

交通戦争への取り組み
～途上国に貢献しうる日本の経験と知見～

報告書

平成23年3月

研究組織

プロジェクトリーダー

福田 敦 (日本大学理工学部教授・国際交流部会 企画委員長)



プロジェクトメンバー

一ノ瀬 友博 (慶應義塾大学環境情報学部准教授・国際交流部会 企画委員)

加藤 一誠 (日本大学経済学部教授・国際交流部会 企画委員)

白石 修士 (株式会社 本田技術研究所主任研究員・国際交流部会 企画委員)

関根 太郎 (日本大学理工学部准教授・国際交流部会 企画委員)

中村 文彦 (横浜国立大学大学院工学研究院教授)

秋山 尚夫 (交通運用研究所代表)

木戸 伴雄 (交通アナリスト)



事務局

柿沼 徹 (財団法人 国際交通安全学会)

宮地 和久 (財団法人 国際交通安全学会)

佐々 淑子 (財団法人 国際交通安全学会)

目次

はじめに	1
第1章	3
佐藤 脩	3
三谷 浩	27
片倉正彦	47
時崎賢二	63
長江啓泰	93
第2章	105
1. TU 交通規制	105
2. 交通事故統計原票	107
3. 道路交通情報センター	109
4. 交通安全施設整備と道路財源	112
5. 全国交通安全運動と全日本交通安全協会	114
6. ノークラクション	118
7. 交通施設の評価	121
8. 車両安全技術による死者数減少	123
9. シートベルトの着用義務化	125
10. 初心運転者期間制度	128
11. 免許保有者への再教育	130

12. 運転講習制度	132
13. 「気づかせ」教育	135
14. 二輪車の取り扱い	137
15. 都電廃止	140
16. 道路構造令	142
17. 歩車分離	144
18. 横断歩道橋	146
19. 救急搬送と救急救命士	148
20. 指定自動車教習所制度	150
21. 危険区間の選定	152
22. 交通安全施設等整備計画と社会資本整備計画	154
23. 交通安全対策基本法	157
24. 飲酒運転の厳罰化	159
25. 免許制度	161
26. 交通違反通告制度	164
27. 点数制	167
28. 安全運転管理者制度	169
29. 緑のおばさん／学童擁護員	171
30. 科警研交通部設置	173

第3章 --- 175

はじめに

交通事故死亡者数は、全世界で約120万人に上っており、そのうち90%が開発途上国で起きているといわれています。このような深刻な問題の解決は、少なからずモビリティ社会を推進してきたわれわれにとって贖罪であると同時に、交通を専門とする者にとっては与えられた社会的使命ではないかと思います。

(財)国際交通安全学会国際交流部会企画委員会では、当学会における国際交流活動の在り方をあらためて検討してきました。その結果、「国際交流」を「交流による諸外国への貢献」ととらえ、日本（IATSS）が学び得た「交通とその安全」に関する知見をもって、諸外国のモビリティ社会発展に寄与することを国際交流活動と位置付けることとしました。そして、交流部会企画委員会として、この位置付けに基づく具体的取り組みとして、“交通戦争への取り組み～途上国に貢献しうる日本の経験と知見”を研究プロジェクトとして提案したところ、採択され、本年度 H2296 プロジェクトとして実施した次第です。

H2296プロジェクトでは、現在の開発途上国と同じようにモータリゼーションが急速に進展し、交通事故の増加が大きな社会問題となっていた日本において、1970年からの9年間に交通事故死亡者数を半減できた事実に着目し、このときに日本で実施されたさまざまな取り組みを明らかにすることで、現在の開発途上国で取り組むべき課題を明らかにできるとの認識に立ち、活動を行いました。具体的には、1960年代、70年代の「交通戦争」といわれた時代に、第一線で活躍されていた専門家5名の方にインタビューを行い、その当時立案され、実施された交通安全対策を、立案に至る背景、実施までの工夫や苦勞、解決できなかった課題なども含めて、掘り下げて伺い、その内容をオーラルヒストリーという形で取りまとめました。このインタビューでは、単に実施された交通安全対策にかかわる経験を整理するだけでなく、交通安全対策を進める上で本質的に重要な理念や政策を立体的に浮き彫りできるよう努めたつもりです。インタビューの内容は多くの示唆に富むものでしたが、膨大で、このままでは利用できないと考えられたため、プロジェクトメンバーの間で、何が交通安全施策を指針する上で重要であったのか、現在交通事故・死者数の増加が問題となっている開発途上国に移転が可能であるのかなどの観点から、討議を行い、掘り下げを行いました。同時に、開発途上国での取り組みにすぐ役立つよう、プロジェクトメンバーが重要と思う事項をキーワードとして抜き出し、文献や統計資料などの調査結果も加えて、その解説を行いました。また、このプロジェクトの取り組みを交通事故の増加が大きな問題となっているベトナムの首都ハノイの関係者に紹介し、適用の可能性と課題を伺い、整理の参考としました。本報告書は、これらの内容を取りまとめたものです。

今回の活動を通じて、1960年代、70年代には、実に多くの取り組みが行われていたことに驚かされました。実施された多くの施策も素晴らしいものばかりですが、それ以上に、交通事故死亡者を減らすために先人がさまざまな知恵を出し、失敗を恐れず果敢に取り組まれた姿勢に敬服しました。

今回の一番のポイントは、事実として記録されている裏側に踏み込んでその背景を伺ったことで、そのことによって新しい知見が得られましたが、大半がインタビューを受けてくださった専門家の記憶に頼っているのも事実です。専門家の皆さんもいろいろな資料に当たって事実確認をしてくださいましたし、各プロジェクトメンバー、担当事務局の方も、可能な限り既存文献や統計資料などに当たって事実確認に努めてくださいましたが、それでも事実と異なっている記述が含まれている可能性があります。しかし、たとえ、多少の事実誤認があっても、このような内容は広く公開すべきというのがプロジェクトメンバー全員の総意であり、このような形で取りまとめさせていただきました。また、インタビューのお申し出をいただきながら、時間の制約上、伺えなかった方々も多く、その点でも聞き取れていない内容も多々あるかもしれません。もし誤りがあったり、抜けている事実があったりする場合は、最終的な取りまとめを行ったプロジェクトリーダーの私の責任に帰すものであり、私の力不足であったとご理解いただき、ご容赦願いたいと存じます。

本報告書の内容は、開発途上国における交通安全の取り組みを支援していく上で大変参考になるものであると確信していますが、実際に支援活動に取り組んでいる方々に利用していただくためには、さらなる整理が必要であると感じています。また、開発途上国の方々に利用していただくためには、英語あるいは各国の言葉に翻訳することも必要であると思います。この点に関しては、大変残念ながら、今後の課題となってしまいました。ぜひ、多くの方の理解を得て、H2296プロジェクトで得られた知見が、継続的に活用され、次の活動へ展開されていくことを願ってやみません。

最後になりますが、H2296プロジェクトの趣旨にご理解いただき、英断をもってインタビューに応じていただいた佐藤脩氏、三谷浩氏、片倉正彦先生、時崎賢二氏、長江啓泰先生、精力的に活動を行っていただいたプロジェクトメンバーの方々、とくに国際交流部会企画委員会の外からお願いしてご参加いただいた秋山尚夫特別研究員、木戸伴雄特別研究員、中村文彦会員、法人化の中で苦勞しながらも責任を持ってプロジェクトを支えてくださった事務局の柿沼徹さん、宮地和久さん、佐々淑子さん、そしてとくに、オーラルインタビューをはじめすべての原稿の作成・校正にご尽力いただいたムーンドッグの細田明子さんに心から感謝する次第です。

平成23年 3月27日

H2296プロジェクトリーダー

福田 敦

第 1 章





さとう おさむ
佐藤 脩

2010年6月24日(木)

17:00-20:00

八重洲ビル3F会議室

参加メンバー

福田 敦・加藤一誠・秋山尚夫・木戸伴雄・
白石修士・関根太郎・中村文彦
事務局(宮地・佐々)

略歴

1951(昭和26)年 国家地方警察 東京都本部
1963(昭和38)年 警視庁 渋谷警察署交通係長
1964(昭和39)年 警察庁 交通局交通指導課
(全国の交通指導取締の調整作業と交通反則通告制度制定作業に従事)
1966(昭和41)年 警視庁 交通部交通総務課係長
1973(昭和48)年 警視庁 交通部管理官(任警視)(交通指導官、交通安全、庶務(予算)担当管理官)
警察庁 科学警察研究所へ派遣(交通部主任研究員:研究テーマ「交通指導取締と交通事故の関係」)
1979(昭和54)年 警視庁 調布警察署長
1985(昭和60)年 警視庁 築地警察署長(任警視正)
1988(昭和63)年 警視庁 第五方面本部長
1990(平成2)年 警視庁 交通部参事官(白バイの効果的運用、駐車対策の推進、暴走族取締等、責任者)
1991(平成3)年 警視庁退職(任警視長)
株式会社 千代田、あいおい損害保険会社 特別

顧問(損害保険業務の支援)

経験を生かし、ドライバーと職場へ「自動車運転の責任の重さと気構えの大切さ」について、通算約400回にわたり交通安全研修会で講演

- ・2008(平成20)年2月 ベトナム「ハノイ市交通安全人材育成プロジェクトにJICA巡回指導調査団員」として交通安全セミナーへ参加。現地の交通警察幹部に「1970年代日本における交通戦争への取り組み」について講演。
- ・2009(平成21)年10月 カンボジア「プノンペン市JICA交通改善プロジェクト」にて講演。
- ・2010(平成22)年10月 「ウガンダ共和国JICA交通安全研修」へ交通安全対策について講演。

2010(平成22)年 株式会社 インターリスク総研 交通防災部委託
(インタビュー現在) 講師

国交省:運行管理者資格者(平成15年2月取得)

日本交通心理学会会員

日本交通科学協議会会員

秋山 佐藤さんは警視庁ではずっと私の上司でした。最終的には交通部参事官をなさいましたが、その間、交通警察のほぼすべてを経験されています。後でお話があると思いますが、全国で交通事故が多発したときに、それをどうやって減らそうかという対策をされていました。私のように技術的なアプローチではなく、交通管理といいますが、取り締まりや交通安全教育・指導に取り組みました。また、警察組織の各分野で責任者でもありました。私はJICAの仕事でベトナム・ハノイの交通安全に携わっていましたが、現地では「日本はどのように交通事故を減らしたのか」という解決策を渴望していました。以前から佐藤さんがいろいろな資料を集めているのを知っていましたので、向こうで行うセミナーにお越しいただきました。カンボジア・プノンペンでのセミナーの際には、さらに詳しく資料をつくっていただきました。

佐藤 私は1951(昭和26)年に警視庁へ入り、退職したのが1991(平成3)年です。退職後は損害保険会社に勤め、企業に対する交通安全教育を行ってきました。その傍ら、秋山さんとの昔のご縁で、2008(平成20)年にベトナムでセミナーに参加させていただきました。また2009(平成21)年はカンボジアに行かせていただき、今からご覧いただく内容を現地で説明しました。私の経歴ですが、東京オリンピックの前、1962~1963(昭和37~8)年

に渋谷署で交通係長をしており、オリンピックのときは警察庁に2年ほど派遣され交通反則制度立案の作業にも携わりました。その後、警視庁交通部に戻りましたが、そのころが交通戦争のピークでした。その後10年間、毎年死者数が低減しましたが、その間交通部にいましたので、今振り返って大変ラッキーでした。秋山さんとのご縁は1966(昭和41)年からですが、途中、1973(昭和48)年から科学警察研究所に派遣になり、1年半ぐらいおりました。このたび皆さんにいろいろとお話しさせていただいたり見ていただいたりできるのは、この科学警察研究所での経験があったからだと思います。そのときには、小林實先生にいろいろと教えていただきました。その後、警視庁に戻りましたが、その後は秋山さんにおっしゃっていただいたとおりです。それでは、スライドをご覧くださいながら説明いたします。

第2回 プノンペン市交通安全セミナー

▶ P1

1959(昭和34)年に全国で交通事故による死者が1万人を突破しました。そのころからマスコミを中心に「交通戦争」という表現を使われ始め、その後十数年間、交通死亡事故が1万人を超えることになりました。しかし、1971(昭和46)年から9年間で死亡事故が半減し、死者

○ 「交通戦争」といわれた時代の交通状勢

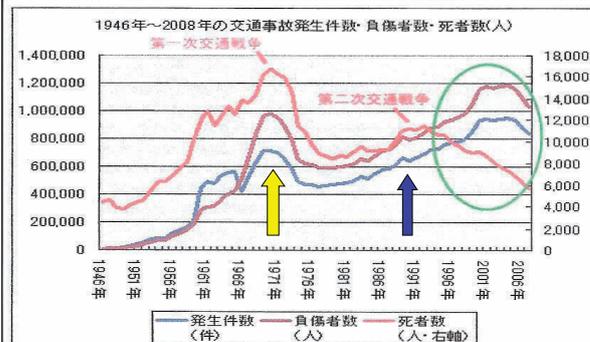
- ・ 1959年から全国の死者数10,000人を突破、1970年には死者数16,765人(史上最悪)

しかし 翌1971~1979年の9年間で
死亡事故半減(1979年死者8,466人)

※自動車台数1971年2,086万台→1979年3,630万台
運転免許保有者1973年3,000万人突破
1979年4,000万人突破

1

交通事故死者・負傷者の推移



○ 第一次交通戦争にどのように対処したか (1971年~1979年)

☆ 3Eの理念による総合対策の展開

- E1 交通安全施設への投資
 - △ 総合交通規制対策の推進
- E2 運転免許制度の拡充
- E2 安全思想の啓発普及
- E3 交通指導取り締りの強化
 - △ 交通切符・反則制度の確立
 - △ 交通事故原因の究明と対策 など

3

○ 交通安全施設への投資(1969年~)

E1 第一次交通安全緊急整備5箇年計画

- 1971年~総額1,700億円(従前の3.5倍)
 - ・ 信号機の増設など総合規制対策の推進 (23,000基→58,000基へ2.5倍)
 - ・ 幹線道路の交通渋滞緩和対策
 - ・ 裏通り(子供の遊び場・スクール・生活ゾーン)の総合規制

など 4

8,466人にまで減少させることができました。ただし、一般的にはこの半減した時期を「交通戦争」として捉えられていることが多いのではないのでしょうか。むしろ、その時期の手前(昭和30年代から40年代に至る年代)が「交通戦争」の始まりであり、その時代に注目することが必要であると考えます。

▶ P2

1971(昭和46)年が第一次交通戦争のピークです。また第二次交通戦争といわれる時代が1988(昭和63)年から始まっています。

▶ P3

それでは第一次交通戦争の時代、どのような対処をしたのかといいますと、いわゆる3Eの理念による総合対策です。一番効いたのは、交通安全施設への投資です。また、それまで路線ごと、地域単位ごとに進められていた交通規制対策が、総合的に推進されることになりました。それから免許制度も拡充し、さらには地域の皆さんと一緒に交通安全思想の啓発にも努力しました。当初は交通安全施設への予算も少なかったので、交通指導取締を強化せざるを得ませんでした。昭和30年代は取り締まり先行の時代でした。しかし昭和40年代に入り、交通切符・反則制度が確立できました。また、交通事故統計に

よる事故原因のデータ化も可能になりました。その結果、総合的な交通事故防止対策を進めることができました。

▶ P4

1971(昭和46)年の交通戦争ピーク時に、ようやく「第一次交通安全緊急整備五箇年計画」で安全施設改良の予算がつけました。その中身はまず信号機の増設、それから幹線道路だけに重点を置くのではなく、裏通りの子どもの遊び場、スクールゾーン・生活ゾーンの総合的な規制。これらが歩行者・子どもの事故防止に非常に効果的であったと思います。

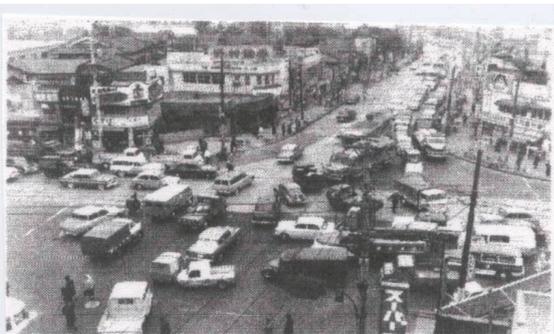
▶ P5

1953(昭和28)年、これから事故が増加しようとしているときの新宿三光町交差点の様子です。信号機は一応あります。カンボジアは二輪車が錯綜していますが、こちらは四輪車が錯綜して混乱した状態です。

▶ P6

1960(昭和35)年で、都内の交通が少し落ち着いてきたときの状況です。信号機はありますが、矢印がないので右折も左折もうまくこなせません。右左折を誘導するのは真ん中に立っているお巡りさんです。この交差点を右へ行くにも左へ行くにも交差点の中心でいったん停車して、お巡りさんの指示を待ちます。

○新宿三光町交差点の渋滞(1953年)



新宿三光町交差点

5

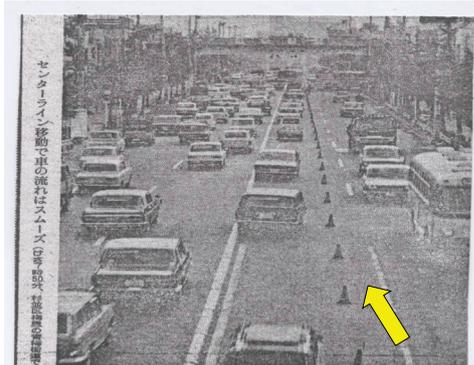
○交通警察官の活躍ぶり
手信号による交通整理(1960年)



銀座三丁目交差点

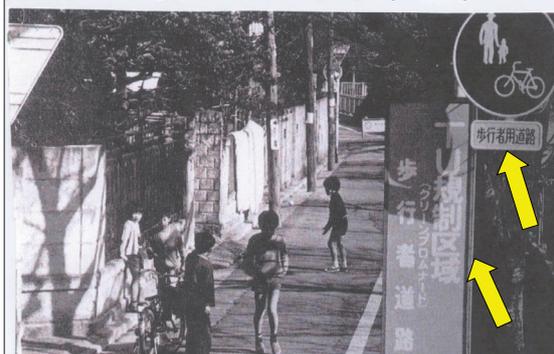
6

○渋滞解消対策(1965~)
センターライン移動実験



7

○裏通りの交通規制(TU作戦の展開)こどもの事故防止(1975~)



8

▶ P7

青梅街道のセンターライン移動実験の様様です。秋山さんが苦勞した計画ですが、1965(昭和40)年ごろのセンターライン移動による渋滞解消対策です。まだ実験段階ですから、セーフティコーンの移動は全部手作業です。渋滞が終わるとコーンを全部手で元に戻しました。

▶ P8

裏通り対策と子どもの交通事故防止のための「TU作戦」です。「TU」とは、車が裏通りに入るとそのまま突き抜けられず、突きあたりで左か右に曲がらないといかない(T)。あるいは裏通りに入ってもUターンして元の道に戻らなければならない(U)。というように、通過交通を抑制するために交通規制を行いました。

▶ P9

取り締まりもただ闇雲にするのではなく、白バイ隊を投入して悪質な違反車両を取り締まります。また、あらかじめ広報して一斉に取り締まる方法も実施しました。このときはできるだけ警告指導で収めるようにしました。一般のバイクにはまずヘルメット着用の指導から始めて、悪質な集団走行のグループに対してはその行動を禁止するために法令を改正して厳しく取り締まるなど、弾力的に対応しました。

▶ P10

これは風船をふくらませて飲酒運転の取り締まりをしている様子です。1965(昭和40)年ごろです。

▶ P11

これは深夜検問です。夜、白バイ隊を走らせるのは危険ですから、まずは検問での停止の役割から始めました。悪質なものは追いかけても、あまり深追いさせません。ベテランの白バイ隊だけは追いかけても良いという資格を設け、受傷防止に努めました。

▶ P12

全体の中から悪質なものを対象に絞り取り締まるということにしました。ただ取り締まるだけでなく、同時に暴走族のグループ解体のため必要な情報を集め、防犯部少年課にも協力をしてもらって対策を進めました。

▶ P13

二輪車については、安全指導員の養成とライダーの資格審査のために、二輪車安全対策協議会が設置されました。その指導員はほとんどがボランティアです。1970(昭和45)年から始まりましたが、かなり効果がありました。ライダーの講習が終わると「模範ライダー」というシールを渡します。この協議会は現在も全国組織になっています。

E3 悪質・危険な運転の指導取締強化

△ 白バイの大量導入

(東京1970~1973年600台)

△ 交通三悪追放(飲酒・速度超過・無免許)

△ 公開による一斉取締(警告指導) (1964~)

△ バイク(暴走族)の取締と技術指導

- ・平常時の指導取締のほか、ヘルメットの着用、集団走行の禁止、マフラー改造の禁止を徹底

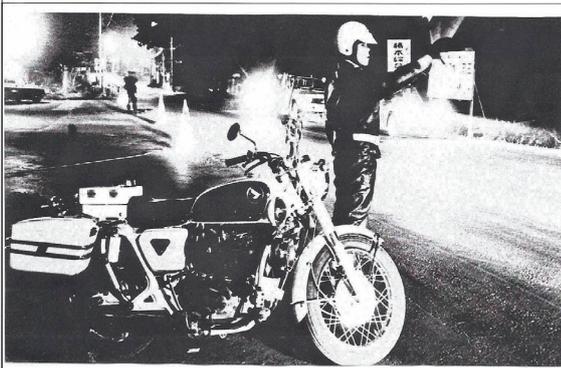
9

○ 飲酒・速度違反の取締 (1965~)



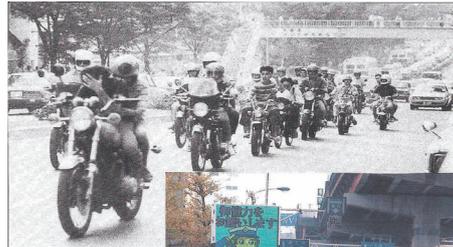
10

○ 白バイ隊員も奮闘(深夜検問)



11

○ 暴走族と二輪車ストップ作戦 (1970~)



12

▶ P14

警視庁交通部長のもとで直轄の指導官室がつくられています。私もそのチームに入っていました。重大事故が発生した場合、まず臨場して実況見分、原因調査をします。具体的には道路形状、ガードレール・チャタバー（道路鋸）・デリニエーター（視線誘導標）などの安全施設も検証し、必要によっては信号機の現示を調整したり、即効的な対策を検討して交通部から関係機関に具申するなどします。また、発生件数だけで捉えるのではなく、とくに重大事故については人的要因、車両の欠陥、運行管理の実態などを究明し、その背景を探るなどして全体の対策につなげる努力をしました。

▶ P15

日本では1947(昭和22)年から免許制度が出来上がっており、行政処分もありました。けれども各都道府県でバラバラに行っていたので、全国同等の基準化を図り、免許制度の統合を確立しました。また交通事故統計原票も早くからつくりました。それから交通切符制度をつくり、交通違反の即決制度では、赤切符（交通切符）の3枚目を統計作業にすぐ回すような工夫をして、それを手作業でデータ化しました。さらに、軽微な違反については交通反則制度（青切符を適用）ができ、昭和50年代か

ら併せて点数制を導入して運転者管理システムを構築しました。

以上の制度は、一般の運転者から見れば甘じがらめかもしれませんが、これが悪質な運転者を排除するためには効果的であり、善良な運転者の立場からは公平感が増すことになり、運転管理制度の高度化を図ることができたと考えています。

また、交通反則通告制度については、刑事処分ではなく行政処分ということで犯罪にはなりません。違反が前科にならないので国民に受け入れられました。反則金はいったん特定財源として国庫に納入され、交通安全施設整備計画の財源になっています。

▶ P16

かつては各都道府県でバラバラに教習所を管理していましたが、全国統一を図るためと、施設規模の基準、教習指導員の資格要件などを定めて指定教習所制度をスタートさせました。その基準をクリアして運営している教習所を「指定教習所」として指定するなど教習水準の向上を図りました。また、運輸省では先行して運送事業者に対して運行管理者制度を定めましたが、自家用車にも必要だろうということで、1965(昭和40)年に安全運転管理者制度を立ち上げ、車両5台以上を保有する事業所に



E3 重大事故発生時における「事故原因の究明と抑止対策」への取組み

△警視庁交通部指導官室の活躍

- ・ 総勢5名(警視級管理官)のチーム編成
- ・ 担当地区に交通重大(死亡)事故が発生した場合、直ちに臨場、原因を究明し緊急対策を策定、総合的な効果につなげる。

14

E2-3 運転者管理システムの構築

- ・ 1947年 運転免許制度の定着(行政処分制度)
- ・ 1954年 交通事故事件即決裁判手続 (交通事故統計原票の作成)
- ・ 1964年 交通違反事件迅速処理の交通切符制度
※以上までの原票作成・集計・統計分析は、すべて手作業による。
- ・ 1966年 警察庁コンピューターシステム導入
- ・ 1968年 交通反則通告制度・点数制度
- ・ 1982年 以上の制度が統合し管理システムが構築された

15

E2 指定教習所制度と運転管理者制度の拡充

さらに、次の制度が合わさり安全運転管理制度が充実した

- ① 1962~ 指定教習所制度の確立
○ 指導員の資格要件の明確化・シミュレーターの採用
- ② 1958~ 運行管理者制度の定着 (自動車運送事業者に管理者を選任)
- ③ 1965~ 安全運転管理者制度の定着 (車両5台以上保有する事業所に管理者1名選任)

16

管理者1名を選任して運転者の管理責任を持たせるという制度をつくりました。安全運転管理者については、毎年1回、指定の講習を受けることが義務付けられています。この制度は中小事業所の交通事故防止対策に効果が上がっています。

▶ P17

次に安全思想の普及です。この「教則」は道路交通法をわかりやすく編集し、運転者だけでなく、一般市民にも交通安全の大切さを勉強してもらおうという趣旨でつくられたものです。また、運転免許の学科試験にはこの教則から出題されることになっています。次に市民参加による啓発ですが、これは交通安全運動の展開として、「地域交通安全協会」「交通少年団」などの組織化、「交通安全功労者の表彰」などをしました。これらの方々に交通安全の思想の啓蒙をリードしていただいております。

▶ P18

これは警視庁音楽隊の街頭行進で、1955(昭和30)年です。ここは町田市のメインストリートです。上の垂れ幕には「安全運転速度制限12キロを守れ」とあります。「速度制限12キロ」の考え方がどこから出てきたのかはわかりませんが、車道がやっと舗装された状態で路側帯もありませんから、その当時は10キロでも危険な状態だ

ったのです。

▶ P20

小学校の校庭にみんなで座って、女性警官が紙芝居をしています。

▶ P21

これはだいぶ後のことですが、交通安全協会に「交通少年団」という組織をつくってパレードをしました。そのために団旗もつくりました。

▶ P22

次はポスターです。時代とともにスローガンもやさしい表現になりました。警視庁のマスコット、ピーポくんですが、彼は頭にアンテナを乗せています。これで市民の声をよく聞き、何かあったらすぐに飛んで行き、安全を図ります。右のポスターは「お父さんが模範を示しお母さんや子どもたちも正しく横断しましょう」というものです。

▶ P23

これはスクールゾーンの「緑のおばさん」です。1959(昭和34)年です。このころは子どもの交通事故が非常に増えていたので、この制度は極めて有効でした。教育委員会にも協力してもらいました。東京都が「緑のおばさん」をアルバイトとして採用しましたが、旦那さんが戦

E2 交通安全思想の啓発・普及

△ 交通の方法に関する教則の告示 (1971~)

△ 市民参加による啓発

- 交通安全運動の展開
- 婦人交通指導員・緑のおばさん誕生 (1959~)
- 交通少年団発足 (1970~)
- 交通安全協会の設定と関係功労者の表彰
(緑十字金・銀・銅章の制定) (1962~)

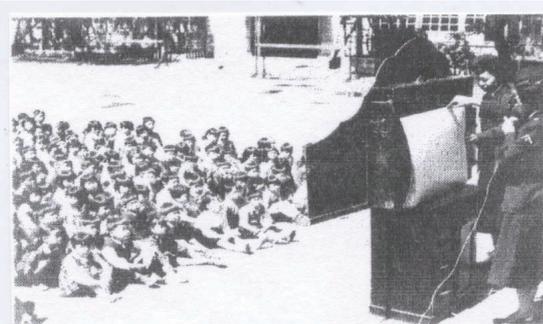
17

○警視庁音楽隊の街頭行進 (1955年)



18

○小学生対象の安全教育 (1962~)



紙芝居による交通安全教育

20

○交通少年団のパレード (1973~)



本邦初パレードする1万5000人の交通少年団員。この半年後に東京交通少年団が結成された(48年9月)。

21

死した方を優先しました。そういう形で戦争未亡人の生活を支持し、子どもたちの事故を防止しました。

▶ P24

交通安全移動教室車です。宝くじ協会からの寄付を受けてつくられました。

▶ P25

交通安全協会会員の街頭活動の様子です。上の写真ではシートベルト、下の写真ではヘルメットの指導をしています。

▶ P26

ヘルメットは、1972(昭和47)年に一般道で義務化にな

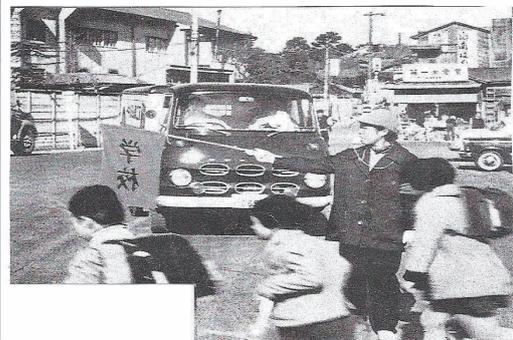
りました。最初は点数を付加しなかったのでなかなか守ってもらえず、1975(昭和50)年に行政処分1点減点にしたら、ようやく着用するようになりました。シートベルトも同じです。1972(昭和47)年に一般道で義務化になりました。けれども実際は、取り締まらないと守りません。その後、1985(昭和60)年に行政処分点数が付加されるようになったら、守るようになりました。また、クラクションによる騒音公害ですが、ノークラクション対策を警察全体で取り組みましたがなかなか効果が上がりませんでした。しかし、1957(昭和32)年に東京でアジア競技大会が行われる直前になって、運転者の間に「外国の

○ 交通安全運動のポスター
(スローガン)



22

○ スクールゾーンの学童整理は
緑のおばさんの役目 (1959~)



23

○ こどもの交通安全移動教育車の誕生
(1976~)



24

○ 交通安全協会会員の街頭活動



25

E2 ドライバー・市民の自主性の高揚と交通安全への波及効果

- △ ヘルメットの着用(1972~一般道義務化)
(1975~行政処分点数付加)
- △ シートベルト着用(1971~高速道路義務化)
(1972~一般道義務化)(1985~行政処分点数付加)
- △ ノークラクション(騒音)対策
(1957年アジア大会直前、行政・マスコミの呼びかけもあり
ドライバーが一斉に自粛)

※ **ドライバー・市民が自主的に実行することに意味がある!!**

26

□ 日本における道路交通法の理念

- ・ 1947年制定「道路交通取締法」
- ・ 1960年制定「道路交通法」
→ 「取締」の2文字をとる
- ・ 交通法規は「交通刑法」であってはならない
- ・ 警察と市民の信頼関係にもとづいた法律
でなければならない

27

人たちが大勢来るのに、今のままではみっともない」という意識が生まれたのだと思います。マスコミの呼びかけもあって、運転者が一斉に自粛し、騒音が収まりました。

▶ P27

このように交通警察は試行錯誤しながら活動を展開しましたが、その根拠となるのが道路交通法です。1960(昭和35)年制定の道路交通法が道路交通の安全と円滑を期するための基盤となっています。それ以前、終戦後すぐに道路交通取締法をつくりました。しかし道交法に組み替えるときに「取締」の二文字を取りました。その理

念は、「交通法規は交通刑法であってはならない」「警察と市民の信頼関係に基づいた法律でなければならない」というものです。この理念は現在までずっと続いています。道交法制定の中心となったのは内海倫先生(元警察庁交通局長)です。

ところで、1957(昭和32)年に当時の石井警察庁長官が交通警察の基本理念を示しました。しかし交通の指導取り締まりに対して違反者が反発するケースが多いので、現場で活動する警察官の間に「取り締まりを強力に実施しなければ事故は減らない」という意識がありました。それを抑えるのに警察庁長官が基本理念をさらに強く指

□ 交通警察についての考え方
(1957~)

- ① 市民の交通安全を願って活動に当たること
- ② 交通法令は仕事と生活の安全を守るためにあること
- ③ 市民は各自で安全な行動に努めるよう指導すること。

※ 交通警察官は、以上の考え方を理解し、信念をもって指導取締に当たらなければならない。

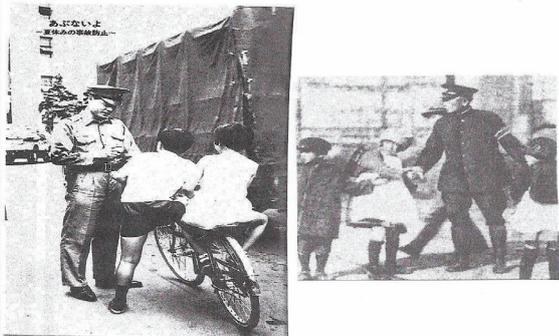
28

○ 昨日の交通事故件数を市民と共有
(1960~)



29

○ 子どもの安全を守るお巡りさん
(1945~)



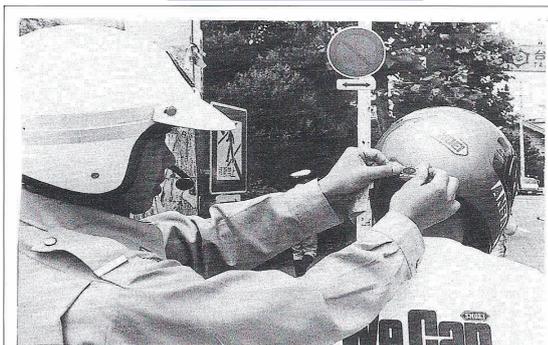
30

○ 外国人を案内する交通警察官
(1964年 東京オリンピックで)



31

○ 模範ライダーと白バイ隊員のコミュニケーション



32

★ 第2次交通戦争

(1988年交通死亡事故再び1万人を上回る)

- 社会経済成長の影響?
- 日本の交通社会における意識
 - △ 規範意識(ルール遵守)甘い
 - ~ 取り締まられないとルールを守らない
 - △ 「人の命の大切さ」倫理観に疎い
 - △ 「リスク感覚」低い

しかし1996年から再び1万人を下回る

33

示し、その後、道交法が制定されました。制定後も警察官の反発があったようですが、何とか警察と市民の信頼関係を大切に法律の運用が行われてきました。

▶ P28

交通警察についての考え方は、「市民の交通安全を願って活動に当たること」と、「市民の方々が自ら安全な行動に努めるよう指導する」こと。これが基本的な活動理念です。

▶ P29

現在の警視庁前にある交通事故表示板です。ここには「昨日の死亡事故1件」と表示されています。市民と警察の接点をここに求めています。警視庁だけでなく、どこの交番の前にも管内の事故件数が出ています。そうすると、管内の交通安全に興味がある方が毎朝散歩に来られて「昨日は死亡事故が1件出たのか、残念だ」というような会話がなされ、警察官とのコミュニケーションも図れます。素朴なやり方ではありますが、現在も続行しています。

▶ P30

左側は現在のお巡りさん、これはお馴染みの姿かもしれません。右は終戦の年で、子どもたちと手をつないで道路を渡らせてあげています。現在も警察のイメージと

して大事にしていきたい姿です。

▶ P31

東京オリンピックで案内をする警察官です。当時、交通警察官になりたいお巡りさんがたくさんいました。なぜかという「ヘルメットが格好いい」からなのです。カンボジアの交通警察官も、東京のお巡りさんのようにヘルメットを被って頑張ってもらったらどうかと思い、この写真をお見せしました。

▶ P32

これはプノンペンでも行っているようですが、模範ライダーと白バイ隊とのコミュニケーションです。

▶ P33

1988(昭和63)年ごろ、再び交通事故による死亡者が1万人を上回りました。経済成長の影響があると思います。また、日本の交通社会における市民の甘い意識もあると思います。それから、日本ではまだまだ「人の命の大切さ」についての倫理観が低いのではないかと思います。

▶ P34

1996(平成8)年ごろになると1万人を下回るようになり、その後、2001(平成13)年以降の飲酒運転の厳罰化、危険運転致死傷罪の制定があって、顕著な減少傾向が出

★交通死亡事故死者数、顕著な減少傾向
2001年8,747人～2008年 5,155人

- △飲酒運転の厳罰化 (危険運転致死傷罪の新設) 2001～
- △携帯電話の運転中使用禁止 2011～
- △暴走族対策 1988～ (初心者運転者期間(取得後1年)制度新設)
- △違法駐車対策(使用者責任の強化)2006～

など

34

○人の命の大切さ (1972～)
 ～交通事故加害者の悔悟の手記

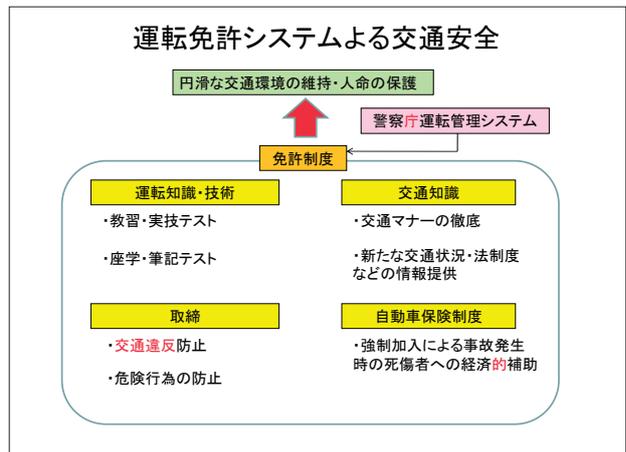
昭和53年3月市原刑務所の所在する地元の民間協力者により刑務所内に建立され、ここで交通事故の被害者の供養が行われる

第 42 集 35

○交通ルールはなぜ必要か？

- ① ルールとは、「安全」を守る約束です
- ② ルールは自分を守るためにあります
- ③ ルールを大切に人は、普段からモラル・マナーに気を配ります
- ④ ルールを大切に人の集まりは、安全な社会作りにも貢献できます
- ⑤ ルールを大切に社会は、国際的に文化国家として高い評価を受けることができます

36



てきました。飲酒運転については、日本社会の飲酒に甘い風潮もあって、取り締まりも甘かったようです。管内の人が酔っ払って何かしても、駐在のお巡りさんが「次、気を付けろよ」と注意してそれで終わっていたという話を聞いたことがありました。従来、交通人身事故事件には刑法の「業務上過失傷害致死罪（罰則懲役上限5年）」が適用されていました。しかし「過失といえども加害者が果たす責任の度合いが軽い」という世論が高まり、2007(平成19)年に「自動車運転過失致死傷罪（罰則懲役上限7年）」が新設され適用されるようになりました。ところで、その手前、2001(平成13)年に「危険運転致死傷罪」が制定されていましたが、故意犯としての挙証が難しいためか、あまり適用されていません。

また、運転中の携帯電話の使用禁止、これもなかなか守られなかったのですが、行政処分点数を1点から2点にしたらようやく使用中の事故が減りました。それから、暴走族対策です。初心者運転者期間を設定して、「初めての免許取得後1年間以内に暴走行為をすると免許取り消しにされる」ことになったら、ようやく暴走族が沈静化しました。次に1990(平成2)年、道交法が改正され違法駐車を取り締まりが強化されました。これは私が退職する手前の時期で、白バイ隊も取り締まりを行

ました。「なぜ白バイが違法駐車を取り締まるのか？」と言われたこともありましたが、都内の幹線道路の渋滞がかなり解消されました。

▶ P35

市原刑務所に「つぐないの碑」があり、受刑者は毎朝ここに挨拶し、反省します。『贖いの日々』は市原刑務所に入所中の受刑者の作文を提供していただいて、東京の交通安全協会が編集して、交通安全の啓蒙に役立っています。現在も続けられています。

▶ P36

カンボジアでは免許証もなく、道交法も2008(平成20)年にできたばかりです。ですから「交通ルールはなぜ必要か？」と聞かれました。そこで「ルールを大切にすることは国際的に文化国家として高い評価を受けることができる」などについて、まとめて答えました。

▶ P37

また、プノンペンでは免許制度を今ようやく準備しているところなので、このような制度が必要であることを説明しました。

▶ P38

免許証はなぜ必要か、という質問については、「交通弱者をいたわる」「命の大切さ」を学ぶことについて、

○ 免許証はなぜ必要か？

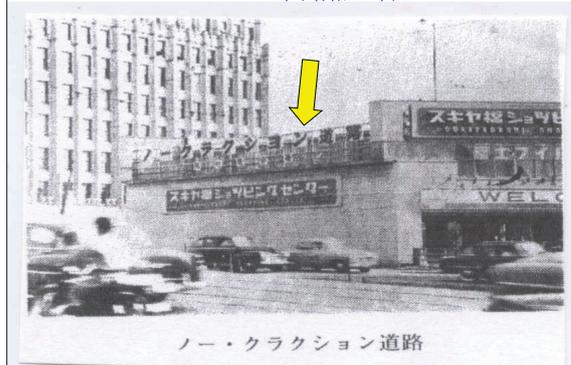
- ① ルール・技能の知識と交通安全の大切さを学ぶ
- ② 免許証を取得することで「交通弱者をいたわる」・「人の命の大切さ」を学ぶ
- ③ 道路利用者相互が公平な立場で道路を利用する大切さを理解する
- ④ 事故を起こす・違反を犯す危険運転者は、「免許停止」あるいは「免許取消」の処分を受けなければならないことを理解する

※ 日本の場合は、1957年に免許制度がシステム化され、総合対策が綿密に運用されるようになりました。
 ※ ご当地では、バイクドライバーの皆免許が急がれます。

38

○ ノークラクション道路のネオン

1957年(昭和32年)



1

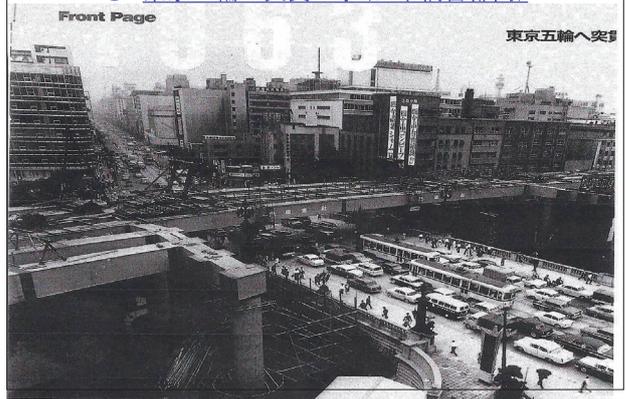
1961年(昭和36年)

○ 小田急線電車ダンプと衝突脱線(狛江市)



1963年(昭和38年)

○ 東京五輪へ突貫工事(日本橋首都高)



とくに強調しました。

■ 第2回 プノンペン市交通安全セミナー（その他）

▶ P1

これは先ほど説明したノークラクション道路のネオンです。東京・数寄屋橋脇のビルにネオンが取り付けられましたが、その後クラクションによる騒音が沈静化し撤去されました。交通公害はクラクションの騒音から始まりました。渋滞もそうですが、クラクションも公害と捉えられました。

▶ P2

1961(昭和36)年、狛江市の多摩川土手の踏切で小田急線の電車とダンプカーの衝突事故がありました。ダンプカーは厳しい労働条件で運送をしていますから、ノルマを果たすため一般の交差点や踏切でもろくに一時停止などしません。本件の場合の踏切に遮断機はなく一時停止標識のみ。それでダンプカーが停止せずに通過しようとして衝突しました。これが交通戦争の始まりのころの典型的な情景です。

▶ P3

オリンピック前の首都高建設の突貫工事の現場です。日本橋の上を首都高が覆いかぶさる計画には、市民から

多くの批判が上がっていました。工事渋滞への対策もなく、事故対策も二次の状況です。このころから交通戦争に突入し、さらに増幅したということでしょうか。

▶ P4

ここは赤坂見附です。歩行者がいても関係ない。警備員が立っているわけでもない。警視庁が指導して、事故防止のための警備員が道路工事の脇に立ったり、ライトを設置したりするようになったのは昭和50年代になってからです。それまではほとんど手つかずでした。道路工事の穴に人が落ちる事故もときどきありました。

