

設立三十周年記念ワークショップ

「10年後に交通事故死者を半減させるために」

2004年8月2日、3日

新高輪プリンスホテルにて開催



ワークショップ開催主旨

これまで(財)国際交通安全学会では、交通安全に関する交通計画、交通安全教育、障害者対策、コミュニティ対策などの交通に関する分野全般にわたって、具体的な提言に加え、多くの国際シンポジウムを通して新しい交通文化の提唱をしてきた。その結果、学際性、国際性、先見性、実践性の基本理念に加え、会員相互が自由闊達に意見交換を行うことによって、多くの成果を得てきた。

(財)国際交通安全学会は設立三十周年を迎えるにあたり、会員相互の理解と連携をより図りながら、世代交代が進んだ学会にIATSSらしさを継承することをまず第一の目標に掲げた。さらに、「10年後に交通事故死者を半減させるために」を具体的テーマとして自由闊達な意見交換の場を設け、今後の活動の方向性を探るとともに、学会外の方々に当学会活動の方向性を知っていただくことを第二の目標として、ワークショップを開催した。

ワークショップの参加者は、事前に提出したレジメの内容をもとに、グループA～Dに分けられた。各グループの討論及び全体討議のまとめは、以下のとおりである。(なお、ワークショップの企画はシンポジウム委員会が担当。委員会のメンバーは岡野道治、尾形隆彰、白石真澄、徳田克己、藤岡健彦である。)

グループA「戦略論」

よりよいモビリティを確保することは社会生活の基盤であることから、グループAでは戦略目標として「生命(いのち)を育む交通社会の創設」掲げた。これは交通社会における我々の生活の質の向上が本質的な課題であって、そのためには交通事故件数を減少させること、とりわけ交通事故死者を半減させることはその一部であるという認識に基づいている。

現在24時間交通事故死者数は最も多かった時の5割を大きく下回っているが、交通事故件数は依然として増加傾向にある。1人が1年間に交通事故に遭う確率は約1%であり、この確率で一生を過ごすとするれば、生きている間に負傷する確率は55%以上にもものぼる。これではとても上質の交通社会を築いたとは言えない。問題はこのような事実にもかかわらず、多くの人が、交通事故は他人事で、自分は他人とは違って事故に遭うことはないと確信していることである。今求められていることはこれを自分のこととして捉える自覚を持つための方法論であるということが議論の中で確認された。これは言い換えれば、上質の交通社会は決して与えられるものではなく、交通社会を構成する個々人が自ら築くものであるというコンテキストを共有することが重要であるということである。

このような交通コミュニティを築くためには、コミュニティは構成するすべての人に開かれていることが必要条件で、その個人個人が当事者であるという自覚を持つ必要がある。というのは、交通システムでは、いつ何がどこで起きるかは予め予測することはできないし、安全で安心できるモビリティを確保するために必要な情報を常に得られるとは限らない。しかも、情報が得られたとしても安全な行動が保証されるわけではない。つまり100%の安全は原理的にあり得ないのである。

そこで、上に掲げた戦略目標を達成するためには、上質の交通社会に対するコンテキストを共有することが重要になる。そのコンテキストを構成員全員が共有するためには教育がたいへん重要な役割を持つので、教育に焦点を当てて議論を行った。まず、上記の戦略目標は抽象的であるので、より

よい交通社会を実感できる効果的な目標をコミュニティ自体が設定し、それをみんなが共有することが必要であり、効果をみんなが評価できることが必要である。効果を実感できれば、効果を通じてさまざまな構成員が自己触媒的に当事者意識を持つようになる。このことが、コミュニティにおける個人が一員としての役割を積極的に果たすことにつながるし、生き生きとした交通社会を創ることにつながるということが議論された。

これだけではよりよいモビリティを持った交通社会が実現するわけではないので、実現に向けての具体的な方法論を整備することが必要である。一つの提言としては地域住民参加の「交通特区」を作って、具体的方策を体系化することが挙げられる。例えば当学会の研究成果である、鈴木春男教授が提唱された「ヒヤリ地図の普及と有効持続手法の提案」は具体的な方法論として特筆される。これは地域の空間的特性や生活行動の違いに基づいて、予測限界や観測限界を広げる方法論であり、当事者意識を高めるとともに、事故等の地域特性を分析し、それを克服する手段を獲得するためには有効な方法である。また、地域特性を十分理解している地域交通安全管理者の育成をすることは住民を教育するうえでも、実行上でもたいへん重要である。そしてこれらを統合することで交通社会の地域の特性とグローバルな普遍性を整合させることが可能になり、目指す交通社会の柔軟な運用が可能になる。

