



HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	科学番組をめぐる制作者と市民の対話 : CoSTEPセミナー「科学ジャーナリズムは社会を変え得るか」から
Author(s)	早岡, 英介; Hayaoka, Eisuke; 藤川, 大之 他
Citation	科学技術コミュニケーション, 8, 99-112
Issue Date	2010-12
DOI	https://doi.org/10.14943/47095
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/44530
Type	departmental bulletin paper
File Information	JJSC8_009.pdf



報告

科学番組をめぐる制作者と市民の対話

～CoSTEPセミナー「科学ジャーナリズムは社会を変え得るか」から～

早岡英介¹, 藤川大之²Communication between the Producer and the Citizens over Science Programs in TV:
A Report from CoSTEP Seminar “Can the Science Journalism Change Society?”

HAYAOKA Eisuke, FUJIKAWA Hiroyuki

Keywords: science program in TV, science documentary, science communication for producer
and audience, science journalism

1. はじめに

1.1 科学番組の減少

一般市民が、最先端の科学技術の情報について触れるメディアとして、テレビの存在感はまだまだ大きい。「科学技術と社会に関する世論調査」における「科学技術に関する情報の認知経路」の項目(複数回答)では、「テレビ」を挙げた者の割合が87.1%と圧倒的であり、「新聞、雑誌」(58.8%)、「インターネット」(21.8%)、「ラジオ」(12.2%)といった他を大きく引き離している(内閣府大臣官房政府広報室 2010)。

しかしテレビにおける科学番組¹⁾は、減少の一途をたどっている。民放では日本テレビ「知られざる世界」、テレビ朝日「紺野美沙子の科学館」、TBS「神々の詩」といった良質な番組が次々に終了し(林 2004)、近年では、自然環境番組として12年にわたって続いたテレビ朝日の人気番組「素敵な宇宙船地球号」が2009年9月をもって終了した。

公共放送であるNHKにおいても、定時の科学番組の本数は、1963年の18番組から、1973年は22番組、1983年には21番組とピークを迎え、1993年には7番組、2003年には6番組と減っている。現在も改編を経てほぼ同じ水準を保ってはいるが、長期的には減少傾向が見てとれる(林 2004)。

一方、民放で新しく始まった科学関連の番組は、TBS「飛び出せ!科学くん」や日本テレビ「世界一受けたい授業」のように、バラエティ番組としての演出が多用されている。NHK「爆笑問題のニッポンの教養」では、科学者の個性をかなり演出している。これらは科学という「異物」を飲み込みやすくする工夫が無ければ、なかなか見てもらえないことを示唆している。

1.2 番組への建設的な批評の少なさ

インターネットでは「テレビは軽薄である」といった印象論が語られ、マスメディアを批判する言説が多く見られる。大手検索サイト・グーグルで「マスゴミ」(マスメディアを批判的に扱う際の

2010年9月26日受付 2010年12月1日受理

所 属 : 1. 北海道大学高等教育推進機構

2. NHKエデュケーション科学健康部

連絡先 : hayaoka@costep.hucc.hokudai.ac.jp

蔑称) というキーワードを検索すると、2010年11月20日現在、約498万件もヒットする。

だが、表層的なイメージでテレビを俗悪だと決めつける一方、市民の側から優れた番組に適切な評価を与え、良質なコンテンツや制作者を育てようとするアプローチは不足している。こうした風潮も科学番組減少の一因とは考えられないだろうか。

先の調査では、「機会があれば、科学者や技術者の話を聞いてみたい」という人は、61.8%（「聞いてみたい」26.8%＋「できれば聞いてみたい」35.0%）に達している（内閣府 2010）。

科学者の姿を伝えるメディアとしてテレビの存在感が大きいのにも関わらず、なぜ科学番組は減少しているのだろうか。こうした視聴者の声は、制作者に届いていないのだろうか。また科学番組の存在は十分に認知されていないのだろうか。

1.3 番組制作者と一般市民のコミュニケーション

最近では、科学者と一般市民が直接交流するサイエンスカフェのような場が増えている。しかし知識に乏しい市民が、専門家の話を正確に、かつ批判的にとらえるのは難しく、対等な立場で活発な対話が生まれるとは限らない。双方向のコミュニケーションに至らず、パワーポイントを多用した「講演会のスタイルをカフェで実施しただけ」（中村 2008, 39）の啓蒙の場にとどまるケースも珍しくない。

科学ジャーナリストは、科学を客観的かつ正確に、そして批判的にとらえられるように訓練されている。市民は、こうした制作者とも直接コミュニケーションする機会を作ることで、社会と科学技術を結ぶより良い回路を増やせないだろうか。

もちろん記者やディレクターは科学者では無いので、これを科学コミュニケーションとは呼ばないかもしれない。しかし、科学ジャーナリズムやメディアについて語ることも、広義の科学コミュニケーションと捉えられるのではないだろうか。

一方で、制作者にとって、市民とコミュニケーションする必要はどこにあるのだろうか。井上（2004, 159）は、求められる新しい科学ジャーナリスト像として「科学ジャーナリストは、科学者、技術者、公衆、ジャーナリストが互いに意思疎通を図ることができるよう、対話型公共圏（コンセンサス会議含む）づくりに積極的に努める」べきだと述べている。このような場を作ることで、市民のメディアリテラシーを高め、制作者はポジティブなフィードバックを、良質なコンテンツの制作につなげることができるのではないか。