▶ P5

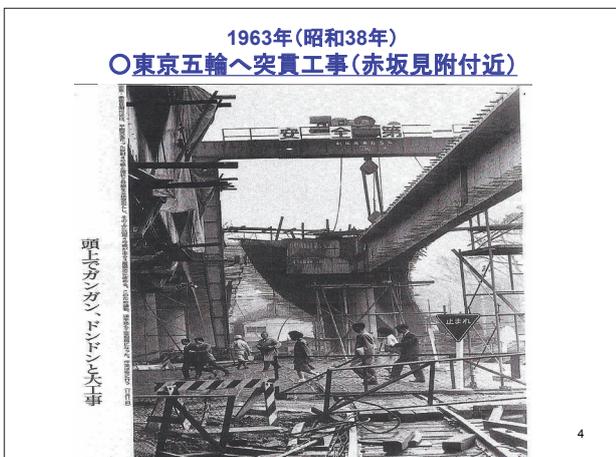
これは交通戦争の悲惨な状況です。愛知県で園児が保母さんに連れられて道路の脇を歩いていたら、ダンプカーが突っ込んで、保母さんを含む9人がいっぺんに潰されボロキレのようになってしまいました。

▶ P6

岐阜県の国道で観光バスが飛騨川に転落し、23人が亡くなりました。道路構造令が1970(昭和45)年にできましたが、そのきっかけになりました。こういう犠牲がないと、しっかりした取り組みがなされませんでした。

▶ P7

市内では、この年（1969(昭和44)年）既に45人の子ど



もが交通事故で亡くなっていましたが、秋の交通安全運動の期間に入っても一日4名（大人）の犠牲者が出たので、秦野警視総監は交通安全運動を延長しました。交通安全運動を延長したのは後にも先にもこのときだけでした。その期間中、道路で遊んでいる子どもたちに「お母さんにこれを持って行きなさい」とチラシを配りました。レター作戦という大変地道なやり方ですが、何とか事故の多発にストップをかけようと努力をしました。

▶ P8

それまでは「道路は車が走るためにある」という時代が続いてきましたが、これからは「人優先を大事にしよう」という考え方が生まれ、東京の銀座通りをはじめいくつかの繁華街の道路で歩行者天国を始めました。これは初日の様子です。真夏の暑い日に何万人も来ました。先ほど申し上げた「警察と市民の接点を大事にする」という意味もありました。

▶ P9

一方、41系統あった都電が昭和40年代にほとんど廃止されました。今残っているのは1系統だけです。都電から地下鉄に変更するという、東京の交通の一大変革期でした。都電が最高時は毎日160万人も利用して、人々の足となっていたことはあまり考慮されていません。なぜ

都電が廃止になったか、誰も反対する人はいなかったのか調べましたが、廃止に反対という人はほとんどいませんでした。というのも、交通渋滞の元凶だったことがひとつ。いまひとつは、料金をあまり値上げしなかったため都営交通の経営が苦しくなったためといわれています。このような経営的な問題もあり、識者も「都電廃止やむなし」という意向でした。非常にもったいないと私は今でも感じています。

▶ P10・11

1965(昭和40)年に巣鴨のとげぬき地蔵商店街の前を走る都電です。1983(昭和58)年にはとげぬき地蔵にお参りするお年寄りも横断歩道橋を渡らなければならないようになりました。

▶ P12

暴走族追放のために、交通安全協会が集まって街の公園に暴走族反対の看板塔を設置しました。

▶ P13

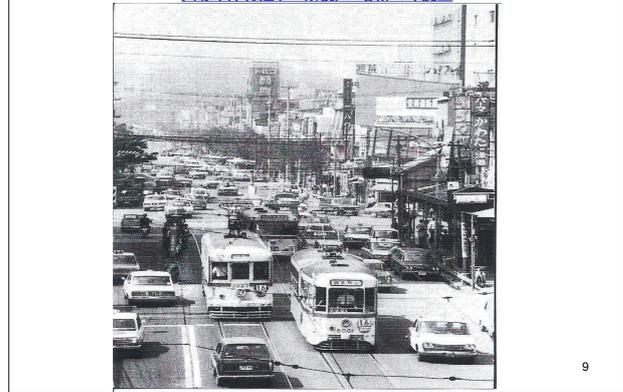
交通安全啓蒙スローガンも、時代を感じさせます。昭和40年代までは「スピードは控え目に」「騒音防止」「そんなに急いでどこへ行く」というように、ハード面を強調しています。昭和50年代からは「お先にどうぞ ありがとう」「やさしさと思いやりの運転を」「ゆとり、さわ

○ 1970年8月(昭和45年)東京・銀座
歩行者天国始まる



8

交通渋滞の元凶視された都電
大塚車庫付近(16系統)～昭和43年廃止



9

巣鴨地蔵堂前を走る都電
(昭和40年3月)



巣鴨とげぬき地蔵のお参りも
横断歩道橋を渡って(昭和58年3月)



やかマナー」となり、時代の変化を反映しています。

▶ P14

大分県日向市の81歳の方が交通安全功勞の最高の賞を警察庁長官から授与されました。地域の交通安全に貢献される方々にとっては、これらの表彰が大きな生きがいとなっていました。地元でも称賛され、地方紙に掲載されました。

▶ P15

ゼロの形をした枠に星が12個ついています。各警察署にゼロの枠を最初に配り、月間の死亡事故がゼロだと交通部長から星が1個授与されます。12カ月死亡事故がゼロだと、星が12個ついた枠がひとつ出来上がります。2年で二つ、3年で三つできます。3年連続というのはあまりありませんが、1978(昭和53)年に麴町警察署が達成しました。警察署も喜ぶますが、地元が非常に喜んで、さらに地域の安全活動に活躍していただきました。官民一体の姿です。

▶ P16

内海先生がこのような考え方をいろいろな文献に記述しておられます。これが交通警察の考え方の基本であり、現在も引き継がれています。

佐藤 以上が2009(平成21)年にプノンペン市における交通安全セミナーで紹介したスライドですが、プノンペンでは、私の説明が終わると副市長が立ち上がり、スライドをもう一回繰り返して見せながら、「日本でもこれだけ頑張ったんだ」という趣旨の演説を、延々と30分もしていました。しかし、その光景を見て逆に感じたことは、日本では現在交通事故の発生は「交通戦争」といわれた時代よりだいぶ低減しているものの、いまだにルールやマナーをまったく守らず事故を起こす運転者が多くいますから、国民一人ひとりが「ルールの大切さ」「免許証の大切さ」を考え直す。また「交通戦争」時代に「無から有」を生んで努力した過去を振り返り、原点回帰して将来に向けて国全体の安全意識をなお一層高めることが必要ではないかということです。

次に、「交通戦争」のペーパー¹¹についてご説明します。このペーパーは全日本交通安全協会「交通安全ちょっと昔の物語」の1ページをコピーしたものです。「交通戦争」という言葉がマスコミを中心として使われ始めたきさつと、当時の交通情勢が簡潔にまとめられています。

ところで、1988(昭和63)年以降、再び交通事故の死者数が1万人を超えました。この事態を捉えてマスコミを

★暴走族追放の気運高まる(1985~)



12

E2 交通安全啓蒙スローガン

- △ 「ブレーキは早めに スピードは控えめに」 (1972~1976)
- △ 「経済速度で事故騒音防止」 (1972~1976)
- △ 狭い日本そんなに急いで何処へ行く(1973)
- △ 「お先にどうぞ ありがとう」(1977~1980)
- △ 「やさしさと思いやりのある運転を」 (1981~1986)
- △ 「心にゆとり さわやかマナー」(1987~)

13

交通安全功勞者への賞讃

2008年02月08日



日向市東郷町の東村吉市さん(81)は、交通安全功勞の最高章で、警察庁長官らが表彰する緑十字金章を受賞した。

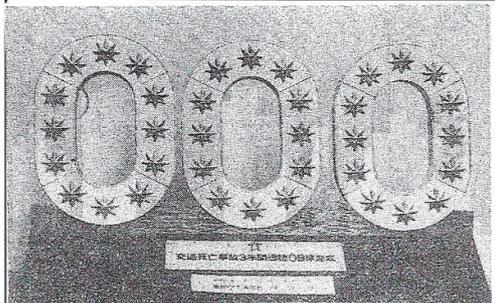
曾根町1丁目の齊藤義(68)さんも、地域の子どもたちへの街頭指導や36年間の無事故、無違反が認められ、銀章を受けた。

東村さんは1958(昭和33)年から半世紀近く、地域の交通安全協会で無事故、無違反者を積極的に表彰するなどして、交通安全の必要性を訴えてきた。金章受賞者は全国103人、県内では東村さんを含む3人で、1月中旬に東京都であった交通安全国民運動中央大会で表彰された。

16 | 交通戦争への取り組み～途上国に貢献しうる日本の経験と知見

交通死亡事故三年ゼロ達成

(警視庁交通部長賞)
昭和53年10月麴町警察署



記念のため

15

はじめ社会一般では「第二次交通戦争」と呼ぶようになりました。その呼び方は交通事故死者数1万人をひとつの基準にして「交通戦争の再来」という表現を用いたように思えてなりません。交通事故死者数が1万人になろうがなるまいが、現在でも交通事故は多発しています。ですから日本の交通社会では今でも「交通戦争」という文字を消してはならないと思っています。

「交通戦争」という言葉が使われ始めた1959(昭和34)年ごろから、国内ではいろいろな取り組みがなされてきましたが、その時代、「交通戦争」といわれ大変だという事態になっても、国全体として対策が総合的に取り組まれていなかったのではないかと感じています。

次は「交通安全対策基本法」^②について若干説明いたします。1960(昭和35)年に道交法が制定されましたが、これが新しい時代の始まりです。道交法が制定されても国民に交通安全の意識がすぐには浸透しにくく、全体的にはやはり「道交法の理念」に必ずしも添わない形で取り締まり対策を先行せざるをえなかったという時代が続きました。それは社会全般に「交通事故防止は警察におまかせ」という風潮があったためとする記録もあります。

後に1966(昭和41)年に交通安全施設等整備事業五箇年

計画が策定され、道路管理者と警察が協議して、信号機、交通管制センターなどが設置され、予算もつきました。そこで、いわゆる「3Eの理念」による対策が総合的に進められるようになりました。その結果、交通事故の死者数が減少するようになりました。

国全体でひとつの方向にまとまったのは1970(昭和45)年からです。この年に制定された交通安全対策基本法に基づいて、交通安全基本計画が策定されました。しかしこの計画による対策は交通戦争といわれる時代の真ただ中の1971(昭和46)年になって、ようやく始まりました。これは5年単位で目標を設定し計画が進められます。1971(昭和46)年から1975(昭和50)年が「第一次計画」ですが、最終年度の1975(昭和50)年には、歩行中の交通事故死者数を半減させる目標を立てました。8,000人だったのを4,000人以下にしようというのですが、幸い、1975(昭和50)年の歩行中の交通事故死者数は3,732人に減少しました。しかしこの8,000人という数字は、1970(昭和45)年の歩行中の交通事故死者数5,939人を参考にせず、推計値で8,000人にしました。その推計値と比較して半減です。しかし目標を立てた以上、達成できたのは幸いです。「第二次計画」は1976(昭和51)年から1980(昭和55)年です。このときは、過去の最高値、1970(昭和45)年の交通事故死者数16,765人を半分にすることで進められ、その結果、1980(昭和55)年の交通事故死者数が8,760人になりました。残念ながら半数には若干届きませんでした。しかしその前年、1979(昭和54)年は8,466人でした。「第三次」「第四次」「第五次」、この15年間は目標値に到達していません。「第六次」になって、ようやく1997(平成9)年の目標値1万人から9,640人に減り、何とか面目が立ちました。2001(平成13)年度からの「第七次」は1979(昭和54)年の死者数8,466人より減少させるという目標を立て、2005(平成17)年に6,871人に減少しました。「第八次」は2010(平成22)年までの計画ですが、交通事故死者数5,500人以下という目標を立て、ようやく達成されようとしています(2010(平成22)年中死者数4,863人)。また「第七次」からは負傷者数を減少させるという目標を加えることにして、負傷者数100万人以下を目標としましたが、「第七次」の最終年の2005(平成17)年中では115万人余にとどまりました。しかし「第八次」においても死傷者数を100万人以下にするという目標を立て、2008(平成20)年は95万人、2009(平成21)年は91万人にまで減らすことができました。

それまで数値目標を掲げ、毎回の達成を目指してきたのですが、「第八次」になってようやく基本理念を掲げました。「交通事故のない社会を目指し、人優先の交通安全思想の再構築」です。またテーマのひとつに「国民

□ 交通警察についての考え方 (1957~)

- ① 交通は市民の社会生活そのものであること
- ② 交通法令は生活のルールを定めたものであること
- ③ 交通は国民の協力のうえにおいてのみ秩序が維持されるものであること
- ④ 交通警察は市民の立場にたって活動すること
- ⑤ 交通違反や交通事故は、社会生活で生まれるリスク(社会病)である
- ⑥ リスクは各自で抑制され、とりわけ悪質危険なドライバーは交通社会から排除されなければならない

16

◎「自動車優先」から 「人優先」の社会をめざして

○ 人・車・道路(環境)の調和

~なにより大切なのは
「市民のモラル」と「マナー」の高揚

17

自らの意識の改革」を挙げています。その対応策として「行政・地域・職域組織が役割分担して安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要である」としています。以上のテーマを読み取って見たところ、国が交通安全を唱える言葉としてはやや力強さに欠けていると受け止めるのは私だけではないと思います。第八次計画においては数値目標が達成したのですから、「すべての国民が人の命の大切さを強く認識して、さらに基本理念達成のために行動すべきである」というような強い呼びかけをしても良いのではないかと考えるところです。

福田 警察には戦前から交通部門の部署がありましたか？

佐藤 警察庁に交通局ができたのは1962(昭和37)年です。

木戸 昭和30年代の道路工事の現場は、今の東南アジアと一緒にですね。あのような感じだったのかとショックを受けました。

福田 いろいろな対策がなされていましたが、これらは当時の交通部の方が考えてなされていたのですか？

秋山 そうです。交通警察は、現場で国民と向き合っているの、一番効果があったのだと思います。

福田 警視庁交通部指導官室で総勢5名でやっていたというのは、いつごろですか？

佐藤 1975～1976(昭和50～51)年です。

福田 そこでは、事故があると出掛けて行って分析されたのですか？

佐藤 自動車事故対策センターのはしりです。現場からいろいろな状況・原因を検証し、それをデータ化して次の対策に生かすという努力がなされました。事故対策は現場からという気概で臨場しました。

加藤 どのような内容をデータベースに入れるのですか？

佐藤 道路形状・安全施設の状況、車両の損傷、当事者の行動形態、事故原因などです。さらに現象面だけでなく、本件事故がどうして起こったか、その背景を探ることで、道路構造の改善、裏通り規制の見直し、事業所の運転者管理の改善などの対策にも結びつけます。その中には指導官による現場検証から得られた問題点を加味することで、即効的な方策を実行に生かすことができたものと考えています。

また警察庁にコンピューターが入ったのは1966(昭和41)年です。それまでは交通事故統計原票、交通切符や反則切符のデータを手作業で集計していましたが、コンピューターが導入されたときに累積されていた記録をすぐにデータベース化することができました。当初は交通

事故件数の特徴を分析するぐらいでしたが、その後さらに進歩して、昭和50年代からは統計分析と現場からの実証とを併せた科学的な分析が得られるようになりました。

福田 いろいろな対策をとる中で、日本が手本にした国はありますか？

佐藤 イギリス、アメリカ、欧州各国です。竹岡さん(警視庁交通局交通規制課長)の記録には、「ロンドン警察庁の署長室の席の後ろには、管内の地図が張ってあり、死亡事故は赤、重傷は黄色、軽傷は青色とピンを刺して交通事故分析図(ピンマップ)をつくり対策を立てていた」という話が紹介されています。その後、日本の警視庁をはじめ全国の警察署で採用されました。これも極めて初歩的な作業ですが、ほとんどの対策が初歩的な形から進められました。

白石 トロリーバスはいつごろなくなったのでしょうか？

佐藤 東京のトロリーバスは1953(昭和28)年から1968(昭和43)年まで運行していました。都電も荒川線を残して1968(昭和43)年に廃止となりました。

福田 路面電車の事故は多かったのですか？

秋山 1968(昭和43)年ごろまで歩行者事故がとて多く、なおかつ単独事故が多かったのです。調べてみると「安全島」での事故。あそこにドーンとぶつかる単独事故が多い。ですから「安全島」ではなくて「危険島」です。電停が真ん中にあり、歩行者は横断しなくては行けないため、事故が多かったのです。先ほどの歩道橋の話と連動していて、道路を都電が走らなくなったので歩道橋がつくられるようになりました。都電が走っていたら電停があるため歩道橋にしても意味がない。下を通らないといけませんから。今になってみると、あんなに使いやすい路面電車をなぜやめてしまったのかという話になりますが、当時は本当に邪魔だったと思います。銀座通りは片側二車線の真ん中に都電の軌道があるので、電車が来ると一車線しか使えなくなる。右折はできません。都内の至る所が長い間右折禁止だったのは、都電の影響です。私が警視庁に入った東京オリンピックのころは、歩行者の事故を減らそうと大騒ぎしていました。

白石 確か、オリンピックの翌年、1965(昭和40)年にはアメリカで、戦争で死んだ方より交通事故で死んだ方のほうが多くなり問題になりました。

佐藤 日本では、歩行者の事故が非常に多く、毎年全体の事故の40%以上発生していました。これは世界一です。その原因のひとつは、歩車道の区別のある道路の割合が少なく、道路環境がじゅうぶんでないことにあります。今でもあまり変わらない状況です。

福田 交差点の渋滞の様子を見ると、免許制度ができた

ころには交通安全や交通ルールをわからずに運転していたのでしょうか？

佐藤 ルールができていても、道路利用者全体に周知することが難しく、知っていても自分の権利を優先するドライバーが多かったからです。

秋山 免許を取るのに、まだ教習所のシステムがなかったでしょうから、最初はどうしたのでしょうか。免許を取れば良いということですかね。

佐藤 「交通三悪」は「飲酒」「スピード」「無免許」といわれていましたが、「無免許」の取り締まり件数はあまり多くありませんでした。しかし、その時代、砂利運搬の需要が激増したのに、大型車の運転を教える教習所が少なかったこともあり、資格が取れないドライバーが無免許でダンプカーを運転して重大事故を起こすことが社会的に強く非難されたため、「無免許」を「三悪」に加えたようです。

白石 私の父は戦争中に軍隊で運転していたので、帰って来てそのまま運転していました。

佐藤 軍隊で経験があれば、経過措置のようなことになっていました。プノンペンと同じです。プノンペンでは、指導員より一般のライダーのほうが運転がうまいという話を聞きました。

秋山 教習所のシステムを考えた人はすごいですね。企業として成り立つ仕組みをつくり、そこに職業ができ、そこできちんと教育が受けられる。

福田 どこかが指導してやらせたのですか？

佐藤 民間で始まりました。免許制度は全国統一ではありませんでした。それぞれで始めたのを各自治体で管理していました。全国で統一させるのに何年かかかりました。

福田 そのころ、免許証は誰が発行していたのですか？

佐藤 都道府県の公安委員会ですが、その基準が全国で統一されていませんでした。

秋山 教習所で教習を受けた証明があると、実地試験免除になる仕組みはお互いに良いですね。その流れを誰かがつくったのでしょうかね。

白石 車を運転する技術と交通法規を知っているのとはまた違いますね。

木戸 タイの運転手もルールは知りませんでした。「あの標識は何？」と聞いても「うーん……」と言っていました。ルールを知らなければモラルまでいきません。

佐藤 教習所協会は公益法人ですが「運転者教育は公教育でなければならない」と強調する識者がおられます。もっと以前から教習所の運転教習は「公教育」という視点でドライバーに安全意識（モラル・マナー）をきちんと教えていたらと思います。

秋山 今、そのように切り替えようとしている人がいま

す。教習所で安全教育をしようとしています。

佐藤 自動車教習事業は収益事業であり公益事業ではないとの解釈もあり、現在は株式会社となっているところもあります。

白石 地域の安全クラブのようになると良いですね。ヨーロッパでは、自動車好きの人たちが集まって自動車クラブをつくっています。やはり自発的なのが良いです。

福田 ラオスのヴィエンチャンには教習所がたくさんあります。あれは日本人が始めたのでしょうか。

木戸 私立ですか？

福田 そうです。教習所がたくさんあり、日本ほど立派ではありませんがきちんと実技と教科を教えます。1カ月ぐらい毎日1時間ずつの講習です。自前のシミュレーターもあります。シミュレーターといっても、車の椅子を外して組み立てたようなものですが。重機やトラックもありました。日本の教習所によく似ているので、日本で見たのを真似して始めたのだと思います。東南アジアでは、あんなにきちんと教習所があるのはラオスだけです。

木戸 ハード面をどうこう言うより、利用者の教育が大きいですね。人間教育が一番の原点のような気がします。

秋山 交通整理のお巡りさんの写真をお見せしましたが、あれも安全教育のひとつです。日本橋交差点の「髭のお巡りさん」など、一種のコマーシャルのようなのだと思います。また最近になって、「警察官を交差点に立たせろ」と言われるようになりました。何十年前に戻ったのではないかと思います。ベトナムでも言ってきましたが、ただ立っているのではなく、安全教育、歩行者の保護も含めて警察官の仕事です。ベトナムでは、黙っているとポケットに手を突っ込んでポケットとしています。「立っているとされたから」と。ひどいときは、「停止線を守らせろ」と上司に言われたので、5 cm 車体が出ているだけでも捕まえる。その間に歩行者が信号を無視していても何も言わず、ひたすら停止線をオーバーしている車だけを捕まえます。それはまずいですね。日本で最初のころにやっていた交通整理を参考にしてほしいと思います。

佐藤 2010(平成22)年から、都内100カ所で交差点に警察官が立ち警笛を鳴らしています。それが警告にもなりますし、コミュニケーションにもなります。原点回帰ですね。昔はそれで何とかうまくいっていましたが。ところがあるとき、「警笛を始終鳴らされるのでうるさい」と近所の人が言い出し、止めてしまいました。

福田 タイではお巡りさんが朝晩の交通整理をしますが、日本でいう盆暮れには、うまいお巡りさんのところにみんながプレゼントを置いていくんです。交通整理の

うまいお巡りさんの足元は山のようになります。下手な人のところには置きません。

木戸 先ほど佐藤さんのお話で「ヘルメットが格好いい」と交通警察官になる人が増えたとありましたが、そういう意識がタイでもあれば良いですね。

白石 日本のように車が進化すると、車内と周りが遮断されるようになりコミュニケーションが取りにくくなります。昔は三角窓で、方向指示機も外に出るものがありました。

福田 「緑のおばさん」や「交通少年団」がなくなったのはいつごろですか？

佐藤 「緑のおばさん」は、まだ実施しているところもあります。母の会やPTAでも行っています。「交通少年団」は東京では現在でも活動しています。

秋山 今はボランティアですが、昔は職業婦人でした。

木戸 「緑のおばさん」が戦争未亡人だったのは初めて知りました。

秋山 ベトナムでその話をしました。あそこはベトナム戦争でハンディキャップを負った人たちがたくさんいます。「緑のおばさん」のいわれをお話ししたところ、われわれがモデル対策をやっていたデウホテル前の交差点で、ボランティアの人たちを集めて交通整理を試していました。

佐藤 ボランティアで交通整理を好きな人がいますが、それが危ない。その人を見回りに行かなければならないのです。先日も、どこかで事故がありました。

秋山 ボランティアも度が過ぎるとそうなりますね。

福田 バングラディッシュのダッカでは、棒を持ったおじさんが立っていて、言うことを聞かないと車を棒で叩くのです。運転手に「あれは何だ？」と聞いたら「ボランティア」だと。

白石 バングラディッシュは二輪車が多いのですか？

福田 二輪車ではなく三輪の力車がものすごく多いです。それと自動車です。一時期は警察官の言うことをまったく聞かないので、水色のヘルメットを被った軍人が機関銃を持って交差点の真ん中に立っていました。お巡りさんがいても4方向から入ってくるのです。4方向から入ると動きませんので、どうにもならなくなって。一時期に比べたら今はだいぶ良くなりましたが。

加藤 経済成長すると、時間の価値も人の価値も高くなります。昭和30年代の高度成長のときに、死亡の価値や「事故は損が大きい」ということを、国民が気付いたり、気付かせたりしたのでしょうか？

佐藤 いろいろな記録や文献を見ても、負の現象に対して国民から「やめてくれ」というような声が大きく上がったという記録はありません（一部大学の研究グループの発表はありますが）。経済優先ですから。高度経済成

長を支えた日本の産業、その中に自動車産業があり、昭和30年代から家庭に車が入り始めました。自動車産業が率先して事故が起きないように安全学校をつくったりもしていますが、政府に乗り込んで行って「自動車が増えすぎるから少し抑えよう」ということを誰かが言った記録はありません。1960(昭和35)年から1970(昭和45)年ぐらいまで、車がどんどん増えました。一時は景気が悪くなったのと、国内に車がかなり出回ったため、国内では売れにくくなりました。その時期にアメリカをはじめ欧州に輸出が進んだことで自動車産業がもった。しかしアメリカへの輸出が多くなり、アメリカの自動車産業を圧迫するようになった。そのためアメリカから「排ガス規制の基準」を厳しくされました。その時期には日本からの輸出に歯止めがかかったのですが、日本の自動車産業は非常に有能で、クリアしてしまいました。その後、アメリカへの輸出は伸びました。日本でも自動車産業に経済成長を背負ってもらって景気を維持できたことで、政府は自動車の生産を抑制するような政策はとらなかったようです。

そのような国内事情もあって、自動車台数が増え続け、一方では道路事情がじゅうぶん改善されないままの状態が続き、交通事故が激増しました。交通対策には「3Eの原則」によるという理念は存在していましたが、まったくアンバランスなまま自動車社会が発展してしまいました。

先にもお話ししたところですが、昭和40年代までは「事故防止対策は警察におまかせ」という風潮もあり交通取り締まり先行の時代で推移しました。「3Eの原則」のもうひとつの柱は「安全教育の啓蒙」です。警察も地域、教育機関と連携するなど努力したのですが、国民全体の安全意識の向上がいまひとつ遅れ、実態としては道交法の趣旨・理念とかみ合わず、矛盾が生じていました。

一方では「取り締まりが多すぎる、控え目にしろ」という市民の声が高くなったので控え目にし始めたら、やはり事故が多くなった現実の姿もありました。

白石 大阪万博のあたりが、戦後が終わった感じなのですか？ 戦後といますか、焼け野原からやっと日本らしさが出てきたと思われるのは何年ぐらいでしょうか？

佐藤 1955(昭和30)年ぐらいですね。その前にもだいぶ良くなっていましたが、経済状態が良くなって街が活発になってきたのはそのぐらいではないでしょうか。

白石 そのころから交通行政の質が変わっていったのですか？

佐藤 そのとおりです。道路交通法ができたのは1960(昭和35)年ですが、これは取締法でした。しかしそれでは将来、警察が浮き上がってしまうということで、「取

締」を外した。これは大変な明察であったと思います。現実として交通事故が増え続けている状況の中で、現場の警察官には「取り締まりをしなければ事故は減らない」という意識が強く、「取締」を外すとか「もっと市民に安全の意識を持ってもらう気遣いをしろ」とか言われても、職業意識は簡単には変わらなかったようです。その背景には、「3Eの原則」のうち、国民に対する「交通安全の意識の浸透」が遅れた環境のまま、自動車が激増するというアンバランスの状態が生じたことがあるものと思われま

白石 東京オリンピックも関係がありますか？「世界にお披露目する」という気持ちがあったのでしょうか？世界中の方が日本にやってくるときに、「何だ、これは？」と思われな

佐藤 そうですね。その助走がノークラクションです。あのときはアジア大会がありました。それをステップにして東京オリンピックにつなげました。警視庁交通部長の記述にもありますが、幸いアジア大会のときに運転者からの反発はありませんでした。ドライバーの自主参加なのです。現在のシートベルトでも、自分の意志でシートベルトをきちんと締めるのが大切と考えま

福田 長官から警察の方々へはどういう形でお話をされたのですか？

佐藤 当時の石井警察庁長官が「理念はこうだ（前述）」ということ、「現場の警察官はよく理解して堪えてくれ」という指示を一度ならず何回も出しました。

秋山 1971(昭和46)年から第一次交通安全基本計画が始まりましたが、それ以前、1967(昭和42)年から1970(昭和45)年までの3カ年で、安全施設整備事業に600億円の予算がついています。そのうちの大部分が歩道橋やガードレールで、1割ぐらいが信号。しかし600億円は、当時の貨幣価値からすると結構な額だと思います。よくその予算がついたと思いますが、「政府が決定し予算措置することにした」としか書いていません。いくら、オリンピックを契機に日本が良くなって右肩上がりになったとはいえ、大変だったと思います。ベトナムやカンボジアでなぜできないかという、そこです。お金がないですから。頼りは先進国のお金です。やはり日本は金持ちだったのかな、と思います。

白石 日本は戦争に負けても技術力があり、例えばエンジンでも、良い材料と燃料さえあればすぐに世界一のエンジンができました。戦後、流通が良くなっていろいろな物が手に入るようになると、経済も急が上がったのではないのでしょうか。

秋山 しかしいきなり600億円の枠ですから。3カ年だと年間200億円ですか。

木戸 これは日本だけで調達したのでしょうか？

加藤 道路財源の可能性はありますね。

佐藤 1954(昭和29)年から始まった数次の「道路整備計画」は、年々増加する自動車のガソリン税を特定財源として事業を拡大しました。交通安全施設整備計画の予算は、当初は自動車重量税の一部が充てられましたが、1969(昭和44)年からは反則切符で徴収される財源が充てられることになりました。

加藤 反則金が施設整備になるということは、広義の受益者負担ですね？

佐藤 交通安全基本計画ができてから、各省庁の政策の連携が密になりました。その前はバラバラでした。交通安全基本計画が「第七次」になったときに、省庁の改変があり内閣府ができました。それで基本法に基づいて全国の連絡調整がきちんとできるようになりました。それで事故が減り始めたという見方もあります。やはり指揮棒を振る人は必要です。警察も、世論を意識しての活動が大切ですから、簡単には取り締まり強化や法律強化はできません。飲酒運転にしても、なかなか厳格な取り締まりや法令改正ができませんでした。それと省庁同士では、今でも縦割りの様子が残っているのではないのでしょうか。

福田 日本の省庁はASEANの国から交通安全対策を受けても二の足を踏みます。「うちだけではできません」と。例えば国交省でも「交通安全はうちでは受けきれません」という話に必ずなります。

佐藤 指導官室にいて現場に行くとき、当時の建設省の出先になっている工事事務所の方にもおいでいただくわけです。「どうですか？」と聞くと、もちろん意見を言ってくれますが、一介の警察官の意見を取り入れて改良してくれます。そんな時代がずっと続いていました。もちろん重要な道路改良などについては別に公式の場で協議はしますが。

福田 タイには省庁が全部呼び集められて戦略室というのがあります。津波が起きるまでは交通安全が最優先テーマでした。みんな首相の前では良い顔をしたいため「うちはこれをやります」と手を挙げますが、誰も調整できずにただ手の挙げ合いで終わってしまいます。それが毎月続き、手は挙げますが結局できません。具体的にいうと、交通事故のデータベースはアジアではまったくできません。タイにはIDがあるので、死亡のデータは厚生省が全部持っています。警察は事故のデータを持っているので、突き合わせれば全部わかるはずですが、それはお互いにわかっているのですが、そこで「誰がお金を出すのか？」となります。どうすればいいかはみんなわかっているのですが、予算がないのでできません。

佐藤 日本では1962(昭和37)年に自動車保管場所法ができました。その際、誰がリードするか、どこが責任省庁

になるかということが検討されました。しかし車庫証明を出すには、やはり手足のある警察じゃないとやりきれないという話になり、やむを得ず警察庁が受けることになったという富永元警察庁交通局長の記述があります。

木戸 理念を持った識者がいて統率をとったのは立派でした。

福田 こういう背骨をつくる人がいなければ、入れ物ばかり真似してもどうしようもないですね。理念をつくる人がいないと、日本のものを持って行っても制度だけ真似しても、仕方がないです。

佐藤 昭和30年代は取り締まり先行の時代でした。1966(昭和41)年によく警察庁にコンピューターが入りました。それが今まで手作業で積み重ねていたのをデータ化するようになりました。いろいろな記録を見ると、昭和40年代はエンジニアリングの時代だという受け止めのようです。まさしくそのとおりで、交通安全施設整備計画も、科学的に計画・実行されたと思います。安全運転管理システムや反則切符もそうです。1966(昭和41)年にシステム化されてから、きちんとした組み立てができました。そういう意味で、昭和40年代はエンジニアリングの時代でした。昭和50年代からは、総合対策の時代だと捉えて良いのではないかと思います。基本法ができ、総合交通規制が方針付けされ、それまでは個々に裏通り対策や幹線道路対策をしていましたが、国交省にも入ってもらって警察でも総合交通規制の方向付けができました。

発展途上国にどのようなものをテキストとして持ち込むか、これは難しいと思います。昭和40年代のエンジニアリングが構築されてきた時代のものを、途上国にいきなり持ち込んでどうだろうかという感じがします。ベトナムにも、ホンダから寄贈された立派な白バイが10台ほど置かれていました。ところが実際には、日常の取り締まり活動には使いきれれていません。たまたまどこかの要人が見えていて、その先導は見事にやっていたのですが、レッカー車も置いていましたが置きっぱなしです。現地の警察官からいろいろと意見を聞きましたが、まず「物が欲しい」「お金が欲しい」という話が出ます。ハノイでは総括のセミナーもしましたが、そのときはそれぞれの部署の幹部が経験、意見の発表をしていました。そこで、問題点の捉え方、方策の組み立て方を丁寧に教えられれば「物が欲しい」「お金が欲しい」だけではなく、何とか方向付けができるのではないのでしょうか。プノンペンでも、PIPというプロジェクトにメンバーとして加えてもらい話しましたが、やはり交差点改良など、とにかく形を仕上げないといけません。というのも、JICAの計画に沿った答えを出さなければならないこと

もあるようです。本当は、警察官の教育ためのプロジェクトが必要なのだと思います。交差点改良をして信号機をつけても、市民にはなかなか守ってもらえません。よほど訓練しないといけません。近年、警視庁OBの野内^{やない}茂^{しげる}さんが現地で交通警察官を熱心に教育しました。その結果、プノンペンの主要交差点で朝のラッシュ時に、立派に交通整理ができていて渋滞をうまく解消していました。信号機のセットだけでなく、警察官がきちんと交通整理できれば、もっと効率化が図れると思います。そういう形が一番効果的だという気がします。

プノンペンでは、大型車進入禁止を既に行っているの^でびっくりしました。市の人が考えたようです。昭和50年代に東京でも行いました。

福田 バンコクでは大々的に進入禁止にしています。輪数によりますが。四輪以上の大型車は、朝晩はまったく入れません。六輪、十輪の大型車になると、夜中以外まったく入れないという規制をしています。一度、タンクローリーが渋滞中にひっくり返って道路が火の海になり、大量に死者が出たので、それが一番の契機ではないかと思います。

佐藤 東京の場合、昭和30年代には大型車を進入禁止にしていま^せんでした。オリンピックの前に道路をつくりホテルをつくる。めっちゃくちゃでした。そこで大型の規制もできなかったという経緯があります。

秋山 ハノイもホーチミンも、そういうことは先にやっています。東京の場合は、今やろうと思っても物流の必要性が都心にあるのでできません。昔のほうは規制はできましたよね。アジアでは都心部にトラックが入らなくて済むような環境があります。だいたい、道路がめっちゃくちゃなので入れません。プノンペンもハノイも、あんな道路でトラックが走ったら大変なことになってしまいます。狭いしバイクが多いのでますます混乱してしまう。

福田 バンコクは規制をかけたので、物流事業者は規制の範囲外に出て行ってしまいました。最初はいろいろと問題があったのですが、規制の縁のところ^にみんな立地して、中に入ってこなくなりました。だんだん、デリバリーの小さなトラックが、そこから積み替えて入ってくるようになってきました。10年ほどでそのように変わっていきました。街の中^にあったトラック事業者は、商売にならないので自主的に出て行ってしまいました。

加藤 例は悪いのですが、飲酒運転が厳しくなってから郊外の飲み屋が潰れたように、規制が産業の盛衰を決めるような気がします。

福田 自転車^の問題ですが、歩道走行にはどういう経緯でなったのですか？

佐藤 1978(昭和53)年ですね。

福田 今は車道走行に戻そうと、みんな苦労しています。トラックやダンプカーのせいでそうなったのですか？

佐藤 車道を自転車を通る場合、車に押しやられて危険がいっぱいです。そのための死亡事故が多発しました。そこでやむを得ず1978(昭和53)年に法改正して、歩道に上がっても良いことにしました。ところが問題は、表示標識をどうやってつけるかです。2008(平成20)年から自転車対策が変わりましたので、標識・表示を増やし始めましたが、視認性がじゅうぶんでなく問題が残っているようです。結局、日本という自然の多い国土に道路網を拡大したことが問題でした。申し訳ないのですが、自動車を増やしすぎました。道路は本数が増えても安全環境は整わないということです。私が住んでいる狛江でも、ときどき自転車で散歩しますが、危険を承知で通らなければならないところが何か所かあります。狛江市長が「道路を考える会」を開いたときに、市長にお話ししましたが、やはりそこも縦割りなのです。「あれは都道ですから」と。「東京都にお願いはしていますが」とおっしゃっていました。根っこはその辺にあると思います。

白石 交通特区のようなものを申請して、その地域だけ実験的にできるといいですね。

佐藤 それはできると思います。鎌ヶ谷市では、住民が立ち上がって行動し成功しているようです。通りぬけのトラックを締め出して平穏な市街地になりました。

秋山 先ほどの自転車の歩道通行についてですが、私は当時交通規制課にいたので、直接の当事者でした。1970～1971(昭和45～6)年。自転車のいろいろな問題が出てきてどうしようもなくなり、結局は暫定的にしようということになりました。その時点で自転車道の検討をきちんとすれば良かったのですが、道路行政の中ではとてもそちらまで手が回らなかったのでしょう。だから後回しになってしまいルールがメチャメチャになってしまった。当時は考えもつかなかったのだと思います。取りあえず緊急措置的にするのみ。歩道橋もそうです。あれは立派な仮設構造物だったのが、いつの間にか永久構造物になってしまいました。

佐藤 渋谷に自転車だけの専用レーンが新しくできました。ところがたまに行っても、1台も自転車が通っていません。

白石 今は携帯電話を操作しながら歩く人もいますしね。

福田 この辺は日本ではうまくいかなかったのが、向こうに持って行くときに要注意というのは、最初から言うておかないといけませんね。

秋山 同じ轍を踏むな、と。

木戸 同じ轍を踏むなという部類のものは、ほかにもあ

りますか？ 途上国に持って行くときに、日本のこれはどうもまずかったというもの。

佐藤 日本からノウハウを持って行くとしたら、まずは日本の交通戦争時代の反省点をきちんと出さないと、受け入れてもらえないかもしれません。

木戸 自転車も含めてですね。そういうものがまだいくつあるのでしょうか。

佐藤 ひとつはバイク・自転車対策ですね。

秋山 歩道橋もそう。今ハノイで一生涯命取り付けていて、それも日本がお金を出していますから。

加藤 東京では歩道橋をなくしていっていますよね。

秋山 一度つくってしまったものは、よほどのことがないと無理です。

加藤 ほかに反省点は何ですか？

福田 信号機が多すぎる。日本には至る所に信号機があるような気がします。

佐藤 信号機はなければいけないで事故は起きなかった例があります。4～5年前に大阪市街でかなり大きな停電があったとき、夕刻から夜間にかけてでしたが、1件も事故がなかったという記事が新聞に出ていました。

白石 最近、ラウンドアバウトにして信号機をつけない交差点も出てきていますね。

佐藤 カンボジアはフランスの植民地だったので、それが残っているところもあります。形をつくらなくてはいけないという努力も必要ですが、現地の文化をそのまま残すという視点も大事です。

福田 ヴィエンチャンの自動車教習所で唯一感心したのは、ラウンドアバウトの通行法を教えていたことです。壁に絵が描いてあり、ロータリーコースをどうやって通行するかを教えていました。三枝のロータリーで角度が浅いと結構事故が多いです。四枝ならまだ良いのですが。

白石 優先順位は教えないとわかりませんからね。

福田 よほど交通量が増えない限りは、ロータリーで処理できます。

佐藤 信号機をつけすぎない、ということですね。

秋山 確かにそれはそのとおりですが、信号機をつけるとみんなが喜びます。警察署長の功績は自分の管内にいくかに信号機をつけるかということでしたから。

佐藤 昭和40年代には、信号機がセットされたとき、地域の人が集まって点灯式をやりました。

秋山 火入れ式ですね。

木戸 それで代議士が「これは俺が言ったからついた」と。

佐藤 政権党以外の党の人でも「俺がつくった」と言います。

交通戦争

昭和三十年代から、我が国は自動車交通が急成長期に入り、交通事故の件数や死者数が激増し、昭和四十年半ばにピークに達した。

自動車交通の急成長は、国民生活の向上に大きく寄与したが、その一方で、交通安全施設の整備や交通警察官の増員等の交通安全対策が追いつかなかったこともあって、交通事故が激増し、交通戦争と称される深刻な状況となった。

交通戦争は、昭和三十四年秋にマスコミの交通事故防止キャンペーンに使われた言葉であるが、昭和三十年代から昭和四十年代の交通事故死者の水準（昭和三十年に六千三百七十九人、昭和三十四年に二万七十九人と二万人に達し、昭和四十五年の一万六千七百六十五人がピーク）が、日清戦争での日本の戦死者（二年間で二万七千二百八十二人）を上回る勢いで増加したことから、この状況が一種の「戦争状態」とであるとされたからである。

この時期、交通事故問題は政府全体で取り組むべき重要な政策課題となり、昭和三十年に内閣官房長官を本部長とする交通事故防止対策本部、昭和四十五年には交通安全対策基本法に基づいて内閣総理大臣を会長とする中央交通安全対策会議が設置された。以降、同会議で作成する「交通安全基本計画」に基づいて、道路、車、人について関係機関による総合的な交通安全対策が講じられることとなった。

昭和三十五年には、すべての交通参加者が遵守すべき道路交通の基本法である道路交通法が制定された。

このほか、昭和三十年以降、白バイ、パトカーの大幅増強等により取締り体制を充実させ、無謀運転の防止をねらった強力な取締りを実施し、昭和四十一年に「第一次交通安全施設等整備事業三箇年計画」を策定し、道路管理者と協調して信号機、交通管制センター等の交通安全施設の整備を推進し、更に子供を中心とした歩行者の安全確保をねらった交通安全教育を実施するなどの対策がとられた。これらの対策の結果、交通事故の件数は昭和四十五年以降、交通事故の死者数は昭和四十六年以降減少した。

しかしながら昭和五十年代に入り、乗用自動車を中心とした車両台数の増加や国民皆免許時代といわれる免許保有人口の増加を背景に、交通事故の件数は昭和五十三年以降、交通事故の死者数は昭和五十五年以降増加に転じ、昭和六十二年に再び交通事故死者数が一万人（平成七年まで八年連続一万人台）に達し、第二次交通戦争と称せられる状況となった。こうした状況に対し、初心運転者に対する講習の充実、ヘルメット（自動二輪車は昭和五十三年全ての道路に拡大、原動機付自転車は昭和六十一年）、シートベルト（昭和六十年。すべての道路で運転者と助手席同乗者）、チャイルドシート（平成十二年。六歳未満の幼児）の着用義務化、飲酒運転などの悪習、危険な運転者に対する罰則、行政処分の強化、救急救護や救急病院体制の強化などの対策等がとられたことにより、交通事故の死者数を平成五年以降再び減少させ、平成十七年には六千八百七十一人とピークであった昭和四十五年の約四割にまでになった。

