

人・乗り物・空間で構成される 安全のバランス感覚

吉田長裕

Nagahiro YOSHIDA

平成20年に、ある県の各種統計データの提供を受けて、交通事故のマクロ分析を行ったことがある。主たる対象は高齢者であったが、人口変動も含めた全体的なトレンドをみるために、時系列データを使って、年齢や性別、運転免許の有無、世代の影響をみた。分析の結果から読み取れた傾向は、大きく三つあった。一つ目は免許保有者の事故率は年々減少傾向にあったこと、二つ目は運転免許非保有者の事故率が増加傾向にあったこと、三つ目は現在の昭和45～49年生まれの年代に事故率のピークがあったことである。それまでは、主に、工学的見地から道路空間をどう改良すべきかを検討するために、道路空間と人がどのような空間認知と交通挙動（行動）の対応関係にあるのか、事故がどのような状態で起こるのかを説明しようと試みていたのだが、この社会属性に着目した分析結果には少なからず衝撃を受け、工学的な対策では限界のあることを悟った。なぜなら、二つ目の運転免許非保有者の事故率の増加は、一般的には、経年、加齢によって事故リスクが減少するという傾向と正反対であったからである。

以来、自転車交通に関する調査研究をさまざまな角度から実施する機会を得て、交通安全に関わる複雑な実態を少しずつではあるが多面的にとらえられるようになった。例えば、日本の都市部では歩道を通行する自転車は、歩行者から危ないとの指摘を多く受けるにもかかわらず、人と人との間を巧みにすり抜けながら平然と通行している実態がある。このような利用状態について、当初は道路交通法や交通安全の知識もなく、個人批判的な反応が見られたが、その後の多くの研究成果から、人は自転車に乗ることで周辺環境からの情報量やその技能的な対処方法に制約が加わるにも関わらず、主観的な事故リスクが過小評価されていることがわかってきた。これは、一つの断面を見ているだけに過ぎないが、こういった人・乗り物・空間、さらにそれらの相互作用の特徴や本質を理解することは極めて重要であり、これらで構成される安全のバランス感覚を常に保てるように、具体的な走行空間や教育・トレーニング等に総合的に反映していく必要がある。

さて、日本では、世界一安全な道路交通を実現すること等を目標に、さまざまな対策が実施されている状況にある。交通安全白書には、「人優先」の交通安全思想というフレーズがあるが、先ほどの免許を持たない自転車利用者による事故率上昇を例にとれば、その思想が年々浸透しているどころか局所的には劣化し、加えて、近年における若年者の免許保有率の低下や取得年齢の後ろ倒しなど、思想の空白地帯が広がっている可能性すらある。社会を構成する技術の進展等により乗り物の安全性は高まり、安全な空間状態が増加することで、個人が具備すべき安全に対する感覚、経験、能力は相対的に低下している可能性もある。このような背景のもとで、世界一安全な道路交通を実現するためには、全ての社会属性のモビリティニーズを満たしつつ、人・乗り物・空間で構成される安全のバランス感覚が正常に機能しているかを把握し、こういった思想が日々の交通場面で強化されるよう、時代とともに諸条件を見直していく必要があるのではないだろうか。

大阪市立大学大学院工学研究科准教授／原稿受理 2015年5月7日