必ず遮断機を設置するとか、警報器を設置するのが望ましい。しかし、あらゆる平面交差の踏切に、警報器をつけるのは事実上難しく、交通量、見通しなどを考慮したうえで、優先的に設置していくことになる。運輸省では、踏切設置の基準をもうけており、鉄道会社は、これに基いて設置している。もっとも、この基準に従って、警報器を設置しなかったのは、土地工作物の瑕疵にあたるとした判決もある（最判昭和46年4月23日民集25巻3号351頁）。

設備よりも、人為的な管理が問題になったものとして、長時間（87時間）故障車が路上に放置されていた場合につき、こうした状態をつくり出した故障車運転者だけではなく、道路の安全が著しく欠如す

る状態であったとして、放置していた国道の管理者に責任を認めた判決もある（最判昭和50年7月25日民集29巻6号1136頁）。

同じようなものとして、道路工事箇所を表示する標識板が、何者かによって倒されていたため、他の通行車がつっこんで事故が発生した場合について、道路の安全性が欠如してはいたが、時間的に遅滞なく原状に復することは不可能であったとして、責任を認めなかった（最判昭和50年6月26日民集29巻6号851頁）。

この二つの事例は、道路のハードな（物理的）安全性というよりも、ソフト面の問題であり、安全性への運転者の信頼と関連するものといえよう。

このように道路の安全性は、物理的なもの、計画上のものよりも、道路の利用をめぐる管理に関して問題になる。とくに道路が危険な状況になった場合の通行止の措置が十分であったか、工事中危険という表示がなされていたかなどをめぐるものである。これらは、特殊な状況下（悪天候、工事中）における、個別的な安全性をめぐるものである。

6. むすび

これまで見てきたように、自動車をめぐる安全性は、走行面の交通ルール、自動車そのものの安全性、そして自動車の走行する道路の三つの面から、追求されている。いずれの面からも、事故原因を究明し、事故の経験を事故防止に生かす、地道で着実な努力が積み重ねられているにもかかわらず、依然として、自動車事故による死者が1年の間に1万人をこえる状態が続いている。数千万台の車が走行している以

上、やむをえないともいえるが、一体安全とは何だろうかという疑問も生ずる。

人間の活動、社会の複雑化がここまで進んだ以上、安全と危険は背中あわせともいえるもので、今日では、事故・災害を皆無にすることは、もはやできなくなっている。あらゆる安全策は、事故・災害の絶滅ではなく、いかに事故の発生を減少させるかという相対的なものになっている。

安全の目標を達するために、法律の果たす役割も、法によって、何が何でもといったものではなく、何らかの意味で自発的な遵守を必要とするものであるため、遵守可能なものでなければならないという限界がある。

安全に、絶対的な基準はない。どんな安全措施をとっても、事故を完全に防ぐことはできない。だからといって、安全設備は不要というわけではない。また事故の発生すなわち安全性の欠如、と考えるべきではない。どんなに安全でも、事故は生じるとすれば、事故という結果が生じた以上、安全性を欠いていたと結果責任的に考えるのではなく、結果は生じたとしても、安全であったか否かと問うていくことになる。

事故のおきるたびに、事故の経験をフィードバックして安全基準を改定し、より安全をめざすという、くりかえし作業が行われていく。

技術文明の対価（代償）ともいえる事故という面はあるにしても、安全性を高め、事故を防止することは、相対的にはあるが、可能であることをふまえて、安全に関する施策がとられるべきであろう。