なお、交通戦争は「神風タクシー」等とともに、交通に関するマスコミの協力、交通キャンペーンのはじまりという側面もあった。

（平成十七年版警察白書、「道路交通政策史概観」による。）

交通安全基本計画の推移

	計画期間	目 標	結 果
第一次	昭和46年度 ～50年度	<昭和50年の目標> 昭和50年における歩行中の交通事故死者数（予測値）の半減 8,000人 → 4,000人以下	昭和45年の歩行中の交通事故死者数 5,939人 昭和50年の歩行中の交通事故死者数 3,732人
第二次	昭和51年度 ～55年度	<昭和55年の目標> 過去最高時（昭和45年）の交通事故死者数の半減 16,765人 → 8,382人以下	昭和55年の交通事故死者数 8,760人
第三次	昭和56年度 ～60年度	<昭和60年の目標> 交通事故死者数 8,000人以下	昭和60年の交通事故死者数 9,261人
第四次	昭和61年度 ～平成2年度	<平成2年の目標> 交通事故死者数 8,000人以下	平成2年の交通事故死者数 11,227人
第五次	平成3年度 ～7年度	<平成7年の目標> 平成7年における交通事故死者数（予測値）の減少 13,500人程度 → 10,000人以下	平成7年の交通事故死者数 10,679人
第六次	平成8年度 ～12年度	<平成9年の目標> 交通事故死者数 10,000人以下 <平成12年の目標> 交通事故死者数 9,000人以下	平成9年の交通事故死者数 9,640人 平成12年の交通事故死者数 9,066人
第七次	平成13年度 ～17年度	<平成17年の目標> 交通安全対策基本法施行以降、最低時（昭和54年）の交通事故死者数8,466人以下	平成17年の交通事故死者数 6,871人
第八次	平成18年度 ～22年度	<平成22年の目標> 世界一安全な道路交通の実現を目指し、 交通事故死者数 5,500人以下 死傷者数 100万人以下	



みたに ひろし
三谷 浩

2010年7月26日(月)

17:30-20:30

八重洲富士屋ホテル5F会議室

参加メンバー

福田 敦・木戸伴雄・関根太郎・中村文彦・
一ノ瀬友博・加藤一誠
事務局(宮地・梶河・柿沼)

略歴

1958(昭和33)年 東京大学工学部土木工学科 卒業
建設省入省
1969(昭和44)年 建設省道路局 企画課長補佐
1978(昭和53)年 工学博士号 取得
1980(昭和55)年 建設省計画局 国際課長
1984(昭和59)年 建設省道路局 企画課長
1988(昭和63)年 建設省道路局長
1992(平成4)年 建設省建設事務次官
1993(平成5)年 建設省退官
首都高速道路公団 副理事長
1994(平成6)年 首都高速道路公団 理事長
2002(平成14)年 社団法人 日本道路協会 会長
(以下、略)

2010(平成22)年 財団法人 建設業技術者センター 理事長
(インタビュー現在) 財団法人 先端建設技術センター 顧問
社団法人 日本道路協会 名誉会員
財団法人 国際交通安全学会 評議員

福田 現在、ベトナムなどの東南アジア諸国で、諸先輩が交通安全に携わり活躍されています。「日本は一体何をやってきたのか？」と現地で聞かれたときに、伝えるべき材料をつくっておきたいということになりました。そこで今回このようなプロジェクトを立て、1970年代の交通事故死亡者数が1万人以上だったときに、諸先輩がどのようなことをしてきたのかを整理したいと考えています。お話を聞きながら、場合によってはそこから重要な項目を抜き出して英語や現地語にして、最終的には配布できるように進めています。前は佐藤脩さんにお話を伺いました。われわれの知らなかったことがたくさんあり、非常に参考になりました。とくに交通安全施設の整備等につきまして、びっくりするような額の予算がついて、その中で施設整備が進められたのが大きかったと伺いました。本日は、交通安全施設整備の観点から、当時実際になさっていた方にお話をお聞きしようということになりました。

三谷さんには昔のことを思い出していただきながら、裏話のようなことも聞かせていただきたいと思います。とくに、誰がこのような発想を持っていたのだろうか、と。この時代に600億円という予算がついていますし、今から見るとかなり先進的な取り組みもなされています。これは一体どなたの発案だったのか。また一方でうまくいかなかったことも含めまして、ご存じであればそのあたりのことも伺いたいと思っております。最初にご自由にいろいろとお話しいただいて、後半は何だったことの中から質問をさせていただきます。

三谷 国際交通安全学会(IATSS)には、30年以上前から大変お世話になっており、恩返しの意味もあって今回のお話をお受けしました。それからもうひとつ、今回のお話の内容は、内部的には意見交換をしたことはあっても、外部ではあまり語っておりませんので、これから日本の道路交通問題の取り組みを背負っていただく方々に、記録としてお話しさせていただくのは大変ありがたいと思います。まず、ざっくばらんに、私の経歴からお話ししたいと思います。

私は大学を出て、建設省では技系官僚として道路整備事業をずっと担当してまいりました。1958(昭和33)年に建設省に入省し、現場勤務を専らとしておりましたが、どういうわけか1969(昭和44)年に道路局企画課勤務を命ぜられました。その担当は道路に関する交通安全、技術基準、その他もろもろです。「もろもろ」というのが道路整備に関する、ほかの課に属さない技術課題でした。例えば、自転車道法の制定に基づいて自転車道路を整備する課題も担当しました。とくに、道路整備のバイブルともいわれた道路構造令、これは道路の構築に関する技術基準の集大成ですが、この大改正もすべてを担当させ

ていただきました。さらに、道路交通に関連した課題もいろいろ担当いたしました。まだ三十代半ばで、体力も充実しており骨の髄までこき使われて、これらの事業の処理業務を務めました。「交通安全世界の願い」が私の原点で、生涯を通じた天職として勤めていきたいと思っていたこともあります。

交通安全というのは、どういう箇所にもどのような施策を講じるのかを決めるのが最も肝要です。当時から、交通安全では3つの「E」が大事だと言われています。道路交通は「人」と「車」と「交通環境」の3つ要素が重なって成り立ちます。したがって、「人」と「車」と「交通環境」について、どのように対応していくかを考えなくては、交通事故の減少には至りません。すなわち、人に対しては交通安全教育“Education”を行い、車に対しては安全な走行を担保する車両や装備を開発、設置し、そして交通流には的確な規制“Enforcement”、さらには的確な交通工学“Engineering”の判断に基づいた交通環境の改善です。この“Engineering”を駆使して交通環境を改善するのが、私の担当業務でした。

今では4つの「E」と言われています。4番目の「E」は交通事故者に対する緊急医療“Emergency”であったと記憶しております。

IATSSの30年史の発刊に当たって、当時の理事から一人1ページずつ書くように要請され、書いたのが「交通安全世界の願い」¹⁾です。私が交通安全担当課長補佐に就任した1969(昭和44)年は、自動車交通が日々伸びていて、交通事故の発生は毎年史上最悪を更新し、新聞を見るのが怖いという時代でした。ここに書いてありますように、1970(昭和45)年に交通事故死亡者数が16,715人となりました。昨今は四千数百人ですから今では考えられない数字ですが、とにかく史上最悪の記録で、そのため「交通安全事業を至急実施すべし」というのが世論でした。その少し前、1966(昭和41)年に、3つの「E」のうちの一つ“Engineering”、つまり交通環境を改善するために、交通安全施設等整備事業の第一次三箇年計画が始まりました。私がそれを引き継いだような格好で、1969(昭和44)年に企画課の課長補佐として勤め始めたわけですが、折しも毎日、交通事故死亡者数史上最悪の記録更新が続いており、居ても立ってもいられなくなった状態だったことを思い出します。

交通安全施設等整備事業という企画は、私の先々代の課長補佐が始めました。日本の交通事故で問題なのは当時「交通弱者」といわれていた歩行者と自転車、この事故が非常に多いことです。確か当時は、歩行者事故が交通事故死亡者のうちの35~37%を占め、自転車に乗っている人が12~13%。合わせて死亡者の約5割が「交通弱者」。したがって、まず「交通弱者」のための交通環境

の改善、整備をしなければならないことになり、そのことが当時、爆発的に整備された歩道橋となって出てきたのです。しかしこれについては賛否両論がありまして、「日本の街の美観を一番害するものは、あの醜い歩道橋だ」とか。また、渡るのにエネルギーを使うのでくたびれる。それで、歩道橋があるのに下を横断した人がひかれたとか、横断中の児童が柵に頭を挟んで取れなくなったとかという、まったく考えられない事故もあり、評判が悪かったのですが、それでも6,000橋ぐらいの歩道橋を整備しました。しかし歩道橋の整備は進んでも、肝心の歩道の整備はほとんど進みませんでした。あのころは歩道の整備といっても白線を引いただけのものもあり、そもそも歩道の基準も確立されていませんでした。1970(昭和45)年に道路構造令が大改正され、急速な歩道の整備に適用されました。これも私が担当しました。

話が前後しますが、1970(昭和45)年には「自転車道法」が制定されました。「日本にも自転車の時代がくる」と。そのころ自転車は世界的には相当普及していたのですが、日本では乗っている人が少なかった。自転車が乗れるような所がないということで、今では考えられないのですが「太平洋を全部一貫して行けるような自転車道をつくろう」と、各地で大規模自転車道の整備を始めました。歩道にも区画線を引いたり、あるいは構造物で分離して自転車が通れる基準を決めたりしたのはちょうどこのころです。

交通安全事業の財源について若干触れますが、交通違反をしますと罰金を払います。これは交通反則金と言いまして、一部は交通安全施設等整備事業にも充当されます。しかし直接充当すると、施設整備をしたいから、あるいは交通信号を付けたいから交通反則金を取るのかと非難される恐れもありますので、別の会計で整理されています。一部は交通反則金も充てられますが、道路管理者の事業は道路整備五箇年計画の一環として実施していますので、後で悪名高くなった道路特定財源によります。ただ財源は潤沢で、「とにかく交通事故を減らすのだったら、三谷君の言うとおり、いくらでも金はつけてやる」と言われたぐらい、財政当局も好意的でした。

交通安全事業で一番大事なのは(これは交通安全事業以外のどんな事業でも同じですが)、どのような箇所にもどのような事業を実施するのがベストかを判断することです。これが決まらないとダメなので、交通安全事業をやるべき箇所を決める「危険区間の選定」が最初の課題です。日本には今、100万 km ぐらいの道路がありますが、どの箇所でも交通安全事業をやるわけではありません。どういう箇所や区間に交通安全事業が必要なのか、例えばどの箇所に歩道橋が必要なのかという判断が重要なのです。これには専門家、技術者、われわれも頭をひ

ねりました。外国でも同じで、危険箇所(Black Spots)と言いますが、これをどう選別するかが非常に重要で、ここでは事故率という考え方が基本です。つまり、自動車の走行台1億台 km 当たりどのぐらいの死傷者が発生しているかを示す指標です。これがある基準値以上の箇所は、道路環境の改善を応急的に実施しなければならない。これがまさに“選択と集中”であり、一番大事な基本です。

私より一年先輩の越正毅先生に、学生時代からずっとお世話になりまして、交通安全問題についてはずいぶんご指導いただきました。とくに私は行政官として、どういう所に交通安全施設を整備すべきかという“選択と集中”についてはずいぶん検討を重ね、その結果、危険区間の選定についての論文で1975(昭和50)年にドクターを授与されました。そのように、まじめに交通安全というものに取り組んで、私の天職にしようと思っていたということです。

交通安全事業では事故率いくら以上の危険な区間のことを「指定区間」と呼んでいます。この区間については、交通安全施設等整備事業を実施していかなければなりません。それでは、どのような事業を実施するのか。先ほど「弱者対策」と簡単に言いましたが、その基準が確立していないため、いろいろな箇所に歩道橋をつくったりします。しかし予算も限定されていますから、本当に必要な箇所にだけ整備するべきです。歩道についても、どのような区間に整備するかが重要ですが、歩行者が一日に150人以上通る所に設けることにしました。全国のデータを収集し分析して、歩行者数の平均値と分散から、全体の何割の区間を選別に含むべきかといういろいろな検討の結果、歩道を設ける設置基準をつくりました。

1970(昭和45)年に史上最悪の16,715人の死亡者が出まして、今後二度とこのような悲しい思いをしたくないと、翌年から第二次五箇年計画が始まりました。そこで予算が大幅に拡大しました。危険区間について交通事故対策を緊急にしなければならないという考えで、積み上げ計算の結果がそのまま予算として認められました。そのときに、これだけの交通事故対策を講じていくので大きな目標を掲げようと、警察庁の交通規制課の担当補佐と「交通事故を半減する」ということでどうかと相談しておりました。ところがこの宣言文があれよあれよという間に独り歩きして、世に出て行ってしまいました。

交通安全事業の実務担当は交通警察と道路管理者で、全体としての調整役が総理府にある交通安全対策室でした。したがって、交通安全対策の総括責任者は総理府総務長官であり、鹿児島県出身で当時税制の大家であった山中貞則総務長官が「交通事故半減は最高のメッセージ

だ」と国会で宣言したのです。後に参議院議員から国土庁長官として令名をはせた井上孝氏が、当時私の上司の道路局企画長でした。井上課長が「三谷君、君は交通事故を半減すると言っているが、本当に減るのか？ 減らなかつたらどうするのか。覚悟はできているのか。将来真っ暗だぞ」と。私も「減らしてみせます」と言いながらも実際は半信半疑でした。しかしこのスローガンは実現し、おかげで私も役人生活を最後まで勤めることができたのだと思います。

紆余曲折はあったのですが、「交通事故の半減」のスローガンどおり、交通事故は1970(昭和45)年以降、今日に至るまでどんどん減っています。この成果は世界中の関係者に広く知られることになり、当時、私のところにフランスからテレビのインタビュー依頼が来たこともあります。PIARC (Permanent International Association of Road Congress) —世界道路協会—、これは世界の約120カ国の道路局長がメンバーとして参加し、諸施策について意見交換、調査検討する世界最大の道路・交通に関する非政府組織(NGO)ですが、私はアジア人として初めてこの会長を、4年間務めました。国際会議を通じて、世界の著名な第一人者とも知り合いましたが、当時フランスの首相秘書官をしていたクリスチャン・ジロンドウ氏が、「日本では交通事故を減らすと言っているが、どのような施策で進めているのか」と外務省を通じて日本の政策を尋ねてきました。日本では交通弱者対策を主眼としておりましたが、パリにはほとんど歩道が付いており、またフランスでは乗車中の自動車事故が多くて、歩行者の事故はあまり多くない。したがって、フランスはシートベルト着用の義務化を徹底しました。フランスと日本の道路局との間で日仏道路交流会議というのがありまして、その報告書には「日本の交通事故削減が参考になって、われわれもずいぶん勉強した」と出ています。

フランスは集中的な交通安全対策として、シートベルト着用を徹底しました。昨今は日本でも後部座席のシートベルト着用も義務化されましたが、フランスではシートベルトをしていないと本当に警察官に捕まります。私もフランスでやられたことがあります。それぐらい徹底して、この施策のおかげで事故が減っていきました。西ドイツでも同様に交通安全対策に力点を置き、われわれから何年か遅れて急速に交通事故が減っていきました。1970(昭和45)年からの日本の交通事故削減は、全世界に影響を及ぼしたのではないかと、私は自負しています。

交通事故対策の事業方針の優先付けは難しいものです。危険区間をどう選んでどのような事業をやるかが基本であることは当然でしょうが、日本の交通安全は警察の取り締まりが非常にしっかりしていて、

“Enforcement” がすごく効いているので、中国や東南アジアで日本方式を踏襲させても、果たしてどれぐらい効くのかは、私にも自信がありません。私も中国には何回か行っていますが、身の毛のよだつ街路の横断や「そのけそのけ車が通る」という感じで、まさに昭和20年代の日本です。「なぜ日本人は信号が赤だと横断しないのか？ そこが一番日本人のわからないところだ」という人にどう説明するのか、なかなか大変だろうと思います。タイやほかのアジア諸国で、交通安全対策についていろいろと講演したこともあります。果たしてどの程度取り入れてもらえているのかは知りません。道路交通を組み立てる一大要素であるドライバーや一般道路利用者の、教養、挙動、文化、認識度の異なる国での安全対策は、模索も大変でしょう。

それはともかく、今も道路管理者が事業を実施するに当たっては、まず「選択と集中」を考えます。危険交差点の選別であるとか、あるいは危険区間の選別の考え方は、今もまったく同じです。後年、首都高速道路公団にも勤務しましたが、その間交通安全対策にもいろいろと配意して、少しは役に立ったかなという自負もあります。とはいえ交通事故をゼロにすることはできないと思いますが……。

イギリスでも、数式を用いて交通事故をどれぐらいに減らすのかという具体的な数字を掲げています。しかし、私は将来の事故者数を具体的な目標数として掲げる提言を、イギリスの先生の講演で聴きましたが、そのとおりになるものかなと疑問でした。この手の話はずいぶん越先生とも議論しましたし、越先生も交通安全施設等整備五箇年計画のIATSSとしての提案書を出されるときに、ずいぶん苦労されたと推察します。

日本道路交通情報センターがどのような環境のもとに設置されたのか、というご質問があらかじめあったものですから、慌てて矢代理事長に資料を送ってもらいました。私の記憶を掘り起こしてみますと、設立の一番のきっかけは1968(昭和43)年の飛騨川事故です。国道41号線上に土砂が崩壊・堆積し、突っ込んだバスが転落して死傷者事故が発生しましたが、当時は利用者に対して情報を伝える手法がまったくありませんでした。したがって、道路交通に関して警察の交通規制の情報や道路工事による通行情報を出すべきじゃないか、との声が上がりました。さらに1970(昭和45)年に大阪万博が開催され周辺道路が大混雑するだろうから、利用者に対して渋滞情報などを出さないとダメだろうとの意見があり、その前にも警察庁と建設省が各々でやってはいたのですが、1970(昭和45)年1月1日に大合併して、設立したのが今の日本道路交通情報センターの生い立ちです。

福田 自転車に関してですが、結果的に歩道に乗せるよ

うになってしまいました……。

三谷 1970(昭和45)年の「自転車道法」は議員立法として、議員が独自に「夢があるからつくろうじゃないか」とつくったのですが、これはどちらかというレクリエーション用の自転車道をつくろうという発想でした。だから、「太平洋を全部、自転車道でつなごう」とか、そういうことだったのです。最近になってまた、国土交通省が自転車道の整備を進めたいと提言しています。去年からパリ市内の歩道上に自転車を通すようにしたので、その施策に強く刺激をされていますが、自転車はやはり交通機関としては事故を起こし、パリでも問題になっています。それを日本のような狭い歩道で、歩行者と共存させて通すというのは、問題があるでしょう。そうはいつでも現実とはざまで、警察当局も大変苦労されているのではないのでしょうか。道交法上、車道を通すのか歩道を通すのか、どちらが安全かということですね。

福田 一番重要な「危険区間の選定」はどこで決められたのですか？

三谷 私の前任の渡辺修自氏、その前の廣川氏から初めて聞いたのですが、彼らが原型は考えたようです。経済協力開発機構(OECD)のシンポジウムでも取り扱ったことがありますし、どこでも道路の危険区間をどう選別するかは永遠の課題です。道路関係の技術会議にはよく出てきます。だけど私は、ほかの道路整備のプライオリティのつけ方よりも、理屈としては割合しっかりしていると思います。道路の事故率をグラフにして、どれぐらいにすると標準偏差値に入るかということで危険区間を選びます。しかし、交差点の選別が非常に問題です。危険な交差点についての選別基準があるのでしょうか？ どの交差点が危ないということがわかって、どうやって直せば良いのかは「道路技術者として頭をひねってしっかりやれ」としか言いようがありません。交差点改良のマニュアルはもちろんあります。右折車線をどう設置するのかとか、視距はどう確保するのか等が定められています。先生方もいろいろと指摘されています。しかし、どれを見ても「現状に即すると適用がうまくいかない」「効果が思うように出ない」などという課題があります。日本では、道路管理者は既存のロータリー、いわゆるラウンドアバウトを撤去する方向で進めてきました。ところがイギリスなどではいまだに全部残しています。信号交差点よりもラウンドアバウトのほうが絶対に安全だと彼らは言いますし、データもあるのでしょうか？

交通安全は各国にとって大きな課題であり、PIARCの技術委員会レポートによく記述されていますが、自然死以外の死亡者数の区分で、1位は戦争による死亡者が占め、交通事故による死亡者数は9位ぐらいだったの

が、2020年には3位になるだろうと記載されています。PIARCでも『Traffic Safety Manual』を出しています。アジア、アフリカ、どこに行ってもセミナーの課題はほとんど9割が交通安全の関連です。開発途上国で関係者が何を一番知りたいかといいますと、「たわみ性舗装」という課題もさることながら、人が死なないようにするにはどうするかです。

福田 1965(昭和40)年ごろの交通事故のデータ、危険区間を選定するデータというのは「交通事故原票」から取ったのですか？

三谷 まだ交通事故総合分析センター(ITARDA)が無い時代ですから、必要なデータの収集に苦労しました。マクロ的な分析に、われわれが最も入手しやすく利用できるデータは、5年ごとに実施している全国道路交通情勢調査です。しかしこれは、とくに交通事故対策を目的にしたものではありませんので、活用にも限度があります。例えば、危険な交差点という「点」に関するデータは含まれておらず、個別に収集し分析する必要があり、その方策を確立するためにずいぶん苦労しました。交通警察が事故ごとに書き入れている事故原票は、個人情報のあることあり道路管理者として見るわけにいきません。しかし県の道路維持課を通じて、どのような事故が起きているかの関連データを取ったことはあります。道路管理者の持つ交通情報データと、交通警察の事故のデータを共用して利用するというのが、交通事故総合分析センターの設立目的のひとつのきっかけですから、今ではかなり進んでいるのではないのでしょうか。しかしあまりにもデータを集めると、要素がたくさんあって統計分析のお化けみたいになってしまい、結局よくわからなくなります。「エイヤ」の判断は結構合っていて、誰かに「お前はどこが危ないと思うか？」と聞くのが良いのかもしれない。「土地の古老に聞いて5人以上が危ないと言う所を選べ」とか、そういうものが当たっているのです。とくに防災対策の必要箇所などは、そうだと思います。結局は「俺は子どものときから見ているが、雨が降るとあそこが危ない」という指摘が一番合っているらしいのです。

木戸 「現場の警察官に聞け」と言いますからね。今のお話に関係していますが、危険区間を選定して何をやるか決めていきますよね。最初は歩行者や自転車が日本全体で5割だったのでそちら側に行こう、と。例えば150人/日だったら歩道をつけようという施策を行うわけですね。次は何をやるのかとか、歩道のほかにどんな施策があったのですか。

三谷 道路管理者が行う事業には、一種事業と二種事業があります。一種というのは道路本体にかかわる改築事業です。これは道路そのものの改築です。例えば歩道と

か自転車道の設置。交差点改良を行う。バス停もあります。バスが止まるために車道を広げ、その余地を確保することなどですね。これらを一種事業と呼びます。二種事業というのは、道路の付属物を設置する事業のことで、案内、警戒標識、道路照明、視線誘導標、ガードレールなどです。

そうすると、交通安全施設等整備事業によるものだけではなく、道路整備そのものが交通安全事業ではないかというところに行ってしまう。始めから危険な道路をつくるわけはありませんから、構造基準で歩道は何m幅、車線、路肩、中央分離帯をつくって、バス停もつくって、安全な視距も確保します。当たり前ですが、これが交通安全事業そのものなのではないか。それでは、交通安全施設等整備事業とは何かということになると、安全の観点から、既存の欠陥道路に対する応急的な改善事業です。そのため、道路の新設事業と補助率が違ってきます。このような応急的な処置ですので、必ずしも道路構造令に規定されている基準に合わない事業もやることができます。例えば、本来は歩道を2mにしなくてはいけないのですが、既にある三間(約5.45m)幅の旧道に歩道を設ける場合には、75cm幅の歩道をつける。それでもつくって良い。それが交通安全施設等整備事業です。

ご質問の事業の「順番」ですが、これは大事ですが難しいことで、間違いのない順番は、私にもわかりません。何から手を付けるかは、各々の道路における道路管理者の判断に任せています。ですから標識なんかには設置基準があるのですが、どこの県に行っても、自分がどの方向に走っているのかわからないことがよくあります。私は首都高速道路公団に勤務しているとき、よく担当者に文句を言っていました。標識がたくさんあって何が書いてあるのかわからないので、止まったらやっと読めましたが、これは安全を欠く行為でした。

事故が発生すると、交通警察から「何か処置をしろ」と指摘されるので、すぐに「注意」などを示す標識を立てたがります。そうすると標識ばかりが増えるので、かえって効果が出ない。私は標識1本を立てるときには、必ず撤去の1本を選べと言っていました。それでもなかなか減らせられないですね。

確か前警視總監がイタリアで勤務されていた折、何万kmも運転してきた経験を踏まえ、首都高速道路で「あの合流部はおかしい、改良できないか」と貴重なアドバイスをいただき、ずいぶん直しました。なかなか良い判断をされていました。やはりしょっちゅう運転されている方が判断するのが良いですよ。反発する者もいましたが、私はありがたく受け取りました。このような視線が一番正しいと思いました。

ドイツでは道路をつくって供用する前に、必ず民間非営利団体(NPO)のツーリングクラブに当該道路を何日間か運転させて、ユーザーの目で見えて標識を立てるようにしています。ドイツの道路で実際に運転すると、交差する道路との優先順位ががっちりして、交差道路に近づいても優先順位の標識を認知するとまったく徐行しませんし、「ちゃんと標識にそう書いてある」と言うのです。この徹底した標識順守の精神は文化であって、日本人にはあれはできないと思います。やはり日本の交通ルールでは、人が歩いていたらスピードを落とせと言いますよね。

関根 先ほどの、危険区間のお話を非常に興味深く聞かせていただきました。まったく無いところからデータを取りまとめるとすると、どれぐらいの規模から取りかかるのが良いのでしょうか。例えば県ベースでやるのか、市町村ベースでやるのか。

三谷 日本には100万kmの道路がありますが、ほとんどは市町村道です。国道はせいぜい10万kmです。直轄で管理している国道は、その半分くらいです。直轄国道であっても、今のようにデータが完全にあるわけではないのですが、通達を出すと1カ月後には必要なデータはほぼ入手できました。問題は市町村道です。とくに大規模農道なんていうものは、まったくデータがありません。大規模農道には信号がありませんから、いくらでも飛ばしても良い感じで、事故がものすごく多い。「あれは道路法の道路じゃないから、道路交通法は守らなくても良い」とか、それは嘘だと思いますが、そんなことを言う人もいます。

データを取るのに、私はずいぶん忙しい思いをさせご迷惑を掛けました。今はあそこまでやっているかわかりませんが、あのころは、そのぐらい交通事故への注目が高かったですね。

関根 ほかの国に対しては、最初から全部システムが出来上がっているのを「ハイ、どうぞ」と言っても、うまくいかないと思います。

三谷 今のようにコンピューターが普及していない時代ですから。コンピューターが無いと本当に大変ですよ。ね。

福田 佐藤さんのお話では、交通事故の分析には早めにコンピューターが入って使われていたということでしたが、やはり優先度が高かったんですね。

三谷 私たちはコンピューターが無くて、タイガー計算機を使っていました。

交通安全の話というのは興味がなくて、後藤田警察庁長官のときに、「中では誰も文句が言えない」と言っていました。道路標識令は道路管理者と警察が協議して決めるわけですが、例えば交差点箇所を表示する模様と色

について、局長を通り越して、長官から直接指示があったという話もありました。それぐらい関心があったようです。国会でも道路交通法の審議の折は、座っていました。なお、道路交通法の法令審査は道路局と警察の交通局が連名で受けます。警察側は、警察庁長官と交通局長と担当課長が3人で出席され、何かあったら3人のうちのどなたかが答弁しているんですよ。道路管理者側は道路局長一人ですから、難しい答弁も一人で何とか答弁しておりました。

私は建設省職員の中でも、交通問題を通じて警察とお付き合いが多かった一人ですが、警視総監から危機管理官を務められた安藤忠夫さんが交通局の幹部でいらっちゃって、年中侃々諤々の議論をしました。首都高速道路に唯一の交通信号が美女木に設置されていますが、設置の可否について折衝が半年以上かかり、決着しました。これも安全性の確保が最大の焦点です。まったく問題なく、ほっとしています。

一ノ瀬 私は環境系が専門ですが、道路の緑化と安全の関係で、もし何かあれば教えていただきたいのですが。

三谷 私が理事をしていたとき、首都高速神奈川1号横羽線の横浜地区については、狭い余地を活用してグリーン化を行いました。それが安全にどのような効果があったかについてはデータを持ち合わせていません。先日完成した大橋ジャンクションでは、かなり環境向上のための施策を取り入れましたね。ランプ走行の交通安全面も検討したのですが、それでも先日、走行中の車が事故を起こしたと聞きました。道路をつくる人と維持管理する人が組織的に違うので、その連携が極めて大切です。

先ほどドイツの例を申し上げましたが、道路をつくったら供用する前にツーリングクラブに道路標識の設置など、安全面についてチェックしてもらっています。あのシステムは有効だと思います。道路をつくる人は一生懸命つくる。その成果物を維持管理の部署が引き取るわけですが、当然ながら安全確保の責任を持つ維持管理部門としては、心配が絶えません。「これで大丈夫か?」「若干視距が足りないのではないか?」とか。私は大橋ジャンクションでも、「視距をもっと余裕を持たせたほうが良いのでは?」と、見学の際にコメントしました。実際には、同意見がほかの方からもあり、かなり直したようです。箱崎ジャンクションではやたらと標識があるので、「こんなに多くの標識が必要か?」と尋ねたところ、案内していた担当者が私に「あなたは標識をすべて見て運転しているんだ。自分は慣れてるので、見たことがない」と率直な答弁をしていました。現場で常駐しているスタッフには、一般ドライバーの視線が失われる。これではダメです。常に初心に帰った視線で、標識設置を評価するのが基本的な姿勢です。

一ノ瀬 海外で聞いたことがあるのですが、街路樹にぶつかって亡くなる方がいて危ないという話。日本でもそういうことがあって木が切られるとか、そういうことが議論の俎上に載ることはあるのですか?

三谷 私の知っている限りでは、日本ではそうやって木を切った例はありません。道路をつくるから切ったということはあるでしょうが、安全のために切ったということはないのではないのでしょうか。安全性に問題があるかどうかは、現場でしっかり見極めるべきでしょうが。

中村 警察サイドの方々と連携していくということについて、下の世代がやっていく上で、こういうことがキーポイントだとか、こういうところがやはり難しいだとか、そういうお話があればお願いします。

三谷 大変なのは、雪が降った後の処理です。首都高速道路では、雪が降ると当然走行をストップするわけです。止めるのは簡単です。雪が降っているから止める。ところが事後、もうそろそろ交通開放しても良いじゃないか、というのは交通警察の判断によります。しかし交通警察の判断といっても、誰が判断するのか。具体的に言うと、出先の誰かが「うん」と言わないと、組織に連絡をしてもダメなんですよ。確かにこの判断は難しく、開放後にスリップ事故があったりすると、警察のほうも責任を問われるので、どうしても判断が遅れて屋上屋を架すことになります。利用者からのクレームは猛烈です。難しくてもしっかりした判断基準が必要となるでしょう。

また、走行中に乗り上げた柵蓋が飛んでほかの車に当たり、不幸な死亡事故が発生しました。道路管理者として瑕疵担保になるかどうかだったので、土木研究所で車を走らせて、柵蓋が果たして飛ぶかという実験も行いました。飛ばした車の走行状況などにもよりますが、この想定外の事故に対しても、道路管理者としては万全を期して、絶対に飛ばない形式の新型の柵を開発し、すべて直しました。

阪神大震災のとき、予算委員会に呼ばれて「仮に東京でそのような地震が発生したら首都高速道路はどうか?」という質問を受けました。私は「耐震構造に万全を期している」と答えました。しっかり準備する必要があるのは、地震直後の道路上の車に対する対応指針でしょう。車に乗っていて地震がきたら、「まず止まってください」「ラジオを聞いてください」「車から離れるときには鍵をかけないでください」。降雪時もそうですが、ほとんどのドライバーは動けると車に鍵をかけて降りてしまいます。実際に、雪で交通不能となったときにも鍵をかけて車を高速道路上に放置し、ほかの車に大迷惑を掛ける不屈きなドライバーもよくいるのです。しかし女房にも文句を言われたことがあります。首都高速

道路上には、1 km おきに避難階段が備えてあり、緊急のときは一般街路に脱出できるのですが、パニックの中で、全員が安全に降りられるような構造だろうか？ 確かに今の私だったら大変でしょう。

フランスとイタリアを結ぶモンブラントンネルで火災事故が発生し、大勢の死亡者が出て長大トンネルでの緊急時の安全対策に大きな衝撃を与えました。それに並行して、フランスとイタリアを結ぶフレジスという長大トンネルがあります。フランス側の出口付近に、火災発生時の緊急救出の方法をスタッフが訓練するための施設があります。この訓練センター内には、トンネルの中でドライバーが火災に遭遇したらどのようにして脱出するかを、シミュレーションを使って模擬経験を経て学べる施設があります。たまたま国際会議の現場見学の一環として見学しましたが、誠に印象深いものがありました。トンネル内部に似せてつくった施設の中で行うシミュレーションの訓練プログラムには、いろいろなランクがあります。われわれには、最も軽微な火災が発生した場合のケースで訓練を体験させてくれました。それでも煙がもうもうと発生し、視界は無くなり、阿鼻叫喚の状況が設定されます。しかし煙は地面からある空間をあけて漂い、われわれは、教官の指示に従って床に体を横たえ、匍匐前進すると視界が確保でき脱出ができます。この施設では、段階ごとのカリキュラムをつくり、欧州各国に呼び掛けて訓練者を養成しているとのこと。緊急時の避難訓練などは日本でもやりますが、ここまで徹底した訓練はしていません。欧州では、モンブラン火災事故を機に、そういう訓練は徹底していました。

中村 アジアに向けて、というのがこのプロジェクトの課題ですが、私の関心は、それぞれの国の役人やエンジニアの意識を果たして上げられるかどうかです。お付き合いされてきた中で、何か可能性はありますか？

三谷 ベトナムで高速道路を整備しようとするプロジェクトが進んでおり、国土交通省がハノイで主催したセミナーに講師として先般参加した折、交通安全の重要性にも触れました。十数年前以来、2 回目のハノイ訪問ですが、相変わらず市内の交通は圧倒的に二輪車が多いです。ただ最近、二輪車利用者にもヘルメット着用を義務付けました。やはり交通安全の自覚が出てきたのでしょう。フランスにおけるシートベルト義務化に通じるものがあります。中国・北京では、二輪車の登録を認めていません。そのため、北京市内ではまったく二輪車を見たことがありません。二輪車の車両登録は、別の地域とするしかないと聞きました。かつて北京は自転車天国でしたが、今は自動車交通の普及が圧倒的です。二輪車の登録を認めない施策は、やはり交通安全重視からでしょうか。それでは交通安全に関して何をなすべきか、日本の

技術移転はどうすべきかと言われると、これだというのは私もノーアイデアですが……。中国人ドライバーに、「自分ではなくほかの歩行者のことを考えろ」という教育をどうやってしましょ。

福田 ハノイではいまだにヘルメットの着用率は95%以上。最近ではリボンをつけたりしておしゃれなヘルメットがたくさん売られています。今のお話に関連しますが、オーストラリアやイギリスでやっている“Road Safety Auditors”、これは一種の商売ですが、タイなどいろいろな所の役人が3日間ぐらい行って、Certificate を貰ってきて、それを飾る。3日間ぐらいでわかったら世話無いと、私は思うのですが。交通安全というものが、人の命にかかっているという意識なく、少し間違っただけで捉えられているような気がします。

三谷 Auditors というのはPIARCの技術委員会レポートでもよく出てきました。ニュージーランドの局長が言い出して始まりました。オーストラリアではみんなAudit, Audit ですね。そういうもので証明書を出して、というのがまさにアングロサクソンのうまいところですね。

福田 アジアでもある程度道路ができていますが、既存の道路を第三者が見て危ないと言っても、それを誰が予算措置して誰が責任を持って直すのかは疑問です。開業前に見て事前に危ない所をきちんと直すということをするべきだと思います。何となく“Road Safety Auditors”といったものだけがアジアで流行ってしまって、非常に危ない感じがします。

三谷 中国のセミナーでもそういう話がすごく多かったです。日本こそ交通事故が減ったので、日本の文化がそのまま伝わるかはわかりませんが、中国に何をしたら良いかというのをしっかり考えないとイケません。

福田 日本ではなぜ“Road Safety Auditors”をやらないのかを行政の方に聞くと、「そんなのは普通に、当たり前前にやっていることだから」と。

三谷 しかし、Audit とは言わないまでも、建設から管理に道路を引き渡して一般に利用されるときに、これで安全で問題ないかをきちんと検証する仕組みについて、制度化も含めて方法論を確立しておくべきです。一般的に、わが国においてはやはり担当業務は建設部門が一番で、管理部門は次善とする風潮があり、いかに交通安全に取り組むかという、かつてのパッションが弱くなってきた感じがします。したがって、新道路を交通開放前にしかるべき知識を備えた者がしっかり評価して対処するシステムは拡充すべきです。先ほどアングロサクソン方式について指摘された先生のご懸念はわかりますが、これがAuditの考え方でしょう。

木戸 昔は車の時代で、「どんどん道路をつくっていき

う」という時代でした。今の東南アジアに道路が足りているのか足りていないのかよくわかりませんが、もし足りないから道路をつくるとして、時代が変わって環境問題が厳しくなることを考えると、昔と同じようなルールで道路をつくっていても良いのでしょうか。それとももう少し変えてつくらなければならないのでしょうか。

三谷 中国では、8.5万 km 高速道路を策定し、猛烈なピッチで整備を進めています。ほとんど民営化方式を活用し、その成果は目を見張るものがあります。計画では大都市を結び、縦断、横断、環状ネットワークを構成しています。大規模なトンネル、揚子江に架ける橋梁等も着々と整備しており、日本からの技術移転も目覚ましいものがあります。ただ今後、平野部から山岳地域への延伸区間は、費用的かつ技術的な課題、さらに経済効果の面から大変だろうと思います。もはや世界第二の自動車王国ですから。国際会議でもその建設工事の成果がよく発表されますが、資金調達や経済分析、償還については、あまり論文として出てきません。交通安全対策も、対象国民の社会経済状況、文化・気質の把握が必要で、結局、それぞれの国に合った手法を確立していくしかないでしょう。

木戸 先ほどのお話で、日本の教育や“Enforcement”、それに文化は、そのまま途上国へ持って行っても通用しないのではないかとということでしたが、そういうことはまだほかにありますか？ 日本ではうまくいったけれど、それをそのまま持って行くのにはちょっと疑問符が付くというものは？

三谷 ただ、中国は技術的には進歩しており、先年、トンネル技術に関する北京での国際セミナーに呼ばれましたが、日本の技術書類が全部中国語に翻訳され、販売されていました。佐藤さんのお話を聞いたかったのは、ブノンペンはどうだったのかな、と。向こうはどういうふうに受け取っていただいているのでしょうか。

福田 やはり、そのままは難しいということと、強くおっしゃっていたのは「理念、背骨を入れないといけない。表面だけの技術を持って行くのではなくて、きちんと交通安全の考え方を根付かせる必要がある」ということでした。

三谷 さらに、日本では“Emergency”、緊急医療が発達しており、その成果が極めて大きいのです。交通局統計と厚生省統計との差で何うことができます。まさに成熟しています。

施策は何をするにしても費用対効果が大事です。この施策を実施すると亡くなる人が5人減るが、それにはいくら投資すべきか？ この課題については、外国ではよく研究されていますが、日本ではすぐに「人の命は地球より重い」が出てきて、費用対効果の検討はせいぜい負

傷者に対してでしょうね。だから、投資の優先度決定に使えないのです。安全施設の効果について無数に論文はありますが。

首都高速道路公団の地下トンネル技術は「すごい技術だから世界に売りたい」と言う人もいますが、1 m 当たり1億円かかる技術なんて売れません。これが3,000万円で作ると言えば、買う人がいるのでしょうか。例えば越先生が委員長で開発し首都高速道路に使った脱硝装置がありますが、これは電気集塵機を活用して排ガスの不純物を吸収する施設です。確かに効果はしかるべきですが、セットとしては売れないと思います。「それで人間が何人助かるの？」という議論が要るでしょう。そこをどうするのか。交通事故を貨幣価値でどう見るのかに関しては、日本ではじゅうぶん進んでいません。

福田 1996(平成8)年につくられた道路の費用便益のマニュアルは、森杉先生たちが携わりましたが、当時2,800万円と出したら安すぎると怒られました。「ドイツやフランスやオーストラリアでは2億円もするのに、日本人はたった3,000万円なのか」と言われました。最近改訂されて、2億何千万円かになったと思います。当時確か、保険業組合の費用で算定したところ、支払われているのが3,000万円弱ということだったんですね。

中村 保険業界がデータをオープンにしてくれるので。ヨーロッパでもそれを使っているという話がありました。それをアジアでいうと……。

福田 下手すると50万円とか……。やはり日本のものは高いです。私も JICA のプロジェクトでチェンマイに信号機をひとつ入れましたが、警察庁が日本の信号機をそのまま入れたいと言うので、社会実験として1基入れました。日本の警察庁仕様でつくりましたから、フル仕様で1基3,000万円。住電が独自の仕様でつくったのが300万円ぐらいですが、それぐらいじゃないととても入らない。日本の技術は素晴らしいのですが、なかなか難しいです。勝手に仕様を変えてつくると警察庁に怒られますから。

三谷 そこが日本の特徴ですね。外国だったら勝手にランクを下げるのでしょうか。

木戸 車も途上国向けの安いものを開発して出すでしょう。だからわれわれの安全施策も、それに見合ったものを……。

梶河 仕様の差というのは、皆さんもう知っていますよね。見た目は安くても、足し算していくと最後は一緒になるというのは。車でも、ヨーロッパ製はほとんどそうです。イタリアなんて、リアシートとウインドーの上げ下げのレギュレータもオプションですから。足し算したら結構高い値段になります。

先ほど危険区間の特定のお話がありましたが、交差点

に手を付けられなかったのは……。

三谷 いやいや、手は付けましたよ。交差点改良というのは一種事業の中にあります。しかしどのように改良するのかというのが難しい問題です。危険区間というのは、一定の区間内でどのくらい死傷者が出るかを割った数字で決めます。車が百万台 km 走行したらどれくらい事故が起こるか、ということです。それを200とかいう数字(事故率)で出します。ところがそれは“死傷者数”という“絶対値”ではありません。けど「絶対値でやったほうが良い」と言う人がいます。つまり「事故率が300」とかいうのと「5人死んだ」というのとでは、やはり「5人」というほうがわかりやすいという説です。よく言われるように、「3人以上死亡事故が発生した区間は対策をやれ」とか、そういうほうがわかりやすいのではないかという議論がずいぶんありました。交差点は面倒なので「1年間に3件事故が起こった交差点は全部見直す」というほうが楽なのではないか。その交差点における右折左折等の交通流のデータを収集して、この交通流と事故件数の関係を調べて特定の数値化を図る方式と、事故の絶対値と、どちらが選別基準として適しているのかという課題です。今はかなり絶対値による判断に頼っているのではないのでしょうか。

首都高速道路はクローズドサーキットですから、事故の原因等については把握しやすいです。人間も歩いていないし、交通量もだいたい一定ですから、事故の件数および種別がわかれば、危険区間の選別が可能です。しかし、積み荷が重酸素で走行中に爆発したなどの、想定外の事故もあります。高速道路は事故率が8分の1といわれています。だから高速道路のほうが安全ではないかという意見もありますが、事故の内容が深刻です。日本道路交通情報センターのニュースを聞いていていると、東名高速でいつも込んでいるのは「〇〇バス停を先頭に……」、あるいは「〇〇トンネル入り口」と情報を発していますが、あれは当たり前です。交差点、トンネル、それから何%以上の勾配区間になると走行車両のスピードが落ちてくるというのは、交通工学上当然のことです。事前にわかっていてながら、なぜか対応していない。これは、ある意味では道路管理者の責任です。首都高速道路公団に勤務して、このような特定の勾配が続く区間には登坂車線を設けるべきであると検討し、実施しました。意外と構造基準の例外規定が問題で、例外を適用して逃げ込むと欠陥は必ず現れます。こういう区間が渋滞の温床になります。

関根 事故率が数字になりやすくて基準をつくりやすかったというお話でしたが、長い期間の中で乗用車が流行ってきたとか、オートバイの数が減ってきたとか、いろいろと状況が変わってくると思いますが、そのあたりの

