

●論壇

交通安全対策の課題

Future Issues in Traffic Safety Policy

富永 誠美*

Seimi TOMINAGA

交通安全の対策は広い範囲にまたがって数多くある。よくいわれる3Eの原則とか、要素別には、人間面、車両面、道路や環境面、また時点の区分からは事故以前、事故時、事故以後と区分されよう。たしかに交通事故が減少しはじめたのは、これらの施策の積み重ねによるところが多いといえる。しかしそろそろ交通安全対策も見直しの時期にきているという気がしてならない。交通安全を追うに性急なあまり、他とのバランスを欠き、ドライバーの良識から離れているものはないであろうか。たとえば、最高速度の制限は普通80～85パーセントマイルが妥当とされているが、極端に低い制限速度のもとでは、現実に速度が守られない現象を生みかねない。

見通しのよい区間で「ハミ出し禁止」を長くかけたりすると、ほとんどの車が追越し違反をせざるを得なくなる。わが国でも最近実線と破線を使い始めたが、一率に下り坂を実線にしているのは疑問である。上り坂でもカーブの手前は実線にしなければならない。破線ではカーブを下ってきた車と衝突する危険が出てくる。カーブの区間は、当然上り下りとも実線を使うのである。また車は走るばかりでなく止まるものである。駐車施設やパーキングメーターの整備なしに、駐車禁止の規制だけがなされると車の行く所がなくなってしまう。駐車規制は即交通総量削減対策というのは少し論理の飛躍がありはしないか。現実からの乖離が進むと、法そのものの権威が揺らぐ恐れなしとはしない。

つぎにモータリゼーションの先発諸国と比較して、遅れていると認められる領域、また欠けている視点の施策を項目別に列挙してみることにする。

1. 遅れているもの

1) 安全ベルトの着用。高速道路や市街地での安全ベルトの着用率が、運転者の水準をあらわすバロメータといっても過言ではない。世界で最初に、ベルトを締めなければ罰金という法規制をつくった豪州に続いて、欧州諸国が続々と着用強制法の実施に踏み切っている。さし当たり、事故の際ベルトを締めていれば保険の補償でアルファが加算(スエーデンの例)、逆に締めていなければ減額(アメリカの例)のように保険とリンクせしめるとか、アメリカの裁判所の、事故の際のベルト不着用は「寄与過失」となる判決も参考とすべきであろう。

2) スキッド訓練。北欧諸国や豪州ではスキッド訓練がさかんである。路面が濡れたり凍結することが多いからであろう。英国では、路線バスの免許試験にも入れている。わが国もようやく一部に兆が見えはじめ、スキッドを避ける方法やスキッドが起きたときの措置を身につけたため事故にならずにすんだ多くの事例が出はじめている。

一般には高速運転の基本がいまだしという感があり、急ハンドル急ブレーキをかけたり車をとめることがいかに危険かを知らずに平気で路肩に車をとめたりしている。

3) オートクラッチの限定免許。かつて警察庁が提案したところたちどころに、このうえ運転者を大量に増製するのかとマスコミや一部の評論家から批判を受け撤回したことがある。クラッチ操作の苦労がなくなり、それだけ他の安全面の確認に向けることができる寄与面の再認識を図り根強くPRすべきであろう。

* 交通評論家 全日空顧問

4) 夜間の視認。人間の目は夜間は遠くは見えない。物を発見した時は遅いことになる。真暗な中で道路に駐車している車への追突は重大事故になっている。光源を強くするにも限度があり、「いかに見えやすくするか」を進める必要がある。ライトが当たれば反射する反射性ナンバープレート（規格が一定しているので車間距離もわかる）は世界の多くの国が採用している。特に後部視認性が悪い大型トラックの後部に反射板を備えつくと効果的である（イギリスや豪州のビクトリア州）。またアメリカでは2輪車や自転車のタイヤを白く光らせつつある。

5) 道路上の障害物、特に電柱の構造。英国のロードリサーチ・ラボラトリー（TRRL）は、1年間にポールに衝突して250名の死者が発生しているのに鑑み、車がポールに衝突しても被害が軽傷にすむようにポールの改造の実験を終了しており、アメリカやソ連でも実施にうつしている。ポールより強固なコンクリート製のわが国の電柱の構造は、はたしてこれでよいのであろうか。また橋への衝突を防ぐため橋の前方に予告標示板を設けている例に豪州（ビクトリア州）がある。

6) 町の広告や野立看板。広告や看板が氾濫して町の環境や自然の景色を損い、道路外とはいえドライバーの心理や疲労に影響を与えている。筆者は昭和33年、警視庁交通部長時代に電柱広告の規制を行ない、猛烈な抵抗を受けたが、一方多くの支持も得た。一体誰が中心となって広告の規制を推進していくのであろうか。わずかに宮崎県の日南海岸や蛇野高原、宮崎空港などに広告がないとか、数寄屋橋のソニービルの広告のつつましやかさが救いであるというのが現状である。

7) 救急医療体制。事故以前の予防対策が推進されたのに比べて事故以後の対策、特に救急医療面の遅れは甚だしい。すでに西独、仏などは負傷者が病院にくるまでの間が問題であるとし、医師は病院で待つのではなく事故現場に臨んでいる。たとえば西独のヘリコプターによる救急医療システムは患者を運ぶというより医師を現地に運ぶという建前をとっている。また交通事故は全身を打つことが多いから、ぜひとも地域の中心となる総合病院が救急医療にたずさわってほしい。

だいぶ古い話であるが、スウェーデン鉄鋼界の重鎮が来日し、箱根で事故にあったとき、とまっけて声をかけてくれる車がなく、中にはゲラゲラ笑って通りすぎる者もあったという。たしかにドライバー同士の連帯感是非常に低い。さわらぬ神にたたりなしということもあろうが、救急法をドライバーが教えられていないことにもよるであろう。西独と仏では救急法講習の修了が免許交付の条件となっている。

2. 欠けている視点

1) 傷害と事故との関連分析。交通対策は事故の分析から出発する。しかし、事故統計は蓋然的な傾向がつかめるにすぎず、事故の現場を中心とした分析を伴う必要がある。その負傷はどの位置にいてどういう事故で生じたか、負傷と事故との関連を知るには医師側の協力のシステムの確立が必要である（イギリスのバーミンガム大学や前出のTRRLで実施している）。

2) 推薦速度の導入。わが国は山地のカーブが非常に多い。この速度で走れば安全に曲がれるという「推薦速度」の標識を導入すればドライバーへのサービスにもなる（ニュージーランドに多く、アメリカにもある）。

以上項目を羅列したが、これら対策の実施にあたってはコストベネフィットの計算や効果の評価測定のできるものは行なうことを忘れてはなるまい。また、諸外国では研究の成果が行政によく反映しているのに感心する。わが国においても研究と行政側との間に意志の疎通を図る必要が痛感されるのである。