こうした考えのもと、今回北海道大学において、著者の一人である藤川大之（NHKエデュケーショナル科学健康部・統括部長）を講師として、セミナーを開催した。藤川は、ディレクターやプロデューサーとして長く科学番組の制作に携わった経験をもつが、このような市民向けの場で話すのは初めての体験である。

2. CoSTEPセミナー「科学ジャーナリズムは社会を変え得るか」

2.1 セミナーの概要

北海道大学高等教育推進機構科学技術コミュニケーション教育研究部門（CoSTEP）では、2007年より、講義とは別に「CoSTEPセミナー」²⁾と題して、科学技術と社会に関わる重要な問題について、学内外から講師をお呼びして話題を提供していただいている。2010年2月20日、北大理学部5号館305教室で行われたセミナーでは、藤川が、これまでの経験から、「科学ジャーナリズムは社会を変え得るか」と題して、約30人のCoSTEP受講生や修了生を相手に報告し、質疑を交わした。



写真1 CoSTEPセミナーの様子

藤川は1980年にNHKに入局してから、主に科学技術に関わる番組の制作を担当してきた。2006年から2009年までは科学・環境番組部長として、NHKが放送する科学番組の統括責任者をつとめた。

ディレクターとして制作した中でも、自動車の安全問題に関わる番組は、1980年代後半から1990年代にかけて大きな注目を集め、科学技術映像祭・総理大臣賞や同科学技術庁長官賞など数々の賞を受け、社会的に高く評価された。



写真2 報告者の藤川大之

とりわけ視聴者に衝撃を与えたのは、当時国内を走る日本車の安全対策の遅れを、海外の事例と詳細に比較して浮き彫りにした、数々のスクープだった。同じ車種、年式の車であっても、輸出入と国内向けとは、自動車メーカーは安全仕様に大きな差をつけていた。

またアメリカでは当然のように行われていた政府や公的機関による車の衝突テストやその結果公表が、日本では行われていなかった。これらの事実は、業界内では知られていたが、一般にはNHKの取材によって初めて公にされた。

コスト重視のあまり、人命に格差をつけていると思われるようなメーカーの姿勢と、行政の怠慢に視聴者は驚き、怒った。1990年4月に放送したNHKスペシャル「第2次交通戦争～なぜ日本で死者が減らないのか～」では、放送開始直後から電話が鳴り始め、終了までにその数は460本にも達したという。反響の多くは、行政やメーカーに対する厳しい批判の声であった（NHK取材

班 1990b).

今回はこうした一連の自動車に関わる番組に注目し、その制作過程を振り返るとともに、最新の交通事故統計を藤川自身が調べ、マスメディアと科学技術、そして社会が相互にどのような影響を与えたか報告した。

2.2 自動車関連番組を取り上げた理由

藤川が自動車の安全問題を扱った番組は、1985年から1999年まで、24番組にもものぼる。ひとつのテーマでこれほど長期間に渡って数多くの番組を制作するのは珍しく、社会に与えたインパクトは比較的大きかったと考える。

表1 藤川制作の主な自動車関連番組

-
- クローズアップ「実験！トレーラー横転 ～謎のジャックナイフ現象を追う～」1985年11月
 - クローズアップ「一瞬の迷走 ～多発する分岐点激突事故～」1986年10月
 - クローズアップ「謎の暴走～多発するオートマチック車事故～」1987年6月
 - NHK特集「検証オートマチック車～問われるハイテク機器の安全性～」1987年12月（昭和62年度ギャラクシー奨励賞・放送批評懇談会）
 - サイエンスQ「迷走をうむ道路標識～検証・分岐点衝突事故～」1989年1月
 - ドキュメンタリー '89「眠らぬ街が事故を呼ぶ」1989年5月
 - NHKスペシャル「死者半減・西ドイツはこうして成功した～第2次交通戦争への処方箋～」1989年12月（科学技術映像祭・総理大臣賞、第16回放送文化基金賞テレビドキュメンタリー部門本賞）
 - NHKスペシャル「第2次交通戦争～なぜ日本で死者が減らないのか～」1990年4月
 - NHKスペシャル「君はなぜ死に急ぐのか～急増する若者の交通事故死～」1993年4月
 - クローズアップ現代「事故車から出られない～急増する缶詰事故～」1994年5月
 - NHKスペシャル「交通事故死 なぜ日本だけが減らないのか」1994年12月（科学技術映像祭・科学技術庁長官賞）
 - クローズアップ現代「恐怖の側面衝突事故～問われる日本の自動車安全基準～」1995年8月
 - 祝日特集「安全な車をどう選びますか～自動車アセスメントからのメッセージ～」1998年5月
 - クローズアップ現代「検証・ワンボックスカーの安全性～衝突テスト最新報告～」1999年5月
-

また番組の一部は『NHKスペシャル 西ドイツ・死者半減：第2次交通戦争の処方箋』（NHK取材班 1990a）や『NHKスペシャル 日本・死者急増：第2次交通戦争の構造』（NHK取材班 1990b）といった書籍の形で詳細な記録が残っており、当時の制作過程を振り返りやすかった。そして交通事故は統計データによる再調査や確認がしやすかった。

3. 報告内容

3.1 自動車事故の過去と現在

自動車の安全性を問う一連の番組制作がピークを迎えたのは、サイエンス番組部（当時）が相次いで書籍を出版した1990年である。NHKスペシャル「第2次交通戦争～なぜ日本で死者が減らないのか」が放送された年でもある1990年は、前年の統計で交通事故死者数が1万1086人に達し、15年