キーワードで構造を変えようという試みはあったのですか。

三谷 二輪車の走行が極めて多い区間に、ある種の構造検討をしたことはあるかもしれませんが、私は実例を思いつきません。

関根 これから東南アジアが二輪車からどうシフトするかどうかわかりませんが、ある程度将来を予想しないとイケないと思います。

三谷 予想がつかいませんね。例えばホーチミンがこれからどうなるかは。私は今年、10年ぶりに行きましたが、少し交通状況が改善されたのではないのでしょうか。

福田 以前、中村先生とプロジェクトを一緒にやりましたが、オートバイに下手すると3~4人乗っています。自動車換算係数が0.2ぐらいなんです。車1台に5台ぐらい入っていますから。これが乗用車になったら何が起きるか。とてもじゃないが道路空間が足りないのではないかと思います。空港からハノイの街に行くのに何時間もかかるとか、昔のバンコクのようなことが起きかねません。

関根 東南アジアに限らず、先進国でもEVが流行ってくると、加速性能が普通のエンジン車と違うので、混合すると最初は危ないです。メーカーは考えていると思いますが。EVのほうが最初の起動トルクが高いので、加速が良いのです。高度道路交通システム(ITS)で衝突防止が標準になっていけば良いのですが。

中村 教え子がスリランカで都市高速道路をつくるプロジェクトをしています。首都高速道路の建設や情報や維持管理の技術をアジアに持って行くということが、これからいろいろな形で出てくると思います。大陸の場合、ゆったりつくるので東京とは違ってくると思います。

三谷 タイの都市高速道路の整備に、首都高速道路公団の技術がかなり導入されたのではないのでしょうか。ただ、現行の有料道路システムは想定外でした。でも、バンコクの都市交通は良くなりましたね。

IATSSとして究極の目的は、交通安全を東南アジアに対してやりたいということですか？

福田 そうです。ベトナムでは警察の学校も出来上がって、ラオスにも日本の先輩方が行っているいろいろと指導されています。しかしテキストとか、お話しする材料がそろっていないので、例えば私が「日本では何をしたのか？」と聞かれても包括的に説明すべき材料が無いものですから、ぜひ今回のお話をまとめて、日本が何をしたのかを知っていただけるようなものをつくりたいというのが大きな目的です。先ほどの“Road Safety Auditors”ではありませんが、怖いのは見てくれのところだけ真似されてしまうことです。

三谷 まさにアングロサクソンが一番やりやすいし、自己満足に陥るところ。お抱え外国人の発想ですね。

福田 あれで食べている人たちもたくさんいるのではないのでしょうか。

中村 しかしわれわれはそうなってはいけませんね。

福田 聞くところによると、オーストラリアでは3つの大学が競って商売しているんです。3日間の講習料で80万円ぐらい取られるんですよ。3日間ぐらいで交通安全のことがわかったら世話無い、そんなのは無理だと思うのですが。先ほどおっしゃっていた、交差点が危ないということがわかったとして、一体どうするのかとか、それは相当ご経験のある人でないとできませんね。

三谷 交差点改良はどうするべきかという課題についてのマニュアル本はあります。ただ残念なことに、今の国交省で交通安全を天職として一生懸命やろうという人は少ないのではないですか。

福田 世界では毎年120万人が交通事故で亡くなっていて、ASEANだけでも5万人ぐらいです。タイが結構高く、人口あたりの死亡率でいくと、日本の3倍ぐらいです。マレーシア、ベトナムが2.5倍ぐらい。ラオスは低いと思っていたのですが、首都のビエンチャンだけでいくと日本の2.5倍。ものすごく急速に事故が増えています。ビエンチャンには自動車教習所があるにもかかわらず、赤信号の無視がすごいですよ。

一ノ瀬 死亡率は日本の一番ひどいときと同じぐらいですかね。何もしないとこれぐらいになるという「閾値」があるのでしょうか。

梶河 私は交通戦争という以前に、身近な友達が亡くなりました。未舗装の道を10tぐらいの砂利トラが爆走するわけです。それで学校の朝礼では「みんな気を付けましょう」と言われました。交通事故が身近な話で、砂利トラには近寄らないという意識はありました。そういうときに、国道1号線に突然歩道橋ができました。誰も渡りそうもない所に。だけどみんな下を行っちゃいます。

宮地 学問に根ざしていない側から、ひとつ教えていただきたいのですが。産業用の自動車、貨物輸送があり、その後自家用車が出てきます。これは贅沢モビリティで、カブに3人乗りするよりはるかに贅沢なモビリティであり、本人たちもそれが自慢になる。そういうものを手にするのはかなりの高コストの負担に耐えられる人で、日本でいうと100万円で購入できる車があるのに1,000万円払うような人たちが、アジア諸国にいるわけですよ。道路そのものを彼らの負担でつくっていくという考え方はありうるのでしょうか。

福田 そんなことを言ったら、選挙でまず負けちゃいます。

宮地 既存の道路に、本来想定していない数の、あるい

は密度の自家用車が一気に入っていくことで、プロテクションを持っていない歩行者と二輪車のユーザーが犠牲になっていくというのは、日本と同じプロセスのような気がします。そうであれば、後から入ってくるのがわが物顔にならないために、あるいは後から入ること自体を、費用を適正に設定することでバランスが取れないのかと、疑問を感じます。今、東京の都心でわざわざ自家用車を持つ人はそれだけのコストを払うのと同じような形がありうるのかどうか。

福田 これは中村先生の考え方があるかと思いますが、ハノイは整備の速度が速いので、公共交通が整う可能性がります。人口がまだ250万人ぐらいしかいませんが、いずれ1,000万人ぐらいになるでしょう。そうなる段階で公共交通がかなり整備される可能性があるので、バイクから自動車にいかないかもしれません。

中村 うまいこと、地下鉄や幹線的なバスと二輪車で収まるようなシナリオでいく可能性があるかと読んでいます。

宮地 ドア・トゥ・ドア・トランスポートというのがモーターサイクリングで、そこから先はシェアドトランスポート(乗り合い)にうまくつなげられないかな、と思います。四輪車は必ず駐車スペースを要求しますし、路肩の駐車車両が歩行者と二輪車を道路中央に押し出す傾向は絶対的に避けられません。

福田 ベトナムは可能性があるでしょうが、バンコクはもう無理ですね。車によって都市圏が広がっていますから。車をやめろと言うと、移動できなくなります。

梶河 先ほどお話がありましたが、1971(昭和46)年に始まった第二次交通安全施設等整備事業五箇年計画に入るときの交通安全対策事業の実施において、ラウンドアバウトを廃止する方向に動いたのですか？

三谷 日本では、ラウンドアバウトより信号機付き交差点が安全だと、あまりきちんとした議論なしに信号機付き交差点を増やしたのでしょうか。ラウンドアバウトは今ほとんど消えたのではないですか。

梶河 名古屋大の中村英樹さんが必死になって復活させようとしています。

三谷 ヨーロッパにいた人はみんな、ラウンドアバウトが良いと言います。

福田 日本はラウンドアバウトの真ん中に何か建っていませんでしたか？ タイはモニュメントがあるので、どかせられないですよ。

三谷 日本では、ラウンドアバウトに町のシンボルのモニュメントを建てるという文化は尊重されません。

私はパリに住んでいましたが、パリで免許証を取ると最初に教えられるのは右側優先という概念です。つまり、「ほかの車にぶつけないときは右側にぶつけない。そ

うすると保険が下りる」。右が優先です。要は、交通での優先を順守することが極めて大事です。ラウンドアバウトは、この優先走行を徹底しないと通れません。例えば、パリの凱旋門の周辺を走るときには、この右優先を順守しないと通れません。日本は信号過信です。何でも信号という感じでしょう。サンフランシスコにも、まったく信号が付いていません。パラオは、日本が統治していたときの信号が今は全部無くなりました。

日本ではやはり「信号機をつけてくれ」というのは多いですよ。よっぽどのことがないと、一度つけると取れません。

木戸 「やめて事故が起きたらどうする？」というのがありますから。

福田 信号は無いほうが気を付けるのですが。

木戸 ロータリーをなくすときに、先輩から「容量を増やすためには信号整理のほうが良い」と教わった気がします。

■ 三谷氏による追加コメント

アジア諸国に対して、日本としてどのような交通安全対策を指導すべきかという課題は、なかなか難しいですが、あえて言えば以下が私の感想です。

1. 交通事故は、道路交通が起因、したがって、当該国の文化、民度、経済社会の環境が大きく影響。
2. そのため安全対策は、その国情に適した方式を考えることが肝要。
3. 第一に事故の現況、特徴を把握。そこから分析、方向性を模索。教育、制度、対策事業、いろいろな部門にもよるが。
4. 私の専門でいえば、安全対策としての交通環境の改善は、多発地点の「もぐら叩き」以外にないので、「選択と集中」の施策を確立し実施する。技術上の個別の改善対策と技術移転は、有用。
5. やはり安全対策の総合判断ができる専門家は養成すべし、となると悔しいが“Audit”方式はわかりやすい。
6. フランスのシートベルト、ベトナムのヘルメットのように対策を一点集中型に絞るほうが広がりやすいのでは。
7. なお PIARC で国際的な検討していますので参考資料入手されたら。ネットで入手可能。交通安全技術委員会の日本の担当は、元田岩手県立大学教授です。聞かれてみたら。

交通安全世界の願い

1958年東京大学工学部土木工学科卒。同年建設省に入省、建設省道路局長、建設事務次官、首都高速道路公団理事長を歴任。(財)国際交通安全学会評議員、(財)先端建設技術センター理事長、(社)日本道路協会会長、(財)道路経済研究所副会長、世界道路協会(PIARC)名誉会長。



三
谷
浩

(社)日本道路協会会長

国際交通安全学会が30年にわたって、理想的な交通社会の実現に向けて種々の調査・研究その他の幅広い活動を続けてこられ、交通を取り巻く環境の改善へ数々の貢献を果たされてきたことについて、関係の方々に改めて心からの敬意と感謝の念を表する次第である。

人類最大の発明といわれる自動車が19世紀末に登場し、1900年には全世界の自動車保有台数が1万台となったという記録が残されている。しかし20世紀後半には自動車交通が陸上交通の主役へ急成長し、2002年世界の自動車保有台数は8億台の大台に達した(8.15億台)。世界の人口63億人をこの数字で除すると平均自動車保有率は7.7人に1台となり、近年は、中国を先頭にさらに開発途上国、中心国を主体に急速なモータリゼーションの波が押し寄せてきている。全世界の自動車保有台数が10億台に達する時代も遠くはあるまい。

このような自動車交通の急激な進展が、世界の経済・社会の発展に果たした役割の大きさは計り知れないが、一方もたらされた負の課題も深刻で、その一つが交通事故の多発である。世銀、WHOによると、全世界の年間交通事故死者が年間117万人、その7割が開発途上国で発生しており、1990年に世界の交通事故による死者数は原因別死亡者数の9位であったのが、2020年には3位にランクされるだろうと警告している。

日本では1970年に、交通事故死者数が16,715人に達し、史上最悪の年といわれた。当時私は建設省で交通安全事業を担当しており、警察庁の担当者の方々とともに第1次交通安全施設等整備五か年計画の発足に従事した。交通弱者の安全確保を主眼に、交通環境の抜本的な改善を進め、この憂慮すべき事態の解決に一同、日夜を問わず取り組んだ。この年をピークに交通事故死者は減少し10年を待たずして、半減の目標が達せられた時の感激はひとしおであった。この計画の成功は、世界各国にも大きなニュースとなり、フランスの調査チームがテレビ会社を引き連れ来日し、インタビューを受けたこともあった。今でも西欧諸国の担当者は日本の計画に非常な刺激を受けたとっており、EU、OECDなどの国際機関も交通事故対策に本格的に取り組むようになり、以来先進諸国の交通事故の減少が着実に始まった。

成熟したモータリゼーションは交通の量のみならず、質も多様化させてきた。従来型の交通安全対策は次第に効果が薄れ、特に平成に入り交通事故は斬増したこともあったが、関連調査や解析や新規諸施策の効果が出て、平成15年の交通事故死者数は46年前の昭和32年に近い7,702人にまで減少した。当時の自動車台数は100万台であったから、走行台キロ当たりの死亡率も数十分の一と格段に向上している。関係者の努力は多としたい。しかしわが国の死傷事故率は欧米に比し2～6倍と高く、安全対策の向上は引き続き急務の課題である。さらにキメ細かく分析し、独自の施策を確立・実行することも必要となるのではなかろうか？ 現在実施中の、事故多発地点を検出し、優先的に効果的な交通環境の改善を図る施策について、大いに期待している。

IATSSにおいても、自治体や各団体などが地道に取り組んでいる安全対策などについて支援、紹介をしてきているが、皆様の一層のご努力をお願いする次第である。

1. 財団法人日本道路交通情報センターの設立

モータリゼーションの進展と道路交通情報へのニーズ

当センターの設立に大きく係った出来事といえるのが、戦後我が国で急速に進展したモータリゼーションである。

戦後の復興、自立過程から高度成長時代にかけて我が国では産業構造の変化と生活レベルの向上により、自動車が物流と人の移動のための効率的な手段として大きな役割を果たすようになった。しかし、自動車交通の激増と車両の大型化、輸送の高度化、長距離化に伴い、交通事故の多発、交通渋滞の増大等の社会問題がもたらされるようになった。(図1-1-1、1-1-2、1-1-3)

このような折、昭和43年8月、豪雨、土砂崩落により100余の人名を一挙に失うという、道路災害としては未曾有の飛騨川バス転落事故が発生し、国民に大きな衝撃を与えた。(写真1-1-1)

建設省はこの事故を契機として、道路交通の安全と円滑化を図るため、道路利用者の立場に立って積極的に道路に関する情報を提供することとし、昭和44年6月に道路情報センターを設置した。

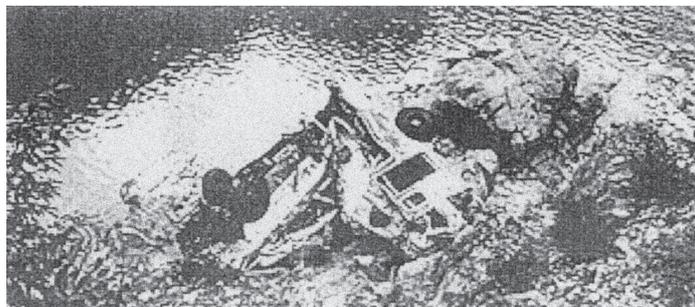
道路情報センターは建設本省、各地方建設局、北海道開

発局及び道路3公団に設けられ、高速自動車国道、一般国道、都市高速道路について、道路工事に関する情報、災害等に関する通行規制の情報等の収集を行い、報道機関に提供するとともに、一般からの照会にも応じ、本省においてはNHKを通じて放送も行った。

一方、警察においては昭和36年に警視庁に交通情報センターを設置し、昭和38年以降、大阪、神奈川、愛知、福岡等の府県警察本部にも交通情報センターを設け、渋滞情報、交通規制状況を提供していた。このように道路管理者及び交通警察が、それぞれの立場から組織的に道路交通に関する情報を収集して必要な対策を講ずるとともに、ラジオ、電話を通じて一般にも提供することは、道路利用者の利便に大いに資するものであった。

しかし道路利用者としては、道路管理及び交通警察双方の窓口に関わり合わせなければ総合的な情報が得られない不便があった。また、道路網の整備とともに広域的な道路交通に関する情報の需要が増えているにもかかわらず、個々の道路管理者や交通警察では十分に対応できない面が出てきたのである。

特に昭和45年3月大阪で開催されることになっていた日本万国博覧会には、多数の観客が自動車で来場することが予



【写真1-1-1】センターの設立の契機となった飛騨川バス転落事故



道路交通安全対策事業5カ年計画

—歩道の整備とその効用—

三 谷 浩

まえがき

交通事故による死傷者の数は自動車交通の急激な発展に伴って年々増加の一途をたどり、今年においても死亡者数が9月26日現在で1万2千人を越した。

この数字は史上最悪といわれた昨年よりも12日早く達しており、一昨年から2年続けて最多死亡者数の記録を更新するのではないかとという不吉な予想もたてられている。

このような交通事故の激化の最大原因はこの10年間に6倍となった自動車台数の伸びに起因するためとは先ず一般的にいわれるところであるが、一方このような自動車の伸びに道路資産の拡張が道路関係者の懸命な努力にもかかわらず追いつけなかつたことも主因であろう。

特に交通安全から道路資産の拡充の内容を考察すると単に道路の新設、改築のみならず、在来道路においても交通環境を整備して、道路を道路交通に対して安全なものとするのもきわめて重要である。このような事態に対処すべく建設省では一般の道路の新設、改築事業と

併行して、既存道路の交通安全対策事業として昭和41年に「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」を制定し、昭和41年度から交通安全施設等整備事業3カ年計画を発足させ、公安委員会と共に交通安全施設の拡充を進め、交通事故の防止を図ってきた。

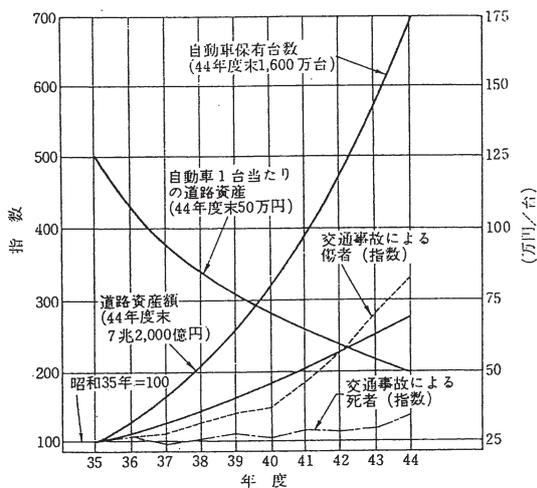
更に昭和44年度から第二次交通安全施設等整備事業3カ年計画（総額796億円：内道路管理者分750億円、公安委員会分46億円）を続けて実施することとし、今年はその2年目として事業の推進を鋭意図ってきた。

しかし交通事故多発の憂慮すべき事態は依然として続き、ここに建設省として「交通安全対策基本法」の成立に伴い同法で定める交通安全基本計画との関連において現行の特定交通安全施設等整備事業を改訂し、新たに昭和46年度を初年度とする「道路交通安全対策事業5カ年計画」を策定し、大幅な事業を推進し、よつて交通事故の大幅な抑制を図ることとした。

1. 道路交通安全対策事業5カ年計画

この新5カ年計画は昭和46年度から発足させる予定であるので、現行の第六次道路整備5カ年計画とは1年ずれることになる。

したがって昭和46年度から49年までの4カ年については第六次道路整備5カ年計画の一環として10兆3,500



図一 自動車保有台数、道路資産額の推移（指数35年=100）自動車1台当たりの道路資産の推移および交通事故による死傷者の推移

表一 道路交通安全対策事業5カ年計画（案）

（単位：億円）

事業名	5カ年計画(46~50)事業費	46年度事業費	45年度事業費	対前年比	備考
特定交通安全施設等整備事業	2,375	325	250	1.3	既存道路において実施する特定交通安全施設等整備事業
改築事業による交通安全対策事業	6,465	896	728	1.2	既存道路における上記以外の改築事業および交通安全対策事業
踏切道立体交差化等事業	3,860	450	375	1.2	踏切除却事業、踏切道立体交差化事業および踏切道の構造改良事業並びに鉄道との連続立体交差化事業
計	12,700	1,671	1,353	1.2	

億の総額事業費の内です業を行なうことになる。

新5カ年計画は計画終了時の昭和50年までに歩行者死傷事故を半減することを大きな目標とし、交通安全施設等整備事業の拡大と促進を図るとともに、一般の道路の改築事業等による道路交通安全対策関連事業、踏切道の立体交差事業等も含め、総額事業費を1兆2,700億とし、総合的な交通安全対策事業の推進を図るものとしている(表-1参照)。なお計画目標を整理すると次のとおりとなる。

a. 5カ年計画終了時において、後述の指定道路内の市街地の道路で歩道の設置が必要な区間については歩道設置率を100%とすることを目標とする。このためには交通安全施設等整備事業の外、一般の道路改築事業による道路の拡幅および現道に交通安全施設等の設置が困難な区間における小規模バイパス等の建設を積極的に推進するものとする。

b. 歩道のほか立体横断施設、交差点改良、道路照明、道路標識等の事業を推進し、さらに踏切事故の絶滅を期して踏切道の立体交差化事業等を推進するものとする。これらの歩道設置事業等により公安委員会の行なう信号機の増設、交通管制等の効果とあいまって5カ年計画終了時にはマクロ的に試算して、昭和44年の歩行者事故の約50%が減少するものと推定される。

c. 特に児童の通学路の交通安全確保については現行の指定基準を再検討し、必要に応じ統廃合、延長の増大等を行ない重点的に歩道を整備するものとする。なおその際既存道路への歩道設置のみならず、既存道路に併行する市町村道(新たに認定するものを含む)を歩道または自動車歩行者専用道路として整備するものとする。

昭和46年度はその第一年度とし、予算要求額として1,671億円の事業費を計上している。

新5カ年計画は前述のように特定交通安全施設等整備事業、改築事業による交通安全対策事業、踏切道立体交差化等事業の三つの事業よりなるが、これらの内容について以下詳述してみよう。

(1) 特定交通安全施設等整備事業

本事業は現行の交通安全施設等整備事業3カ年計画による事業とほぼ同内容である。

すなわち全国の既存道路について、交通量と1億台軒当たりの死傷者率から、緊急に交通の安全を確保する必要があると認められる道路を指定し(現在70,389軒が指定されている)、交通安全施設等を応急に整備する事業である。事業の種別としては歩道、自転車道、立体横断施設、中央分離帯、交差点改良、視距の改良、車両停車帯等の改築事業(これを第一種事業という)と道路照明、防護柵、道路標識、区画線、視線誘導標、道路反射

鏡等の道路の維持的の事業(これを第二種事業という)があり、緊急的整備という趣旨から、事業費が建設大臣の定める一定額以下(現行の交通安全3カ年計画においては歩道、視距の改良、中央分離帯、交差点改良について8千万円迄としている)の事業を対象としている。

新5カ年計画においては道路交通上最も弱い立場にある歩行者、自転車利用者の保護に最重点をおき、そのための交通安全施設として歩道、自転車道の整備を大幅に行なうものとしている。

本誌前月号の「道路構造令の改正」においても述べたように、わが国においてはこの数年間の傾向として交通事故による死者の内、歩行者が35~37%、自転車利用者が12~13%、あわせて約50%を占めている。

わが国において人口が稠密であるため、きわめて歩行者が道路上に多いということがあるにせよ、諸外国においては交通事故死者のうち歩行者死者がたかだか20%内外を占めているに過ぎない事実と比較すると、これは歩行者保護のための安全施設、特に歩道がきわめて不足していることが主因であると思われる。

歩行者が集中する市街部をとつてみても、国道においても歩道が設置している道路は全体のうち昭和44年度末にわずか45%、全道路については40%という低さである。

このような観点から新5カ年計画においては先ず歩道の整備を第一目標としたことは当然であろう。

そこで歩道の整備方向について今回は特に詳しく述べてみよう。

指定道路における歩道整備の計画については次のような考え方にもとづいている。

表-2に示される通り70,389kmのうち市街部(おおむね道路に沿って人家連たんが50%を越えるもの)が28,675km、地方部が41,714kmである。

道路交通安全対策事業5カ年計画の最終年度である昭和50年度末にはこれらの指定道路内で歩道を設置する必要がある道路(市街部21,685km、地方部15,790km)に、改築事業による小規模バイパス、拡幅事業等、さらに単独事業による交通安全施設等整備事業を含めて市街部で100%、地方部では約30%の歩道を設置することを目標においた。

ここで歩道を設置する必要がある道路の判定基準が問題となってくるが、原則として12時間当たりの自動車台数が500台以上で、歩行者数が1日当たり150人を越えるものを対象としている。

この歩行者が150人/日以上というのは新道路構造令においても地方部の道路の歩道の設置の判定基準として掲げているが(道路協会発行「道路構造令の解説と運用」

表一2 歩道設置計画（市街地）

	一般国道	主 要 地 方 道	一 般 都 道 府 県 道	市 町 村 道	合 計
交通安全指定道路延長 (km)	24,650	13,974	18,347	13,418	70,389
内市街地延長 (km)	6,226	5,082	7,057	10,310	28,675
①市街地における歩道 設置必要道路延長 (km)	6,226	3,894	4,522	7,043	21,685
②昭和44年度末歩道設 置済道路延長 (km)	2,817	1,556	1,455	2,769	8,597
昭和44年度末歩道設置 率 ②/① (%)	45	40	32	39	40
③昭和45年度事業によ る歩道設置道路延長 (km)	473	260	319	548	1,600
④昭和46～50年度事業 による歩道設置道路延 長 (km)	2,936	2,078	2,748	3,726	11,488
昭和50年度末歩道設置 率 ②+③+④/①	100	100	100	100	100

注 1. ③、④の事業は交通安全施設事業、道路改築事業、街路事業を
合わせたものである。
2. 市町村道については道路幅員が 5.5m 以上のものをとりあげ
てある。

参照), 昭和40年度の全国道路交通情勢調査によつて一
般地方道以上における平均歩行者数は 12 時間で 100 人
を越しており, このような実態を勘案して定めた値であ
る。

しかし国道についてはたとえ現在の歩行者数がこの値
に達しなくても, その幹線道路としての機能をふまえ,
また歩道がないため歩行者が危険を感じて現時点では通
行し得ないが, 歩道が設置されれば当然利用者が増える
であろうこと等を勘案して, 市街地については全延長を
歩道設置必要区間とした。

この歩道設置の目標を達成するため特定交通安全施設
等整備事業5カ年計画では道路延長で 7,940 km, のべ
延長で 11,850 km の歩道を設置することとし, これに
要する事業費として総事業費の 75% にあたる 1,780 億
円を計上している。

これらの歩道整備と併行していわゆる自転車道の整備
も自転車利用者の安全確保の観点から大幅に行なうもの
としている。

自転車道は昭和 45 年 4 月に公布された「自転車道の
整備等に関する法律」(自転車道法)によると 4 種類に
分けられ, その内容は次の通りである。

- (1) 道路の部分として車道と分離して設けられるもの
(自転車道法第2条第3項各号)
 - I もつぱら自転車の通行の用に供することを目的とするもの
(新道路構造令にいう自転車道)
 - II 自転車と歩行者の共通の用に供することを目的とするもの
(新道路構造令にいう自転車歩行者道)
- (2) 独立して設けられる専用道路, ただし市町村道にかぎる
(自転車道法第6条第1項)
 - III 自転車専用道
 - IV 自転車歩行者専用道路

在来は I, II を自転車道, 歩道として現行の交通安全
3カ年計画においても設置してきたが, 新5カ年計画に
おいては I, II のみならず III, IV についてもこの「自転
車道法」の制定に伴い, 特に交通安全として有効なもの
の整備をすすめる考えである。

すなわち従来既存道路に歩道を設置するにあたり, 車
道がある程度以上の幅員がないと事業を実施していなかつ
たが, 今後はこのような区間には平行している幅 2,
3 m の市町村道を, 特に自転車道(自転車道法による)
と指定し整備し歩行者, 自転車を通行させ, もつて交通
安全を図るものとしている。

更に今般改正された新道路構造令に歩行者だけを目的
とした歩行者専用道路の規定も設けられているが, 場合
によつてはこの種の市町村道が歩行者専用道路とするこ
ともあり得よう。

建設省が先般実施した調査でもこのような区間は 2 千
数百軒も存在し, 特に通学路においては完全に歩道を
分離することになるので, きわめて道路交通上安全が確
保される。

なお学童の通学途上での交通事故を防止するための通
学路の整備については「交通安全施設等整備事業に關する
緊急措置法施行令」で定めている小学校等から 500 m
もしくは通学園児が 1 日おむね 40 人以上通行する市
町村道なる指定基準についてその範囲がせますぎるので
はないかという意見もあり, 再検討をし適切なものとす
ることとしている。

通学路の実態調査を建設省はこの夏文部省と協力して
実施したが, 指定基準を小学校等を 2 km, 通学園児を
10 人以上としても(自動車交通量 1 時間 50 台以上),
通学路を統廃合しかつ適切な交通規制を行なうことによ
つてかなり交通安全施設事業の対象としては的がしぼら
れ, ほぼこの5カ年計画で通学路についての整備が完結
することが出来るものと思われる。通学路の性格を明白
にし, かつ標識の規定を定めるべく目下色々と検討中
で, 近日中に結論が出よう。

(2) 改築事業による交通安全対策事業

一般の道路の改築事業は広い意味では全て交通安全対
策事業である。すなわち道路の整備事業が究極的には自
動車交通の円滑と安全を目途としているからには, この
二つの目的は密接不可分なものである。

この意味では, 第六次道路整備 5 カ年計画の 10 兆
3,500 億円全てを交通安全対策事業といえるが, 今回の
新5カ年計画においては狭い意味での, 特に交通安全的
な色彩の明白なものについて取り出し, 更に積極的に事
業の推進を図るものとした。

具体的には前述の交通安全施設等整備事業の第一種,

第二種事業のうち一定額を越える事業（道路の立体交差による交差点の改良を含む）、改良済道路の現道において歩道等を設置するために行なわれる拡幅工事で、延長5 km以下の事業、改良済道路の現道の歩道設置等交通安全対策事業に代つて行なわれる延長5 km以下の小規模バイパス工事、橋梁整備事業のうち歩道等の設置を主目的とする橋梁架け替えまたは拡幅工事等である。

（3）踏切道立体交差化等事業

踏切道の立体交差化事業ならびに構造改良事業等については踏切における交通事故の防止と交通の円滑化を確保することを目的として昭和36年制定された「踏切道改良促進法」の趣旨にしたがつて鋭意すすめられてきた。ついで昭和42年には「通学路に係る交通安全施設等の整備および踏切道の構造改良等に関する緊急措置法」が制定され、踏切道の構造改良事業を更に強力に推進し、この結果踏切道の整備は著しく促進された。

このため踏切に関する自動車の交通事故について全体の交通事故が激増している中で漸減の傾向にあり、現在はほぼ横ばいの状況となっている（表-3参照）。

しかしながら大都市圏の鉄道等では鉄道のスピードアップ、列車ダイヤの過密化、自動車交通の激増により円滑な交通確保はもとより、安全に対する必要性も最近の大型自動車による踏切事故の発生等もあり高まってきている。そのため今年度末で失効する「踏切道改良促進法」を延伸して、踏切道対策事業を更に大幅に道路交通安全対策事業5カ年計画の一環として行なうものとしている。

このような考えの下に道路管理者ならびに都市計画事業者は鉄道事業者と協力の上、昭和46年度からの5カ年間に約1,000カ所の立体交差と約100 kmの鉄道高架化による連続立体交差事業を行なう予定である。

また踏切道保安対策としては踏切道の構造改良事業として、踏切道の未舗装のもの、踏切道付近の道路の構造が良好でないもの等について、所要の構造改良を大幅に

行なうものとしている。

2. 歩道設置の効果

以上述べた道路交通安全対策5カ年計画事業を実施した暁には交通事故がどの位減少するかということはよく尋ねられることだが、これに対する正確な答えはむずかしい。

ご承知の通り交通事故の原因はきわめて複雑多岐であるが、究極的には人と車と交通環境の三者から起こるものであり、したがって交通事故を防止するためにはこの三つの要素をどのように改善したらよいかを究明し、方策を実施することが肝要である。

したがってこの三つの要素の一つである交通環境が完全に整備されても、これだけで交通事故の消滅は必ずしも実現しないからである。

よくいわれることだが、道路を改良し舗装をしたためにかえつて車のスピードが増し、その結果重大事故をひき起こしている例も多い。

交通環境の面からはほとんど手の加える余地がないと思われる東名、名神等の高速道路においてもしばしば大きい人身事故が起こっている事実もこのことを例証している。

しかし交通環境によつても交通事故の発生あるいは程度が左右されるであろうことも容易に推察できるので、今回はこの5カ年計画のうち大部分を占める歩道の設置効果についてのみ試算した結果を述べてみよう。

歩道が設置されるとどの程度歩行者の事故が減少するかという問題については昭和44年3月に社団法人「日本交通科学協議会」が発表した貴重な研究論文がある。

各誌で発表されているのでここではごく大ざつぱにその内容を紹介してみる。

歩行者事故については交通量、歩行者数、混雑度、歩道率（道路延長と歩道延長の比率）が事故要因として関係するものとし、これらの変数の一次式で表わされると仮定する。すなわち X を事故件数、 Y, Z, U, \dots を事故要因として一次式の関係にあるとすれば

$$X = aY + bZ + cU + \dots$$

となる。

これを事故函数と呼ぶこととすれば X, Y, Z, U, \dots の実測値から係数 a, b, c の値を最小自乗法によつて推定できる。

ここで実測値として昭和43年当時の一般国道26,686 kmを400区間に区分したそのおのおののデータを用いた。なおこの区間は交通情勢調査が3,748区間にわかれているのを数区間単位で集合したものである。区間の平

表-3 踏切道改良促進法による指定箇所数

(イ) 立体交差化

指 定	年 月 日	箇所数
第1次	37. 2. 26	145
第2次	37. 9. 4	132
第3次	40. 8. 2	52
第4次	42. 3. 31	100
第5次	44.12.27	216
計		645

(ロ) 構造改良

指 定	年 月 日	箇所数
第1次	37.11.28	62
第2次	42. 3. 31	24
第3次	45. 2. 25	499
計		585

(ハ) 通学路に係る交通安全施設等の整備および踏切道の構造改良等に関する緊急措置法による踏切道の構造改良指定箇所数

指 定	年 月 日	箇所数
第1次	42.11.29	3,133
計		3,133

表一4 歩道設置による人対車両交通事故減少効果

	44年事故件数			50/45減少率(%)		51年事故件数		
	市街部	地方部	計	市街部	地方部	市街部	地方部	計
一般国道	33,790	10,420	44,210	75	82	25,300	8,550	33,850
主要地方道	19,782	6,100	25,882	61	64	12,100	3,900	16,000
一般地方道	22,172	6,837	29,009	31	55	6,900	3,760	10,660
市町村道	55,708	17,180	72,888	33	68	18,400	11,700	30,100
計	131,452	40,537	171,989			62,700	27,910	90,610

均延長は 66.7 km である。

この区間ごとに交通量、歩行者数、混雑度、歩道率を調査した。用いたデータは昭和 40 年に実施した「一般国道および重要都道府県道交通情勢調査」(建設省) から引用した。

一方歩行者の事故についてのデータは昭和 41 年にこの区間において発生した死傷者事故件数を警察庁のデータから引用した。

このようにして実測値を数式にいれ一次式を用いると次のようになる。

$$A = 0.0000924 V + 0.000106 M - 0.00459 v - 30.01 W + 11.08 \quad (1)$$

R : 0.806

ここで

A = 1 区間における歩行者事故死傷数 (人)

V = 1 区間における走行台数 (台数)

v = 1 区間における混雑度

W = 1 区間における歩道率

R = 相関係数

もし v を除外すると (1) 式は

$$A = 0.0000884 V + 0.000120 M - 33.201 W + 8.879 \quad (2)$$

R : 0.804

となり、相関係数は (1)、(2) の間にほとんど差がないので (2) 式を計算を容易にするため用いるものとした。

(2) 式を用いて 5 年計画による歩道設置の効果を求めるために V、M を道路種別ごと、市街地、地方部別ごとに代表値を与えると次のような式を得る。

	市街部	地方部
一般国道	A = 79.7 - 33.2 W	A = 33.6 - 33.2 W
主要地方道	A = 60.3 - 33.2 W	A = 18.8 - 33.2 W
一般地方道	A = 42.2 - 33.2 W	A = 14.1 - 33.2 W
市町村道	A = 41.7 - 33.2 W	A = 13.1 - 33.2 W

この式を用いて歩道設置による歩行者事故の減少効果を求めるものとする。

このため現時点の歩行者事故死傷者数を A₄₅ とし、5 年計画終了時の昭和 50 年度末における歩行者事故

死傷者数を A₅₀ とすると、効果率 A₅₀/A₄₅ は次のようになる。

		W ₄₅	W ₅₀	A ₄₅	A ₅₀	A ₅₀ /A ₄₅ (%)
一般国道	市街部	53%	100	62.1	46.5	75
	地方部	20	35	27	22	82
主要地方道	市街部	47	100	44.7	27.1	61
	地方部	15	30	13.8	8.9	64
一般地方道	市街部	39	100	29.3	9.0	31
	地方部	11	25	10.5	5.8	55
市町村道	市街部	47	100	26.1	8.5	33
	地方部	18	25	7.1	4.8	68

この効果率を用いて昭和 51 年における推定歩行者事故件数を事故件数が今の状態で横ばいすると仮定して求めてみると表一4 のようになる。

この結果から判るように、昭和 51 年推定事故件数 90,610 件は昭和 44 年事故件数 171,989 件の 53% にあたり、47% が減少し得ることを示している。

あくまで上記の計算はマクロ的に行なつたものであり、また現在の事故件数が増加することなく横ばいであるという仮定が入っている。

しかし単に歩道の設置のみでマクロ的な試算にせよ、47% 事故件数が減少するという結果を得たことは他の横断歩道橋等の交通安全施設設置、公安委員会が実施する交通管制システム等の効果とあいまって交通安全施設の整備により交通事故の抑制に大きく貢献することが必ずであるといえよう。

なお今回は歩行者事故に対する効果のみについて解析を行なつたが、この道路交通安全対策事業 5 年計画では自転車対車両、車両相互、さらに車両単独の事故防止のための交通環境整備として前掲の安全施設等の拡充を進め、更に道路の新設、改築事業においても道路構造令の改正に伴い交通安全を十分配慮して行なうものとしているので、これらの事業による交通事故絶滅への効果は大きく期待できよう。

(建設省道路局企画課)



かたくら まさひこ
片倉 正彦

■
2010年9月6日(月)

17:30-19:30

八重洲ビル6F会議室

■
参加メンバー

福田 敦・白石修士・関根太郎・
木戸伴雄・秋山尚夫・中村文彦
事務局 (宮地・佐々)

■ 略歴 ■

1968(昭和43)年 東京大学大学院工学系研究科 博士課程修了
東京工業大学工学部土木工学科 助手
1973(昭和48)年 総理府 科学技術庁 資源調査所 調査官
1982(昭和57)年 総理府 科学技術庁 資源調査所 資料課長
東京大学生産技術研究所第5部 助教授
1985(昭和60)年 東京都立大学工学部土木工学科 教授
1997(平成9)年 東京都立大学大学院工学研究科 教授
2003(平成15)年 東京都立大学 名誉教授

2010(平成22)年 東京都立大学 名誉教授
(インタビュー現在) 財団法人 国際交通安全学会 顧問

福田 本日はありがとうございます。過去には先輩方がIATSSとしての国際的な活動をいろいろとなさっていましたが、国際交流委員会の企画部会の中であらためて何かできないかと思い、研究プロジェクトに応募することになりました。とくに最近では秋山さんを中心として、過去に日本で交通安全に尽力された諸先輩が、定年を迎えられた後、ベトナム、タイ、ラオス、カンボジアあたりでJICAのプロジェクトとしてマスタープランをつくり、お巡りさんを指導したり、施設整備を進めたりしています。その中で、日本がしてきた経験を伝えていく努力をなさっているのですが、きちんと整理されたものが無いのではないかと認識です。

交通事故が増えていったのはもっと前で、1970(昭和45)年をピークにそれからの5年間で交通事故が半分になったというのは、世界的に見てもすごいことです。そこで、当時第一線で活躍なさっていた方にお話を伺い、どういうことがあったのかというだけでなく、誰がどんなことを考えてどうやって進んでいったのだろうか、そのあたりをぜひ勉強させていただこうと思っています。

これまで佐藤脩さん、三谷浩さんから、それぞれ警察と道路管理者というお立場でお話を伺いました。今回、片倉先生には、研究というフィールドから、そのあたりがどうだったのかというお話を伺います。われわれはこれをまとめまして、インタビュー集と併せてキーワードを抜き出したものを整理し、何がしかの形を日本語で、その後できればキーワード集を外国語にしたいと考えています。

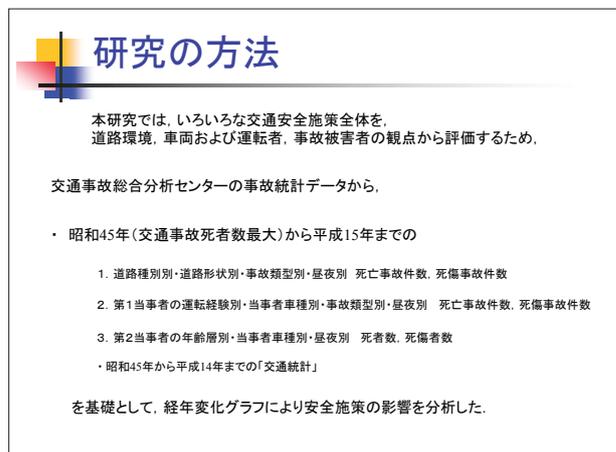
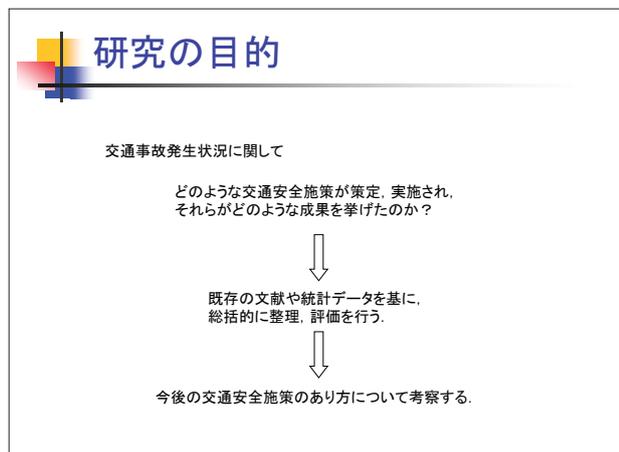
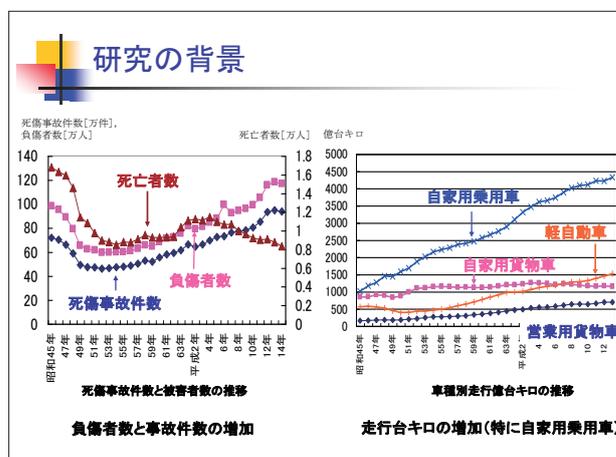
今回は、ほかでは言えないようなこともお聞かせいただければと思います。どうしてこのような研究をなさろうと思ったのか、また研究でなさったことがどのように実務に反映されていったのかということをお伺いできればと思っています。

片倉 研究の立場といっても、木戸さんや秋山さんはよ

く知っていると思いますが、私はエンジニアで、たまたま大学に行っただけなのです。トラフィックエンジニアリングというのは、昔の伊吹山さんや埴さんの本にもあるように経験工学であって、応用するのが問題です。

東南アジアの開発の参考になるようにするという趣旨は非常に良いのですが、実は先ほど見てもらったもの(IATSS Research 1986 SPECIAL ISSUE)も、日本の交通事故が急激に減ったのでそれを評価して参考にしてみよう、IATSSの10周年記念計画でつくりました。私は中枢にいなかったんで詳細はわかりませんが、日本語で書いたものはボツになりました。これは私の憶測ですが、IATSSも財団法人で主務官庁などがありますから、言いにくいところは言えなかったのではないのでしょうか。それで出したのがこの英語版(IATSS Research 1986 SPECIAL ISSUE)です。これはいろいろな所に配られて、海外である程度評価されました。越正毅先生が委員長でこれをまとめられましたが、各委員の個人的な意見が強かったことなどもあって、なかなか議論ができなかったのが事実だと思います。

交通安全施策の評価に関しては、角本良平さんが書いている「カウンターメジャーについての評価」というものもありますし、官庁が整理してはいます。しかし日本



のやってきたことが総括されているかという、私はされてないと思います。なぜなら、自分のやったことは良いことしか言いません。ですから、「日本の経験が良かったからこれをやれ」と言うだけではダメだと私は思います。日本のやったことを反面教師の材料として提供するの是非常に良いと思います。確かに事故を半減させ相当な成果を上げたのは事実です。しかし、われわれの立場から見て、できていないところもあります。国は公共的なことを悪くは言えません。佐藤脩さんも「道路交通取締法から道路交通法になったのが良かった」と言っていて、確かにそれはそうでしょうが、しかし私たちの感覚では「取締法」がなおまだ効いているわけです。長い間そういうイメージがありました。建設省も道路をつくること、お金を使うことが目的でした。だから、本当はどうだったのかということが問題になります。