これらの成果を象徴的に表すために、「核終末時計」ならぬ「交通終末時計」を作り、誰もが現在の状況を認識できるようにすることも提案された。

(グループリーダー／東北大学・矢野雅文)

ワークショッププログラム

●8月2日(月)●

10:00～10:10 開会挨拶

10:10～12:00 個人レジメ発表 その1

発表者:青木正喜、赤羽弘和、飽戸弘、呉景龍、岡田清、尾形隆彰、岡野道治、飯田恭敬、小口泰平、春日伸予、片倉正彦、岸井隆幸、久保田尚、小林實、佐野充、杉田房子、鈴木辰雄、鈴木春男、関根太郎(発表順)

13:30～15:00 個人レジメ発表 その2

発表者:高羽禎雄、詫間晋平、徳田克己、中島源雄、福田敦、藤岡健彦、古川修、松村みち子、松村良之、森田孝、守谷俊、矢野雅文、蓮花一己、今井猛嘉、太田勝敏、恒成茂行(発表順)

15:00～17:30 グループ討論

・グループA「戦略論」

メンバー:赤羽弘和、岡田清、岡野道治、小口泰平、越正毅、小林實、鈴木春男、高羽禎雄、矢野雅文

・グループB「制度論」

メンバー:飽戸弘、呉景龍、久保田尚、佐野充、白石真澄、杉田房子、鈴木辰雄、福田敦、松村みち子、松村良之

・グループC「技術論」

メンバー:青木正喜、飯田恭敬、太田勝敏、片倉正彦、関根太郎、藤岡健彦、古川修、宮原守男、守谷俊

・グループD「教育論」

メンバー:岡野行秀、尾形隆彰、春日伸予、國枝英郎、詫間晋平、恒成茂行、徳田克己、中島源雄、森田孝、蓮花一己

●8月3日(火)●

10:00～11:10 グループ討論結果発表

11:10～12:10 全体討議

グループB「制度論」

グループとして「交通事故死亡者の10年後の半減」対策を提案するために、まず、各メンバーは個人提案を行った。それぞれの提案を端的にまとめる。

飽戸弘は「交通混雑の緩和をできるところからやる」、呉景龍は「人の多感覚認知行動特性のメカニズムを明らかにすることが重要である」、景山克三は「罰則の強化により積極的に減少をはかる」(レジメ提出のみ)、久保田尚は「ハンプを全国一斉に設置し、国民の認識と効果を高める」、佐野充は「地域交通安全NPOによる弱者と強者の権利を行使できる社会を創る」、白石真澄は「高齢者福祉を尊重した交通環境の整備をはかる」、杉田房子は「ドライバーに対して厳しい取締りが必要である」、鈴木辰雄は「交通を取り巻く環境としての人間尊重のシステム開発と場の設計が重要である」、福田敦は「緊急医療との関連を意識することと交通安全教育の基盤づくりと推進が必要である」、松村みち子は「住宅地区からの通過交通の面的な徹底排除と行政内での専門家の育成と情報の蓄積が必要である」、松村良之は「危険運転致死傷罪は抑止効果に疑問がある。道路交通法制度の一般的信頼を高めるために確実な法執行と警察活動のvisibilityを高める必要がある」。これらの個人提案をもとにフリー・グループディスカッションを行った。

その結果は、議論の前提条件として、10年後の社会情勢を「(1)モータリゼーション社会を生き抜いた高齢者群の存在。(2)高齢者・身障者にかかわらず現在以上のモビリティの確保された社会の到来。(3)自動車の小型化・機能性などの向上による日常的な車利用の増加。(4)地方都市でも多様な公共交通のサービスが可能になっている社会」とし、「IATSSの人的ネットワークが積極的に活かせる内容」の提案をすることとした。

交通制度論の立場からは三つの提案をする。

【提案1】地域社会の環境改善

高齢社会の台頭とともに地域コミュニティの消失が顕在化している現代社会では、免許を取得していない高齢者の自宅から半径500m以内の交通事故が多い。免許を取得していない高齢者への交通安全教育と地域社会の交通環境改善が重要である。地域(生活環境)の健全化は、交通安全、交通事故の低減化に大いに役立つとの視点に立って、住宅地域の生活道路への「ハンプの設置」や域内通行の「歩く速さレベルの速度規制」などの環境改善を実施する必要がある。

【提案2】資格制度の創設

現在ボランティアベースで行われている交通安全教育に携わっている安全教育講習担当者・地域安全ボランティア・通学サポートPTAなどに、社会的認知と継続性を担保して「資格」を付与する。これは、地域コミュニティの再興に貢献する可能性がある。また、行政担当官は異動が多く交通安全担当のプロが育ちにくいのが現状であるので、「交通安全対策を評価する行政プロの資格」を創設する。さらに、交通安全を推進するうえで求められる課題は地域によって異なるため、地域交通問題を把握し、解決策を見出すスペシャリストとして「交通問題コーディネーター」が必要である。この部分に関しては、IATSSが積極的に関わることができる。

