

# 肌で感じて築く安全な交通社会

鈴木弘司

Koji SUZUKI

先日、本学会の研究調査プロジェクトでエジプトを訪れた際に、カイロ市中心部を歩いて回り、現地の道路交通事情を視察した。まず印象を受けたのは、わが国と異なり、信号機設置数が少なく、また仮に歩行者用信号機があっても点灯していないことが多く、安全施設の整備水準はあまり高くないことだった。続いて歩行者の道路横断に目を向けると、車両側から歩行者優先の空気が微塵も感じられない中、現地の人々は横断可能な車両間ギャップを苦も無く探し、クラクションを鳴らされつつもドライバーとアイコンタクトを取り、適度な（日本人からするとかなり接近した状況で）間合いを取って、何食わぬ顔で横断していたことも印象的であった。現地の大学教授によると、市中心部での歩行者死亡事故の発生は極めてまれとのことで、こういったシチュエーションは何ら問題ないとの見解であった。確かに、中心部で交通量も多く、さほど速度が高くない状況であるため、死亡事故に至らないことには合点がいった。それと同時に、著者が分析に用いる潜在的事故の評価（コンフリクト）指標で評価すると、わが国の挙動データで危険とされる状況もおそらくここでは安全と判定されるなど、リスク評価基準の国際比較は必要だと自身の研究のことが頭をよぎった。しばらく周囲を観察していると、スマホなどを見て移動している歩行者やドライバーが極めて少ないことに気が付いた。わが国では、運転中のスマホ操作による悲惨な交通事故の問題から道路交通法の厳罰化の議論が進められ、警察やJAFなど諸団体により、ながらスマホの危険性を啓発する取り組みがなされている。しかし、残念ながら未だスマホ使用の道路利用者が街中に存在している。いくら道路や信号機が十分に整備されていても、肝心の利用者自身が周りに注意を払わず、漫然と通行することで生じる重大事故の危険性は、安全施設が貧弱なこの国よりもよほど高いのではと痛感した。周りに注意を払えなくなる状況がいかに危険かを、身近にかつ当事者として感じられる仕組みを構築し、社会実装することが急務といえる。そのために、運転免許証の更新時や多くの人で賑わう商業施設などで、実際にスマホ走行の危険性を走行体験させることは効果的な方法であろう。しかし、用地・コスト等の制約があることも否めない。近年VRを活用した安全教育システムが適用されつつあるが、今後はさらにSR（Substitutional Reality：代替現実）を活用したシミュレータシステムを開発することで、危険な状況を多くの利用者により現実的なものとして体験させることへの期待が高いと考える。他方、交通安全への貢献が期待される二段階横断施設やラウンドアバウトは、わが国ではまだ設置数が少ないため、多くの道路利用者が肌で感じて、正しい使い方を学ぶ機会を得ることは現状難しいが、上記システムが普及すれば、それも容易になる。また、わが国では未導入の海外の道路構造や信号制御システム、さらには自動運転車両が多く混在する状況など、未知の交通環境に対しても、利用者がどう評価し、振る舞い、結果として安全性がどのように変化するか的確に捉えられることだろう。道路・交通工学と上記の技術、人間工学とを融合する研究が安全な交通社会の創造に必須と著者は考える。

名古屋工業大学工学部社会工学科／原稿受理 2018年9月21日