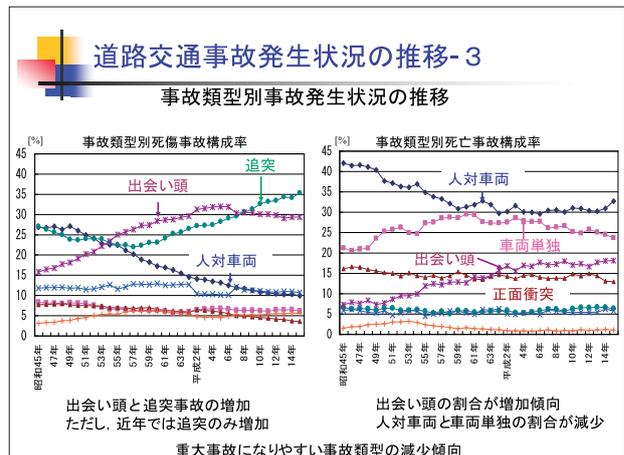
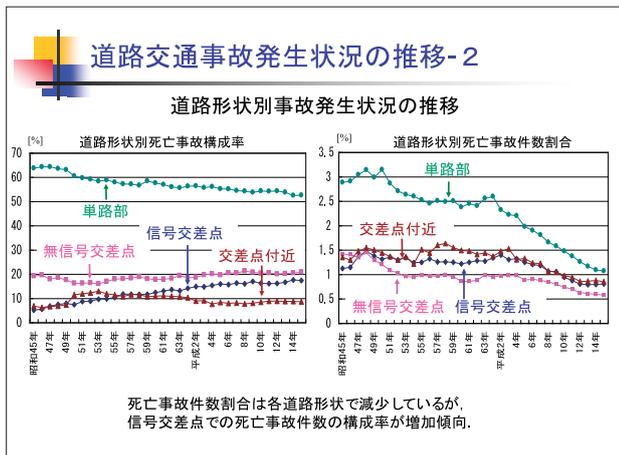
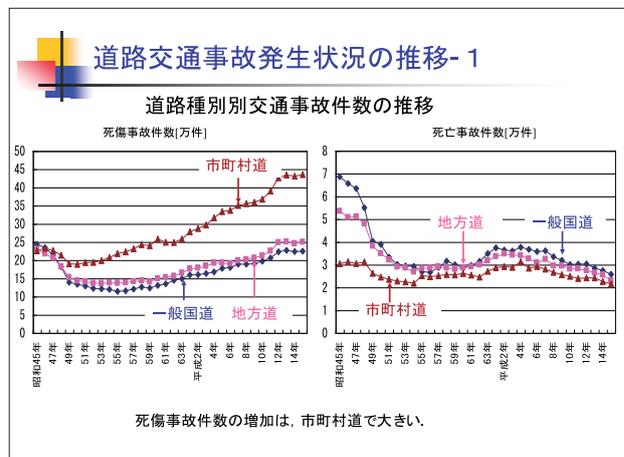
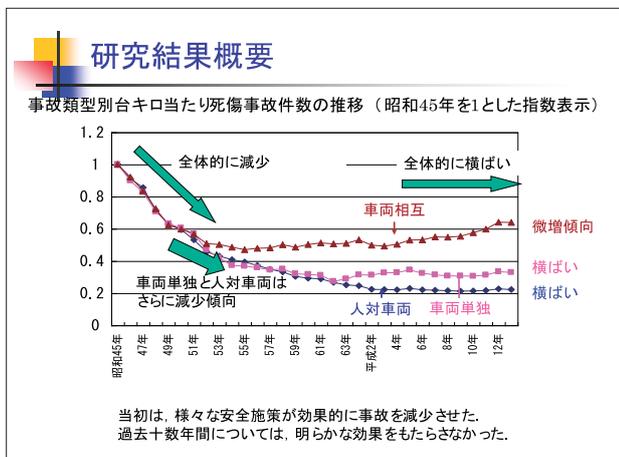
1970(昭和45)年より前、第一次交通戦争のときにかんりの準備はしていました。1970(昭和45)年の第一次交通計画基本法で予算が付いたので、いろいろなことをやり始めました。お金の力はすごいのです。けれどもその前に、かなりのことは準備できていました。それが一気に動いたのが1970(昭和45)年以降だと思っています。

交通安全への一番の対策は、歩車分離です。しかしそ

れは本当でしょうか？「やれ」とは言っても、そんなことができるのか？というのが問題です。やるべきだとは思いますが……。

それから、都市交通と都市間交通とは違います。それをきちんと認識してやったほうが良いと思います。皆さんは東南アジアの都市交通を「悪い、悪い」と言います。確かに信号も少ないし歩行者は勝手に道路を渡っていて危ないのですが、便利さからいえばどちらが良いかはわかりません。最近、埼玉大学の久保田尚先生が“Shared Space”の概念を挙げています。私はプノンペンに行ってそう思ったのですが、確かに事故は起こりますが重大事故は起こりません。それに便利です。

昔は歩行者やら、荷車やら、何もかも一緒に道路を使っていたんですが、問題にはなりません。問題はモラルと教育です。分離していくと、自分を主張するようになります。皆さんは分離信号が良いと言いますが、完全分離は無理です。技術者の立場としては、歩行者と自転車を分離させたいでしょう。しかし歩行者と自転車を分離すれば、自転車がスピードを出して事故を起こすと思います。高速の自動車と歩行者を一緒にするというのはもともとおかしいので、そのあたりをどうするか、というのはあります。必ずしも日本のやり方や西洋のや

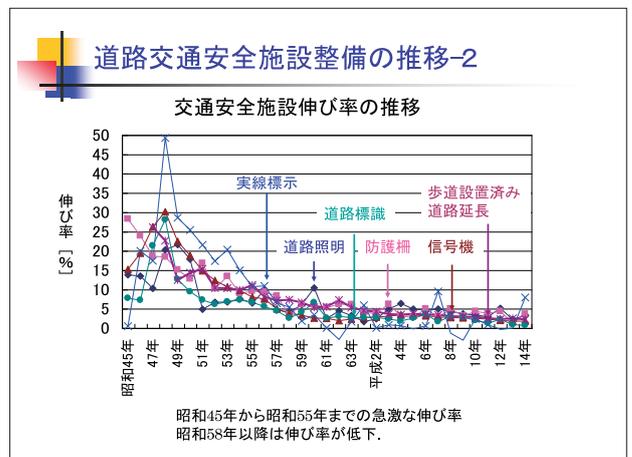
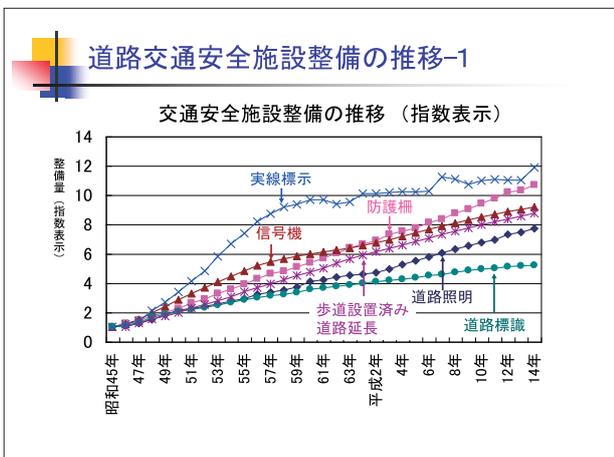


り方が良いとは限らないのではないかと最近考えています。日本や西洋の高度な技術発展は本当に良いのか、だんだん不幸になってきているのではないかと思います。東南アジアの今のやり方のどこをどう直すかというのを、偉そうに言うことがあるのかな、という気がしています。それが初めに言っておきたいことです。

これ(IATSS Research 1986 SPECIAL ISSUE)は、技術的な観点と安全施設の問題が主体でした。私が思うに一番抜けているのは総括で、良いことしか書いていません。制度設計に関しては、例えば「道路交通取締法から道路交通法になったので良かった」と書かれており、制度の問題については誰も文句を言っていません。確かに少しずつは良くなりましたが、悪い面がたくさん残っています。例えば交通信号は、ハード技術としてはとても優秀ですが、赤信号でも矢印が出ていたら行っても良いとか、右折矢印だとUターンはできないから違反だとか、変な制御をする信号をつくっているのは日本だけです。道路交通法も改正と言っていますが、決して改正ではなく追加修正しかしていません。改正、改正と年中言っていますが、それなら本当に改正してほしいです。警察庁科学警察研究所(科警研)もいろいろなことを検討し、提案されてきましたが、警察庁はうまく利用してき

ませんでした。

これ(IATSS Research 1986 SPECIAL ISSUE)で私が担当したのは、3章の「EVALUATION OF MAIN TRAFIC SAFETY MEASURES」です。前書きにあります、1983(昭和58)年に道路経済研究所でオピニオンリーダーといわれる人たちにアンケートを出して、評価してもらいました。結果の分析は、東京大学の生産技術研究所で行いました。こんなに交通事故を減らしたのは、何が効いたのかという評価が主体です。次のページに点数と順位があります。6つのカテゴリーに分けると、安全施設をつくったのが一番効いたというのが全員の一致するところです。これは東南アジアも同じだと思います。交通規制が2位。6つに分けて点数を付けていくと、安全施設を整備していったのが大きかったというのが、衆目の一致するところですが、これは主観的評価です。角本さんも書いていましたが、安全施設をまとめて定量的に評価するのは難しいのです。結局は主観的評価にならざるを得ない。ここでも主観的意見をアンケートとして取りました。しかしほとんど意見は一致しました。これはこの当時のことで、今はまた違うと思います。角本さんの論文を見ると、古い時代は救急医療が遅れているということ。今はだいぶ進みました。今日はそのあたりの



昭和45年以降の主要な安全施策

主な交通安全施策の実施経過 (昭和)

- 昭和45年: 酒気帯び運転の全面禁止と罰則強化。
- 昭和46年: 高速道路等でのシートベルト着用、ヘルメット着用義務化
- 昭和47年: 初心運転者マーク制度、「**自転車の歩道通行可**」規制区域設定
- 昭和50年: 大型自動2輪車運転免許試験強化、暴走族の横行と対策
- 昭和53年: **自転車横断帯の標識・標示**、左折巻き込み死亡事故発生(母子3人死亡)、**副安全運転管理者制度新設**、自転車駐車対策
- 昭和54年: 東名高速道路日本坂トンネル火災死亡事故、**車両保安基準改正(大型車左折事故防止)**
- 昭和61年: 「初心者運転者講習制度」、**シートベルト着用義務強化(一般道路、助手席)**
- 昭和62年: 「自動二輪車安全運転講習」の制度化

昭和45年以降の主要な安全施策

主な交通安全施策の実施経過 (平成)

- 平成元年: NHK テレビ特別番組「死者半減・西ドイツは…」放映、車両保安基準の見直し勧告
- 平成2年: 「初心運転者期間制度」「取り消し処分者講習制度」新設
- 平成3年: 「運行管理者試験」実施、「**救急救命士制度**」開始
- 平成10年: 「交通安全教育に関する指針」公表
- 平成11年: 携帯電話の走行中禁止、チャイルドシート義務付け
- 平成14年: 飲酒運転厳罰化、危険運転致死傷罪(平成13年改正刑法施行)

こともお話ししたいと思います。それから、将来何が欲しいかというのもこのアンケートでは聞いています。安全施設もそうですが、人間への対策が重要ではないか、ということではなかったかと記憶しています。私もそう思います。自動車の車両安全はずいぶん進みました。いまや免許制度も含めて、教育が大切なのではないかと私は思います。

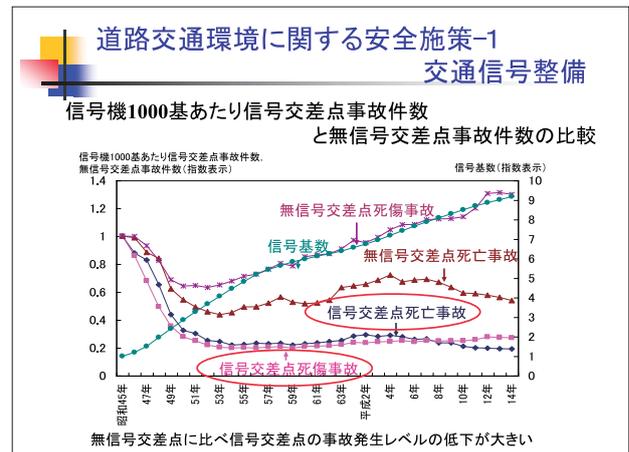
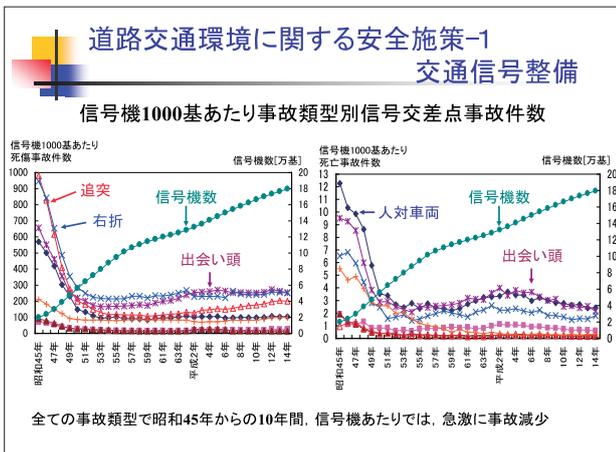
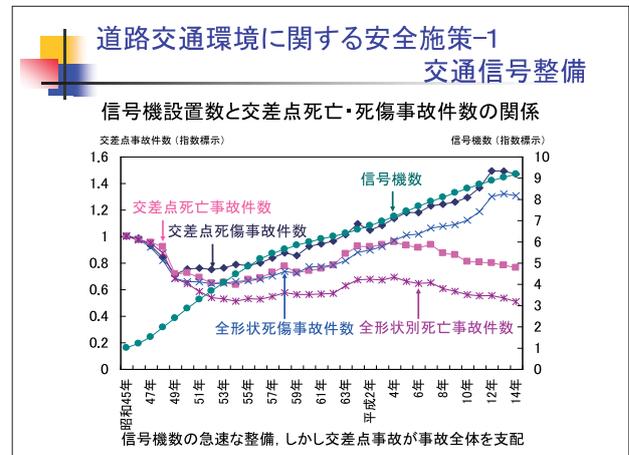
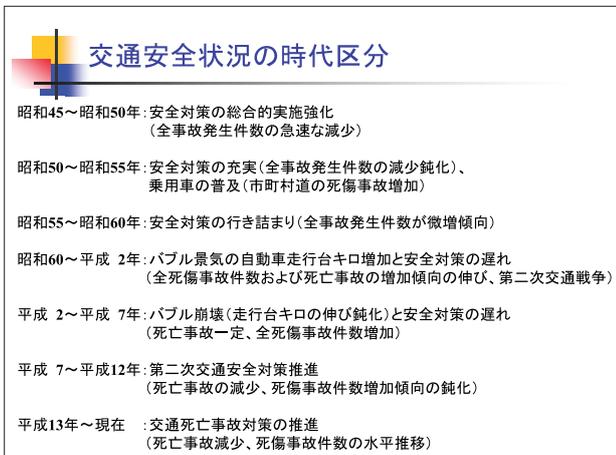
この後、道路経済研究所で、これも越先生の提案ですが、歴史的評価をし直したのが、これから示すものです。越先生はやはりエンジニアですし、技術的、定量的にきちんと評価したいというのが大きくあったのですが、この本(IATSS Research 1986 SPECIAL ISSUE)の2章のように、経済的にとか、社会的にとか、違うアプローチがあるのではないかと私は思いました。安全施設の評価をするのはまだ技術的にしやすいのですが、それでも個別の安全施設の評価はできません。なぜかという、安全対策は単体でやるわけではないので、実験ができません。交差点の安全対策は、あれもこれもやるのでどれが効いたかわかりません。どれがどのぐらい、というデータが無いのです。そういったことで、社会的、経済的に評価するチャンスがありませんでした。

道路交通安全施策の歴史的評価及び今後のあり方に関する研究

片倉 自動車事故というのは、基本的には走行台 km に比例します。ほかにも踏切の事故などいろいろありますが……。研究のやり方とはいっても、膨大な資料から引っ張り出すのは大変で、苦勞しました。越先生は割合簡単に、「計算機に入れればできるだろう」と考えていたので参ったのですが……。要するに、いろんなデータからグラフをつくって考えました。

▶ 研究結果概要

1970(昭和45)年がピークで、ここからいろいろなことをやっていったのですが、それ以前のことは参照していません。しかしなぜ予算がついたかを分析すると、昭和30~40年代にダンプカーやトラックが増えて事故が増えました。だから今の東南アジアもそうですが、事故を減らす前の雰囲気をつくったといいますか、その辺を研究されると良いのではないかと思います。1970(昭和45)年から急激に事故が減ったのですが、これは施設整備が大きかった。ここでは車両単独と人対車両の減少が非常に大きくて、この後も減っていきました。最初は安全施策が非常に効果的でしたが、ここ数十年は効果がありませ



ん。最近はまだ減ってきていますが……。

▶ 道路交通事故発生状況の推移 - 1

以前は道路種別別にやっていなかったのですが、分類できるところでやってみました。上級道路と下級道路と分けてやると何かがわかるのではないかとやってみたら、多少結果が出てきました。市町村道での事故が比較的多くなっています。

▶ 道路交通事故発生状況の推移 - 2

道路形状別では単路部で死亡事故が減っています。東南アジアではまだ単路部が増えているのではないですか。全体的には交差点での死亡事故の構成率が増えています。

▶ 道路交通事故発生状況の推移 - 3

交差点が問題で、追突や出会い頭の事故が増えています。死亡事故では人対車両と車両単独が減っています。しかし出会い頭は減りません。人間の事故が多かったというのが、減る影響となっています。

▶ 道路交通安全施設整備の推移 - 1

安全施設が急激に増えています。とくに実線標示(ロード・マーキング)が非常に効果があったのではないかとというのがわれわれの考えです。しかしそれを実証することはできません。実線標示でどこがどう減ったか

とか、道路種別別にどれだけかということがわかりません。データであるのは合計だけなので、なかなかわかりません。いつどこでやったかとか、消えたかというのはわかりません。ただし、われわれもどこかで実験しました。甲州街道で路面標示が消えているときとちゃんとあるときに、どのぐらい流れ方が違うかとか、走りやすくなったかとかを調べたことがあります。

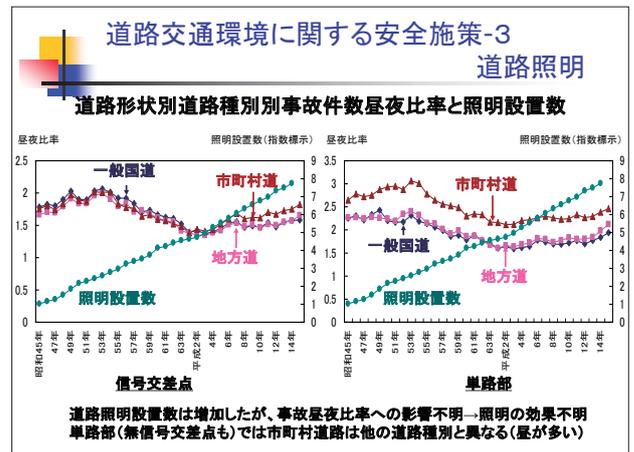
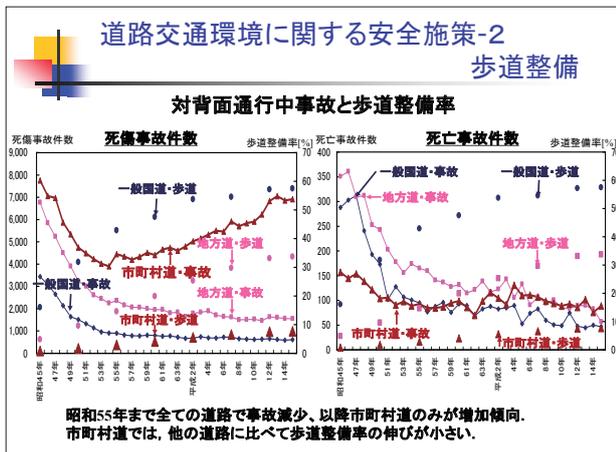
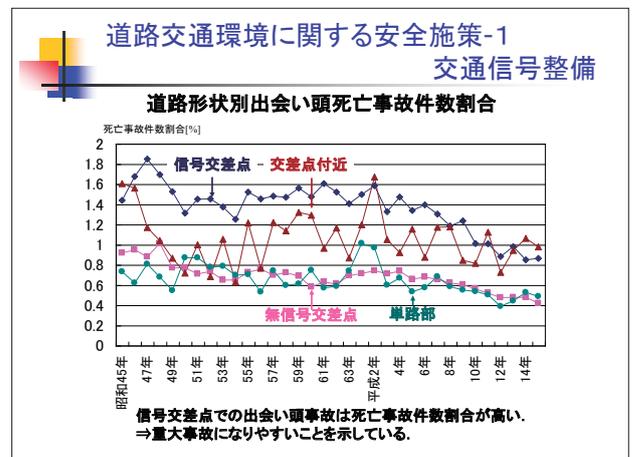
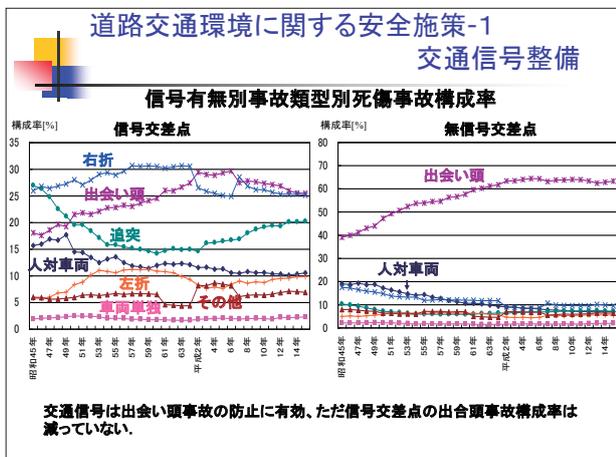
▶ 道路交通安全施設整備の推移 - 2

伸び率で見るとわかりやすいのですが、最初の10年で急激に伸びています。1983(昭和58)以降は伸び率が減ってきました。

▶ 昭和45年以降の主要な安全施策

これは参考に。しかしこれ以前のことをきちんとまとめたほうが良いと思います。これで見ると、1970(昭和45)年以降は大したことをしていません。1970(昭和45)年に第一次交通安全基本計画をつくるにあたって、それ以前にいろいろなことをやっています。たいていのことは1970(昭和45)年までに出来上がっているのです。

1971(昭和46)年に高速道路でのヘルメット着用義務化。1972(昭和47)年に自転車の歩道通行可、これが問題なのですが……。1975(昭和50)年に大型自動二輪車運転免許試験強化。1978(昭和53)年に自転車横断帯の標識・



標示。1979(昭和54)年に日本坂トンネル火災死亡事故、これで車両保安基準が改正されました。車両に対しては、ほかにもいろいろなことがあったと思います。

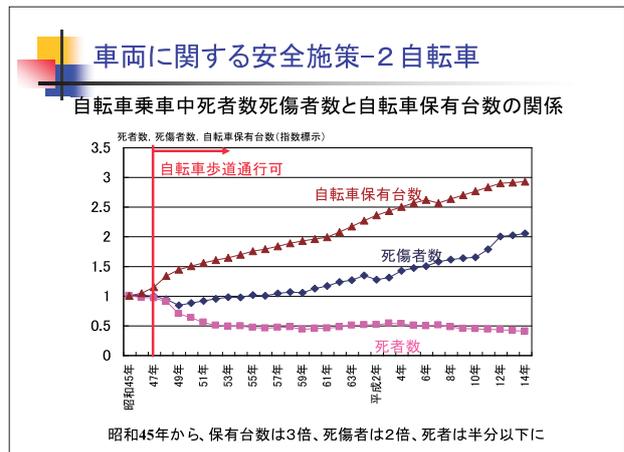
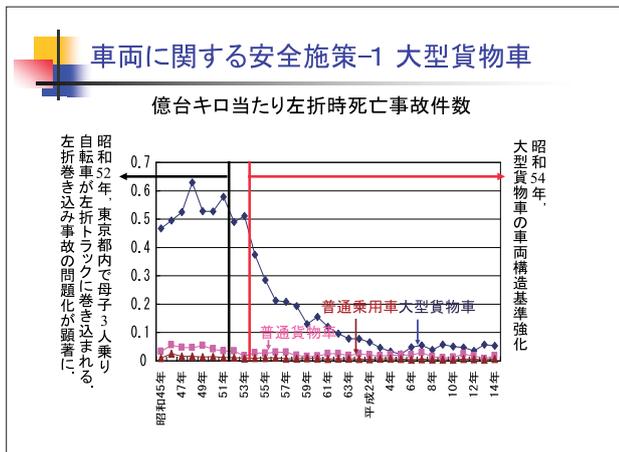
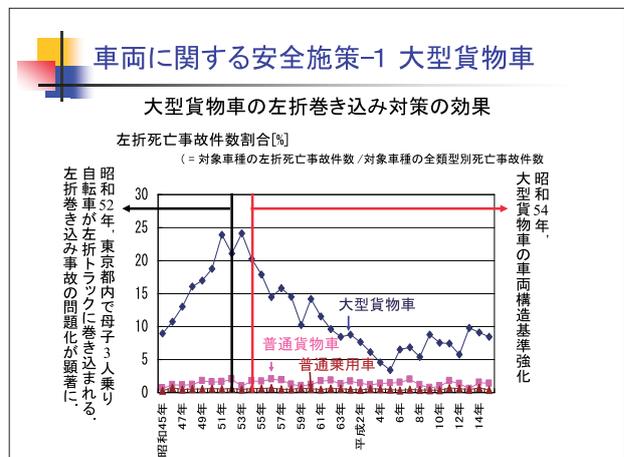
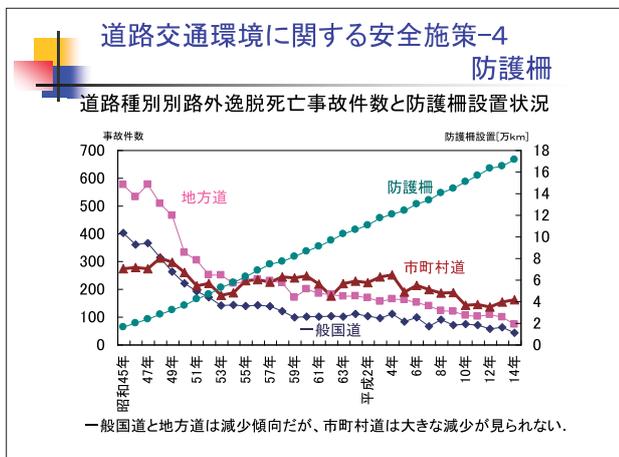
とくに平成になってからは大したものはないです。1989(平成元)年には車両保安基準の見直し勧告がありますが、この辺では事故が増えたものですから。1991(平成3)年には救急救命士制度が開始され、ここから救急が進んでいきます。2002(平成14)年の危険運転致死傷罪、これはかなり影響がありました。

▶ 交通安全状況の時代区分

1970(昭和45)～1980(昭和55)年に、総合的にいろいろやったので事故がどんどん減っていきました。1980(昭和55)年になると、レベルが水平になり行き詰ってしまいました。1985(昭和60)年ごろからはバブル景気で自動車の走行台kmが増えたので、死亡事故が増えました。バブルが崩壊して走行台kmが減ったので死亡事故は何とかなりましたが、安全対策そのものはお金が無いので遅れました。その後「第二次交通戦争」といわれる時代になり、新聞などでも「交通事故を減らせ」と書かれるものですから、減らすようにやってきました。主に死亡事故に対してばかり一生懸命やっているのが平成のこのころです。

▶ 道路交通環境に関する安全施策-1 交通信号整備

信号機の整備については、一番効果があったと見ています。信号機数の伸びが緑色です。全道路の死亡事故と交差点の死亡事故がだいたい同じパターンをしています。ここから、ほとんどは交差点の問題だということがわかります。だからいろんな所で交差点改良を行っているのですが、事故の多い所、交通量の多い所に信号機をつけるので、減るのは当たり前だという議論もあります。しかし信号機当たりの事故は非常に減っています。信号機の無い交差点では死亡事故が伸びていますから、これは信号機の影響が大きいのではないかとというのが私の結論です。死亡事故には信号機は確かに効果がありました。このグラフの結論にあるように、無信号交差点に比べて信号交差点の事故発生レベルの低下が大きいです。事故類型別に見ると信号交差点で出会い頭事故が減るはずで、これはいろいろな本に書かれています。分析すると、信号は出会い頭の事故をなくします。理論的にはゼロにならないといけないのですが、そうはいかない。それに構成率からは減っていません。無信号交差点で出会い頭は増えていますが、ほかは減っています。信号機をつけると出会い頭は減りますが、追突は増えます。それから、人対車両も減ります。



死亡事故の割合も、信号交差点では結構大きい。だから、信号交差点での出会い頭の事故は死亡事故件数の割合が高くなります。それはそのとおりで、信号無視でぶつかったら、かなりのことになります。要するに人間の問題で、信号機をつけたから事故が無くなるというのは理想論で、無くなるわけではないということが言いたいのです。

▶ 道路交通環境に関する安全施策 - 2 歩道整備

歩道整備もデータが無くて、5年ごとになっていきます。一般国道の歩道は伸びています。市町村道は伸び率が少ないです。人と車両の事故をクリアに出すために、「対背面通行中事故」つまり人の後ろから当たる事故を見てみました。そうすると、1980(昭和55)年までは全体で減り、それ以降は上級道路では減っていますが、市町村道では増加傾向にあります。というのは、市町村道では歩道の整備が少ないですから。それが道路別に見るとよくわかります。

▶ 道路交通環境に関する安全施策 - 3 道路照明

次に照明です。実はこれはよくわかりません。走りやすくはなりました。サービスレベルは良くなりましたが、安全対策として効果があったかという、古いデータでも、正確には効果が出ていません。ほかの文献で見

ても、照明の効果があったというのは、なかなか定量的に表されていません。予算がついたためどんどん取り付けてサービスは上がりましたが、事故に対する照明の効果というのは不明です。これは昼夜別にデータを取っています。市町村道では昼に事故が多いというのは、夜あまり自動車が走っていないということです。

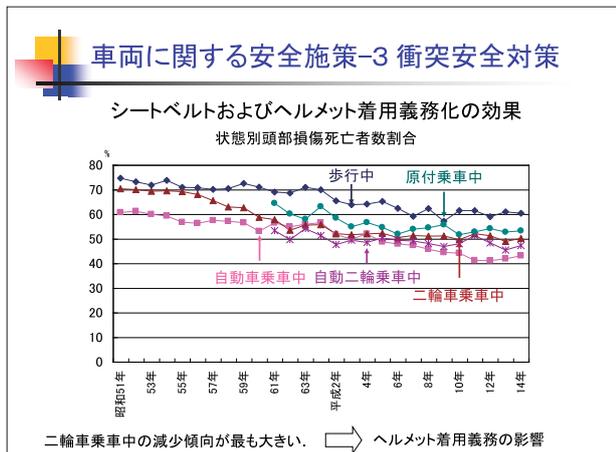
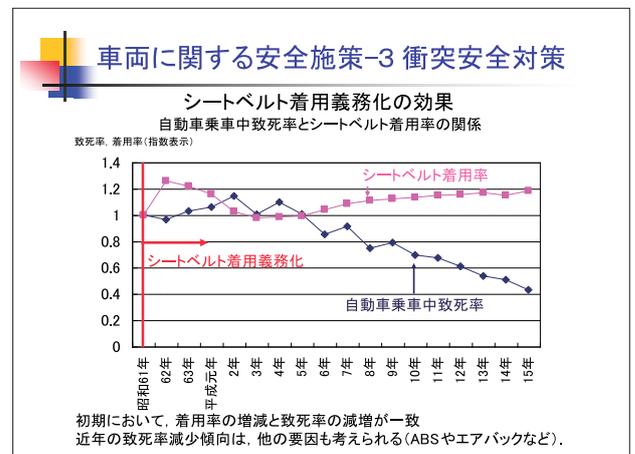
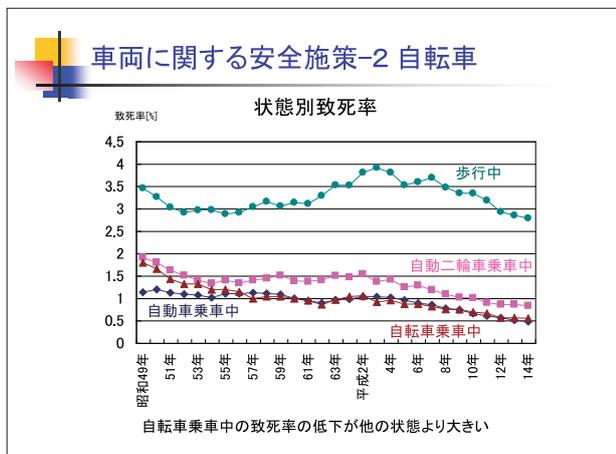
▶ 道路交通環境に関する安全施策 - 4 防護柵

防護柵が増えて事故は減っていますが、上級道路でより減っています。ということは、それだけ防護柵が上級道路で進められているのではないかということです。

▶ 車両に関する安全施策 - 1 大型貨物車

大型貨物車の、とくに左折事故です。これは1977(昭和52)年に左折巻き込み事故がニュースになって、問題になりました。大型車の左折巻き込み事故がほかの車両に対してどのぐらいの割合があったのかを示したのがこのグラフです。1979(昭和54)年に大型貨物車の車両構造基準を強化してから、かなり減りました。これ以前より、この後のほうがいろんな車両の安全整備が進んだと思います。ただ、普及したかどうかは問題ですが……。

今のITSだとかUTMSだとかは、本当にできるのかというも含めて、そんなことはやらなくても良いのではないかという気がします。道路産業が儲かりますの



人間に対する安全施策-1 安全キャンペーン

交通安全運動期間中の交通事故

	春			秋		
	期間中	期間外	減少率	期間中	期間外	減少率
交通事故件数	1,315	1,475	10.8%	1,434	1,603	10.5%
交通事故死者数	23.3	24.3	4.1%	25.6	28	8.6%
交通事故負傷者数	1,586	1,810	12.4%	1,734	1,954	11.3%

* 期間中:交通安全運動期間中の平均値。
期間外:昭和58年から昭和62年までの平均値(春:3月と4月, 秋:9月と10月)

交通事故件数と交通事故負傷者数について減少率が10%以上

で、ITSにお金を使うのも良いのですが、考える必要があります。

▶ 車両に関する安全施策 - 2 自転車

自転車は保有台数が本当に増えています。その割には事故が増えていません。1972(昭和47)年に自転車が歩道通行可となり、それ以降死傷者数は増えていますが死者数は減っています。保有台数の伸びから見ると、自転車は安全になったと言えます。それから、自転車乗車中の致死率も減っています。自動二輪車も、一時は暴走族が増えて問題になりましたが、最近は乗車中の致死率が減ってきています。歩行中も減っています。これは、平成からかなり整備が進みました。

▶ 車両に関する安全施策 - 3 衝突安全対策

シートベルトは1986(昭和61)年に着用を義務化したら乗車中の致死率が下がりました。だいぶ前からシートベルトはありましたが、みんな装着しませんでした。でも義務化して装着するようになったら、確かに減りました。それからヘルメット。自動二輪車乗車中の減少傾向が大きいです。ヘルメットの義務化によって頭部損傷が減ったので、これも非常に効果がありました。

▶ 人間に対する安全施策 - 1 安全キャンペーン

交通安全運動をやるのと守るのでとても良い、という話

です。だからといって、外国でもそうなるかというところ、わかりませんが。確かに交通安全運動を実施している期間は事故が減ります。

▶ 人間に対する安全施策 - 2 交通安全教育

これはとても面白くて、6歳以下はとてもまじめなので死者数が減りました。ところが高齢者が減らなかったもので、第四次交通安全基本計画で初めて高齢者に対する交通安全教育が推奨されました。歩行中と自転車乗車中の年齢層別百万人当たりの死者数を見ると、6歳以下と高齢者は減っていますが、青少年は減りません。

▶ 人間に対する安全施策 - 2 運行管理者・安全運転管理者制度

それから、安全運転管理者制度というのができました。これも効果がありました。しかし営業用乗車の事故率は増えています。管理者がいないタクシー会社が増えたのかもしれませんが、分析できていません。営業用バスや貨物など、大きな所は安全運転管理者制度をつけたので、かなり減っていることは確かです。

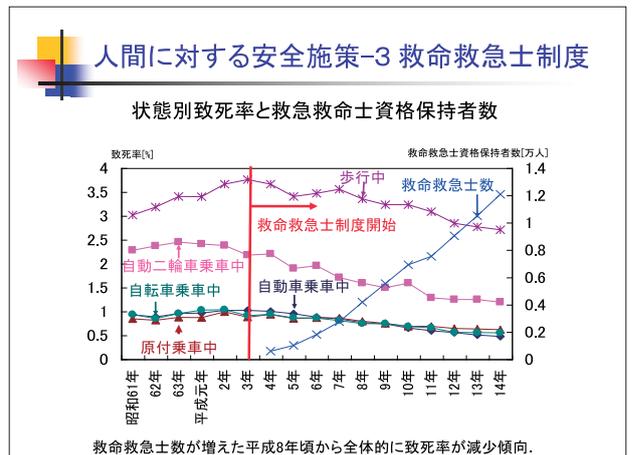
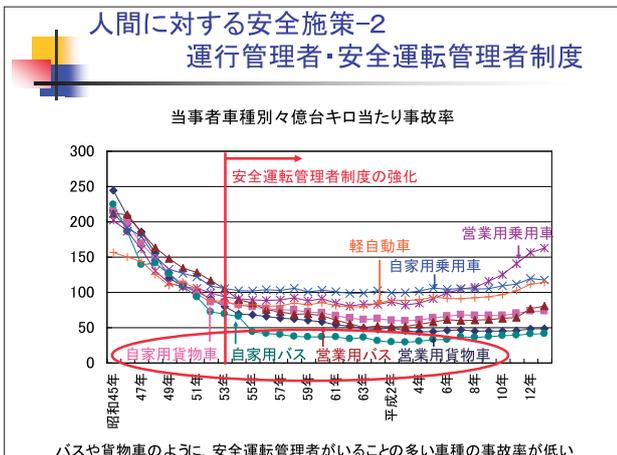
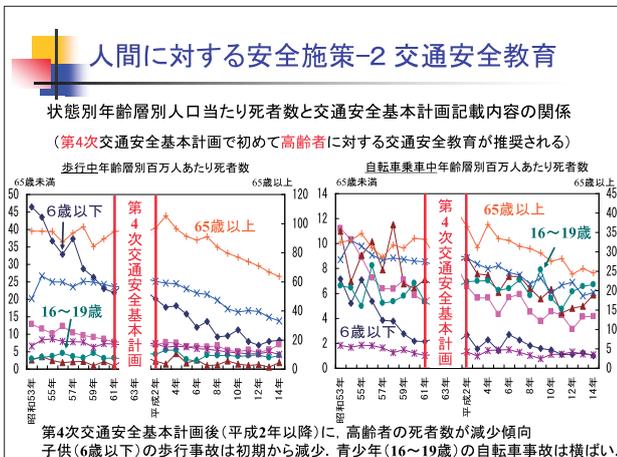
▶ 人間に対する安全施策 - 3 救命救急士制度

救命救急士制度ができて、救命救急士が増えた1996(平成8)年ごろから致死率が減っています。最近はもっと減っているかもしれません。

▶ まとめ

最初の10年間は交通事故が非常に減りました。信号整備の効果があったことは確かです。しかし近年は、出合い頭の事故の比率が増えて、重大事故につながっています。

歩道整備はできる所にやっているのであって、できない所に流行りません。国道では必要の無い所にまで歩道が整備されている部分があります。歩道を整備するならば、自転車道をつくったほうが良いのではないかと思う場所がいくらかもあります。全然要らない所につけているのが、日本のおかしいところです。全体的には、歩道整備すると確かに良くなるのですが、どこでやるかが



問題です。

大型貨物車に対する施策は、確かに効果がありました。最近のスピードリミッターについては、今調査中です。これもある程度は効いていると思います。シートベルトとヘルメットも確かによく効きました。一番問題なのは、人間を対象とした施策です。ここには出していますが、初心者運転者期間制度も多少は効果があったのではないのでしょうか。

▶ 今後の課題

日本のやってきたことは、1970(昭和45)年までに制度を整備し、1970(昭和45)年以降、それに基づいてジャンジャンやって、10年間でかなり事故を減らしました。その後は経済状況の変動などがありましたが、それなりに効果があったといえます。あとは人間に対する施策ですね。運転免許ももう少し厳しくしたほうが良いのではないかという気がします。

▶ 人間に対する安全施策 - 1 安全キャンペーン(補足)

キャンペーンも効果はあります。しかしこういうものは、データがチョコチョコとしか無いので分析ができません。

片倉 さらにオフレコの話ですが、警察庁のレポートは良いことしか書いていません。昔の警察庁の偉い人は非常によくやったので、だからこそ自信を持って言えるのです。『道路交通政策史概観』という立派な分厚い本がありますが、あれを見ると良いことしか書いていません。しかし「これが良いからお前の所もこれをやれ」と威張れるものでもないという気がします。先ほど述べた信号の問題などがその例です。

運転免許制度は非常に進んで、指定教習所などいろいろなことをしましたが、交通安全協会は先日、仕分けの対象にされていました。

警察は司法と行政と両方あります。法律、制度をつくるのは公安委員会、取り締まりは警察。建前は一応分け

ていますが、計画するのは公安委員会で実施するのはお巡りさん。今は良くなりましたが、以前は駐車場の管理などで食い違いが生じていました。駐車してはいけない所に駐車させてしまったり、駐車しても良い所を駐車禁止にしたり……。最近はだいぶ、制度で良くなりましたが、法律上の難しい問題があって、今でもいろいろと問題があります。事故統計も良くなって、できてはいますが、追加、追加で増えてしまって使い勝手が悪い。建前は誰でも統計の活用ができるのですが、お金がかかってできません。

この本(IATSS Research 1986 SPECIAL ISSUE)の2章のSection 2は読んでもらったほうが良いです。これはまとまっているのではないかと思います。

建設省も要らない所にもお金をかけています。例えば第二東名は過大な計画となっている一方で、外環のように過小需要予測となっているところがあります。たくさんできる所は増やし、できない所は減らしたりして、いい加減です。

あと、縦割りの弊害はいろいろなところにあります。東南アジアも縦割りの弊害がずいぶんありますし、取り締まりの問題もあります。どうしても取り締まりは警察に頼らないといけません。そのときにどうするかが問題

まとめ

- ・道路交通環境に関して、昭和45年から10年間は交通安全施設整備の伸びが大きく、同時期の交通事故削減に大きな効果があった。
- ・交通信号の整備は、初期の交通事故削減に効果が大きかった。近年では出会い頭事故の構成率の増加など、交通信号の事故減少効果が小さくなっていると考えられる。
- ・歩道整備の効果も、初期の10年は人対車両事故削減に効果があった。特に、国道や都道府県道などの効果が大きい。また、自転車の歩道通行は、保有台数にかなり低いことから歩道設置効果は比較的小さい。
- ・車輛に関する安全施策では、大型貨物車に対する左折事故防止基準の強化が左折死亡事故の削減に大きく効果があった。また、自転車の歩道通行は、保有台数に比べ、自転車乗車中の事故の伸びを小さくし、特に死者数の減少に効果があった。
- ・シートベルト、ヘルメットの着用義務による致死率の減少効果が明示された。
- ・人間を対象とした安全施策の効果は、事故発生率の経年変化との関係で明確にするのは困難であるが、安全運転管理者制度や初心運転者期間制度など、事故減少への効果があったことが推定される。

今後の課題

- ・国道などでは、交通安全施設の整備はかなり充足されてきたが、市町村道はまだ不十分で、今後も市町村道に対する整備を引き続き強化すべきである。
- ・車輛の衝突安全対策は、死亡事故削減に明らかに効果的であったことから、今後もさらなる高度化が望まれる。
- ・自転車の歩道通行は自転車乗車中死者数を減少させたが、自転車乗車中死傷者事故数は増加しており、また歩行者の安全を損なうことから今後自転車交通の安全対策は重要な施策であろう。
- ・人間に対する施策は、明確な効果評価が困難であるが、今後最も検討し推進すべきものであろう。人間の要因が大きく関与する重大事故の削減のために、交通モラル、順法意識の向上を図る安全教育、制度改革など、人間に対する安全施策はますます重要である。