【提案3】交通コミュニティ提案権

交通コミュニティの活動を活発にし、ボトムアップの流れを大切にするとともに、「交通安全対策を行政に提案する制度」を創設する。地域社会の交通安全は、地域社会が第一に担うことが社会便益上最も妥当なことであるから、行政・公安委員会などへのコミュニティからの直接的なボトムアップ提案は重要である。その権利を道路交通法、交通計画(法)、都市計画(法)などに明記することも必要である。まず、ボトムアップの提案を公の場で検討、実践できるような体制・法整備を実施することが求められる。

結果として、「交通事故死亡者の10年後の半減」の大目標を達成するには、奇抜な新基軸を持つ提案をすることではなく、現在までに、「効果あり」と認知されている安全施策を、「今後いかに効果的に実施していくのか」に尽きるということになったが、その基底には、交通安全思想の国民レベル的

な啓蒙の早期実践がある。そこで今後10年間、IATSSIは、上記の3提案を持って積極的に実践していく必要がある。

(グループリーダー／日本大学・佐野 充)

グループC「技術論」

与えられた命題に関しては、すでに技術面から各方面で多くの議論・検討が行われており、数多くの提案がある。ワークショップの限られた時間内で、網羅的な議論・検討を行い、これらを超える提案・結論を出すことは、そもそも無理であるとの開き直りが、逆説的ではあるが我々技術論グループの立脚点である。

これまで、我々は専門家集団として、与えられた境界条件の下での問題解決を使命としてきたが、そろそろこの呪縛から我々自身を解放するべき時が来ているのではないだろうか。個々の技術的な提案は、ほとんど出尽くしていると考えられる。これらを評価し、優先順位を決め、実行に移す段階では専門家とはまったく別の視点が必要であり、実は専門家が関与すべきではないのかもしれない。まずは、開き直りの一端として、

- ・技術をあてにするな
- ・医療をあてにするな
- ・司法をあてにするな

「自分で責任を持て！」

が、我々からの基本的なメッセージである。つまり、他のだれかが、なにかをやってくれることを待っているのでは、交通に関する深刻な問題は解決しない。

技術は善良な運転者を前提としており、技術への過信、依存は禁物である。まして、悪意による技術の使用は、技術を根底から危険にさらすものである。モラルは、社会が解決すべき問題である。技術自体については、高度な技術に関心が集中しがちであるが、プリミティブな技術で解決可能な面が多く残されている。大型車の助手席側左ドアの補助窓による視野拡大、人と車の物理的な分離、ハンパの設置などは、そのうちのほんの数例である。インフラの整備による安全の向上も、まだまだ余地が十分にある。

我々のグループにおいて議論された、これから必要とされるであろう技術開発関連分野の例としては、

- ・ドライバの運転履歴を記録したICチップ内蔵免許証と、それに基づいた自動車のカスタム化
- ・免許取得のための練習時から周囲状況とドライバの運転行動を解析・データベース化し、運転状況に応じたドライバ挙動モデルによって、個人の性格、好み、癖、体調、気分変化に対応する運転支援システムの開発
- ・ITSによる交通マネージメント
- ・救急車両の移動・搬送時間短縮
- ・ITS普及のための保険料割引
- ・ITSインフラ整備の対費用効果の検討

等がある。導入の方向付けは、シーズ主導ではなく、社会的な要請に基づく必要がある。

さて、我々のグループからのメッセージに戻ろう。これらのメッセージは、我々専門家集団が境界値問題を解くことから一歩踏み出して、積極的に社会へ情報発信をしなくてはならないという、自戒の念がこめられている。解けない問題、境界値自体の矛盾等は、問題を解く過程で明らかになる。しかし、与えられた境界値が変われば別の解になるという事実に関して、境界値を与える社会の側における認識が希薄であるような懸念を抱いている。最近の「説明責任(アカウンタビリティ)」をめぐる議論においても、説明を求める側に他力本願、他をあてにする風潮が感じられる。専門家集団からの情報発信と、説明を求める側の能動的な関与の両方が重要である。

(グループリーダー／成蹊大学・青木正喜)

