

IATSS三十周年によせて

事故死者半減のために

越 正毅 東京大学名誉教授

1959年東京大学大学院修士課程修了、66年東京大学生産技術研究所助教授、78年同教授、90年東京大学工学部教授、95年東京大学名誉教授、同年日本大学教授を歴任、2002年同退職。95年高速道路技術センター特別顧問。96年より(財)国際交通安全学会会長。



今回の三十周年記念ワークショップのテーマにも取り上げられた「10年で事故死者半減」の目標は、大変に挑戦的で、これまでの延長線上では実現できそうにないという点で私はその効果に大いに期待を寄せている。つまり、これまでになかった新しい施策を導入することと、在来の施策についてもそのやり方を変革することとの両方が求められるので、安全施策全般の改革、革新が促されるであろうということに期待を寄せるわけである。

新しい施策—ITS

追突防止／追突速度低下支援、車線保持支援、脇見／居眠り運転監視、歩行者認知支援といったITSによる車上型安全運転支援システムは一部すでに商品化されて実用の域に入っており、他もすでに開発がかなり進められている。路上の簡単な装置を併用すれば、安価で信頼性の高い出会い頭衝突防止支援も早晚可能となろう。これらの安全支援機能の対象となる事故は、死亡事故の80%弱となるであろう(平成14年)から、仮にこれらの事故の半数が防がれたとしても全死亡事故の4割がこれによって防止されることになる。

わが国の道路交通事故による社会的損失額としては、内閣府の推計によれば4.3兆円／年(平成11年)である。そのうちの40%が人身被害であるが、この推計は主として医療費や逸失利益など金銭的被害であり、欧米諸国で近年計上されている苦痛、不快、不便といった非金銭的被害は計上されていない。これを計上するとおそらく4.3兆円／年ではなくて15兆円／年、あるいはそれ以上となるものと筆者は推測するが、一応仮に約15兆円／年として以下の計算を試みよう。

現在日本の自動車保有台数は約7,700万台で、15兆円をこれで割ると1台平均約20万円／年の事故被害を社会にもたらしていることになる。車両の平均寿命を仮に10年とすると1台平均200万円の社会的被害となる。

これを車種別に見ると、事業用貨物自動車は100万台で全死亡事故の8.4%を起こしているから1台当たり平均約1,300万円／10年の社会的被害をもたらしていることになり、同様に自家用乗用車について概算すると1台平均140万円／10年となる。

さて、前述の安全運転支援システムによって仮に全事故の40%が防止されるとすれば、このようなITS安全システムの1台当たり費用が事業用貨物車で約520万円以下、自家用乗用車で約56万円以下ならば費用便益上装着が正当化される。

このような安全システムは、商品として売られるだけでは不十分であり、上述の正当化がなされる限りにおいて装着を義務化することが必要である。

建前と現実との乖離の解消

速度、駐車、二輪車の通行法など、守るとかえって危険なこともある規則や、目に余る違反が横行して無法状態がある一方で、トラック後面の反射金属板など明らかに危険だが禁止されていない車両構造といったものもある。これによって、本当にしてはならないこととしてもよいこととの判断基準が失われ、かえって危険をもたらしているように見える。このことはひとり道路交通のみでなく、東海村の臨界

事故が起きたり、航空機エンジン検査の手抜きをしても安全といわれたりすることなども同様の事情によるものかもしれない。守るに足る規則を整え、これを確実に守る、守らせるということが必要である。