人間に対する安全施策-1 安全キャンペーン(補足)

ある県のマスコミによるキャンペーンの交通事故減少効果

	期間中の数	前年同期との減少率	全国事故増加率	推定事故件数	減少率
交通事故件数	2,713	2.5%	8.3%	3,013	10.0%
交通事故死者数	25	7.4%	9.9%	29.7	15.8%
交通事故負傷者数	3,290	3.5%	8.3%	3,685	10.7%

* 全国事故増加率: 昭和62年12月から昭和63年12月にかけての全国の交通事故件数増加率
推定事故件数: 全国平均の増加率で増加したと仮定した場合の事故件数推定値
減少率: 期間中の数と推定事故件数から算出した減少率

キャンペーン方法:
ある県において、1ヶ月間有力紙2紙に交通死亡事故に関する記事を掲載

↓

キャンペーンによって、交通安全期間中と同等の減少率が達成された。

です。

福田 常々思っているのですが、海外で交通安全の学会に出ると、ほかの国では大学で交通安全について研究している所がたくさんあります。それに比べて日本にはほとんどありません。

片倉 大変な割には、成果が出てこないのです。コンピューターをいじってデータを取っても、何も出てこないこともあります。

福田 日本では、機械工学も含めて交通安全について研究している人がほとんどいません。問題はデータですか？

片倉 ひとつはデータ。定量的に評価できない。科学的に扱えないのです。交通工学自体もそうで、交通計画のほうは論文を書けます。経済予測と同じで、予測は当たりません。

秋山 福田先生がおっしゃっているのは、アジアも含めてですか？

福田 アメリカやヨーロッパは、当然多いです。最近ではアフリカでもアジアでも、交通安全を専門にしている先生が多くいます。

片倉 最近が多いのですが、見てみると少し違います。やはり論文になる研究しかしていません。統計を処理して云々という研究が多いようです。日本で研究されていないのは、データのアクセスが悪くて苦勞するからです。外国はもう少しアクセスが良いですから。

福田 そうすると、越先生などは仕方なくやっていたのでしょうか？

片倉 越先生は技術的な観点で研究していました。ペーパーワークよりもむしろ何か役に立つことをやろうということでした。交通事故の予測も手伝いましたが、当時は、私は嫌だなと思いながら手伝っていました。角本さんの論文を読んでみたら、あと10年後には何人ぐらいになる、というのがあって当たっていました。増えるというのと、半分に減るというのがあって、実際は16,000人が8,000人ぐらいになりました。あんなものは、エイヤでやっていましたよ。結局は台 km に比例するということです。遭遇率の問題ですから。

先ほどは触れませんでしたでしたが、車両相互事故は車の走行台 km の二乗に比例する格好になります。そここのところをもう少し、地域別などいろいろな角度から分析できないかとやってみたのですが、なかなかうまくいきませんでした。

木戸 先生は規格構造と事故について研究なさっていたと思いますが、研究者でもあり技術者としての良心でなさっていたのですか。

片倉 あれは、私がというより村上さんなどが首都高のデータでもって道路線形と安全等の問題を分析したいと

いうことで実施しました。今は常識ですが、下りで急カーブは事故につながります。要するに視距と速度の問題です。線形の関係も設計においてはあまり利用されていません。道路構造令も手伝ったのですが、出してもみんなの特例でやってしまいます。中央道でも時速80km 規制にしていますが、あの線形では時速100km でもいいのです。しかし時速80km 規制にしなければならない所もつくられてあります。そうすると、最低限の所に沿って決めるので、全部時速80km ということになります。けれども本当はそうではありません。計画するときはその論理でも、規制はまた別の話です。ここまでの区間は時速何 km で走っても良い、としなければいけないと思います。

プライマ・ファーシー (prima facie 《法律》〈ラテン語〉事実などが証拠を必要としないほど明らか) という考え方で、要するに安全だったら捕まなくても良いのです。アメリカなんて、裁判で「これは安全だった」ということを裁判官が認定すれば、スピード違反で捕まっても罰金を取られないことがあるようです。

取り締まりのための取り締まり、規制のための規制ではダメです。しかし現実には違います。白バイがトラックの陰に隠れて走っていて、急に出てきて捕まえるのを見たことがあります。最近では違うと思いますが……。

道路技術者そのものがそうで、道路構造令に合っていれば良い、という考え方です。設計区間でそういうふう決められているから、と。しかし良いものが良いとは限らないのです。良い所に急に悪いものが出てくるので、そこで事故が起きます。事故多発地帯はだいたいそうで、それまでが良い線形だったのが急に悪くなるのですが、法律上は全然間違っていないのです。

木戸 とくに約束事は無いのですが、首都高ができた当時、出口をどこの交差点をつけるかが、結構問題になりました。そういうこともなさっていたのですか？ 変なくっつけ方をしてはいけないというのは、とくに道路構造令にはありません。そういうノウハウがそこで止まってしまって、もしどこかで同じようにやろうと思っても知っている人が少ないのです。

片倉 昔の技術者はいろいろ知っていました。今は、何のためにどうなっているかということを考えないでやっているの、道路設計で悪いものがたくさんあります。安易にトンネルをつくったり長大橋梁をつくったりもしますが、どちらが良いかきちんと計算しない。遅い車のために登坂車線をつくって道路を広げたほうが安いかもしれせん。乗用車としては問題ないのですから。遅い車のためなら、長大橋梁や長大トンネルをつくったりしないで、地形に合わせて道路をつくれば良いわけです。そんな比較設計なんてしませんから。「ここは設計速度

80kmだから、このぐらいの線形でこれぐらいでつくりたくないといけない」とやっています。それで、できてから「これで良いですか?」「これ、どうしましょう?」となるのです。

交通運用上では、できてしまった道路を後で尻ぬぐいさせられています。例えば、仙台バイパスでは斜め交差点がたくさんできてしまいました。もう少し考え方があったのではないかと、思ったりもします。東京の郊外でも、現道があるのにそんなことはお構いなしでつくってしまったります。新宿副都心も良い設計と威張っていますが、私から見たらひどい設計です。なぜ立体交差なのか、不便で仕方がない。歩行者にも自動車にも不便で、格好いいだけ。あれは完全にアクセスロードなのに、立体交差の必要があるのでしょうか。景観上は良いのですが。駐車場も入り口と出口が違うので、自分がどこに出てきたかわかりません。ああいうアクセスロードは平面交差じゃないといけません。先ほども言いましたが、分離が必要なときは絶対分離。混合したほうが良い場合も、スピードの違うものを混合させない。そういう意味で、日本や西洋がやってきたことを総括する必要があります。

秋山 それでも、事故は減りました。そうすると、東南アジアの人たちは、なぜ減ったのか? と聞きます。片倉先生はご不満でしょうが、当時の人たちが汗を流してやったことがあったのではないのでしょうか。

片倉 確かにありました。ただ、日本と同じことを押し付けるのではなく、悪かったところを直して出せば良いのです。

秋山 片倉先生から見て、これだけは誇りを持って胸を張って成果として出せる、というものは無いのでしょうか。

片倉 例えば最初に言った、安全施設、とくにマーキングなどは出せると思います。ただ、マーキングのやり方も、日本のやり方よりケチをしても良いのかな、とは思いますが。

秋山 マーキングのときは私もその最中におりました。われわれの若いころは自分たちでやらなくてはいけなかったんで、いろいろと考えました。今のお話を聞いてつくづく思うのは、そのときの熱い思いがそのまま継続しなかったということです。いつの間にかマニアックになってしまって、「本を見ればいいや」とか、そういう世界に陥ってしまいました。私が警視庁に入ったのは1966(昭和41)年ですが、その前から数は少なくとも一生懸命考えている人はいました。「マーキングと言われてもわからない、材質だってわからない」というところから始まり、世の中に普及しようと思ってやっていったわけです。引き方だってこれで良いのか……、とやっていた最

中に私は入ったのだと思います。

片倉 だから、その経験が良いのです。自分で考えてやれば良いのですよ。「こうやりなさい」ではなく。

秋山 IATSSの目標である、「日本はこういうことをやったんですよ」ということを言おうとすると何を言うべきでしょうか?

片倉 だから、そういう話をしたほうが良いのです。自分たちで考えてやったということ。

木戸 1970(昭和45)年からハード面の予算をつけて事故を減らしていきましたが、その前が大切だということは、今まで誰もおっしゃっていませんね。そういえば、私もそこは全然調べていませんでした。具体的にはどんなことを1970(昭和45)年以前にやっていたのでしょうか。どのような下地があったのでしょうか。教育ですか? 危機感ですか?

片倉 危機感ですね。新聞でも「交通戦争」が取り上げていました。実際に、国道で車を走らせているとダンパーが事故に遭っているのをよく見ましたから。道路も狭くて屋根すれすれに走っていたりしました。

ある意味では、免許を取ればそれでOKにしているところがあります。道路構造令の、法律さえ守れば良いというのと同じ論理です。本来、安全は自分ばかりでなく他人の都合も考えて努力しなければなりません。むしろ昔の、あまり法律が決まっていなかったころのほうが、ちゃんとやっていました。小型船舶も、誰も免許を持っていなくても、航行規則はみんな先輩から教わっていました。自動車の免許制度もそう。東南アジアでも、これは法律化しないといけないよ、というところまでいっていないのではないのでしょうか。今どうなっているかということと、民度に合わせないといけないと思います。

秋山 片倉先生は交通安全の研究は嫌で仕方がなかったとおっしゃいましたが。

片倉 交通安全の分析は、嫌というかくたびれる仕事でした。

秋山 その中でも興味のあることがあったのでしょうか。

片倉 幾何構造とか道路設計は面白かったです。

ついでに信号のことを言いますと、モロッコで日本みたいにファーサイド(far side)につけたほうが横から見えて良いだろう、と助言したりしています。日本も今まではそうだったのですが、これからは必ずしもそうではない。ニアサイド(near side)で、見えないほうが良いのです。自分の真向かいの信号だけ見えれば良いのに、ひとつの信号であっちからもこっちからも見えるようにしようというのが、お金の無い所の発想です。日本も以前は信号の存在を目立たせるために背面信号板なんていう

ものもありましたから。日本はお金が出て、ファースайдにもニアサイドにもゴチャゴチャつくるようになりました。ファースайдだと横から信号を見てパッと走って行ってしまいます。歩行者が信号を横から見えるようにしたのは日本の失敗。ニアサイドにして、自分の対面する信号だけを守るということにしたほうが良いです。歩行者絶対優先とするならば、横をチラチラ見て行ってしまうとか、歩行者はそれを見ないと行けないとか、そういった話はおかしくて、歩行者は歩行者の信号だけ見るべきです。信号は、渡りだしたらもう見えないほうが良い。青になったら、自信を持って渡れば良い。日本でも、お金が無いときはひとつの信号でいろんなことを済まそうと思っていたのです。道路管理者はそのあたりのことを全然わかっていません。標識もそうですが、信号をどこにつけるかということ、道路管理者が知らない。エンジニアがいない。「ここに付けなさい」という発注元がきちんとわかっていないのが問題です。

カーブミラーも、メンテナンスしていないから「アサッテ」の方向を見ているものもあります。愛知県警だっただと思いますが、マニュアルをつくって、カーブミラーはどこからどこまで見えるようにする、ということをしちんとやっている所もあります。そのあたりは、人を育てるのが大事です。

福田 越先生は交通事故の研究についてどう思われていましたか？

片倉 最近は、「ITSで何とかなる。何とかしなければ……」という言い方をしていました。「もうちょっとデータを分析しろ」と何度も言われました。

秋山 1970(昭和45)年より前の統計はかなりラフで、記録も少ないですから。

片倉 軽自動車の台数がわからないとか、事故データも逆転しているとか、怪しいのがたくさんあって、あまり出したくないのです。

日本は確かによくやったのですが、相手の国の事情に合わせる方法にしたほうが良いと思います。私は“Shared Space”にすごく興味があります。ヨーロッパでも、中世の都市はそうです。ドイツのローテンブルクなどは、車で入れる時間が決まっています。車はゆっくり走れるところがミソで、ゆっくり走れないのは入ってきてはいけません。私は完全に規制してしまうのには反対ですが、都市においてドア・トゥ・ドアはある程度あきらめなければなりません。全部ではなくても時間帯によって。けれどもアメリカはそうではありません。ドア・トゥ・ドアを理想としています。それを日本も真似しました。

武蔵野市や杉並区などは、道路を広げさせないで一方通行にしたりして、車の通行を規制していますが、住民

はみんな自宅に駐車場があります。車を通さないようにするなら要らないのではないかと。あそこだったら、外環道をつくってその下を全部駐車場にして、付近の住民はそこに自動車を置いて自転車やシャトルバスを使えば、こんなに便利なことはありません。

車両のことで言えば、衝突防止装置は良いのですが、何でもかんでもオートマチックにしたら人間は要らなくなります。ロボットに運転させれば良いのですから。

運転免許の講習では、時速100kmで100m、時速80kmで80mの車間距離なんてバカなことを教えて、外国にも輸出しています。中国でも同じマーキングをしています。あんなものはナンセンスで、世界的には2秒ルールです。前の車との間を2秒開ければ良い。前の車がある点を通ってから、2秒で通るという教育をすれば良いのです。時速100kmだったら本当は60mが良い。100m開けるから間に入ってきてしまうし、交通量も減ります。

徳岡謙侍さん(交通工学研究会 徳岡基金遺贈者)のところでつくった物差しを、警察学校でたくさん配りました。みんな「これは良い」と言うのですが、使っていません。あれは大変詳しくできていて、滑り摩擦係数がどれぐらいとか、時速何kmだとどれぐらいの車間距離が必要かというのが、すぐにわかる計算器(LV早見表 Length: 制動停止距離 Velocity: 走行速度)でした。そう考えると、交通安全協会はある変な車間距離の考え方を一生懸命宣伝する必要はないと思うのですが、言いやすかったのでしょうか。覚えやすいですから。

そんなに精度は良くなって良いので、前車との距離を測定できる装置を付けてほしいです。自分の速度がわかって相手との距離がわかって、2秒以上か2秒以下かがわかれば良いのです。1秒以下になったらダッシュボードのパネルが赤になり、0.5秒以下になったら音を出して警告する。普段はグリーンで……。それぐらいだったら安くできそうです。トラックにはスピードリミッターと安全装置を付けてもらいたいのですが、自動車全部に付けるのは無理ですから。走っていると、後ろにべったりくっついてくる人がいます。そうかと思うと渋滞でも車間が開いている人もいます。停止車両だろうと壁だろうと、自分の車と障害物との距離を……。精度はそんなに必要なくて、気が付けば良いのです。それでもぶつかる人はぶつかりますが、少なくとも警告するように。スイッチは切られないように、かつやさしく知らせる、そんなものは安くできそうです。今の自動車のダッシュボードはだいたい緑できれいにできています。それが赤に変わればすぐにわかりますから。

白石 恐らく、テクノロジーの問題ではなく、それをどのように使うべきかという運用面の問題です。

片倉 安くしようという概念は、公共事業にはありませ

ん。いかにお金を使うかとか、利潤を上げようかと考えます。

秋山 どうやったら、研究者の思いを現実のものに実現させられるか、ですね。ある意味、日本は反面教師かもしれない。なぜデータが出てこないのかとか、そういう話がありますね。

片倉 日本ではそうだったから、向こうではうまくやいなさい、ということです。

秋山 うまくやるといっても、どうやったらうまくやれるかわからないわけですから。

片倉 秋山さんが歯ぎしりして悔しい思いをしたことを教えてあげれば良いのです。「これはもうちょっと任せてもらえばうまくやったのに……」ということをお金だけではなく、権限にしても、交渉しに行かなければならなかったりしたことがあると思います。

福田 アジアでもアフリカでも、交通安全について研究する人が増えましたが、できることだけやる人が増えています。先日の三谷さんのインタビューのときも話題に出ましたが、“Road Safety Auditors”なんていう制度ができて、役にも立たない証明書を貰って壁に飾って自慢しますが、現場には出て行かない。何となく、そういうのが横行してしまって、昔の日本のように現場をよく見てやるという人が育っていないという気がします。

片倉 日本では、現場の人が一生懸命やりましたよ。

秋山 片倉先生にも教えてもらいながら、横断歩道と停止線の間の距離をみんなで考えました。「本当に2mで良いのか」とか。そういう話をどうやって彼らに伝えたら良いのかというのが、私の課題です。なぜそういうことに飛びついてくれないのか、といつも思っています。

片倉 国によるのかもしれませんが。

やはり都市交通と都市間交通との区別。必ずしも分離道路である必要はありません。四車線も六車線も要らないけど、線形が良くて必要な所に分離帯や路肩をきちんとつくる。都市交通はその住民がスピードを出さないようにする。

どこの国でも、偉い人たちはお金を持っているし特権階級ですから。日本では警察の人が、それなりに考えて一生懸命やりました。

福田 秋山さんは、何か問題があったとき上司から「先生方のところへ行って聞いて来い」と言われたのですか？

秋山 そうですね。はっきり言って、自分たちは何をやったら良いのかわからなかったですから。「越先生に相談して来い」とか。片倉先生にも、藁にもすがる思いで相談しに行きました。

片倉 面白かったね、一生懸命やって。

中村 当時、アメリカやドイツの資料を参考にされたの

ですか？

片倉 あまり参考にはしていません。線形についてはドイツが進んでいましたが、あまりドイツ語は得意ではないので。でも、基本的にはドイツの線形。あれは村上さんとか岩間さんとかがやっていたので、教えてもらいました。

当時、道路交通管理便覧をつくったのに利用されていません。それからAIM (Accident Investigator's Manual)なんて翻訳したのに全然使ってくれていません。

中村 今、われわれがアジアに向けている思いと、当時アメリカが日本に向けた思いと、ずれているのと同じなのか。その差が今日、わからなくなりました。

秋山 片倉先生までの人たちがすごかったと思うのは、メインはアメリカだと思いますが、アメリカそのもののことは無理だときちんと書いて、やっていたところですよ。私のわずかな経験ですが、東南アジアでは、日本のものを輸入して、国に合わせて変えていこうなんていう感覚は、残念ながらありません。それをどうしたら良いのか。ですから、先ほどの片倉先生の話はまったくそのとおりで、日本以上にはっきりとした縦社会ですから、政府の誰かが「やれ」と言えばやります。それしかない。私などが片倉先生の話で「ハイ、わかりました」と聞いていたようなのは違いますから。

木戸 例えば幅員が狭くなるときに歩道をどうしようということがありました。アメリカの教科書を取り寄せてみると $1/3 \times \text{速度} \times \text{シフト量}$ (縮小幅) などと書いてありますが、そのまま日本に流用するとものごく長さを取るからどうしよう、とか。初めて日比谷に歩行者用信号をつけたときも、どういう出し方をしたら良いのかわからない。ハンドブックを見ると、今と違って渡り切る長さで点滅を出している。そうすると全然守ってくれなくて、日本的に直したり……。アメリカのものを参考にしながらも、日本に導入するときにはどう変えるべきか、悩んでいました。

中村 今の東南アジアの40代ぐらいのエンジニアや研究者が、当時の先生方のように熱く動けば良いのですが。

木戸 われわれはあのころ、20代でした。

片倉 今の東南アジアの研究者は最先端の研究しかしません。だから、トップとつながる実務レベルの役人をどうやって教育するか。ベトナムでもバングラディッシュでも、必要のないことを一生懸命研究しています。ITSとか……。びっくりしてしまいます。

白石 先日、1960(昭和35)年ごろの雑誌を見ていたら、戦後間もなく自動車技術会が立ち上がって海外で見てきたことを載せていました。

片倉 情報が発達しすぎているので、「自分で工夫しろ」というより持ってきたほうが早いのです。「何とか

しなければいけない」ということを考えないのです。

白石 やはり、東南アジアなら東南アジアの国が自ら人を送りこんでいかないと、押し付けでやってもうまいかなと思います。

福田 一部の先生は気付いて怒っていますが、コンサルタントは何もできません。CGできれいに絵だけつくっても何にもならない。実際にエンジニアリングをわかっている人が誰もいません。

片倉 上層部の役人なりエンジニアなり、意識を持った人が、自分たちの所を育ててはいけません。見てみると、そういう連中はお金になることばかり考えています。日本がどんなことをやってきたか、どういう苦勞をしたかを知らせることです。認めてくれないと仕方がないのですが。

秋山 先ほど、仙台バイパスの話がありましたが、仙台バイパスのあの交差点は4~5カ所全部がそういう状態で、毎回、宮城県の交通事故のワーストを占めています。明らかに、信号機を1基つけてきちんと表示すれば半分ぐらいは減るだろうと思えるのですが、どう説明してみても、警察も道路管理者もわからないみたいです。

片倉 やはり、赤信号で青矢印があるのはおかしいです。「止まれ」「行け」どっちだ？ となる。おかしいということをおかしいと思わない人ばかりです。慣れてしまいますから。

秋山 そういうことが、日本国内にはまだたくさんあります。

片倉 道路交通法は、抜本的に改正しないと……。追加ではなく改正してほしい。だからラウンドアバウトもできないのです。

自分で考えるように仕向けるのは難しいです。経験でだんだん直ってくるのでしょうか。

スピードを上げるようになったら事故が増えます。私たちの世代はまだ荷車があった時代で、自転車が欲しくて仕方がなくて、そのうちバイクに乗りたい、その次に自動車に乗りたい、と思いました。若者はみんな自動車に乗りたかった。そういうふうに一斉に自動車に向かうときにどうするか。やはり免許制度をしっかりすることかな、と思います。本当は日本も免許制度をやり直したほうが良いと思います。日本では、一度事故を起こしてもすぐ取れますしね。同じ人が何度も事故を起こしています。ソフトに対するお金のかけ方、例えば免許制度、保険制度、取り締まり、そのあたりのノウハウ、日本の経験は良い面も悪い面も伝えてほしいと思います。小型船舶も、なぜ免許制度になったのかといえば、水上バイクで若者が普通の遊泳者にぶつかるからです。漁師がそんなことをするわけがない。免許をやってルールを教えるというのは、それはそれで良いのですが。

福田 東南アジアでは、率でいえば日本の2.5~3倍も交通事故で亡くなっているのです。交通安全について「重要だ」とは言っていますが、誰がやるのか……。みんな騒いで政策を議論しますが、実際に担う人がいません。

片倉 外国から「問題だ。危ないからやれ」と言われているだけなのではないでしょうか。裸で気楽に暮らしていたのに着物を着ると言われているようなもの、クーラーなんて無かったのに便利だからと買わされるようなもので、自分たちが必要でつくったものではないのです。

これ(IATSS Research 1986 SPECIAL ISSUE)をよく読んでみると、越先生の言いたいことがわかります。もう少し、1970(昭和45)年以前のことを調べる必要があります。社会的な問題、費用対効果とか。実務的というより社会的機運です。ですから、10年間で急激に下がって中だるみしたというのも機運。もうマスコミが何も言わなくなっていましたから。その前はダンプカーがどうのとワイワイ言われていたのですが。

秋山 「第一次交通戦争」なんて、バーンとキャンペーンをされたから、真剣になってやったのでしょね。そのうちの何人か、きちんとやろうとした人がいたでしょう。

白石 1970(昭和45)年は、ちょうど大阪万博の年ですね。日本の戦後の姿が固まってきたときでしたから、いろんな政策がありましたよね。

秋山 事故は何年か遅れて効果が出てきますから。

白石 オリンピックから万博にかけて、どれだけ日本列島が改造されたか。

片倉 みんな一生懸命やっていたということです。

福田 皆さん、当時は忙しすぎてあまり記憶が無いとお聞きしました。やはりそういう感じだったのですか。

秋山 歩道橋についていつもここで話していますが、1968(昭和43)年ごろは1年間に都内で300橋でした。300橋をつくるなんて、どうやってそんなお金を持ってきたのかな、と思います。10橋ぐらいだったのが、いきなり300橋ですから。今の中国の高速道路みたいなものです。道路もそうですが、いきなりそんなお金を、誰が持ってきたのかも含めて不思議です。

福田 ある程度地道にやっていて、あるときから減り始めるというのを言わなくてははいけませんね。

白石 ベビーブーマーの人たちが一斉に免許を取りだすところですよ。

参考資料

IATSS Research 1986 SPECIAL ISSUE –Review on Road Safety in Japan–, International Association of Traffic and Safety Sciences, 1986.



と き さ き け ん じ
時 崎 賢 二

■
2010年9月30日(木)

17:30-19:30

八重洲ビル3F会議室

補足インタビュー

2011年1月6日(木)

15:00-17:00

八重洲ビル3F会議室

■
参加メンバー

福田 敦・関根太郎・秋山尚夫・中村文彦
事務局(柿沼・宮地・佐々)

■ 略 歴 ■

1951(昭和26)年	国家地方警察本部 警備部 警邏交通課 事務官 採用	他の経歴
1958(昭和33)年	警察庁 保安局 交通課	1976(昭和51)年~1982(昭和57)年 社団法人 全国道路標識標示業協会 教育広報 委員
1961(昭和36)年	警察庁 保安局 交通企画課 警察庁 保安局 交通指導課	「標識及び標示ハンドブック」作成
1962(昭和37)年	警察庁 交通局 交通指導課 技官	1986(昭和61)年~1998(平成10)年 中央職業能力開発協会 中央職能検定委員 「路面標示施工」検定
1967(昭和42)年	警察庁 交通局 交通規制課	1991(平成3)年~1995(平成7)年 社団法人 交通工学研究会 資格委員会 幹事 「道路交通技術資格認定制度」関連
1970(昭和45)年	福岡県警察本部 交通部 交通管制専門官	1998(平成10)年~2003(平成15)年 財団法人 日本交通管理技術協会 道路標識高度 化研究委員
1974(昭和49)年	警察庁 交通局 交通規制課 課長補佐	
1982(昭和57)年	警察庁 辞職 住友スリーエム(株) 入社	
1992(平成4)年	住友スリーエム(株) 退職 財団法人 全日本交通安全協会 参事	
2004(平成16)年	財団法人 全日本交通安全協会 退職	

時崎 お配りした年表[□]は、1947(昭和22)年から1982(昭和57)年までをまとめたものです。警察庁は、以前は国家地方警察本部といました。1947(昭和22)年に警察法ができ、内務省が解体されて警察が独立しました。その歴史があるので、年表を1947(昭和22)年からとしています。私は1951(昭和26)年に国家地方警察本部(警察庁)に入庁しました。1982(昭和57)年で終わっているのは、私がこの年に警察庁を辞めて民間に移ったためです。

私が奉職したころはまだ終戦後の混乱が抜けておらず、交通どころではないという感じでした。交通課というものはなく、警邏交通課とっていました。しかも警備部です。交通というのは警備の一部で、人が集まったり何かが集まったりすると警備をしなければいけません。車両も少なく、走っているのは駐留軍のジープとか、駐留軍の家族の乗用車とか、あとはオート三輪のような粗末な車でした。まだ木炭車のようなものもありましたので、交通の体を成していなかったころだと思います。

私は偶然、警邏交通課に入ってしまった。たまたま警邏交通課の人が辞めて、そこが空いたためです。警察官としてではなく事務官で、一般職員でした。技術職員でもありません。技術職員としては、私と同時に入った尼崎さんという方がいました。東工大を出られた後、戦争中は軍で燃料関係をなさっていました。終戦後に戻って来られて、自動車会社などを転々とされていました。警察庁科学警察研究所(科警研)に学友がおられまして、そのころGHQから「交通という部署があるのになぜ技術者がいないのか? 技術者を入れろ」というサゼスチョンがありましたので、ちょうど良いということで入られて、ずいぶん活躍されました。他省庁との関係ですとか、警察官の教養ですね。技術的な教養というのが全然できていなかったものですから、そういったことで貢献されました。

当時、交通は専ら「冷や飯食い」でした。係長や主任の交通の教養をやるにしても、教養課というものがあまして、こちらで日程を決めても全然入る余地がありません。刑事とか警備とかが優先で、都合の良い時期や場所はみんなそちらに取られてしまいます。われわれは梅雨の時期とか、遠い場所とか、そういう割り当てでした。

私は専門も何もありませんでしたが、統計をやられました。そろばんとタイガー計算機と計算尺ぐらいで、統計をつくることになりました。統計も、交通事故だけではありません。交通には、「交通事故」のほかに「交通違反」がありますが、「送致」のほか「説論」というのもありました。私も子どものときに自転車の二人乗りをしていると、お巡りさんに捕まって「名前は? 学校は?」と聞かれて、手帳に書かれました。それで「今後

はしないように」と言われましたが、そういうのが「説論」です。軽い処分、無罪放免のような形です。それらの報告が県から上がってきたものを、そろばんを使って集計します。私は警察庁に入って初めてそろばんというものを握ったので、四苦八苦しました。

それから、「免許統計」というものがありました。免許人口や行政処分です。各県から報告が来るので、それを集計します。そのほかにも、災害があると警備部警邏交通課が担当していましたので、水害や地震があると、記者クラブから記者が飛んで来て電話を占領してしまいます。被害の状況を聞いて、すぐに本社に電話で報告するので、電話がみんな占領されてしまって、こちらが使えない状態でした。

そのほかにも、駐留軍関係という厄介なものがありました。駐留軍の交通事故の統計を取らなくてはならないのです。駐留軍も結構事故を起こします。その数字を毎月、GHQに持って行きました。交通の担当部署は憲兵司令部です。そこに毎月報告しなければならなかったのです。

それにまだ厄介なものがありました。自治体警察というのは、例えば横浜市警察とか、警視庁です。しかし自治体警察もできないような田舎については、国から人をやって国が面倒を見ます。それが国家地方警察です。多摩のほうなどは警視庁から外れていまして、そういう所はみんな国家地方警察ということです。その報告が別々に来ます。自治体警察と国家地方警察、それらを合わせないといけません。そろばんもろくにできませんから、非常に厄介でした。私が入ったときには警邏交通課には6、7人しかいませんでした。警部が2人、技官1人、あとは警部補と私と、もう一人は通訳の人。GHQから司令というかサゼスチョンというか、「こうやれ、ああやれ」とうるさく言われるのですが、そういう文書が来ると訳さなければならぬので、翻訳できる人がいました。

当時は一人一党です。法令係、免許係、取締係……。規制と法令はだいたい一緒でした。ひき逃げ事犯なども結構ありましたから、そういうのを検挙したりします。当時は、交通というのは地方のもので「交通は地方に任せておけ。われわれがやることではない」という風潮でした。ですから広域交通ではなく、地域交通といえますか。車も少なかったですし、そんなに長距離を走るような車もあまりなかったのだらうと思います。交通というのは、そういうふうには割と軽く見られていました。7人ぐらいしかいなかったの、一人一党。それで「七人の侍」なんて後年言われたこともありました。そういう状態がかなり長く続き、交通課になっても人を増やしてくれませんでした。けれどもその間、警視庁でも組織の改

正がずいぶんあって、だんだん交通が伸びて人数が増えていきました。われわれにはどちらかという、「交通は警視庁のものを勉強すれば良い」というような、逆の発想がありました。だから警視庁の人を呼んでは、いろいろと聞きました。それが1951~1953(昭和26~28)年です。

自治体警察は、市町村が費用を出さないといけないのですが、これはアメリカの真似です。アメリカは市町村で警察を持っています。警察は公安とっていましたが、公安というのはアメリカの“Public Safety”(公衆安全)の訳です。例えば、神奈川県はギャンプルが多かったものですから、警察が現金輸送の警備をしていました。しかし1954(昭和29)年ごろには、「自治体警察はやめよう」ということになりました。給料も、私は月に2回に分けてもらっていて、私が入ったときは月給が4,900円でした。すぐに、6,000円ぐらいに上がりましたが。当時は人事院ができて、どんどん「民間に追いつこう」という時期です。私が入ったときにも、友達が「こんな安い給料ではやっていけないから、辞めて民間に行く」と言って辞めました。それで私はその後釜に座ったわけですが。当時は民間からの誘いも多くて、公務員を引き抜くというが多かったのです。そういう状態で自治体警察が潰れまして、国が全部の指揮を執る形になり、それから交通も少しずつものが言えるようになりました。会議でも交通だけの会議をもって方針を立てるようになりました。そういうのは1954(昭和29)年以降です。ですから、交通の歴史はまだまだ短いのです。

そのころ国連の標識もポチポチ出てきてまして、GHQを通じて加入するかしないか、という問題もありました。しかし、とても標識どころではないという感じだったので保留になりました。原動機付自転車が出てきたのがこのころです。本格的に二輪車タイプになると、分けて考えなければならないので、一種と二種を分離しました。このころはまだ運転は許可制で、免許試験はありませんでした。講習を受ければ乗って良いということでしたので、非常にゆるかったです。

1956(昭和31)年には自動車損害賠償保障法というのでできたり、二種免許ができたりして、自動車の数も、自動車の使い方・種類も増えてきました。このころワトキンス調査団(高速道路調査団)が来まして、日本の道路はこれから工業が進展する国にしては最悪で、「信じがたいほど悪い」という評価が新聞に大きく出た記憶があります。私どもの立場では、「交通事故が多いのは道路が悪いからで、もっと道路を良くすれば交通事故は減るはずだ」と主張しました。責任回避のような話ですが、そう言うとき当時の建設省は非常に喜んで、「もっと警察のほうから道路が悪いと言ってくれ。そうすると予算が

つくから」と言っていました。

1957(昭和32)年ごろ、警視庁に交通情報センターをつくりました。都内で渋滞が増えてきたので、渋滞情報を流したり渋滞統計を取ったりしようということになりました。当時の渋滞情報というのは、確か“信号待ち”でした。「現在、この交差点は信号待ち〇回です」ということで、今のように何km並んでいるということではありません。近所に派出所がある所は良いのですが、ない所では交差点近所にあるタバコ屋の人にときどき見てもらうよう頼みました。そのころから、地点感應式の信号機とか、ループコイル式感知器を道路に埋めて情報を取るとかが、段階的に進行していきました。

当時、警察庁には保安局というのはありましたが交通局はありませんでした。保安局というのは今の生活安全局ですが、その中のひとつが交通課でした。交通は冷遇といえますか、あまり重要視されていませんでした。部屋がなかったので、終業後にダンス教室をしたり映画をしたりしていた昔の人事院ビルの大きな講堂をベニヤ板で仕切って、そこに保安局のひとつの課として交通課をつくりました。当然冷房も、暖房もありませんでした。当時、人事院ビルの裏は米キャンプ(ワシントンハイツ)でしたが、その優雅な生活と比べて情けない状況でした。

1958(昭和33)年ごろから準備はしていた現行の道路交通法が1960(昭和35)年にやっとできました。前の道路交通取締法では、目的に円滑がなくて危険防止だけでした。ここにきてやっと円滑が入ってきました。これは非常に大きな出来事でした。それまでは、取り締まりとか、何かが起こったらそこで罰するとか、そういうのが警察の仕事だと思っていたのが、交通を円滑に流すというのが入ってきました。後に公害なども入りましたが、このときはセンセーショナルで新聞にも書かれました。私も「新聞に載せるから道交法の図解をしろ」と新聞社から言われ、麴町のクラブで缶詰にされて図解しました。その後だんだん交通が高度になり、機械・器具が出てくるので、そういうものをいくら説明してもわかってもらえません。後年大蔵省主計局に折衝に行った折、「どういう仕組みになっているのか? もっとわかりやすく説明しろ」と言われ、今日行って話したことを明日も行って話さないといけませんでした。私も考えまして、大きな紙に図解して持って行きましたら「非常にわかりやすい。これはいい。これからも図解して持って来い」ということで、「交通というものには図解がいい」と認識されました。今もやっています。交通の政策、仕組みなどの図解は多くなりました。それで予算が取りやすくなりました。

1959(昭和34)年、科警研に交通部ができました。科警

研自体ができたのはもっと前、1948(昭和23)年ごろです。ようやく交通部ができたので、交通の技術的な研究をしてもらおうと、警察庁からも「こういう研究してほしい」という要望を出しましたし、交通部の自主的な研究もありました。警察庁から頼んだものに関しては、われわれも一緒に実験しました。一番盛んだったのは、1975(昭和50)年ごろだったと思います。それまで交通は物理部門に入っていました。交通事故が起こると、証人として裁判所に呼ばれて「このぐらいのスピードで走ると、本当にこうなるのか?」と聞かれるので、科警研の担当者が行って説明して納得してもらいます。そういう役目ばかりでした。交通部ができてからは、もっと自由闊達に研究ができるようになりました。

委託研究も多くて、日本自動車工業会(自工会)とか自動車会社とか、そういったところから研究依頼がありました。私たちも手伝いましたが、警察庁の立場ですの主な仕事は予算措置です。お金をもらってくるほう。また、実験の場ではお弁当を運んだりして、いろいろと便宜を図ります。外に出ますと、今のように電柱もあまりない時代ですから、近所の家から電気を借りたり水ももらったり、そういう便宜を図らないと実験がスムーズにいきません。それも仕事のうちです。実験が終わると手土産を持ってお礼をしに行きました。

道交法が成立したところから、内閣の閣僚懇談会ができたりして、政府の動きが活発になりました。このころから各省庁の担当者が、あまり個々にやらないで、協力・協調してやろうではないかという雰囲気が出てきました。もっとも、交通事故もうなぎ上りに増えていましたので、これは政府の方針でもあり、各省庁の推進力にもなっていました。

1962(昭和37)年ごろになりますと、警察庁にやっと交通局ができましたが、交通企画課と交通指導課の二課だけでした。私はまだ統計をやっていたが、部屋がないので局長室を仕切って入れられました。規制は交通指導課が担当していました。交通企画課のほうは法律関係や免許関係を担当していました。保安局から分かれて交通局という新しい局ができて、ようやくちょっと胸を張れるようになりました。このころから駐車場問題が出てきて、保管場所法もでき、駐車を取り締まりも盛んになりました。交通量も増えたので事故も増え、交通警察官が足りないので1万人増やしたいということになりました。しかし1万人の根拠資料をつくらなければなりません。まだ信号機がないので、どのぐらい交差点があって警察官を何人張りつければ良いか調べると各県に指示して、それを集めました。全国でだいたい100万交差点ありました。その中で交通整理するのはどれぐらい、と数字をつくりまして、1万人に都合よく合わせました。

このころから運輸省、建設省、自治省との人事交流をしようということになりました。警察庁には、今の防衛省から来た人もいました。補佐クラスでした。交通指導課には技術的な重みがあるものですから、補佐と係長の二人が来ました。

1964(昭和39)年にはオリンピックが開催されるので、「今の標識ではみっともない」という意見があり、「国連からも勧告が来ているし、変えよう」ということになりました。そこで、各国日本領事館・大使館に外務省から文書を流してもらって、世界各国から標識の資料を集めました。外国からはしょっちゅう外務省に文書が送られてくるので、その中に警察宛の標識一覧表を入れてもらいました。また、国連の標識も参考にしながら、どういうものにしたら良いかを検討しました。「標識は万人が見るもので、誰でも見てわかるというのが標識の本来の目的なので、オープンにしよう」と、案ができると各県の代表者や学識経験者と一緒に会議をしました。中には労働組合の幹事、とくに運輸関係ですね、そういうところから反対されると困るので、一緒に検討会をしました。何が一番有効かを考えましたが、実物をつくるに限ります。そのころは協力してくれるメーカーもありましたので、そういうメーカーに頼んで、実物と同じものをつくりました。大きさは60cmですが、まだアルミではなくて鉄板なので重い。その上に印刷をかけて、会議ごとに並べてアピールするわけです。それぐらいやらないとダメですね。日にちが迫っていて、1964(昭和39)年にはオリンピックが開催されますから、その前年の暮れには全部取り換えないといけないので、いろいろな手段を使いました。各県にも「そのころには準備しろ」と言いましたが、「お金がない」などと文句を言うところもありました。首都高1号線が1964(昭和39)年に開通しましたが、開通前に標識の視認検査をするのに新旧の標識を立てて、アンケートを採りました。まだ供用していないのですが、無理やり頼み込んで走らせてもらい、時速何kmで走るとどのぐらいから見えたとか、そういう実証的なこともして新旧比較をしました。それで何とか1963(昭和38)年3月には仕上がって、標識令の改正をしました。これが本当に大変な仕事でした。昔は土曜日が半ドンでしたが、残業して夕方まで仕事を必死になってやりました。やはり、ああいっただ目に見えるものには、一生懸命になります。「これが実現したら……」という生きがいを感じました。

このときに標識はまるっきり変わりました。あるとき、各県の担当課長以上の人を呼んで、「これに決めるから準備しろ」と言ったのですが、会議が終わった後で一番前に座っていた大阪の交通課長がツツカと私どものところに寄ってきて、「君たち若い者がこういう

ことをやるから、われわれが苦勞するんだ。地方のことを考えろ」と言われまして、びっくりしました。それだけ、警察は「金なし」でした。

これでようやく交通が芽を出したかな、というのが1964～1965(昭和39～40)年です。オリンピックも無事に終わりました、そのころの標識が全国で3万本だったか30万本だったか、忘れましたがそんなものでした。今は900万本ですね。標識標示主義になって、増えました。すごい変わり方だと思います。当時は標識を立てるお金がありませんでしたから。踏切の×印を、今は鉄道会社で立てますが、戦後は道路管理者と警察庁との共同管理でやっていました。それを「どんな所にも立てろ」とGHQから命令されたのです。司政官は地方にもあちこち行きますので、命令するわけです。それで市長さんたちは慌ててやるのですが、「材料がない」と言うので業者に頼んだら、あるところで柱に社名を書いてきました。「それはけしからん」と取らせましたが。GHQは「どんなに狭い踏切にも立てろ」と言うのです。アメリカでは、鉄道と道路の交差、踏切があまりないので、踏切が怖いらしいのです。駐留軍の家族が踏切で事故に遭ったこともあります。そういうことから絶対命令で、幅員がわずか2～3mの踏切があちこちにあるのですが、そういう所にも「立てろ」と言うので、地方では大変苦勞したようです。

このころから、交通事故の分析というのが台頭してきました。安全施設の設置前・設置後の調査と統計を盛んにやって、データをずいぶん集めました。何をやったら一番効果があるかとか、どういう設備でやったら良いかというのを統計から割り出します。警察が信号機を建てれば良いのか、道路管理者が交差点改良をすれば良いのか、一時停止の標識だけで間に合うのか、そういうことを事細かにやりました。各県からずいぶん資料を集めました、集計するのが大変でした。それで、建設省も一緒にこういうことをやっていこうではないかということで、事故分析官を各県に配置しました。あまり小さい県にはいませんが、中ぐらいから大きな県には、分析官として建設省から技官を出してもらって、2年ぐらい出向します。その分析官が、事故が起こると現場に飛んで行って現場を調査して「ここは何をしたら良いか」を計画して上申する。そういう風潮が定着してきまして、これでいこうということになりました。

1965(昭和40)年には、次年から安全施設整備事業をしようではないかということになりました。事故リストを基準にして、指定した路線に対して補助をしました。これは特定事業といいますが、県で独自にやるのは地方単独事業です。これらを分けまして、特定事業には国から補助を出す。その代わり、決めたとおりにやらなければ

ならない。それが1966(昭和41)年からの交通安全施設等整備事業に乗っかりました。区間を決めて、何県では指定道路区間がどのぐらいで、どのぐらいの事業が必要。信号機をどれぐらい、交差点改良をどれぐらい、歩道をどれぐらいつくるかを計画するという形です。これは非常に良い方法だったと思います。このころは割と景気が良かったようで、大蔵省も納得して「お金を出しましょう」ということになりました。それまでは地方によって勝手なことをするとか、お金がないからやらないとかバラバラでしたが、このころから地方のインフラ整備が進んでいきました。

警察官の気質のひとつとして、功名心が強いということがありますので、一生懸命やります。「あなたの担当したこれは、これだけ効果があった」というのを褒めてあげると非常に効きます。だから、担当者は地方も含めてとても一生懸命やっていました。それで、交通専門でやっていこうという人が府県でも増えて、交通畑というのができてきました。昔は交通整理がうまいとか、そんな程度だったのですが、だんだんそういう雰囲気が出てきて、今もそれは続いています。