ぶりに1万1000人を超えて「交通戦争」が2度目のピークを迎えた時期であった。

だが、一連の制作がピークを過ぎるのと軌を一にして、交通事故死者数は、1万1451人に達した1992年を境に減少に転じる。その後、2009年の統計では、57年ぶりに5000人を下回って、戦後復興期の水準に戻った(内閣府 2010)。この朗報は、「交通事故死57年ぶり5000人下回る」(読売新聞2010年1月3日付朝刊)といったニュースで報じられ、大きな話題となった。

書籍出版からちょうど20年が経ち、事故死者数が5000人を下回ったことは、番組制作を振り返るには、象徴的なタイミングであった。もちろんセミナーの企画を立てた時、このニュースを予測していたわけではないが、交通事故死者数はずっと減少傾向にあり、節目の時期が近く来ることは予想された。

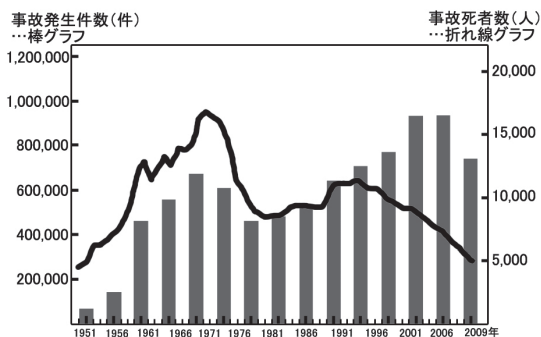


図1 年間の交通事故件数と死者数の推移

※警察庁資料等から作成

3.2 交通事故の形態を映像で分析する

藤川がNHK大分放送局から東京の放送センター・サイエンス番組部に着任したのは、1985年8月12日JAL123便の墜落事故が起きた日である。報道も番組制作の現場も、JALの墜落事故一色だった。

だが、取材で出会った江守一郎成蹊大学教授³⁾にこう言われる。「いったん航空機事故が発生すると、事故調査委員会が作られ、あれほど綿密に事故調査をやるのに、年間1万人以上の死者を出している交通事故の大半が、ドライバーのミスが原因の事故として片付けられ、きちんとした調査がなされていない。おかしいと思わないか？」

この問いかけに感じるものがあつた藤川は、当時全メディアがこぞって進めていた航空機事故取材よりも、自動車事故をテーマにした番組に取り組んだ。

1980年代後半は、ようやくハイスピードカメラが実用化されて放送現場でも使用されるようになった頃である。藤川もインパクトの強いクラッシュシーンなど、交通事故のリアルな表現にハイスピードカメラを活用した。

江守教授とともに知られざる事故形態を調べ、科学的に検証した。トレーラーの横転事故、乗用車の正面衝突、後部追突、AT車の暴走事故など、実験に供用された車両は何十台にもものぼる⁴⁾。

こうした実験映像には従来の事故調査になかった科学的実証性という視点が加えられており、視聴者に衝撃を与えるとともに、行政に対策を促すきっかけとなった。

3.3 海外での取材

3.3.1 海外へ目を向けた背景

上記のような事故形態を分析する番組を4年間にわたって作り続けた後、藤川は、もう自動車の取材はやめようと思っていた。毎回、取材先など関係各方面に神経を使い、放送後のプレッシャーも相当なものだった。反響は大きかったが、その分メーカーや行政からの風当たりも強い。1989年に藤川は名古屋放送局に異動することになる。

しかし、時代が再び取材を後押しする。1988年は交通事故による死者が1万人をこえ、白書やマスコミ報道の中で「第2次交通戦争」という言葉が頻繁に使われるようになっていた。それまで史上最悪だったのは、日清戦争の死者数に匹敵するといわれた1970年の1万6765人である。「交通戦争」という表現はここから来ている。

当時は、歩行者が交通事故に遭って死亡するケースが多かった。そのため、横断歩道や歩道橋、信号の設置が必要とされ、主に社会体制が不十分だったことが原因だと考えられていた（内閣府2010）。

その後1975年頃から、日本では一転して自動車乗車中の死亡事故が増え続ける。当時、車がクラッシュして、車内で命を落とす事故は、「棺桶型事故」とも言われた。

交通事故の状況は様変わりしているが、安全対策は以前のインフラ整備の発想から抜け出せていない。そこに「第2次交通戦争」の原因があるのではないか。NHKは「事故対策プロジェクト」を立ち上げ、藤川らは海外へそのヒントを探りに行った。

3.3.2 西ドイツの事例

1989年、取材に向かったのは、当時の西ドイツである。西ドイツは、交通事故死者数を1971年の1万8753人から、1987年の7967人まで、16年間に6割も急減させた世界でも珍しい国だった。

一方で、日本では前述の通り、1979年の8466人から、1989年には1万1086人へと増加し、今後も増加していくのではないかと思われていた。

そんな時代背景のもと、1989年12月17日に放送したNHKスペシャル「死者半減・西ドイツはこうして成功した～第2次交通戦争への処方箋」では、事故死者数を減らした西ドイツの取り組みを、「車の安全性」「交通教育」「救急医療」の3つのポイントでまとめ、日本も社会システム全体を変革することなしに、死者を減らすことはできないと警鐘を鳴らした。

西ドイツは、交通事故の科学的調査をしっかりと行い、ベンツやフォルクスワーゲンなどのメーカーは、事故データを分析して得た情報を車の衝突安全性能にフィードバックさせていた。またいざという時、フルブレーキを踏めるような体験をさせる交通教育、そしてドクターヘリコプターを使った先進的な救急医療を行っていることを番組で紹介した。

