

IATSS三十周年によせて

IATSS三十周年によせて

渡辺修自



1952年東京大学工学部土木工学科卒業。建設省に入り、77年道路局企画課長、79年近畿地方建設局長、80年道路局長、86年日本道路公団副総裁、90年三菱重工業(株)顧問、2003年同退任、現在に至る。84年から93年まで、(財)国際交通安全学会理事、現在同学会顧問。

学会のこと

当学会も早や三十周年の節目を迎えられたことは、まことにご同慶の至りである。

私は、1984年から93年にかけて理事をさせていただいたが、その間そして顧問の現在も多くの方々の知遇を得たことに、まずもって感謝を申し上げる次第である。会長であられた岡村先生、八十島先生には何かとご薫陶をいただいたし、常務理事の大役を積極的な行動で推進した鈴木辰雄氏の功績も、記憶に新しい。

さて、交通問題の学際的な研究を目的として発足した当学会であったが、はじめのうちはなかなか軌道に乗ってこなかった。会員の先生方もまったく分野の異なる方々といきなりチームを組んでも、お互いの人となりも定かでないし、これまでの研究の分野もすぐにはわからないからである。このような時に、鈴木常務理事の獅子奮迅の活躍は光っていた。時には先生方を激励し、時には冗談話で笑いを誘い、ともに飲み語らいながら、人と人との間の垣根を取り払っていった手腕には、敬服の至りである。彼の活躍のおかげで、会員相互の理解と協力は次第に強固なものとなり、研究の内容も、次第に世に認められるところとなったのである。当学会で行っている、著作や交通安全への取組業績の表彰もまた、安全の推進に関する裾野を広げることに大きな意義を持ち、さらにIATSSフォーラムやISSOTを通じての国際協力も、当学会の大きな功績と言ってよい。30年を経て、当学会はずばらしい発展の過程にある。今後のますますの隆盛が期待される場所である。

交通安全について思うこと

交通事故にもいろいろな形態があるが、悲惨な結果をもたらしているのは、なんと言っても衝突の力が大きい場合である。つまり、大型のトラック等が関与した事故、あるいは正面衝突などの時である。後者については、交通流の分離、最近発達してきたITSによる助力が有力であり、交通工学的にも、充分効果の上る方法であることが考えられる。しかしながら、前者の大型車の関与する事故については、車両の構造のほか、運転者の勤務体系と勤務条件等々、多くの原因が絡み合うもので、その根絶はなかなか進まない。しかし例えば渋滞中の車列の最後尾に大型車が突っ込んだ場合など、まったく瑕疵のない善良な人々が一方的に死傷する場合も多く、休暇帰省中の一家が全滅するなどの新聞記事も涙を誘う。当学会の場合はその生い立ちからの制約もあり、大型車問題に取り組むのには困難もあるが、交通安全の一つの恥部でもあるこの問題に、どう対処していくべきなのか考えてみる必要はないであろうか。

次に速度制限についてである。制限速度は、プラス20km/hの安全を見込み、設計速度120km/hの区間は100km/hに制限されていると、巷間多くの人々が認識している。だから80km/hの速度制限はほとんど誰もこれを守らずに、ほぼ100km/hで走行しているのが現状である。このような現実と制限速度の乖離は、今後ITSによる諸々の施策の実施にも影響を及ぼすものである。例えば運転者から視認できない前方の障害の警告にも、走行速度をどう考えるかの問題が出てくる。したがって制限速度の設定にあたっては、実勢速度を元にした(もとより交通工学的検討に充分準拠した)速度を用い

るべきではなかろうか。

終わりにあたり、学会を支える皆様の、ますますのご活躍を祈る次第である。