特定事業は、半分は国の補助、半分は地方の負担でやります。しかし地方単独事業のほうは、「お金がない」と言うので考えまして、「お金がなければ、地方債をやり」と県の担当者に入れ知恵して、地方債でお金をつかっていきました。それと同時に、反則制度ができて「収納した反則金をどうするか」ということが問題となりました。罰金は国庫に納めるのですが、「反則金って何だ?」ということになりました。警察がやると、「警察はお金を取るために取り締まりをするのか」と言われるので、自治省の管轄にしました。われわれが、県の人口や自動車台数や事故件数などを調べて、「こういうふうに分けてくれ」と自治省に言いました。自治省でもプラスアルファの何かがあったのでしょうか、今も財源的にはそれが効いているのではないかと思います。最初は使い方がわからないので、間違っただけのものにも使われました。横断歩道で子どもが渡るときの旗をたくさん買うとか。2、3年で落ち着いてきて、だんだん定着してきますときちんと使えるようになりました。今のところは、交通は潤沢とはいえないまでも、ある程度は潤っているのではないのでしょうか。反則金を還元して使えるのは良いことではないかと考えています。交通安全に使うのですから。

1967(昭和42)年には交通局によりやく規制課ができ、規制が独立しました。私は規制課に入りましたが、その前に標識をやったときに、事務官から技官になりました。こちらは警視庁のように現場がありませんから、いつも警視庁の人には押し切られました。現場を持ってい

ると強いです。われわれは机上の空理論ですから迫力がない。予算で締め付けるしかない。交通に財源ができたので、規制にもかなりお金をかけられました。このころ、規制というのは標識・標示が主体でした。これには県本部長や署長の告示が必要なので面倒なのですが、いろいろなことができるということで進められました。

1968(昭和43)年には、道路整備五箇年計画もだいぶ進んできたので、舗装化が進みました。1955(昭和30)年ごろまでは地方の道路はひどかった。「ここは“えくぼ道路”といいます」とか言うわけです。凸凹で飛んだり跳ねたり。普通車は走れませんか、県本部でも県内を回るのにジープを使いました。私もジープに乗せられて視察に回った覚えがあります。バスの後ろにつくと、すごい砂塵で目も開けていられない状態。とにかくひどい状態だったのが、だいぶ解消されました。幅員も広げれば良かったのですが、結局幅員は伸びませんでした。舗装だけで精いっぱいだったのでしょうか。今では幹線道路で舗装されていない所はないはず。田舎の山里の道でも舗装されていますから。舗装が進捗したというのは良いことですが、事故も増えました。

1968(昭和43)年には都市総合交通規制も出しまして、一生懸命県に指示をして、会議もずいぶんやりました。このころ科警研と一緒に、信号表示で黄色信号の後に全赤表示にする実験もしました。当時は「なぜ全赤なのか？ 一斉にみんな止めるのはおかしい」と言われました。今は定着して誰も不思議がりませんが、当時は不思議だったのです。都市総合交通規制というのは、やるとあちこちで「この県がやったのならうちもやる」と言い出します。西日本は大阪府警を、東日本は警視庁を見ながらやる傾向がありました。東京と大阪は勢力圏があるようで、大阪では青点減なんていって、黄色になる前に青で点減させましたら、ほかが真似していました。「青点減は危ないからやめろ」ということで、全赤になりましたが、西と東の言い分が分かれるようなこともありました。

学童の安全を守るスクールゾーン規制が、都市総合交通規制のはしりかもしれません。1968(昭和43)年に、飛騨川で観光バスが転落して死傷者が出ました。交通情報が悪かったのもありますが、そういう規制も重要じゃないかという話がありました。一方、大気汚染がありました。警視庁でも、交差点で警察官が倒れるということがありました。当時の国会で、社会党の土井たか子さんが「誰が一番被害を受けているのですか？ 歩行者ですか？ 車ですか？」と質問したら、警察庁交通局長が「いいえ、警察官です。警察官が交差点に立っていて、一番被害を受けています」と答えたら、キョトンとされたという笑い話があります。

警視庁の津田交通部長はなかなか積極的な人で、TU規制だとかいろいろなことをなさいました。ひとつのブロック地域から車を幹線に追い出してその平穏を守ろう、という思想でされたのですが、なかなかこれも難しいことです。規制というのはなかなか難しく、地元が納得しないとできません。

私は1970(昭和45)年に管制官として福岡に出されました。1969(昭和44)年ごろから、交通は管理するものというのが警察庁の主流になり、「管理するためには交通管制をやらう」ということになりました。1971(昭和46)年の第一次五箇年計画から交通管制が入ったのですが、福岡がその前にやりたいと手を上げました。「交通情報センターをつくるのであれば補助をする」というのがありましたから、東京、愛知、京都、福岡で、交通情報センターと信号の面制御を併せて、交通管制センターにしようということになりました。

なぜ福岡がそのように頑張ったのか。福岡の知事はもともと革新系でした。炭鉱があって炭鉱労働者が騒ぐからなのですが、石油が台頭して炭鉱が衰微していき、労働関係の勢力が弱まってきたところで、保守系の知事が生まれたのです。ここで何かを見せなければならぬと張り切って、「警察でも何か考えろ」と言われたらしいのです。それで「交通管制をやります」と請け負ってしまったわけです。しかし福岡にはそういう人がいないので本庁から人を寄越してくれということで、私が指名されました。家族のこともあるので単身赴任で行こうと思っていましたが、まだ子どもたちが小学生だったので、一緒に福岡についてくることになりました。

管制の仕事というのは、やったことがないので誰もわかりません。情報と信号制御とを合わせるのですが、信号の面制御は NEC のコンピューターを使って銀座でやったのがうまくいったもので自信をつけていました。当時は小糸工業や信号器材や京三製作所なんていう、鉄道の踏切や警報器をやっていた会社が交通に乗り出してきたわけです。それから、松下、住友、立石などの大きな電機メーカーが入ってきて研究してくれ、そのおかげで私も助かりました。

私は福岡に行ってから、管制を勉強しました。それまで福岡の知事は革新系でしたから、警察に予算をつけてもらえず、信号機はみんな機械式のものでした。電子式のものはまだありませんでしたが、付加装置で信号機を動かすという方法をメーカーが考えてくれたので、制御器のそばに付加装置を設置して動かしました。管制センターから信号機を動かすのは電話回線ですから、電話線を引っ張ってこなくてはならなかった。電電公社の支局がある熊本まで行って折衝しました。200本も300本も1カ所に引いたことがないので本社に聞かないといけ

ないとか、散々すったもんだして、ようやく250本ぐらい引いてもらいました。初めてでしたからどうしたら良いかかわからず、実験のようなもので、成功するかしないかわからず、毎日が針のむしろでした。

「監視テレビをやれ」と言われたのですが、当時は屋外にテレビカメラはありませんでした。今でこそたくさん、屋外に監視用のテレビカメラがありますが、あのころは「屋外にテレビなんて、バカなことができるか」という時代。電電公社では、証券情報を流すのに銀行などに線を引っ張ったことはあったのですが、それ以外はやったことがないので「負担金を出せ」というわけです。そんな予算はないので困ったと思いましたが、いろいろと調べたら「国」という名目が入ったらタダになるので。それで、「ここに管制センターというものをつくるのだが、これは福岡県だけのものではなく、何年か先には全国にできてそれらがつながり、最終的には国が支配する」と、多少誇張も入っていましたが説明し、負担金を払わなくて済みました。本庁の通信の方にも一緒に電電公社に行ってもらったりしてお世話になり、何回か東京と福岡を往復してやっとめどがつかしました。お金はすごくかかりました。線は電電公社持ちですが、機材はこちら持ちですから。それに、ケーブル50mごとに中継機がないとダメだということです。端子ボックスを置くのですが、これを壊されては困るというので、ひとつの筐体の観音開きの片側に電電公社のマーク、もう片側に警察のマークをつけました。それがはしりで、どこの県でも監視テレビをつけられるようになりました。自前ではとても引けませんでした。

1970(昭和45)年には、東京では歩行者天国ができました。これも地元の説得は大変だったと思います。都心部では綿密に交通規制をして、どこを通っても標識が立っているという状態でした。あのころは標識が増えすぎて、「見苦しいので小さくしろ」という意見があり、通常は60cmですが45cmや30cmの小さい標識ができました。やはり視認性の問題など、いろいろありますからまた元に戻りましたが。同じ年に大阪が一方通行をやりました。

1971(昭和46)年になって福岡の管制センターを運用するための人員を選定しました。できるだけ理数系に明るい警察官を配備するのに苦労しました。警察には割といるんな学校を出た人がいて、工業学校を出た人もいるし、中には九大の数学科を出た人もいます。学歴を調べて配置をだいぶ考えました。その年、次年度の予算を取りに正月に警察庁詣でをしました。年末に概要の内示があるのですが、年が明けるとはっきりします。配分がどうなるかこの県でも気になるので、私のほかにも来ている人がいました。そうしたら、北九州の管制センターに

予算がついたのです。2、3年後だと考えていたのですが、県の本部長も張り切っているし、やらざるを得ない。予算が決まってから、私も北九州に行きました。北九州も大きい市ですから、北九州市警察部がありその中に交通部がありました。もっとも、県警本部の支配下にはありましたが。その人がちょうど、本庁出向の方で私のよく知っている人だったものですから、建物の予算は出ましたが場所がないと相談しました。福岡の管制センターも中央署の上階の道場を改造してつくりましたが、重いものを入れるため強度が足りないということで、だいぶ苦労しました。北九州のほうでは、戦災で焼けた被服廠跡が空き地になっていて、そこは国有地だから何とかなるだろうということで、折衝しました。そこにつくる段取りはつけましたが、3分の2しか建てられませんでした。あとの3分の1は予算がなくてつくれなかったのと、機械的にも初年度は間に合うということで。しかし今後拡張するときに機械が入らないと困るので、一方の壁をコンクリートブロックにして建物を拡張できるようにしました。

そのころ本庁では都市総合規制政策が盛んで、「福岡でも何かやれ」と発破をかけられました。北九州には、小倉のあたりでうまい具合に格子的な市街路になっている所があって、路面電車がある幹線道路が2本走っています。ところが電車まで一方通行するわけにはいかず、電車だけ交互通行しながら一方通行にしました。北九州市は説得しましたが、後でタクシーの運転手から恨まれました。急いだせいで地元説得が不十分でした。規制するときは、必ず地元説得をします。主だった人を集めて趣旨を説明し、納得してもらって規制するのですが、これがあまりじゅうぶんではありませんでした。電車を残したというのが禍根を残したような感じです。起終点の電車の発着があって、これが微妙です。自動的に、電車が通るとパチッと切り替わるようなスイッチをつけているのですが、それが幹線の中にも入るし一方通行の中にも入るので、西日本鉄道に説得しに行きました。秒単位の話し合いをしましたが、ふたを開けたらうまくいなくて、渋滞してしまいました。あれは私もだいぶ怒られました。そのあたりの詰め方が甘かったな、と思います。北九州市に住んでいないので、あまりよくわからないのです。北九州市の担当者からは「警察は規制をするが、規制なんて一時的なもので、われわれは永久的な街路形成をしているのだから」と文句を言われました。われわれは「あんたたちがきちんとやらないから、一時しのぎの規制をやらないといけないんじゃないか」と言い返したりして、ずいぶん議論をしました。後には仲良くなりましたが。議論をすると仲良くなります。

1972(昭和47)年には中央線変移とスクランブル交差点

を福岡と北九州でやりました。スクランブル交差点は割と好評でした。これは宣伝も行き届きましたし、地点ですから警察官の配置がうまくいったのです。警察官が指導しますから。しかし路線など区間があるものは、その間に商店街があったり看板やいろいろな障害物があったりします。

あのころは超音波とループ式の車両感知器が混在していました。北九州は超音波にしたのですが、ポールを立ててアームを出して感知器をつけて動かしてみても、どうもおかしい箇所がある。見てみると、ボックスの中が腐っていました。近くにベニヤ板の工場があっという間にいろいろな薬品を使うので、蒸気の中に気化した薬品が混じって機器に影響を与えていたようです。知らずに、蒸気が出ているほうに向けてやってしまったのです。慌てて場所を変えました。また、ポールを立てたときに、「うちの車が出入りできなくなった」とか、「ここは官民境界がこうで……」とか言われました。河川敷には構築物を建ててはいけないのですが、やってしまっただけで大目玉を食いました。そういうことを、綿密にやらないとうまくいかないと思いました。だけどそのときは、手が足りなかったりして、どうしても見逃しがあるものです。

「コミュニティをまもる道路標識」²という文章は、日本サイン・デザイン協会から標識のデザインが良いということで賞をもらった際に、「日本サイン・デザイン年鑑」に何か書いてくれと言われて書きました。東京都で「クワイエットゾーン規制」や「ランチャイムプロムナード規制」をしたときに、警視庁が独自にいろいろな標識をつくりまして、各県が真似してやったのが割と好評だったものですから、それも含めて書いたものです。

福田 戦後すぐの標識というのは、GHQから指導があったのですか？

時崎 いいえ、あまりありませんでした。「日本の標識で良いが、われわれにもわかるようにしろ」とは言われました。日本語の下に英語を入れるようにという指示がありました。標識はいろいろと変わりました。標識の様式は国際的にもいろいろあります。ヨーロッパは陸続きですから、絵だけでわかります。アメリカはそういうわけか絵はなくて文字だけです。最近、国連標識を意識して併用していますが、「絵ではわからない」と言われると困るので文字で書いているのでしょう。

福田 路面標示も同じころですか？

時崎 路面標示はうんと遅れています。路面標示が定着したのは1960(昭和35)年ごろからです。舗装していないとできませんから。それまでも、県ではいろいろやっていました。それもまた、東日本は警視庁がやったものを真似るし、西日本は大阪府警がやったものを真似るので

す。画期的だったのは、ペイントからメルト式になったことです。それで長持ちするようになりました。私が入ったころはしょっちゅう引いていました。石油缶に入ったペイントを、警察官と安全協会の人協力して引いていました。

福田 メルト式に変わったのはいつですか？

時崎 安全事業が始まった1966(昭和41)年、あのときにメルト式で単価を決めたので普及しました。「これにはペイントは含みません。メルト式の算定です」と入れたので、ほとんどメルト式になりました。

福田 ああいった仕事をする会社は、どういう人が始めたのですか？

秋山 例えば警視庁の担当者が退職した後、経験を生かして新しくできた会社に入ってやり始めたというところがあります。要するに、非常に現場的なところから出発しています。その後、標識・標示業協会だとか、基準をつくるとかいう中で、時崎さんが苦勞されたのです。

時崎 全国道路標識・標示業協会の設立は私が担当しました。

建設省では、地方にも国費が充当される道路が結構あるわけです。ところが警察庁にはなくて、全部県にいきます。だから本庁が持っているものはありません。本庁が設置する、というものが何もないのです。やはりその辺は苦勞します。ヒアリングでも、最初のうちは建設省と警察庁の蜜月時代でした。建設省にも係官がいて、ヒアリングされるほうも、県の道路の担当者や警察とが両方来て、ヒアリングしました。いつの間にかそれもすたれましたが。私が本庁に戻ったのは1974(昭和49)年ですが、もうなくなっていました。警察は警察だけ、と固まってしまうました。

福田 オリンピックの前の1963(昭和38)年に標識を付け替えたということでしたが、その費用はそれぞれの自治体が負担したのですか？

時崎 そうです。あれは予算がなくて、完全にやったのは警視庁ぐらいではないでしょうか。3年間の猶予期間を置きましたが、そのうちに安全事業も始まりましたので、それで何とかできるようになりました。反則金が安全事業に使えるということになりましたので、大きかったのです。だいぶ助かったのではないのでしょうか。

秋山 東京オリンピックがあったので、東京都はお金を持っていたのです。だから、警視庁はできても、大阪はできなかったのだと思います。

時崎 大阪は、大阪万博でやっと花開いたといいますが、標識も一新したのではないのでしょうか。

福田 情報センターがタバコ屋さんから情報を得ていたのは、いつごろまでですか？

秋山 情報センターが交通管制センターになるまでは、

基本的にはそうやっていた。ですから、交通管制センターという名前になったのは、コンピューターで制御し始めて情報が自動的に数字になったからこそ。それまでも、警察は無線を持っているので、パトカーや白バイから情報を取れないことはなかったのです。

福田 情報センターで集めた情報はどなたがどういうものに使われていたのですか？ ラジオなどで流していたのですか？

秋山 ラジオですね。私が入ったところは渋滞する箇所は決まっています、「京葉道路の日発前交差点」などいくつかの交差点だけラジオで言っていました。私もこの仕事を始めたばかりなので興味があって、「日発前交差点ってどんな所だろう？」と。そんなにあちこちの情報は取れなかったんですよ。

福田 今のラジオ放送と同じような感じですか？

秋山 形はできていました。あれは警視庁の中でやっていて、庁内にラジオのブースがありました。

時崎 各県がどうだったかは知りませんが、福岡は皮切りだったものでいろいろな問題が起きました。日本道路情報センターと契約をしないといけないのですが、県の会計は「うちから情報をやるのに、なぜお金を払わないといけないのか？」と言うわけです。「そうではなくて、あれは県警に代わって情報センターが広報してくれるのだからお金を払わないといけないんですよ」と。

中村 福岡の管制センターというのは、福岡県全体ですか？

時崎 いいえ、福岡市内です。

中村 それで、その後北九州市にもできるわけですね。

時崎 そうです。次年度にまさか北九州の管制センターに予算がつくとは思っていませんでした。「なぜだろう？ 困らせるためかな」と思いました。

関根 標識を一斉に変えた後、実際の交通参加者は混乱しなかったのですか？ 周知期間が長かったのですか？

時崎 混乱は聞いておりません。かえって、標識が増えたということであまりいいのではないのでしょうか。県のほうでもPRしていますから。しかし、心配は心配でした。文字では書いていないものですから。一番心配したのは右折禁止です。昔は右折禁止は右折矢を消す表現でネガティブでした。それを矢印で行ける方向を指示するようになったので、「あれでわかるかな？」と。今までの標識、とくに規制標識には、ああいうポジティブなものなかったのです。もうひとつは駐車禁止。あんなものでわかるのかな、とわざわざ「駐」という文字を白抜きで入れたりしました。

秋山 私は1964(昭和39)年に運転免許を取りましたが、周りを見ても相当早いほうでした。私にしても、車を使おうと思ったわけではなくて、単に免許を取っただけで

す。ということは、その段階で車を使っているのはプロのタクシーの運転手とかトラックの運転手とか。少し前までのベトナムみたいで、非常に特殊な人たちだったので、標識に対しては受け入れられる素地はあったのではないのでしょうか。今のように国民総免許時代だったら大変でしょう。

時崎 安全協会にいたときには、一般の人たちからいろんな質問の電話が来ました。「警察庁にかけたら良いじゃないか」と思いましたが、やはり直接はかけづらいのでしょう。中には酔っぱらってかけてくる人もいて、「5角形の変な標識は何だ？ あんなもの前からあったか？ わからないじゃないか」とか。

質問では免許関係が面白かったです。外国にホームステイか何かで娘さんが行って、母親が留守番をしているわけですが、「娘の免許が切れるのだから、自分が代わりに行って良いだろうか？」と電話がきたので、「帰ってきてから手続きすれば大丈夫ですから」と答えました。

福田 交通安全協会はいつごろできたのですか？

時崎 あれはアメリカの制度です。“Safety Association”ですね。その制度を日本でもやったらどうか、というのがあったのでしょうか。交通には民間の協力団体が必要だろう、と全日本交通安全協会は1948(昭和23)年にできました。昔の警視庁の真ん中に塔があって、そこに東京交通安全協会の事務所がありました。東京の交通安全協会が先にできて、全日本交通安全協会は遅れてできました。

福田 そのあたりは、アメリカの真似ですか？

時崎 真似というか、アメリカからの指示がありました。

秋山 可変標識だとかいろいろな標識が出てきましたが、そういったものはどのように変遷していったのでしょうか。先日ベトナムに行ってきたのですが、バスレーンの「字幕式」にとっても興味があるようでした。日本では何十年前にやられていたことですが、どなたがどのように発想したのでしょうか。

時崎 可変標識は、県が手動式のをかなり前からやっていたようです。例えば夜間の速度と昼間の速度は変えるべきだといわれておりました。差し込み式、回転式など、いろいろな変え方があります。専ら、警察官が現場に行って手動で切り替えていました。交通管制センターが集約的に標識の切り替えを自動で行う体制ができてから、本格的に自動化するようになりました。既に欧米ではそういうものがありました。ドイツのアウトバーンでは大掛かりにやられていました。三角柱を並べてそれを回転させると、3種類の表示ができるのです。主にス

ピードをコントロールするためだったと思います。あとは、駐車関係の切り替えがありました。日本では実行できませんでしたが、ナンバープレートの下一けたが偶数か奇数かで乗り入れを決めるというのがあります。そういった切り替えは、補助板でやっている所と、回転式でスリットの中に納めてしまう所があります。

日本では路側に立っている標識は回転式にしまして、大きいものは字幕を巻き上げる方式にしました。大きいものは規制もでき、いろいろなスローガンも表示できますから、中央でコントロールするものとして盛んに行われました。ほとんどの県が採用して、字幕の巻き上げをしています。

秋山 ということは、管制センターができたからこそ、自動化してできるようになったということですか？

時崎 そういうことです。見ながら変更できるとか、ボタンでできるとか、一括して管理できるというのがミソでした。一時はたくさんつくりましたが、機械ですから外部に設置しますと故障が起きますし、紫外線で色が変わります。そういうことでなかなか管理しづらいのです。また、運転者は学習しますから、一度見れば慣れてしまって、普通の標識で対応できるのではないかという考え方もありました。そういうことで、管理の観点から一時よりは下火になりました。字幕式は今もやっておりますが、路側式の小型のものは、今はほとんどありません。私どもも一生懸命仕様書をつくりしました。電源は太陽電池です。鳥が留まらないように針を立てたりしました。

秋山 標識には色の指定がありますね。私が日本交通管理技術協会に入ったときに、標識・標示業協会の人々が私のところに来て、「新しい標識を提案したのだが、仕様が合わないために採用されない」と言っていました。光を集める粒子を持った標識で、蓄光するので吹雪の中や薄暗い所でも見えやすい標識でしたが、色度が合わないのでダメだということでした。しかし、字幕式の変換標識は果たして色度が合っていたのかな？ と思います。当時は標識の仕様がきちんと決まっていたのでしょうか？

時崎 あまりシビアではなかったと思います。内照式と、外部から光を当てる反射式と、2つありました。色については「青は青に見えれば良いではないか」ということでした。

秋山 私も、時崎さんなどからそう教えていただいていたのでそう思っていたにもかかわらず、とても厳しい指示があったものですから、ぜひ今日お聞きしたかったのです。結局その新しい標識は宙に浮いたままです。それを使えば、内照式にしなくても蓄光できて具合が良いのですが。当時、時崎さんが交通規制課でチェックされて

いたときは、そんなに厳しくなかったのではないかと思います。

時崎 反射式は工場生産ですから、厳密に色の管理をしました。しかし大型のものは手づくりで統一することが困難でしたから、目をつぶっていたところもあります。反射式に関しては、非常に厳密に色などを規定し、ライトで反射したときの色と、自然光で反射したときの色を決めました。工場生産ですと、そこで決めればそのとおりにやれますから。

白石 それは、偽物を防ぐという意味もあったのですか？

時崎 それもありました。輝度と色度、両面からがっちり決めました。私が出たときに、耐用期間も決めようと思っていました。使っていると色があせたりしてきますから、どの程度輝度が落ちたら取り換えるというのも決めなかったのですが、そこまでできないうちに辞めてしまいました。だいぶ見えにくくなっている標識も立っています。取り締まりをするわけですから、「標識が見えたか、見えなかったか」「何の標識だったか」ということで、罰則にかかわってきます。それによって運転者に不利益がかかることとなりますから、そうならないように決めなかったのです。字幕式のものがあったら、添加式・路側式の標識はつけます。いつ故障するかわからないので、字幕式は担保になっていません。色が違うなどと文句を言う人もいますから。

秋山 「出ていなかったじゃないか」とか「見えなかった」と言う人のために、もともとの標識はきちんとあるのですね。

時崎 そうです。財源的にも、交通反則金を特別交付金にして交通安全施設に充てるというのを、私たちがいるときに固めました。今はそれが崩れているようですが。反則金はいったん自治省に移して、あるガイドラインに基づいて配分しました。

福田 そもそも日本の標識は、どこの国を真似したのでしょうか？

時崎 1963(昭和38)年に標識令の大改正がありました。準備期間が1年しかなかったものですから目が回りましたが、各国の例や歴史を調べました。標識というのは歴史が古く、自動車がなかった時代からあったという話です。日本は日本なりに、神社に「下馬」というのがありますが、あれも標識です。そういうのがひとつの歴史になるのではないかと思います。それから発展して、何らかの方法で見せれば言うことは聞くだろうから規制しようという考え方です。

私の調べたところ、アメリカが早かったようです。「Keep Right」がまず標識として出ました。アメリカは文字式です。多民族国家ですから、絵だといろいろな見

方ができてしまうようです。絵は万国共通かと思いましたが、そうもいかないようです。例えば病院の印（警戒標識）は赤十字ですが、中東では十字架が宗教的に敵の印になりますから、病院の印は三日月です。文字で書いていけばはっきりしますから、「書いているのになぜ守らないのか」と言うことができます。アメリカの警察は捕まえるのが仕事です。良いか悪いかの判断をしたりしません。捕まえて署に連れて行って、署内で担当者が尋問して決めるわけです。

白石 アメリカの標識は、各州での違いはないのですか？

時崎 多少はありましたが、ほとんどは共通です。国内統一の車両法典のようなものがありました。州をまたいで交通しますから。州独自のものもあったようですが、ほとんどは統一されていました。標識一覧表を集めるのに難しかったのは、ロシアです。当時はソ連ですが、ものすごく粗末な一覧表で、紙質も悪くガリ版刷のようなものでした。色もお粗末で、軍事力はありますが社会的なものはまだまだだ、と思いました。

福田 日本でも県ごとにいろいろな標識があったようですが、いつごろ全国で統一したのでしょうか。

時崎 県ごとというのはなかったですね。1922（大正11）年にだいたい標識が決まったので、それ以降は統一されていました。明治にはあったかもしれませんが。何しろそのころは、交通というのがあまりありませんでしたから。歩行者と牛馬車・荷車ぐらいのものです。どうしても東京が中心になりますから、東京のものを真似します。ですからその辺は楽だったのではないのでしょうか。ヨーロッパのように各都市があって、それぞれにお城があって独立しているような感じではないし、アメリカのように各州が確立しているわけではありませんから。交通の面では統一を取るのが楽だったと思います。

白石 右ハンドル、左ハンドルが混在していて困ったということはありませんか？

時崎 それは聞いたことがありません。結構事故は多かったようですが。運転免許も曖昧でしたから。免許証は木の鑑札で各県バラバラだったようです。標識はそうでもなくて、東京や大阪の真似をしていたようです。

秋山 私もぼんやりと記憶していますが、標識は木の柱でしたね。

時崎 はい、四角い木の柱です。柱に四角い板を釘で打ち付けていました。鋼管になったのはいつだったでしょう。1960～1961（昭和35～36）年ごろではないでしょうか。

秋山 やはり、あちこちにたくさんつくらないといけませんから。

国連標識になってから、右折禁止は行く方向を示して

いますね。その前は、行ってはダメなことを表示していました。その抵抗感はありませんでしたか？

時崎 それは難しかったです。というのは、昔の日本の道交法は取締法ですから、とにかく制限禁止が主たる役目でした。今は円滑も入っていますから、円滑のために何かをすることはありますが、昔はとにかく安全であれば良いという思想ですから、「禁止」か「制限」かでした。それで、「右折を消す」という形で、否定するのが原則的な形でした。規制には、肯定的な形「～せよ」というのがありませんでした。「～するな」というのが原則です。それと、困ったのが「進入禁止」です。「進入禁止とは何だ？ 車が走っているではないか」と。それで「あれは一方通行の出口なんですよ」と教えないければなりませんでした。

秋山 今でも、民間の駐車場は出口を進入禁止にしていますね。

時崎 ヨーロッパではほとんど進入禁止と青の白抜き矢印の指定方向外進行禁止だけではないでしょうか。そのほうがわかりやすいのです。しかし、なかなか納得しない人もいまして、この2つには困りました。

それから駐車禁止。「あれがなぜ駐車禁止なのか？」と言われました。「やはり“駐”の文字を入れないといけない」と。しかし文字は徹底的に廃止する方針でした。運転者は免許を取るときに、必ず試験をしますから、標識は知っているはずです。ところが、歩行者横断禁止や全面通行止めは文字を書いています。あれは歩行者も見つものですから、守れない可能性があります。だから文字を入れなければならないということで、妥協案で入っています。

福田 アメリカが文字式だったのに、日本はなぜ文字を廃止したのですか？

時崎 アメリカも国連標識の影響を受けて、併用が多いです。図柄も文字も入っています。図柄で表すというのは、日本は最初、イギリスが手本だったのではないのでしょうか。日本の交通はイギリス式で左側通行ですから。アメリカのものを真似たのは信号機だけです。

占領されて、どうしてもアメリカ式にしなければならなかったのは、警戒標識だけです。黄色い菱形で、図柄が入っていますね。あれはアメリカ式で、日本は昔はヨーロッパ式の三角形でした。それではわからないとアメリカに言われたのです。警戒標識は非常に熱心でした。規制はあまり守りませんでした。しかし、踏切は怖かったらしく、鉄道は絶対に鉄道優先で止まってくれませんか、踏切の標識を至る所につけるように言われました。2m ぐらいの幅員の道路でも、「車が通れる踏切は全部立てろ」と。

秋山 それまでの日本には踏切の標識はなかったのです

か？

時崎 あることはありましたが、そんなにはありませんでした。アメリカは鉄道が少ないですから。アメリカの田舎出身の兵隊がくると、鉄道なんかわからないのです。運転はできるけど、交通のことなんか全然知らないという人もいますから。

信号機をアメリカから輸入したのは1928～29(昭和3～4)年ごろで、最初に立てたのは日比谷の交差点です。

秋山 タイでもベトナムでもそうですが、最初に入ってきた国のものをそのまま使います。

時崎 1935(昭和10)年の施政四十周年記念台湾博覧会があったとき、私は台湾にいて小学生でした。私は生まれも育ちも台湾です。そのとき、初めて信号機が街の真ん中の交差点に立ちました。信号が変わるときにはいちいちベルが鳴ります。お巡りさんがついて、手動で変えるのです。行灯式で、青と赤の灯火が入っていました。珍しいものですから、みんな信号機の見物に行きました。そのころ東京には既に電気式の信号機がありました。これは東京では1930(昭和5)年に初めて設置されました。アメリカのレイノルズという会社が持ち込んだらしいです。

白石 鉄道信号と関係はあるのですか？

時崎 やはりありますね。運輸省の方や鉄道関係の方と折衝したことがありますが、踏切のすぐ側に交差点のある所がありますが、あれが厄介なのです。踏切は踏切で遮断したり開けたりしますし、信号機は信号機で勝手にやるしで、踏切に車両を送り込んでしまったりするような危ない面があるので、一体化しなければならないのです。列車の「接近信号」というのがあります。それを受けて踏切が作動します。「その信号を、道路の信号にもくれ」と言ったのですが、なかなかくれませんでした。「それじゃあ、こっちで取る」ということで、音響の感知器を鉄道の外側につけて、列車が来るのを感知しようと思いました。そんな乱暴なことも考えました。

今でも鉄道は強いです。「鉄道が先。道路は後からできたから」という思想です。「列車は大量輸送機関で重要。車は遠慮して走らないといけない」という思想がいまだにあると思います。

福田 路面表示は、舗装が普及し始めてから入るようになったのですか？ その前はどのようにしていたのですか？

時崎 塗装は舗装していないとダメですよ。ただ、道路に鋏を埋め込むというのはありました。アルミの板を敷くというのもあったらしいのですが、長持ちしないのです。昔はラインと鋏を併用したりしていました。

秋山 アスファルトコンクリートは黒いので、普及して

から標示が生きてきましたよね。ホワイトセメントのコンクリートだと、見えませんから。

時崎 沖縄では困りました。今はあまりそういう舗装がなくなりましたが、沖縄は砂が珊瑚砂で白っぽいのです。いくら白いラインを引いても白は見えません。今は良くなったようです。

福田 ラインを引くような会社というのは。

時崎 信号器材からではないでしょうか。

秋山 信号器材は、もともと鉄道信号の会社ですね。

時崎 レールは金属なので膨張したり伸縮したりします。信号器材は、レールとレールの間をつなぎ電気を流す接着剤を発明した会社です。それで道路にも乗り出してきました。道路のペイントを、刷毛で塗るタイプではなく、メルト式で冷えると固まるタイプにしました。これだと長持ちします。北海道はそれでももたなくて、スパイクタイヤやチェーンで削られます。今はそうでもありませんが、昔は冬でも道路が削られて砂塵が上がっていました。昭和30年代の終わりごろの道路整備計画は舗装から始まりました。

秋山 そういった技術は、外国から持ってきたのでしょうか？

時崎 アメリカのワトキンス調査団に、日本の道路は信じがたいほど悪いと言われたので、発奮したようです。建設省が頑張って、道路整備の長期計画をつくりました。ですから、外国から言われるとやる気が起きるようです。自発的にはなかなかやらない傾向があります。今の標識に大改正したのも、オリンピックが契機です。スローガン国民なので、何かないとなかなか発奮しないのです。

福田 アジアを見ても、APECの会議などがあると道路が良くなって、ラインが引かれたり信号機がついたりします。

秋山 マーキングの技術は、日本で考えられたものですか？

時崎 信号器材がやり始めたのですが、チームをつくって順序立てて作業していきます。ここで交通規制をして交通を止めて、設置したらどんどん進んでいき、乾いた所から規制を解除していく、という設置工事の管理を発明しました。そうすると効率的にできます。

秋山 ハノイで、真夜中に作業の立ち合いをしたことがあります。めちゃくちゃでみんな勝手にやるものだから、危なくて見てられないのです。

時崎 昔、ペイントを手で引いていたときは、必ずお巡りさんが2～3人ついて交通整理をしていました。それが、業者だけでできるようになりました。しかも、乾くのが早いのです。その塗料を開発したのが信号器材です。それをほかの会社も真似るようになり、今はほとん

どがそれです。

秋山 みんな、信号器材からの暖簾分けですか？

時崎 そうです。特許を持っているかどうかはわかりませんが。何年ごろでしたか、線引きの技能士をつくろうとしたことがありました。初めは全国標識・標示業協会が自主的に始めました。後に国家試験になりました。「資格を持っていれば雇う」などと雇用も生まれますし、技術的な向上にもなります。

秋山 路面標示の作業班の班長は大変なもので、職人技でできてしまうのです。水糸1本できちんと形ができます。「これからどうするのだろう？」と20~30年ぐらい前に思っていました。技能士というのがまさしくそうだろうと思えます。

時崎 線引きは二通りありまして、ひとつは一般のペイント（液体ペイント）を噴射して、ラインをつくります。大型車に材料を積み込んで、噴射しながら引いていきます。あれは早いです。もうひとつは、メルト式の手引きです。これもなかなか早く、「うまくやるものだな」と思います。2つの方式で、それぞれに技能士の試験をします。

白石 あるときから、すごく反射率が良くなったような気がします。

時崎 あれは、ガラスビーズです。やり方が2つあって、後からガラスビーズを吹き付けるやり方と、混入させるやり方です。今は混入させるほうが多いです。混入させると少々ペイントが摩耗しても下からビーズが出てきて光ります。今はもちも良くなりました。

白石 日本独自の技術なのでしょうか。

秋山 同じような機械はありますが、日本特有の丁寧さがあります。

白石 東南アジアでも、白線にガラスビーズは入っているのですか？

秋山 最近は入っています。しかしベトナムは全然ダメです。暑さの問題もありますが、引いてもすぐにはがれてしまうそうです。ですから、それぞれの国に合った材質を考えなければなりません。キクテックがジャカルタでやっていますがきれいです。相当考えたそうです。

時崎 道路に埋め込むインターロック式というのがあります。

秋山 ベトナムでは、半年ぐらいで消えてしまいます。メルト式なのですが。

時崎 道路の舗装の問題もあるのでしょうか。

秋山 そういう意味では、日本のものを持って行ってもダメで、向こうでつくらなければいけません。

時崎 施工業者も今はほとんど技能士が入っているようです。合格率は約70%だそうです。技能試験と学科試験がありますが、学科試験でかなり落ちるようです。私は

学科試験の問題作成の委員でしたが、委員は「みなし公務員」で、試験問題を漏らすと公務員法で罰せられます。

佐々 舗装以前に、アルミ板や鋏で表示をしていたのはどうやっていたのですか？

時崎 アルミ板についてはよくわかりません。私も聞いた話なのですが、舗装以前は、運動会で校庭に白線を引きますが、あれでやっていたようです。粉と溶かしたものの両方あって、溶かしたものが主流です。消えるのですが、交通量も少なかったものですから、消えたら引きに行っていました。一日に何回もやっていたようです。

佐々 車線ですか？ それとも停止線ですか？

時崎 当初は停止線なんてありませんでした。横断歩道が一番多かったのです。路面電車の乗降客がバラバラと横断するので、最初は白線2本の「電車路線横断線」という名前で、「横断歩道」という名前ではありませんでした。そのうち交差点に警察がついて、「この線の中で渡れ」ということになりました。最初は2本の線を引くだけで、消えたらまた引いていました。運動会の際に、教師が線の引き直しをしています。あれと同じことをしていました。

舗装になってからは、国の補助が出るようになりました。わずかですが、欲しいという県には補助してあげていました。石油缶に塗料が入っていて「TRAFFIC PAINT」といっていましたが、普通の液状のペイントです。それを何缶という予算の立て方です。信号機はいちいち、場所と交通量、交通事故数を添えて申請し、その申請書を審査します。年に十数基でした。

当時、秋田県の本部長が「わが県には信号機がないからぜひ1基欲しい。秋田県の子女が東京に集団就職したときに、初めて信号機を見たら困るから、教育用に欲しい」と言ってきました。今から考えると嘘のような話です。

福田 そのころは県の予算ではなく、国がつけていたのですか？

時崎 国の補助と寄付がありました。信号機に「誰それ寄贈」と書いてあるのを見たことがあります。信号柱に鑄込んでいるから消えないのです。

秋山 石原知事になってから、「標識の裏に広告をつけて金を取れ」と言われまして、断るのに大変苦労しました。

時崎 昔は交通量もありませんでした。終戦間際に私は中学生でしたが、みんな召集されて警察官が少なくなりましたので、交通整理をやらされました。ヘルメットと雑嚢を肩にかけて、ゲートルを巻いて、交差点の真ん中に木箱を持ってきてやりました。怖かったです。人や車がよく従ってくれたと思います。

秋山 信号など技術的なことに対してはGHQからアドバイスはありましたか？

時崎 とくにありませんでした。信号機などの技術の人はいなかったのではないのでしょうか。そういう人は来なかったのでしょうか。何か言われたという話は聞いていません。

白石 信号機の制御の仕方というのは、ルールがかなり前からあるのですか？

時崎 科警研でつくったソフトがあります。信号機の発展の仕方というのは、最初は点からです。そのうち系統式で線を、次に面をやります。面はいっぺんにできませんから、線が中心です。あちらの交通量はないがこちらはある、というときにはこちらを重点的にします。それから、交通の流れがどのように変わるかということ进行调查して、信号機のパラメータを切り替えます。また、必要箇所ごとに車両感知器を置いて計測しています。AのブロックとBのブロックでやっていたら、それを合わせたABブロックにするとか、いろいろな方式があります。信号機は流すだけではなく、わざと流れを止めて、溜めたのをいっぺんに吐き出すと効率よくはけます。中央のコンピューターが止まると、一次・二次のフェールセーフがありまして、単純なもので間に合わせます。私がいたときはそうでしたが、今はもっと高度化しているかもしれません。

私が福岡で担当したときは、まだ車両感知器が初期のループ式でした。ループコイルを道路に埋めるのですが、切れたりしてよく故障していました。そのうち超音波で感知する形になりました。今は光でやっているのです、あまり支障がなくなったようです。ループ式は、舗装をはがしてループをつないで機能を回復させないといけませんでした。

白石 そういった考え方が入ってきたのはオリンピックのあたりですか？ それとももっと前ですか？

時崎 もっと後で、昭和40年代です。交通渋滞が増えてどうしようもないということで。そういったロジックをいろいろと考えたのでしょう。そのときは松下、立石、住友電工、日本信号、京三製作所、小糸工業、この6社が中心でした。だいたいどこも同じような考え方でした。私はコンピューターのプログラムの講習までさせられました。今はそんなことしません。福岡ではずいぶん警察官の要員を集めました。とくに工業学校出身者などを中心に、警察官を集めました。

白石 プログラムは警察の方が考えたのですか？

時崎 いいえ、そうではありません。そんな難しいプログラムはできません。当時は、コンピューターも大きくて熱を持つので、コンピューター室には空調がありまし

た。そのころは警察の屋舎では空調などありませんから、管制センターに涼みに行こうなどと言っていました。

関根 1964(昭和39)年ごろには、二輪車と自動車の保有台数がトントンぐらいですね。ここからひっくり返ります。

福田 これまで3人の方々にお話を聞いていますと、1970(昭和45)年には死亡者がピークを迎えて、5年間で半分に減らしたけれども、その前から対策を始めていたのではないかということでした。

時崎 前から下地はありましたね。事故が増えている危機感はありました。それで内閣府が動いてくれましたから。交対本部ができるなど、後押ししてくれたのが大きかったです。

福田 始まりは、道交法ができたあたりでしょうか。

時崎 道交法が一番効いたのかもしれませんが。

秋山 そのころに銀座の裏通りで一方通行が始まっていますから。私の先輩で、「とにかく一方通行だけは全部やった」という人がいました。

時崎 1971(昭和46)年に、警視庁交通部長が福岡の管制センターを見学しに来ました。完成式典には高橋さんという警察庁交通局長も来ました。私は説明係で、面目を果たしました。

秋山 管制センターは、東京・愛知・京都・福岡からですか？

時崎 そうです。

福田 面制御というのは、どこかを真似したのですか？

時崎 面制御らしきものは、外国にもありました。

秋山 越先生や埴先生が研究するのに私も訳させられました。シカゴの何とか方式というのとか。どういうものか、全然想像がつかないので困りました。

時崎 あまり規模の大きなものは聞いたことがなくて、小区域ですね。あまり大きくなると、交通の質も違ってくるのかもしれません。越先生などには、理論的な面で助けてもらいました。

秋山 警察庁には科警研があったので、ある意味ではオリジナルな、日本的なシステムなんです。ただ、お金が潤沢ではなかったので「失敗したな」と思うのがいろいろあるのですが。車両感知器を、お金がなくて多車線道路でも1カ所にしかつけなかったんです。

時崎 ループコイルには参りました。しょっちゅう切られてしまって。いかに日本の道路の舗装がいい加減かということがわかりました。

福田 制御を始められたときは、協力会社と一緒に開発をしたのですか？

秋山 交通工学会が発足したころで、トヨタが寄付

してくれた3億円で調査研究会をつくって、広域制御方式のスペックをつくって、都心の300交差点でやりました。松下、住友、立石の3社の人たちが手弁当でみんな参加してくれました。

時崎 業者がああいうふうにするというのは、今は難しいでしょうね。よくやってくれました。業界の人も、熱心にやっていました。

秋山 やっぱり“明るい未来”がありましたから。

福田 まだ日本信号はなかったのですか？

秋山 後発です。

時崎 日本信号は、沖縄でよくやってくれました。沖縄の返還のときは、私は折衝係で大蔵折衝にいつも行かされました。いつ呼び出しがかかるかわからないので、残っていないといけません。

だけど、私は割と運が良かったです。それまで一度も沖縄には行っていませんでした。補佐以上がようやく行けるぐらいですかね。だから沖縄のことを知らないんですよ。大蔵省通いというのがあって、そのときは風呂敷に資料をどっさり用意しておくんです。使うのはほんの一部ですが。それを持って行って、熱心にやっている姿勢を見せないと、なかなか納得しません。当時の主査の人は、沖縄から大蔵省に戻ってきたばかりの人で、私よりよく知っているわけです。

福田 標識のように、路面標示についても世界中のものを集められたのですか？

時崎 路面標示は集めなかったです。せいぜいイギリスとかアメリカとかですね。路面標示は、いろんなことをしていますね。日本でもいろいろやりました。だいたい警視庁が、警察庁の決めたもの以外をするわけです。とくに自転車マークは警視庁独自です。標識令で決めたものではないんです。路面標示の自由性は、時間がたつと消えるので、試験的にやれるというのが大きいです。

秋山 あんまり勝手なことをやるものだから、「法定外標示は禁止」と出ました。法定外標示で許されるのはこれとこれ、などと枠をつくられてしまいました。それでも懲りずにやっているところはやっているのですが。