3.3.3 スクープ～同じ車種でも違う、海外向けと国内向けの仕様～

西ドイツの番組を作った後、藤川らはNHKスペシャル「第2次交通戦争～なぜ日本で死者が減らないのか～」(1990年4月放送)において、「後部座席の3点式シートベルト」「4ドアハードトップの販売」「サイドドアビーム」といった事例をあげて、自動車メーカーが輸出車と仕様に差をつけていたことをとりあげた。

当時、自動車メーカーは、国内向け車種では後部座席に2点式のシートベルトを装備していた。だが2点式では、クラッシュしたときに、腹部にベルトからの激しい力が加わり、いわゆる「腹切り事故」が起きる。藤川らは、自動車メーカーが、アメリカへ輸出する車には後部座席に3点式シートベルトを装備させていたことを明らかにした。

4ドアハードトップとは、車体デザインにスポーティな開放感を持たせることを狙いとして、通常4ドア乗用車の側面にある3本の窓柱のうち、中央の1本の窓柱を無くしたスタイルである。国内向け車種では様々なメーカーでまだ販売されていたが、アメリカでは横転事故の際に屋根がつぶれやすく危険だとして殆ど販売中止となっていた。

そして、サイドドアビーム。側面衝突に対応するための、鉄の補強板である。日本向け車種のドアの内部はがらんどろで、補強されていなかった。しかし、アメリカへ輸出する車においては、アメリカの安全基準FMVSS（アメリカ連邦自動車安全基準）に基づいて1973年からドアの内部に入れている。これによっておよそ3トン（加圧試験）の力に耐えられる。

交通事故による死者数が1万人を超えるほどに深刻化しているにも関わらず、自動車メーカーの論理は、コストダウンや重量軽減による燃費の向上など、経済原理が人命に優先していたと思われ

でも仕方がないものだった。これらの番組は国会でも取り上げられた。特に、事故で肉親を失った遺族からの怒りは、取材班の予想を超えて大きかった。

3.3.4 アメリカの事例

「第2次交通戦争～なぜ日本で死者が減らないのか」という番組では、大手自動車メーカー2社から取締役クラスを招き、行政や研究者、ユーザー、自動車雑誌編集長も交えて、スタジオで約2時間30分の徹底討論を行った。これは、1.3節で述べた、「科学者、技術者、公衆、ジャーナリストが互いに意思疎通を図る、対話型公共圏づくり」に当たる。

この場で、メーカーの参加者が「NCAP (エヌキャップ)」⁵⁾があるせいで、アメリカ向けとの仕様差が起きるのだと話していた。藤川は4年後の1994年2月、NCAPの情報を得るためアメリカへ渡った。

NCAPとは、New Car Assessment Programの頭文字をとったものだ。FMVSS (アメリカ連邦自動車安全基準) では、時速約48km (30マイル) で前面衝突テストを行っていたが、NCAPでは、それを時速56km (35マイル) にスピードアップさせて、前面衝突させる。しかも使用されるのは、アメリカ運輸省が覆面で市場から購入してきた車で、自動車メーカーにとっては過酷な抜き取り検査となる。

番組では、NCAPの関連で軸になる具体的な話題として、当時日本ではあまり知られていなかった安全技術の「エアバッグ」を取り上げた。取材当時、日本で販売される車でエアバッグがついていたのはわずか5%。しかし、アメリカでは新車で運転席の91%、助手席でさえ64%がついていた。

当時の取材で、アメリカ向け輸出車には、運転席にも助手席にもエアバッグが取り付けられているが、同じ車種でも国内向けは運転席だけ希望すればつけられる設定だったり、助手席にはつけることさえできなかったりと、やはり安全格差が存在していたことを突き止めた。

今ではエアバッグが標準装備なのは常識である。だが、わずか16年前は、日本ではシートベルトで十分だという認識だった。この問題を追ったNHKスペシャル「交通事故死・なぜ日本だけが減らないか」(1994年12月放送)は、一部セミナーでも上映した。

3.4 番組が社会に与えた影響

本稿は、番組と安全対策の因果関係を証明することが目的ではないが、番組が提起した問題点が、その後社会でどのように受け入れられていったかを以下にまとめる。

3.4.1 事故形態の分析による影響

交通事故現場の分析を中心に、結局、江守教授とは1985年から4年間で6本の番組を作ることになった。「ジャックナイフ現象」(大型貨物トレーラーにおいて、連結部がふられて折りたたまの大型ナイフ、ジャックナイフのような形状となり、操縦不能になること)を調査した番組では、スタントマンを使って実際にトレーラーを横転させるというインパクトの強い実験を行った。

濡れた路面などで起きやすいこの現象は、ロックすると不安定になるトレーラーの第2車輪にABS (アンチ・ロック・ブレーキシステム) を装備することで回避できる。

番組の反響が行政やメーカー、運輸業者へと届き、放送後しばらくして、トレーラーの第2車輪にABSをつけることが義務化された。当時、日本の交通安全対策はまだ途上にあり、こうした事故分析番組による問題提起が行政に対策を迫り、その後改善策がとられる事が多かった。以下、表に示す。

表2 主な番組とその後の行政などの対応 (●は番組名, ▼はその後の対策)