グループD「教育論」

これまでの交通安全教育をふり返ってみると、それぞれの時代の要請を担ってはきたものの、新しい時代の要請にこたえるものには必ずしもなっていないと思われる。10年後に事故死者数を半減させるという大きな目標のためには、これまでのやり方とは一つ違った新たな取り組みによるブレークスルーが必要だと考える。それは、(1)教育する側の専門性の強化、(2)教育する側のさまざまな機関の間での連携、(3)教育される側の自発性の喚起—とりわけ参加実践型の教育の重視と深化、(4)教育内容において「死」を頭で理解するだけでなく、感情レベルにも訴えかけ実感体験できるような教育技法の開発、(5)年齢、性、職業などの属性による個別教育はもちろんだが、そこでもできる限り画一的にならないような個人レベル対応型の教育を行うこと、(6)教育の効果への評価・測定はきわめて難しいのだが、短期的な成果を目指すのではなく5年、10年の中・長期的目標と効果を視野に入れた計画を行うこと、などが必要である。

さらにはこうした教育を行っていく背景として、ややともするとこれまでは安全確保を警察、自治体、学校、企業などあなた任せにしてしまう風潮がなかったとはいえないので、安全に対する個人や家庭、所属組織が自己責任を自覚していくような責任原則を社会の中に醸成・確立していくような取り組みを行っていくことが不可欠である。

今後IATSSとしては、専門家の養成への援助、諸機関の連携への提案、参加・体験型の教育方法の一層の開発普及、「心に響く」教育方法の開発、など多面において社会に貢献していくことが求められる。

(グループリーダー／千葉大学・尾形隆彰)

全体のまとめ

「10年後に交通事故死者を半減させるために」というテーマに対して、個人発表とそれに続くグループ討議を通して根本的に一挙に解決できる魔法の手法を探し出すことはできなかった。残念ながら、抜本的かつ効果的な新しい安全施策というものは浮かび上がらない結果となった。

個人発表の段階においては交通取締りの強化を望む意見が多かったが、「戦略論」「制度論」「技術論」「教育論」のグループ討議の段階ではこれらはまとまった意見とはならなかった。取締りの強化だけでは根本的な解決策にはならないことを、会員すべてが認識していることの現れであろう。第7次交通安全基本計画で述べられているような、すでに知られている方策を地道に実行することが大切で、その積み重ねで上記の目標を達成することに尽きるという結果である。

各グループの内容を詳細に見ていくといくつかの特筆すべき点があげられる。

一番目は、4グループの共通点が運転者、歩行者などの交通参加者に責任の自覚を求める、すなわち権利だけを主張するのではなく、交通参加者としての義務を求める内容が多かったように思われる点である。いわゆる交通社会における自己責任原則を培い、かつそれを確立する方策を求める内容であった。戦略論グループでは「自己責任意識を培う交通コミュニティの創設」という標語を掲げ、自己責任原則を培うコミュニティの重要性とそれを育成するための措置が必要であると説いた。制度論グループでは、地域コミュニティでの高齢者・障害者を含むすべての人のモビリティの向上とその確保を、地域コミュニティが自らの力で改善していくことを提案している。技術論グループでは、運転者の特徴や好みに応じた技術開発の必要性が増すことを述べた。これは、正しい運転方法や運転操作を行う運転者、いわば善良な運転者を対象にしたものであり、使用者が自己責任を自覚していることが技術開発の前提となっている。教育論グループでは従来の画一的なやり方から脱皮することを探り、参加者の自発性をより一層喚起し、これまで以上に参加実践型の教育手法の開発が必要であり、そのための教育スタッフの充実を求めている。また、各組織単位で教育手法を自ら確立する必要があるとしている。

二番目の特徴として、「交通コミュニティ」と呼ばれる概念が生まれたことである。これは交通安全を

中心として地域住民・学校・行政・警察などがコミュニティを形成し、地域内の問題解決に当たる。この概念を拡張すると、職場などの必ずしも地域によらないコミュニティを形成することも考えられる。戦略論グループでは、コンテキストを共有した者が交通コミュニティを作り、このコミュニティが能動的に活動することによって次世代を育むべきであるというビジョンを示した。制度論グループでは、地域的な交通コミュニティに行政に対する提案権を持たせると同時に、これを助言・補佐する専門の資格を持った人材が必要であるとしている。

三番目の特徴は、IATSSの30年にわたる活動の成果に見られるような、長年の経験とノウハウによって可能な社会貢献を示したことである。制度論グループでは交通コミュニティに対してコーディネータとしての役割が可能であること、教育論グループではコミュニティにおける教育スタッフの充実のための教育方法の開発、参加実践型教育手法の開発などに貢献可能であることを示した。

以上のように、「10年後に交通事故死者半減」という大目標に対して、特効薬のようなものではなく、どれも地道な活動を通して実現されるものである。すでに効果のあることが知られている安全施策を、今後いかに効果的に実施するかということに尽きる。

(シンポジウム企画委員会委員長／日本大学・岡野道治)



ワークショップ