

個別交通手段の確立による 理想的な交通社会の実現

パーソナルモビリティ車両の視点から

関根太郎 Taro SEKINE



日本大学理工学部准教授
関根太郎

国際交通安全学会の創立四十周年に当たって「10年後の理想的な交通社会をデザインする」という題目で執筆する際、2014年現在からちょうど10年前の学会創立三十周年時に筆者自身が寄稿した文章を読み返してみた。そこでは、東南アジア地域の途上国でのオートバイの普及動向に言及し、日本の1970年代のモータリゼーションの変化に伴う調査研究ならびに施策を活用していくことが有用であると執筆していた。

そこから10年が過ぎ、東南アジア地域のオートバイは、依然として個人の端末交通手段の大きな担い手として増加が続いているとともに、オートバイに関連した事故の割合が高い状況にある。これに対して安全運転指導カリキュラムなどの日本からのノウハウ導入などが一部の国で取り入れられており、10年前に言及した一部内容は実現されている。

日本国内では2013年末時点の道路交通事故による24時間死者数は10年前の半数程度まで減少し、事故発生件数も04年をピークに減少傾向になっている。一方で、年齢層別では高齢者、状態別では歩行者・自転車が死者数の大きな割合を占めるようになってきている。

これからの10年後を予測すると、国内では超高齢社会と地域社会の過疎問題がさらに顕在化するとともに、昨今のエネルギー問題から小型のパーソナルモビリティ車両の普及・活用が予想される。現在でも混合交通内での自転車やオートバイといった小型モビリティ車両の走行空間について最適化の余地が残されているが、これに加えて乗員直立型二輪車や四輪マイクロコンピュータなど多様な仕様が乱立することになる。これらは、先に取り上げた70年代のモータリゼーション変化に匹敵するような混合交通内での

分担率の変化を発生させる可能性を有している。このドラスティックな変化に対応して「理想的な交通社会を実現する」には、過去に車両と歩行者を分離したように、これらの交通空間の整理が重要であり、パーソナルモビリティ車両利用を想定した街づくりが必要となる。加えて、単に走行空間を分離するだけでなく、公共交通と組み合わせたり、個人所有だけではなくレンタル、リースなど多様な運用方法を併用することでマルチモーダルとしての利便性も検討することで、適材適所の車両利用が実現できると考える。

また、今まで述べてきたように混合交通内で新しい車種の普及期には、交通事故の増加も顕著になる傾向があり、実際に各車両を運転する人間への安全運転教育も非常に重要となってくる。今後の10年間で、混合交通への積極参加デビューとなる自転車、オートバイに乗り始める時期から高齢者のパーソナルモビリティ利用まで継続的な安全運転教育のシステムを確立することが理想的な交通社会を実現する上で重要である。

これらの問題は、先のモータリゼーションと同様に、近々に途上国へも波及していくことが予想され、効果的なノウハウ移転に国際交通安全学会が担う役割も大きいと考える。

1996年3月日本大学大学院博士後期課程を修了。日本大学助手、専任講師を経て2010年4月より准教授。その間、08年～09年スウェーデン・ルンド大学客員研究員。専門分野は、車両運動力学(二輪・四輪)、人間-機械系、交通安全教育。(会員/2004年会員就任)