-
- クローズアップ「実験！トレーラー横転～謎のジャックナイフ現象を追う」
 - ▼トレーラーの第2車輪にABS (アンチ・ロック・ブレーキシステム) の義務化

 - クローズアップ「一瞬の迷走～多発する分岐点激突事故」
 - ▼衝突事故が多発する分岐点に衝撃緩衝バリアの設置

 - ドキュメンタリー89「眠らぬ街が事故を呼ぶ」
 - ▼警察の事故調書の項目に「駐車追突」という原因が明記されることになった
-

3.4.2 日本の安全基準の改善

1990年の段階においてアメリカは、衝突安全性に関してしっかりとした安全基準をもっていた。藤川は当然、このような基準が日本にもあるものと思って、運輸省 (当時) を取材したが、日本ではこのようなダミー人形を使った衝突安全基準にもとづくテストを全く行っていなかった。



写真3 アメリカの衝突実験の様子 (撮影：藤川大之)

結局、1994年4月に日本の運輸省 (当時) は、道路運送車両法保安基準第18条を定め、初めて前面衝突安全基準 (ダミー人形を使った時速50kmによる衝突試験) を導入した。アメリカに遅れること20年、放送からは4年後。しかし準備期間を考えれば、異例の早さで導入が決まったといえる。

こうした基準が導入されてから10年以上を経て、運輸技術審議会答申に基づく「安全基準検討会」によって評価がなされたことが、平成18年度版交通安全白書に記されている。フルラップ前面衝突基準⁶⁾等の衝突安全対策によって、1999年から2003年までに、約1000人 (事故後30日以内の死亡) の死者数削減効果が推計されている (内閣府 2006)。

3.4.3 日本版NCAP「自動車アセスメント」導入

その後、1979年にアメリカで始まったNCAPは1995年に日本にも導入された。藤川が番組を編集する際にアメリカのNCAPをどう日本語に訳すか考えて、「自動車アセスメント」と名付けて放送した。当初、運輸省は「自動車安全情報提供事業」と言っていたが、この「自動車アセスメント」が今では正式名称となっている。

自動車アセスメントに関しては、独立行政法人自動車事故対策機構 (NASVA)⁷⁾ が、その死者数低減効果についての試算を出している。事故データ8万件を分析したところ、アセスメントで成績の良い車ほど、死亡重傷率が低かった。その結果、1995年からの13年間で、5103人の死者数削減及び13万2241人の重傷者数削減の効果があったと推計されている (国土交通省・独立行政法人自動車事故対策機構 2010)。

また、国内で販売されたエアバッグの装着車 (運転席) は90年にはわずか1.7%しかなかったが、97年には87%にまで上昇している。新聞記事「もっと知りたい：交通死 減り続けるわけは？」(朝日新聞 2010年4月7日付朝刊)によると、自動車メーカー各社が車体の強度を高め衝撃吸収性の良い車を開発し始めたのは95年ごろからである。

3.4.4 乗車中の事故死者数の減少

日本も西ドイツも同様に、事故件数は保有車両台数の増加とともに増え続けている。事故が増えているにも関わらず、死者数が減り続けるのはなぜか。

前にも挙げた「もっと知りたい：交通死 減り続けるわけは？」(朝日新聞 2010年4月7日付朝刊)では、死亡事故が減り続ける理由の一つとして「車の安全性の向上」をあげている。90年代からは消費者の安全意識が高まり、自動車購入動機のランキング上位に「安全性」が挙げられるようになった。この頃から一般の車にエアバッグが普及し始め、メーカー側も車の安全性能を売り文句にするようになった。安全性が高まれば、自動車乗車中の死亡事故が減るはずである。

状態別の交通事故死者数の推移をみると、過去10年間では、特に自動車乗車中の減少が顕著であり、2009年の乗車中の死者は、92年と比べ約3分の1の1600人にまで急速に減少しており、2008年からは歩行中の死者数を下回るまでになった。特に若い世代 (16~24歳) では92年の約7分の1の222人にまで減った。(内閣府 2010)

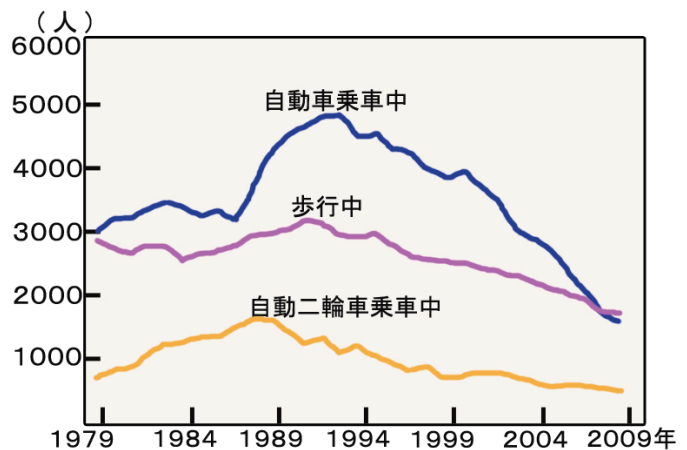


図2 状態別交通事故死者数の推移

※警察庁資料等から作成

3.4.5 交通事故死者数の減少～西ドイツと日本を比較して～

日本も西ドイツ同様、1992年から現在までに交通事故の死者数が劇的に減った。日本の事故死者数は、第2次交通戦争のピークを迎えた1992年の1万1451人から、2009年の4914人まで急減していて、17年間に42.9%まで減少している。

この減少率は、西ドイツが、1971年からの1987年までの16年間に42.5%の減少率を達成し、死者半減に成功した時と殆ど同じである。日本は西ドイツから20年遅れで、殆ど同じカーブを描いて死者半減に成功していたのだ。

3.5 科学ジャーナリズムの果たす役割

一連の行政の対応にこうしたNHKの報道が影響したのかどうか、因果関係を証明するのは難し

い、行政やメーカーが安全対策をとろうとするタイミングで、偶然番組を作っただけではないかという見方もあろう。

ただし、これまではドライバーの不注意、自己責任で片付けられ、科学的データに基づいた対策をとるのが遅れていた。NHKの報道は、こうした状況を、当事者たちが変えていかなければという動機付けをした点で重要なファクターだったと言えるのではないだろうか。

ドキュメンタリー番組が直接的に人の命を救うことはないが、制度の導入を早めるために世論を喚起することはできる。普通なら10年かかる基準の導入を、例えば報道の影響力で3年、4年と早めることは不可能ではない。

他に、科学ジャーナリズムの役割として継続取材による「監視機能」がある。きちんと行政は機能しているか、メーカーは何か隠していないか、チェックする役割が社会に必要である。この点に関しては、スポンサーの力が及ばないNHKだからこそ可能だった。

3.6 番組制作を振り返って

自動車事故は悲惨である。さっきまで隣に座って笑顔で話していた仲間や家族が突然、見るも無残な姿となり息絶える。この虚しさ、凄惨さはデータからは見えてこない。番組制作は、年間1万人を越える無念の死を重く受け止めながらの作業となる。

藤川は一連の自動車の番組を制作する中で、多くの失敗や取材拒否にあい、ほとんどギブアップ寸前のところまで追い込まれた経験を持つが、そういう時に限ってなぜか奇跡的に別の道が開けて、思いもよらないシーンが撮影できたケースが多々あった。こうした時、いつも1万人の無念の魂が後押ししてくれているようにも感じた。

今回、新たに統計データを調べることで、自分の仕事が社会貢献にもつながっていたことを知ることができたのは、大きな発見であり、喜びでもあった。

4. 質疑応答から

4.1 ジャーナリズムに使命感は必要か

質疑応答において、「番組制作を続けたのは使命感からか？」という質問が出た。しかし藤川は、使命感で番組を作ったわけではないと否定し、理由として以下の2点を挙げている。

人の生死に関わる問題は、何事よりも優先されるべきテーマで、それだけに視聴者からの注目も集めやすい。また事故現場を目撃するような体験は誰にとっても殆どない。事故の再現実験などドラマチックなシーンは、現場ではこんなことが起きていたのか、こうやって車は壊れるものなのか、という新たな驚きや発見を視聴者にもたす。

このように、自動車の安全対策について取り上げたのは、第一義的にはあくまで番組としての魅力やインパクトを追求した結果だった。まずは「自分が問題意識を持って面白がるもの」「視聴者が興味を持ってくれそうなもの」を探し、それらが結果的に公益性を生むことが望ましい。

4.2 困難な取材を支えたモチベーションとは

「使命感でないとする、モチベーションは何か？」という問いに対し、まず使命感による取材の危険性について話した。

詳しい取材を始める前から使命感を持つというのは、番組という場を利用して視聴者にこう思わせたい、という個人的欲望や意図が先に立ってしまっている。それでは関係者や視聴者の気持ちを動かすことはできない。またスクープをとることへの執着や、名誉欲など、エゴイズムが先に立つ

た取材は結局は本質を見失い、最終的には良い結果を生まない。

ジャーナリズムで何かを成すための原動力として最も大きいものは、「サービス精神」である。これは面白い話だから絶対に人々に伝えたい、何か感じて欲しいと、必死に番組の完成度を上げていく心構えのことでもある。これは取材の過程で、取材先や出演者等に向き合う時にも通じる。「サービス精神」を持つことで、信頼関係が生まれ、難しい取材の壁を乗り越えられたケースは少なくない。

見てくれる人に満足してもらってこそそのテレビジャーナリズムである。使命感にとらわれた人や、自己満足型の人にはこうした仕事は向いていない。各方面への細やかな「サービス精神」こそが、良い仕事の原動力になる。

4.3 アンケートの自由記述欄に対する回答

セミナーでは時間の制約もあり、すべての質問に答えることはできなかった。そこで、アンケート項目の自由記述欄「科学番組や報道に期待することなど」で集まった意見に対し、ここで返答する。

4.3.1 正確な事実とは

最もよく見られたのが、「正確な事実を報道してほしい」という声である。アンケートで「マスメディアの科学技術報道に期待するものを3つ選んで下さい」という質問では、「正確な事実の伝達」という項目が25%と最高だった。

自由記述欄に書かれた要望をそのまま以下に記す。「科学的に正確な内容を報道してほしい。ある部分だけをデフォルメされることがないように、切り口も重要だと思います」「表面的な出来事のみを追わず、技術的に正確な内容の報道もしていただきたい」「豊富な取材やデータに基づく正確な報道」「その局の色を出すのではなく、まずは事実を伝えるところから始められては、と思います」「科学報道には正確さを期待する。それには負の面も含めた取材をした多視点の報道が必要だと思う」。

まさに、マスメディアはこうした要望に誠実に答えていく必要がある。ただ、「正確な」事実という言葉には、若干の誤解もあるように感じている。政治報道では、制作者の視点や切り口にバイアスがあることは最近では理解されてきているが、こと科学技術においては絶対的に正確な事実があって、マスメディアならその事実のみを伝えるべきだという見方があるように時々感じる。

仮に客観的な数字であっても、メディアを通して伝えられるものは、必ず制作者の意図や解釈が入っている。何らかの切り口が無いと、記事の作成や映像の編集は本質的に不可能である。全ての事実を提示した上で、あなたはどう思いますか?と問うのはジャーナリズムではない。

事実は常に何らかの解釈を伴って提示されるものであり、誰もが同様に解釈する「正確な」事実はない。制作者の側にたつて、なぜこのような伝え方をしているのか、その意図を自分で読み解く習慣、つまりメディアリテラシーが無いと、提示される情報に対して常に疑心暗鬼になってしまう。

一方で「その研究や技術が社会に及ぼすと思われる影響(報道する側の主観でOK)」「報道する側の考えや立ち位置を明確にした報道」といった要望もあった。逆に、メディアはもっと主体性を持ってほしいという意見であり、改めてメディアの責任についても自覚したい。

4.3.2 研究者の取り上げ方について

「取材する研究者をもっと選んでほしい(「有名な人」ではなく、研究活動をしっかりしている方。テレビに出るのが好きな人では良くないと思います)」という意見がある。確かに、こうしたアカデミズム内での評価に詳しい人材が、マスメディアの内部にも必要である。

例えば、NHKエデュケーショナルで制作している、エンターテインメント性の強い科学番組「す

イエンスー」(NHK教育)では、これまでメディアで取り上げることが少なかったが、科学的意義や興味の尽きない研究分野にあえて踏み込み、しかもその研究者の個性的キャラクターを存分にフューチャーし、若者層からも大きな支持を得ている。このように、解説者の選び方に対してももっと工夫をこらし、広く視聴者からの意見も取り入れていきたい。

4.3.3 NHKならではの番組作りを

「スポンサーに遠慮しない番組を作ってほしい」「市民が科学に対して感じている声にならない不安あるいは希望を吸い上げてほしい。それを番組や記事で表現してほしい」「視聴率だけで判断するのではなく、もっと数値に表れない、心に響く番組を作ってほしい」といった意見からは、NHKに対する期待も感じる。

NHKは科学番組制作を専門とするスタッフの数が比較的多く、マスメディアにおいては例外的な存在である。また2010年度のNHKスペシャルにおいては、「認知症を治せ！」が世帯視聴率13.2%と同番組内で1位だった。「ハッブル宇宙望遠鏡 宇宙の始まりに挑む」は11.1%で2位、「日本列島 奇跡の大自然第2集 海」が9.7%で5位と、科学番組の人気は今なお高い(いずれも2010年11月15日現在)。

こうした結果をこれからも積み上げ、さらに一般市民の声を吸い上げていくことで、科学番組の一層の充実につなげていきたい。

5. 市民と対話することの意義と今後の課題

5.1 制作者と市民の対話の意義

一連の番組は、自動車という「諸刃の剣」とどう付き合っていくべきなのか、ユーザー、メーカー、行政に対して重要な問いを投げかけた。悲惨な交通事故が科学技術のもたらす代表的な災厄の一つだとすれば、それを克服できるのも「冷静で科学的な対処」であるというのが取材班のメッセージの一つだった(NHK取材班 1990b)。

だがかつて高く評価されたドキュメンタリー番組であっても、時間とともに視聴者の記憶が薄れ、風化するのを避けられない。セミナー後に実施した参加者へのアンケートで、「NHKが80年代後半から、90年代前半にかけて、自動車問題をよく取り上げていたことを知っていましたか」という問いに対して、回答した25人の中で「よく覚えている」と答えたのは0%。「何となく覚えている」が32%、「知らなかった」が68%という結果だった。⁸⁾

書籍と違って、数回しか放送されないテレビメディアは忘れられやすく、放送するだけで影響力を維持することは難しい。様々な機会を作ってメッセージを伝え、科学番組に関心を持ってもらい、支援を得ることは、将来の有益な報道につながる。

番組制作のいきさつや、盛り込めなかった情報を講演会等で話すことはよくある。だが今回のように、制作者自身がその後を再調査し、現在に至る社会の変化をフォローする試みは少ない。現在制作が進行中の番組において、こうした対話の場を設けるのは困難だが、10年以上の時を経て改めて当時の状況を振り返り、一般市民とともに最新の情報を確認することには、大きな意義があると考えられる。

5.2 プレゼンの方法とテーマの選び方について

今回は自動車の安全基準や対策などがメインテーマだったため、どうしても統計データに沿って正確に話を進めざるを得なかった。しかし、数字が出てくると、みるみる聞き手の興味が引いてい

くのを感じた。正確に話そうとすればするほど、こうしたジレンマに陥る。

社会性の強いテーマでは、一般市民や学生が面白いと感じてもらえるように話すのは難しい。正確な統計データは資料として配布し、あとで確認してもらうことにして、比較的興味をもってもらいやすい番組制作のエピソードを中心に話すといった方法もあったかもしれない。

また記者やディレクターは、アナウンサーとは違い、話のプロではない。しかしプロセスを話せるのは制作者しかいないし、これからジャーナリズムを志す学生の方々に、どのようなモチベーションで仕事を続けるべきかといったことも伝えたい。今回は初めての経験で余裕が無かったが、場数を踏むことも大事だと感じた。

また市民側がどんな情報をほしがっているのかも探る必要がある。科学ジャーナリズムや科学番組といっても範囲が広いので、どんなニーズがあるのか傾向が分かると話しやすい。「子供たちの理科離れ」や「生活の中に潜むサイエンス」といった、より市民にとって身近に感じられるトピックが、こうした対話の場では有効かもしれない。

5.3 NHKアーカイブスの活用

ふさわしいテーマを探り、対話の場を設ける上で、NHKアーカイブス⁹⁾を活用する方法もある。NHKアーカイブスでは、無料で一部の番組を「番組ライブラリー」として公開し、番組を活用した研究や調査も受け付けている。過去の番組の上映会を開催し、制作者と市民との対話の場を作るような試みは、現在すでに不定期にNHKアーカイブスで行われている。

4.3.1「正確な事実とは」の項目でも述べたように、マスメディアの流す情報は、絶対に正確な事実とは限らない。ある程度のスパンを置いてから、改めて市民とともに見直すことには意義がある。放送が全て正義ではないことは、例えば10年、20年たって、当時の時代状況を踏まえて見直してみた時に、改めて気づくケースもあるはずだ。

こうした取り組みは、一般市民のメディアリテラシーを高め、制作者にとっても客観的に仕事を見つめ直す良い機会となる。NHKアーカイブスであれば、制作者は大学に出向くより、もっと気軽に参加できるのではないだろうか。逆に市民にとっては、放送の現場を知る良い機会となる。また豊富な映像資産の活用方法としても、有効なアプローチとなるだろう。

5.4 まとめ

マスメディアの本業はニュースや番組といったコンテンツ制作であり、一般市民と直接交流するような場を設ける機会や余裕があまりないのが実情である。また大学を含め一般市民の側は、マスコミと接点を持てるような人材がいらないため、交流しにくいという問題点がある。

アカデミズムからマスメディアへ、またはその逆など、人材の交流が進むことでこうした取り組みも活発化していけよう。そして一般市民にとっては、大学の公開講座やセミナー、NHKアーカイブスなどが、コミュニケーションのチャンネルとなる。

多様なメディアの発達によって、かつてほどマスメディアは敷居の高い存在では無くなりつつある。今後は、活発なコミュニケーションと有意義なフィードバックが、よりメディアの質を高め、一般市民のリテラシーをも高めてくれることに期待したい。

注

1) 本稿では科学番組を広くとらえる。ETV「サイエンスZERO」のような最先端科学を紹介する番組はもちろん、NHK総合「ダーウィンが来た!生きもの新伝説」といった自然・環境番組、ETV「ここが聞きたい!

- 名医にQ]のような健康番組, 総合「ためしてガッテン」, 日テレ「所さんの目がテン!」のような生活情報番組, 「NHKスペシャル」や「クローズアップ現代」のように, 科学が番組を構成する要素として組み込まれている特集やドキュメンタリーなど, 科学をコンテンツとして扱うものは全て科学番組とする.
- 2) セミナー開始当時の実施主体は, 科学技術振興調整費によって北海道大学内に設置された科学技術コミュニケーション養成ユニット.
 - 3) 江守一郎博士は1924年生まれ. アメリカでゼネラル・モーターズ社, IBM社などに勤務. 67年カリフォルニア大学工学部助教授. 72年成蹊大学工学部教授. 交通事故の解析および鑑定を日本に導入した. 1996年逝去.
 - 4) 実験に使う車は中古車などを購入して利用していた.
 - 5) NCAP (米国) の詳細は以下のURLにて知ることができる. <http://www.safercar.gov/>
 - 6) フルラップ前面衝突試験は, 運転席と助手席にダミー人形を乗せた試験車を, 時速50 kmで平らなコンクリート製の障壁 (バリア) に正面衝突させ, 乗員へのダメージを測定する試験.
 - 7) 独立行政法人自動車事故対策機構 (NASVA) のURLは <http://www.nasva.go.jp/>
 - 8) 世代の影響もある. 今回はアンケートの回答では, 20代が5人, 30代が8人, 40代が3人, 50代が3人, 60代が1人, 無回答が5人.
 - 9) 現在では, NHKアーカイブスやNHKオンデマンドを活用して, 過去に放送した一部の番組の評価や検証ができる環境が整いつつある. 「番組公開ライブラリー」は, 埼玉県川口市の「SKIPシティ」という施設で視聴可能. また主な地方局などにも設置されている. <http://www.nhk.or.jp/archives/>

●文献:

- 林勝彦 2004: 「テレビ科学番組の盛衰と未来」日本科学技術ジャーナリスト会議編『科学ジャーナリズムの世界』.
- 井上正男 2004: 「求められる新しい科学ジャーナリスト像」日本科学技術ジャーナリスト会議編『科学ジャーナリズムの世界』, 154-165.
- 国土交通省・独立行政法人自動車事故対策機構 2010: 『安全なクルマの選び方BOOK』.
- 内閣府 2006: 『平成18年版 交通安全白書』.
- 内閣府 2010: 『平成22年版 交通安全白書』.
- 内閣府大臣官房政府広報室 2010: 『科学技術と社会に関する世論調査』.
- 中村征樹 2008: 「サイエンスカフェ: 現状と課題」『科学技術社会論研究』5, 31-40.
- NHK取材班 1990a: 『NHKスペシャル 西ドイツ・死者半減: 第2次交通戦争の処方箋』日本放送出版協会.
- NHK取材班 1990b: 『NHKスペシャル 日本・死者急増: 第2次交通戦争の構造』日本放送出版協会.