時崎 それから、最初に評判が良くて後で悪くなったのが歩道橋です。あれは最初、ものすごく評判が良かったのです。「これなら絶対事故にならないから、これでいこう」と。しかし後で評判を落としました。千葉県だったと思いますが、病院のすぐそばで、病人は渡れない。また、渡るのを見られるのが嫌だと言うのです。とくに女性は、「あんな所を渡っているのを見られるのが嫌だから、信号機をつけてくれ」と。それでだんだん信号機に代わっていきました。歩道橋設置は、よほどでない限りストップしているのではないですか。

秋山 1966(昭和41)年に交通安全施設等整備事業に関する

緊急措置法が出て、お金がつかまりました。あのころ、私は警視庁に入っただけで右往左往していましたが、箇所づけをするんです。要するに整備事業を採択する基準を決めるのですが、こちら現場を見ているわけではないし、事故のデータも何もない。横断歩道をつけようとか、信号機をつけようとか決めていくのですが、警察庁のほうで集めて、全体から合うものに配分していくわけです。お聞きしたかったのは、私たちはいい加減な基準で上げていたのですが、どうやって配分したのですか？

時崎 それは秘中の秘です。しかしやはり「エイヤ」というものもあります。後で県のほうで「これはやらないといけませんか？」と言われたこともあります。

秋山 東京は人口が1割でしょう。だから上司には、「1割を目安にして何かつくれ。それに上乗せして出すんだぞ」などと言われました。

時崎 なかなか難しいですね。47都道府県ありますから。かなり「エイヤ」です。だから出てきたものの2割減とか……。

秋山 つくづく思うのが、なぜそれのできたのかというと、“バラ色”の人生が見えていたんだと思います。

福田 額がドンと増えたわけですからやるほうも大変ですね。

時崎 積み上げですよ。5カ年の積み上げです。だけど、達成率というのがありまして、最初は70%ぐらいで、完全消化できませんでした。でも5カ年ですから、初年度が低かったら翌年増やすということが出来ます。慣れるにしたがって、足りなくなってきました。最初はやはり思い切ったことはやれないのではないのでしょうか。

建設省と公安委員会との予算を比較しますと、公安委員会のほうは概算を100万円単位で出すわけです。でもあるとき建設省とけたが合っているの、「よく合ったな」と思っていたら、向こうは億単位だったということがありました。やはり違いますよね。向こうは大掛かりですから。

歩道の設置なんか、やらなければいけないという至上命令がありましたから。やたらとどこにでもつくってしまっただけで、後で地元との調整がつかなくなったこともあります。段差があつてと困るとか、人がやっと通れる所にガードレールをつくってしまっただけですれ違えないとか。

無理したところもありましたが、インフラとしてはよく整備したのではないのでしょうか。信号機もずいぶん増えましたから。インフラ整備をしないと事故は減りません。これがだんだん効いてくるわけです。

福田 交通事故分析官のお話で、建設省の技官の方が分析する際には警察と連携していたのですか？

時崎 分析官というのは警察のほうがつくったものです

が、該当する人がなかなかいないのです。警察には技術屋がないので。それで、建設省に人を出してもらいました。

秋山 警視庁でもそうでした。私が所属した交通企画調査室長は建設省からお見えになっている方でした。警視庁や大阪、福岡、そういうところにはいるんです。今もその名残は継続しています。

時崎 私が福岡に行ったときも、建設省から派遣された分析官がいて、一緒に仕事をしました。

秋山 ひとつには交通安全施設等整備事業をお互いにちゃんとやろう、ということです。このころはお互いに仲が良かったものですから。2代目の警察庁の規制課長が建設省出身の玉田さんという方でした。埴先生は道路公団の課長として行きましたし。それで、交通事故調査原票なんかをちゃんと整備しました。

時崎 私ども係長クラスでも、話し合いなどで行ったり来たりを緊密にやっていました。何か対策をすると、これはどちらがやるという取り合いがあるんです。それで、「死者を一人寄越せ」とか。信号機がなかったから事故が起こったのであって、信号機をつければなくなる、とかそういう取り合いです。死者の取り合いなんて、初めてやりました。

福田 いつごろからそうではなくなったのでしょうか。

時崎 6、7年ぐらいしか続かなかったと思います。それぞれに力がついたということではないでしょうか。

秋山 私が入った警視庁交通企画調査室も、1971(昭和46)年に6年で終わってしまいました。警視庁の場合、建設省からの人事もそこで止まってしまいました。廣川さんから始まりましたが、4代で終わってしまいました。後になって考えてみますと、警察も知恵がついてきたのと、公害問題が非常に微妙な影をあちこちに落としたのではないのでしょうか。道路管理と交通管理とどちらにしようとか、そういうことで、ある意味の主導権争いといいますか。

時崎 運輸省も公害関係に乗り出してきましたし。

秋山 だんだん、どちらがやっても良いようなグレイゾーンが出てきました。

時崎 その辺から離れていったような感じはします。本当に残念です。

秋山 情報提供の問題とかもあったと思います。

事故分析官についてですが、私が入ったのは警視庁交通企画調査室というところで、建設省から出向してきた方が室長で、そこで事故分析をしていました。そもそもの動機づけといいますか、人事としては思い切った話だったと思いますが。

時崎 警察は、交通技術者を養成しませんでした。秋山さんのような方がたくさんおられたら良かったのです

が。純粋な交通技術者を養成しませんでした。養成しようという気構えはありました。科警研に交通部を設けて養成し、各県に帰して活動してもらおうという考えでした。警視庁には、警視クラスで科警研に行きました。それで警察の交通技術をボトムアップしようとしたのですが、なかなかうまくいきませんでした。

福岡では、私の後の後が科警研の西田さんですが、それまでは警察の技術者といえば鑑識と通信だけでした。交通は通信機器を扱うことがだんだん増えていき、通信の技術者を交通と交流させようという動きがありました。県でそういう人がいないというのは、通信は国(警察庁)の機関だけだからです。各県の警察本部に通信部はありますが、みんな国家公務員で、名前だけが便宜上県警です。今もそういう体制だと思います。終戦後、軍の通信関係技術の人が、電電公社と警察の二手に分かれたようです。

秋山 今は携帯電話を使える夢みたいな時代ですが、昔は外に電話するときには「警察電話でなければダメ」と言われました。23区内は良いのですが、ほかの所にかけるときは、警察を通じて話さなければなりません。例えば横浜市の担当者と話す場合、神奈川県警本部に電話して、回してもらうのです。しかし間に1回入るものだから、音声が小さくなって不便でした。

時崎 鉄道と警察には、専用回線がありました。本当は一般には使えません。公用にしか使えないので、必ず「公用ですか? 私用ですか?」と聞かれました。

秋山 私の上司は事故分析官制度で建設省から出向してこられた方でしたから、とても勉強になりました。しかし1971(昭和46)年に警視庁では制度が途絶えました。片や交通管制センターが整備され、今の通信の人たちのポストができました。だんだん警察も意識が高まって、事故分析官制度のようなものがなくなってきたのではないのでしょうか。管制センターを整備したことによって自前の技術者が育ってきています。当時、事故分析官制度をつかって外から技術者を入れたけれども、事故が減るにつれて目的意識が薄れ、交通安全施設も行き渡り、片や管制センターができて技術的なことはそちらでできるようになりました。

福田 制度は完全になくなったのですか?

秋山 なくなりはしません。役割が変わってきているのです。

時崎 当時は、人事交流で建設省から人をたくさん入れていました。

秋山 交通事故が多くなったため、警察庁でも建設省でも「何とかしなければ」ということになったのではないのでしょうか。

福田 道路整備が進んでいったのに関連しているのでは

ようか？

秋山 誰か、「あのとき実はこう考えたのだ」という人がいれば良いのですが。

時崎 内海さんの『道路交通政策史概観』に書いているのではないですか。あのころ盛んに県との会議をやっていました。

秋山 そうです。事故分析官会議というのをやっていました。私も事前・事後調査などをやって論文を書かされました。それも私が係長になったあたりから形を変えてしまいました。そのときに警視庁にきていた4人の方は、全員局長になりました。

時崎 みんな、エリートの方々でした。地方に行った人もそうです。しかし、警察官を使うのは大変だったと思います。コツが要りますから。

われわれがよく勉強したのは、技術書院の「交通工学シリーズ」です。伊吹山さん、星野さん、越さんなどが書かれ、33冊出ています。1966(昭和41)年から1970～1971(昭和45～)6年までシリーズが出ていまして、各県ではこれで勉強しました。理解しやすいように書かれています。

福田 立派ですよ。この当時にどうしてできたのでしょうか？

秋山 日本は偉大なのです。最初からこういうことができたのですから。

時崎 このころいっぺんに、噴き出したように、人間工学やら交通心理学やらが出てきて、勉強しきれませんでした。

秋山 事故発生状況図は、私は手書きで書きました。まだコンピューターがありませんから、指定100交差点の事故原票から記録しました。

時崎 会議のときには、大きな紙に書いて説明させられました。

福田 そうやって説明して、どこを改良するか決めるのですね。

時崎 こういうものが、各国で必要かもしれませんね。手引書といますか、要員の養成ができるものが。

福田 ここが日本のすごいところですね。アジアでは噴き出してくるというのはないですよ。

秋山 私がいつも思っているのはそこです。40～50年前の日本と同じだといっても、ポテンシャルが違います。塙先生や越先生がアメリカに留学したときのお話をお聞きすると、大変なことだったようです。水杯を交わして行ったと言っていました。

福田 短期間にこれだけの本を書けるほどの蓄積ができたのはすごいですね。

時崎 実施上の留意事項が書いてありますから、担当者向きですね。

福田 昔のほうが哲学があります。ですから、昔の本を教科書で使うのをやめられないのです。

時崎 反則金が、交通安全の交付金になったのは良かったです。これは法律でも配分することに決まりましたから。これがなかったら、今ごろ困ったでしょうね。

秋山 これを考え出した人というか、そういった雰囲気はすごいです。いくら罰金ではないとはいえ、吸い上げたものを自分たちの勝手に使うわけにはいかないので、遍く交通安全のために回そうという考えですね。

時崎 還元しようというのが良かったですね。ああいう考え方は、ほかの国にはないでしょう。恐らく日本だけではないでしょうか。

福田 誰が考えたのでしょうか。

時崎 誰が考えたのかは私にもわかりませんが、上層部でしょうね。久本交通局長なんか考えたのかなと思います。

秋山 要は、警察が「うん」と言わないと通りませんからね。自分のところで汗を流したものがほかに行くのですから。

時崎 あれで標識や信号機の調査費まで出ましたから。安全施設だけではなく、安全教育にも使われました。やはりものをつくるというのは、施設の維持管理が大変です。

北九州の管制センターができたときに、後の維持管理をどうしようかということで、課長と二人で上京したことがあります。交通管制施設協会をつくったので、それに任せるかどうか。結局は、設置業者の下請けに頼んだのではないのでしょうか。

福田 外国だと、お巡りさんが取ってしまう場合もあります。そういうことは、日本ではなかったのですか？財源がないときには、こういった反則金の仕組みは良いのですが。

時崎 日本の警察官は武士の流れですから。「武士は食わねど高ようじ」で、あの思想が延々と残っていたのではないのでしょうか。警察は民事関係にはタッチしませんよね。だから金は一切受け取らない。外国ではそうはいかないですよ。

それと、当時は業界の協力も良かったですよね。今のようないきなり1970(昭和45)年からあったわけではなくて、やはり伏線がありました。そう急にはいかないですね。

秋山 予算という感覚は警察にはほとんどないので、予算を取って仕事をするなんていう仕組みはないのです。

事業官庁ではありませんから。

時崎 40年前は、信号機は県から補助の申請が来ました。その前から科警研の信号設置基準、運用マニュアルをつくっていましたので、それを元にしていました。信号機は一件ごとの審査なので、自分の郷里だと「やってやろうかな」とか。福岡では寄付信号機が多かったです。有力者が名前を彫った信号機を寄付するのです。

秋山 今でも仕組みとしてはできないことはありません。ただ、後の管理がややこしい。維持管理費が出てこないのです。ただ、当時は予算がなかったのです、そういうのが多かったのです。

時崎 1955(昭和30)年ごろまでは、信号機のない県がありました。駅の前にひとつだけ。それで、信号機の申請が面白くて「子弟が東京に集団就職しに行くのに、信号機を守れないと困るので、教育用に補助してください」と。

秋山 確か、ひとつの町にひとつの信号をつけるというのをやったような気がします。

時崎 本当に一基もないのかな、と思いましたが、なかったんでしょうね。それから、道路標示のペイントは石油缶何個という単位で補助していました。標識には補助はなされませんでした。信号機とペイントの補助だけではなかったでしょうか。本格的には、1966(昭和41)年の交通安全事業からです。量で補助したというのは。

秋山 そこにたどり着いたということに、興味があります。

道路交通安全対策等の交通行政関係年表

2010/9/30

年 別	主 な 事 項	参 考 事 項
昭和22年 1947	警察法公布（内務省解体） 道路交通取締法制定（道路取締令・自動車取締令廃止） 《…危険防止その他交通の安全を目的》） 信号機の意味、表示、設置管理等規定化	GHQ小型自動車（1500 CC 以下） 年間300台生産組み立て許可 （S20：トラック製造月産1500台許可）
昭和23年 1948	旧内務省警保局を国家地方警察本部に改称（S23～29） 《自治体警察誕生》 警視庁信号機の灯器を左から青黄赤の順に統一（色盲対策）	トランジスター発明
昭和24年 1949	道交法改正：歩行者は右側通行（対面交通） 道路標識令制定 交通安全運動春秋2回に	古橋広之進世界新記録 ジェット旅客機コメット初飛行 湯川秀樹博士ノーベル賞受賞 中華人民共和国成立 下山事件、三鷹事件、松川事件 GHQ乗用車生産制限解除
昭和25年 1950	警察予備隊発足 新道路標識令制定 日本交通安全協会発足	朝鮮動乱勃発（日本特需景気） 六・三制教育始まる 年齢の教え方が満年齢となる 黒沢明監督「羅生門」受賞
昭和26年 1951	道路運送車両法制定 道路運送車両の保安基準制定 警視庁アルコール検知ゴム風船使用	日本初の総天然色映画「カルメン 故郷に帰る」上映
昭和27年 1952	新道路法制定 警視庁管内における区画線記号様式の統一 警視庁アルコール検知器使用 警視庁系統式信号実施	講和条約締結
昭和28年 1953	道路交通取締法施行令・同施行規則制定 3Eの原則を交通行政の基本とする	ヒラリー エベレスト初登頂
昭和29年 1954	道路整備特定財源制度 第一次道路整備5カ年計画発足 （3000億円） 交通違反事件即決裁判所の設立 新警察法施行（現行） 警察法全面改正 警察庁発足 警備部に警邏交通課設置 …警邏交通課所掌事務 《警備実施、警衛警護、外勤、交番、パトロール、交通》） 国連標識加入保留 原付自転車1種、2種分離	水爆実験第五福竜丸事件 アメリカ 世界初の原子力潜水艦 第一回日本自動車ショー（日比谷公園） アメリカ 太陽電池開発 自治体警察解体
昭和30年 1955	内閣に交通事故防止対策本部設置 交通事故防止対策要綱決定 関係各省庁の担当課長会議	ソニー、トランジスタラジオ発売 国民車育成構想（通産省） トヨペットクラウン発売（マイ

	自動車損害賠償保障法公布 東京に交通裁判所設置（警察、検察、裁判の即日一括処理）	カー元年）
昭和31年 1956	自動車損害賠償保障法施行 第二種免許制度採用、大型免許新設 首都圏整備法 道路公団発足	ワトキンス（高速道路調査団） （日本の道路は信じがたいほど悪いと評価） 日本国連加盟、 売春禁止法成立 イギリスで原子力発電所建設稼働 高天ヶ原景気
昭和32年 1957	高速自動車国道法の成立 駐車場法公布・施行 警視庁に交通情報センター設置 《主要交差点近辺の店舗等から情報-信号待ち〇回等を電話で聞取る》	ソ連人工衛星スプートニク1号 世界初打上げ成功 東京の人口852万で世界一
昭和33年 1958	神風タクシー問題に対処 全国的幹線道路における交通規制権限を国家公安委員会へ 道路整備緊急措置法公布・施行 警察庁保安局に交通課設置 道路整備緊急措置法公布 交通警察官の1万人増員計画 信号機の多段系統化実施 全感應信号機を九段に設置 道路構造令制定	集積回路（IC）発明 米人工衛星打ち上げ 関門トンネル開通 アメリカ、NASA発足 フラフープ大流行
昭和34年 1959	東京都丸の内にパーキングメーター設置260台 緑のおばさん制度発足 科学警察研究所に交通部設置 第二次道路整備五カ年計画閣議決定 自動車ターミナル法制定 カミナリ族横行	交通事故死者が1万人を突破 （10079人） 砂川事件 皇太子ご成婚 伊勢湾台風 ミスユニバースに児島明子1位 メートル法実施
昭和35年 1960	道路交通法成立 道路における交通の安全と円滑を目的 《道路交通取締法廃止に共産党も賛成》 警視庁 速度の面規制（40キロ）を都内一円に拡大 総理府に交通対策本部設置 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の制定 指定自動車教習制度発足 大阪第一次総合交通規制	新安保反対全学連国会構内に乱入 池田内閣所得倍増十か年計画を打出す ローマオリンピック開催 レーザー光線発明（アメリカ） 三池炭坑争議 ケネディ、アメリカ大統領に就任
昭和36年 1961	内閣に臨時交通関係閣僚懇談会設置を決定 財全日本交通安全協会成立（法人化） ダンプカー・砂利トラ取締強化 第一回交通安全国民総ぐるみ大会開催 交通課が交通企画課と交通指導課に分離 財全日本指定自動車教習所連合会設立 車両制限令公布 財全日本交通安全協会発足 財全日指定自動車教習所協会連合会設立	大阪 釜ヶ崎事件 ソ連有人宇宙船ボストーク1号成功 ベルリンの壁構築 韓国クーデター-李承晩倒れ朴正熙が大統領に レジャーブーム起こる

<p>昭和37年 1962</p>	<p>警察庁に交通局新設 交通企画課 交通指導課 交通切符制度 第一京浜、第二京浜国道等20主要路線に車種別通行規制 保管場所法公布 青空駐車取締強化 運輸、建設、自治各省との人事交流 交通警察官一万人増員計画”（2か年計画） 道路標識の改正準備（世界各国の標識、国連標識の研究 各県警の意見徴収、サンプル作成、実験、学識経験者の 意見徴収等）</p>	<p>交通戦争の表現（読売新聞） キューバ 危機 アメリカ有人宇宙船フレンドシッ プ打上げ成功 YS11初飛行成功 JAF設立</p>
<p>昭和38年 1963</p>	<p>警察庁交通局に運転免許課新設 標識令の抜本的改正（東京5輪を意識） 国連標識を尊重したデザインに改正 警察関係道路標識当時30万本の切り換え指示 道路標識以外の立て看板等の設置抑制通達 交通切符制度実施（東京、大阪）免許証保管 名神高速自動車国道の一部共用開始 交通の問題は地方が責任を負うとする原則 警視庁自動感應式系統信号機設置（第一京浜）</p>	<p>ソ連ボストーク6号(女性搭乗員 テレシコワ)打上げ成功 参考：道路標識数 平成20年末現在約1004万本 ケネディ暗殺</p>
<p>昭和39年 1964</p>	<p>オリンピック関係の交通規制実施 交通基本問題調査会 交通体系 都市交通について答申 内閣に陸上交通安全調査室設置 道路交通条約加盟 国際運転免許制度実施 道路標識等の設置及び管理に関する基準作成 道交法改正：キープレフト原則採用 運転者管理センター構想（昭和42年に実現） 全日本指定自動車教習所協会連合会設立 車両制限令成立</p>	<p>東京オリンピック開催 海外旅行の自由化 名神高速開通 東海道新幹線開通</p>
<p>昭和40年 1965</p>	<p>総理府に陸上交通安全調査室設置 全国10路線を選んで警察と道庁管理者が共同研究した 通事故分析官の設置（建設技官） 交通安全事業の準備（制度、予算の確保） 事前事後調査の効果測定（経済的・ 県別ヒアリング実施（警察・建設共同） 交通安全事業計画の策定手続き 安全事業法の立案 閣僚、学識経験者による一日交通安全について討議 特定事業（補助事業）二分の一補助 地方単独事業に交通安全対策特別交付金（反則金の配分） 警察庁交通局に交通規制課を新設 投資効果の算定 第四次道路整備五カ年計画閣議決定 ダンプカー背番号制</p>	<p>総合的交通安全対策発表 1 道路交通環境の整備 2 交通安全活動の推進 3 交通秩序の確立 4 被害者救済の確立 5 交通事故防止に関する総合 的研究の推進 6 交通安全国民会議の開催 マリーナ4号火星の写真撮影成功 朝永振一郎ノーベル賞受賞</p>
<p>昭和41年 1966</p>	<p>交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法公布 交通安全事業初年度3カ年計画発足（通学路及び踏切改良 促進法関係で途中内容一部変更） 公安委員会 43億円 → 60億円 道路管理者 560億円 → 722億円</p>	<p>交通反則通告制度による一億総前 科者をなくす 愛知県でダンプカー幼稚園児の列 に突込む 中国文化大革命始まる</p>

	<p>《特定事業は指定道路の基準を設け国が補助 県別ヒアリング（建設と合同） 交通規制実施基準通達： 《路側帯、歩行者用道路、追い越しのための右側部分はみ だし禁止、路線バス等優先通行帯等》 標識等設置管理基準の改正 第一回子供自転車大会開催 自動車排気ガスCO規制 交通事故分析要綱施行 覆面パトによる交通取締</p>	<p>いざなぎ景気 バッティングセンター流行 日本の人口一億人突破 ロータリーエンジン車開発 第一回コロポ計画に基づく交通 警察セミナー開催</p>
昭和42年 1967	<p>踏切事故防止対策強化 通学路事故防止 指定自動車教習所における路上教習制度実施諸 警察庁交通局に交通規制課新設 更新時講習制度の採用</p>	<p>都知事選：美濃部氏当選 公害対策基本法成立 自動車保有台数1000万台突破 （1128万台） 第三次中東戦争 ベトナムで米軍枯葉剤使用</p>
昭和43年 1968	<p>第五次道路整備五カ年計画閣議決定 都市交通の円滑化交通及び能率化に関する対策（交通対 策本部） 《一方通行の強化、中央線変移の推進、右折禁止の強化、 駐車禁止の強化、信号機の強化、信号機の系統化、交差 点改良、横断歩道橋の整備、バス運行合理化等》 都市総合交通規制始まる： 《中央線変移規制 小地域の一方通行 侵入禁止 指定 方向外通行禁止等》 ダンプカー背番号制度発足 国連標識条約調印するも加入せず 軽免許廃止普通免許となる 全赤信号指示 熊本市で全国初のスクランブル実施 スクールゾーン規制の活発化 交通反則通告制度発足： 《反則金相当額を交通安全施設設置費用に充てる→ →交通安全対策特別交付金制度確定》</p>	<p>小笠原諸島復帰 三億円事件発生 飛騨川（岐阜県）観光バス転落事 故 いざなぎ景気 GNP世界第二位 人口の都市集中心化 ソニミ虐殺事件</p>
昭和44年 1969	<p>交通違反の点数制度発足 警察庁、交通非常事態宣言 交通安全事業第二次三カ年計画発足 1650億円 行政処分点数制度実施（運転者管理センター業務開始） 銀座地区でCPUによる広域制御信号システム実験 シートベルト自動車へ備付義務（S60高速 61全面義務付け） 神奈川県交通情報センター設立 信号機に地点標識併設</p>	<p>東大安田講堂立てこもり解除 東名高速全線開通 日本道路交通情報センター業務開 始</p>
昭和45年 1970	<p>交通管制センターの整備計画主要県ヒアリング開始 日本道路交通情報センター発足 大阪市の大型一方通行規制 東京銀座、新宿、池袋で歩行者天国実施 交通安全対策基本法成立（交通安全対策基本計画） 東京都心部の交通規制強化</p>	<p>大阪万博開催 交通事故死史上最高16765人 沖縄日本に復帰</p>

	<p>交通情報センター補助 愛知県 京都府 福岡県 新たに交通管制センター（人口20万都市以上）計画 管制センターの種類： ①本部センター ②都市センタ ③サブセンタ 交通巡視員制度発足 道路交通法の改正 同法の目的に「道路の交通に起因する 障害の防止」を加える 福岡県交通管制システム三カ年計画初年度として交通情報 センター予算と安全事業予算とを結合して全国に先がけて 交通管制センター設置 福岡交通管制センター設立に着手（信号機のCPU制御） 全国で初めて交差点監視TV設置4箇所8台の設置に 電々公社との折衝が難航 勸日本交通情報センターと折衝</p>	<p>光化学スモッグ被害発生 三島由紀夫割腹自殺事件 ドラエモン 雑誌「少学三年生」 に連載始まる</p>
<p>昭和46年 1971</p>	<p>第一次五カ年計画の初年度《交通管制センター整備計画に 調査費・調査器材補助を計上》 公安委員会 680億円 道路管理者 2250億円 全国に先がけて福岡交通管制センター運用開始 福岡県が全国初の集中制御式可変標識を設置運用 《その後の各県管制は福岡管制センターをモデルとした》 北九州交通管制センター設置に着手 《ヘリによる現地調査及びセンター土地確保に苦慮》 道交法改正により標識標示主義を採用 《公安委員会、警察署長の意思決定行為を必要とする》 高速道路交通警察隊の設置 交通公害（騒音・振動・排気等）への取り組み 歩行者の交差点斜め横断可（令改正スクランブル可能） 警視庁交通部長始め各県担当者の福岡センター見学 交通規制として信号機または道路標識・標示を設置し 管理して行なう（道交法改正） レッカー車による駐車違反車両の移動</p>	<p>天皇・皇后両陛下ご訪欧 カップヌードル発売 自動車保有台数2000万台突破 マクドナルド日本に初出店 ポケット電卓発売 スモッグの問題化</p>
<p>昭和47年 1972</p>	<p>北九州交通管制センター運用開始 福岡市及び北九州市にスクランブル交差点及び中央線交 移規制実施 北九州市に路面電車は往復通行の変則一方通行 更新時講習の義務化 構造試験廃止 路上試験制度 初心者マーク発足 春の交通安全運動で初のスクールゾーン対策を実施 愛知県全国初のバス優先信号 「交通の方法に関する教則」告示（免許試験出題範囲） 暴走族取締強化 交通管制施設協会設立 二輪車ヘルメット義務化 運転免許学科試験から構造試験を廃止</p>	<p>冬季オリンピック札幌大会 テルアピブ事件 沖縄復帰 光化学スモッグ社会問題化 日中国交樹立 高松塚壁画発見</p>
<p>昭和48年 1973</p>	<p>久留米市に広域集中信号制御実施 騒音防止のため環七方式規制の実施 免許路上試験制度の実施</p>	<p>渡辺正郎局長 水平思考 人材登 用 交通警察官3100人増員</p>

	<p>レーダースピードメーター、公害取締器材装備の近代化 仙台市で大規模総合交通規制実施 愛知県で全国初のバス優先信号システム設置 「交通安全のための専門調査団」6府県に派遣 沖縄県交通方法変更対策本部設置 免許所持者数3千万人突破</p>	<p>関門橋開通 高速自動車国道1000キロ突 (1058キロ) 第一次石油ショック ウォーターゲート事件 ピカソ死亡 小松左京「日本沈没」ベストセラー</p>
昭和49年 1974	<p>第3次交通安全事業計画の準備 ヒアリング 管制センターの保守・管理費を勘案 都市総合交通規制(箱庭的従来の交通規制から都市としての機能の充実を測る) 以後各都道府県は目標を定めて総合的規制計画を図るべく専従班を設ける等対応した 人口10万人以上の都市(53年人口3万以上に拡大) 交通規制のシステム化 自動車交通総量削減対策 警視庁は 面規制 23区全域40キロ 交通安全事業第二次五カ年計画策定にあたって信号機の電源付加装置導入(大規模災害停電想定) 環境庁 自動車騒音許容限度告示</p>	<p>小野田元小尉帰還 春闘ゼネスト最大規模 上野「モナリザ展」大盛況 堀江謙一がマーメイド号で世界一 蹴</p>
昭和50年 1975	<p>交通安全事業第二次五カ年計画策定 公安委員会 1500億円 道路管理者 5700億円 地方単独事業の費用(地方交付税・地方債・交通安全対 地方税収入の他交通対策特別交付金(反則金収入が財源) 可変標識の発想と実施上の問題点(平成4年規制基準 により実施)</p>	<p>ベトナム戦サイゴン陥落 ソユーズとアポロがドッキング</p>
昭和51年 1976	<p>交通安全事業第二次五カ年計画初年度 大規模地震対策特別措置法成立 交通安全事業第二次五カ年計画発足</p>	<p>コンコルド就航</p>
昭和52年 1977	<p>沖縄左側通行 信号機 標識標示の転換の予算と要員体勢 等を検討・資料作成・大蔵折衝</p>	<p>ニューヨーク市大停電</p>
昭和53年 1978	<p>幹線道路規制速度引上げ(警視庁)各地で緩和対策 沖縄交通方法の変更(7/30成功)</p>	<p>東京サミット</p>
昭和54年 1979	<p>高速道路トンネルの信号機設置に道路公団難色 大型車の巻き込み事故防止対策</p>	<p>日本坂トンネル事故発生 (S56信号機設置) 第二次石油ショック スリーマイル島原発事故</p>
昭和55年 1980	<p>交通安全事業第三次五カ年計画策定 公安委員会 680億円 道路管理者 2250億円 熊本県 二輪車前照灯昼間点灯運動 幹線道路の沿道整備法公布</p>	<p>イラン・イラク戦争</p>
昭和56年 1981	<p>交通安全事業第三次五カ年計画初年度 自転車の安全利用促進並びに自転車駐車場整備の法律施行</p>	<p>スペースシャトル打上げ成功</p>

<p>昭和57年 1982</p>	<p>警察庁交通局に高速課設置 運転免許証の即日公布 TSマーク保険制度発足</p>	<p>全国の信号機10万基突破 東京世界初の1000万都市 フオークランド島戦争 高速道路共用3000キロ</p>
-----------------------	--	---

<p>参考文献</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路交通政策史概観 ・ 交通安全事業必携 ・ 交通警察のあゆみ （月刊交通臨時増刊号） ・ 交通統計 ・ 交通警察20年のあゆみ ・ 交通安全事業必携 ・ 交通信号五十年史 ・ 道路標識ハンドブック ・ わかりやすい道路標識 ・ 交通小六法 	<ul style="list-style-type: none"> 道路交通問題研究会編 理想社 全国加除法令出版 刊 東京法令出版 2002新 警察庁交通局 東京法令出版 全国加除法令出版 交通管制施設協会 財団法人道路標識・標示業協会 財団法人道路標識・標示業協会 大成出版社
---	---

コミュニティをまもる道路標識

警察庁交通規制課

●時崎賢二

昭和48年9月、東京において世界各国の交通学識者20名以上が一堂に会し、「人間と交通」と題するシンポジウムが5日間にわたって開催された。このシンポジウムにおける共通意見を要約すると、都市における車過剰によるデメリットを否定しつつも、その有用性を認め「交通対策に即効薬はない。交通関係者に必要なことは、先例やタブーにとらわれない、自由な発想と、失敗を恐れず思い切ってやってみようという勇氣と情熱である。」と結論づけてよいであろう。また、歩くことの見なおしと自転車の効用についても論議され、交通体系の中に車社会からの「人間性の回復」がとり上げられていることも、世界共通の願いが表明されたものとして意欲深いものがある。これよりさき、昭和45年8月、警視庁が実施した、銀座、新宿、池袋、渋谷、浅草の五大繁華街における「歩行者天国」規制は、今でこそもう当然なことのように感じられるが、当時は、人間が車かの都市交通についての激しい論争の中にあつて、従来の交通の理念を大きく転換させ、都市交通のあり方に交通規制が担当する分野の重要性を広く国民に認識させる意味において、画期的なヒットであったといえよう。それまでも、車中心、車優先の風潮の中で歩行者保護のための各種の規制は通学路を始めとして、遊戯道路、買物道路、裏道規制など各都道府県警察において実施され、昭和45年1月には、大阪府警察が大阪市において「歩行者保護地区」の規制を実施している。その後は、東京における「歩行者天国」規制の好評に励まされて、これらの「歩行者保護」規制も更に数的にも地域的にも拡大されて行った。

1 都市交通の悪化

戦後30年近くにわたるわが国の経済的發展の中で、自動車の増加は目をみはるものが

あり、昭和49年末現在、その数は2771万台に達し、国民4人に1台の割合で自動車を保有していることになり、また、運転免許保持者は昭和49年末で、約3200万人、16才以上の人口割にすると、2.5人に1人は免許を持っていることになる。

この間、一方ではわが国の人口分布状況も大きく変化し、都市への人口集中化が進み、人口の70%までが都市に集中し、田舎と都市の過疎過密のアンバランスが著しくなっている。

また、自動車を中心とする、いわゆるモータリゼーションの急速な発展は、都市における経済社会活動の大幅な拡大の原動力となり人と貨物の輸送需要は、当然、車中心、車優先の社会風潮を生み、その結果として、都市における交通事故や交通渋滞および排気や騒音による交通公害に悩まされるようになり、市民の生活環境の悪化が各地で顕著になりつつあることは、すでにご承知のとおりである。

2 都市総合交通規制の発想と展開

都市交通問題を根本的に解決するためには、都市構造の改善、交通需要に見合った交通手段の確保など、根源にさかのぼった対策を必要とすることはいうまでもないが、これらの対策は、事柄の性格上、早急な実施は期待できず、当面の解決策として比較的早急にできる交通規制に対する期待が高まっている。

従来の交通規制は、都市内規制においても交通の危険度や混雑度が高い地点および区間などに着目して行われてきたきらいがあり、その地点や区間に対しては目的を達しても、他の地点に問題を転移させるような現象が生ずる結果がなかったとはいえない。道路交通事情の悪化の著しい最近の都市においては、このような個別的な規制のみによっては、安全で円滑、かつ、公害のない

道路交通環境の実現が困難になってきている。したがって、今後は都市全体としてマクロ的にながめ、既存の道路網の中で交通がどのように流れることが最も望ましいかを総体的に考え、その企図に適合するように個々の規制を組合わせて実施し、都市全体として交通の安全と円滑及び交通公害を防止し、市民生活にとって安全で快適な環境づくりと合わせて、都市機能の回復を図ることをねらいとした、都市総合交通規制の推進に重点がおかれることになろう。この、いわば交通規制のシステム化ともいふべき都市総合交通規制の概念を簡単に説明することはなかなか難しいが、その目指すものを機能的に大別すると次の2点に要約することができる。

①、交通総量の削減

都市の自動車交通量が、その適正容量を超えているときは、不要不急のものを抑制し、これをバス、自転車などの他の交通手段に転換させる。その対策としては、都心部を中心とする面的駐車規制、バス優先規制などがある。

②、道路利用の合理的配分と交通流のバタンの改善

都市における交通の主体は人であり、その交通手段が徒歩であれ、自動車であれ、第

一次的には等価値であらねばならない。従来の車を手際よくさばくことを中心にしていた対策を、人権尊重の施策に転換する必要がある。そのためには、各交通に思いのままに道路を利用させるのではなく、交通規制によって限られた道路を合理的に活用するように配慮しなければならない。このためには、各種の道路を、通過交通用、地域交通用、地域の日常生活用等に分類し、これに応じて指定方向外進行禁止（右・左折禁止）、一方通行、通行禁止等の規制を行なって、道路の機能に応じて交通量を配分するとともに、流れのパターンを最適化することが必要である。

③ 生活道路網対策の推進と道路標識

昭和47年の春の交通安全運動から、学校周辺の規制として取り上げられた「スクールゾーン」規制は、交通規制が線から面を対象とし、かつ、システム化へ向う都市総合交通規制の理念の第一歩を踏み出したものとして注目すべきものである。スクールゾーンは生活ゾーンの一つの形態として、通学通園時だけの対策にとどまることなく、その地域の日常生活全般を考慮して、地域住民、とくに子どもと老人の安全と、その地域の静穏な生活環境の確保に重点をおく

とともに、地域における安全意識の高揚にも役立つと考えられる。スクールゾーン以外の住宅地域、商店街など日常生活が営まれる地域で、比較的交通量が多く、歩行者に関連する交通事故が多かったり、自動車に悩まされたり、また、そのおそれのある地域は、おおむね1平方キ口程度を単位とした生活ゾーン対策をとることが必要と思われる。

このような考え方を基本として、全国各地で生活ゾーン対策が計画され、実施されつつあるが、(表1参照)その一例として警視庁では、「東京マイタウン計画」として、次のような種々の生活道路対策を講じている。

(1)「T字規制」(または袋小路作戦)車がその地域に一旦入ったとしても、Tの字の行き止まりだったり、Uターンして地域から再び幹線に戻らざるを得ないようにした規制である。

(2)「クワイエットゾーン規制」夜間、騒音の激しい大型自動車、自動二輪車の通行を禁止したり、自動車のスピードを抑制して静かな環境を確保する規制である。(写真1参照)

(3)「ランチタイムプロムナード規制」昼食時間帯にビジネス街等で一時的に車両の通行を禁止して、サラリーマンなど昼休みのひとときをくつろがせ、昼食、買物、散歩など楽しめる憩いの場所を提供するための歩行者用道路の設定を中心とした規制である。

(4)「ファミリータウン規制」家族ついでに楽しく買物や散歩ができるように、劇場、映画館、娯楽施設、飲食店、商店等のある盛り場地域を対象に、歩行者用道路の設定を中心とした規制で、この結果、暴力関係事犯の減少など交通規制が環境浄化にも役立つことが立証された。(写真2参照)これらの生活ゾーン対策の規制にあたっては、各種の規制標識、指示標識が用いられ、

表1. 歩行者用道路の推移 (全国)

歩行者用道路の種類	昭和47年3月		昭和49年12月	
	箇所(区間)	延長(m)	箇所(区間)	延長(m)
遊歩道・歩行者天国	218	46,761	615	170,561
買物道路	1629	356,582	2401	508,968
遊戯道路	823	95,515	2574	336,322
通学・通園道路	4558	1303,134	22,313	4,976,585
通勤道路	154	27,793	327	88,157
3.5メートル未満道路	491	127,474	1,375	293,168
その他	204	47,474	1205	263,163
合計	8077	2004,543	30,810	6,636,924



写真1 クワイエットゾーン規制

その中でも写真にも見られる「歩行者専用」「自転車及び歩行者専用」標識が目立って多い。その他、各種の車輛通行止め、速度規制、駐車禁止、一方通行、指定方向外進行禁止標識が多い。また、さらに東京都内では独自のユニークな図柄のシンボル・マークが道路標識に並んで随所に使用されているのが見られるが、このシンボル・マークは本来の道路標識ではなく、規制を法的に担保する効力はないことはいままでもない。しかし、「人間尊重」を目指す交通規制の実施にあたっては運転者の理解と協力が不可欠であり、無用なまさづをなくし、なごやかな雰囲気盛り上げることを目的として追加された一種のPR板である。また、最近是一般の人々にあっても交通規制や道

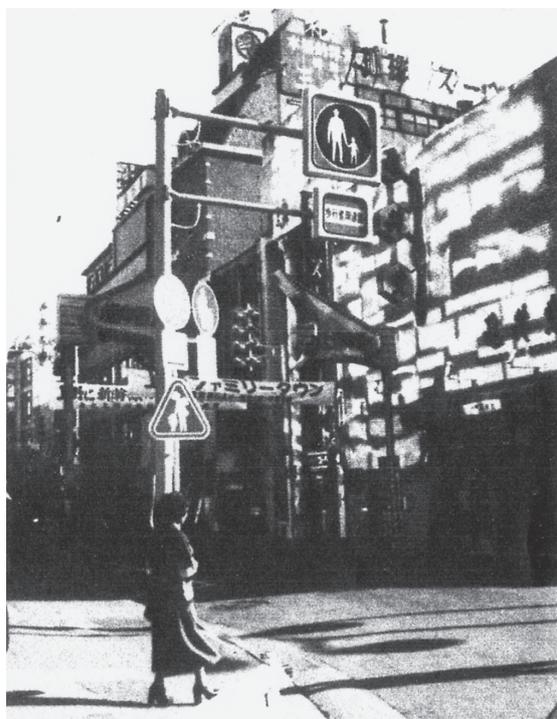


写真2 ファミリータウン規制

路標識に対する関心の高まりがあって、地域の交通規制の実施にあたっては、できるだけ地域住民や一般歩行者・自転車利用者にもわかりやすくし、早くなじませる必要性から、本来の道路標識に文字やシンボル化した記号などで規制趣旨を説明するPR板を併用することが過渡的な現象として見られる。現在のところそれなりの目的は達しているのであるが乱立を避け、地域と生活をまもる交通規制としての本来の道路標識の権威を保持するよう配慮することが肝要であろう。

日本サイン・デザイン年鑑1975 掲載
 (日本サイン・デザイン協会SDA編集)



ながえ ひろやす
長江 啓泰

■
2010年10月28日(木)

17:30-19:30

八重洲ビル3F会議室

■
参加メンバー

福田 敦・中村文彦・加藤一誠・
関根太郎・秋山尚夫・白石修士
事務局(宮地・佐々)

■ 略歴 ■

1960(昭和35)年 日本大学大学院工学研究科 修士課程修了
1964(昭和39)年 日本大学工学部 専任講師
1971(昭和46)年 日本大学 助教授
1977(昭和52)年 日本大学 教授
2000(平成12)年 日本大学 名誉教授

2010(平成22)年 財団法人 運行管理者試験センター 会長
(インタビュー現在) 日本大学 名誉教授
財団法人 国際交通安全学会 顧問

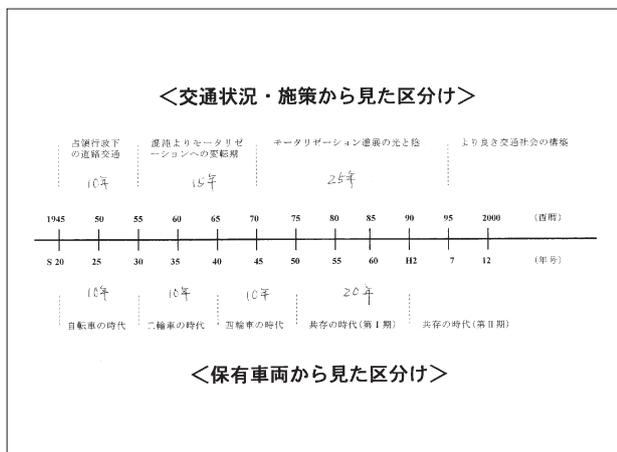
長江 年表をご覧ください。上段は交通状況とか施設から見た区分けです。戦後10年間は占領行政下の道路交通ということで、ほとんど自動車がありませんでした。その後の15年間は混沌とした状況からモータリゼーションへの転換期ということで、主に二輪車の時代に入ります。次がモータリゼーションの光と陰ということで、非常に良い部分と交通事故という陰の部分が出てきた時代です。そして1995(平成7)年ぐらいからは、より良き交通社会の構築というところへ向かっているだろうと思います。下段は保有車両から見た区分けですが、最初の10年間は自転車の時代です。当時つくられた自動車は三輪です。「マツダ」「くろがね」「みずしま」という三輪自動車がありました。四輪車というのは、この時代はほとんどありませんでした。タクシーなども、1935(昭和10)年製のダットサンが使われていました。昭和20年代の終わりぐらいから二輪車が出てきて、1958(昭和33)年には日本全体で大小合わせて100社を超える会社が二輪車をつくっていました。そうこうしているうちに、いすゞがヒルマンと、日野がルノーと、日産がオースチンと提携し、四輪車は外車の組み立てから始まりました。トヨタだけは独自の四輪車を出しました。

1958(昭和33)年当時の給料は、理系で12,000円ぐらい。そのときに250ccのオートバイが16万円でした。トヨタの観音開きのクラウンは95万円。だから、とてもじゃないけど自動車は夢のまた夢という存在でした。1967(昭和42)年にはカローラが出てきて、四輪車の時代に入りました。ですからこの年表では、1965(昭和40)年から10年間は「四輪車の時代」としています。通常は、四輪車が増加してくると二輪車が減少傾向に移るのですが、日本ではそうはならずその後「共存の時代(第I期)」になります。1976年にホンダが「ロードパル(キャッチフレーズのラッタッタが代名詞になった)」という原動機付自転車(以下、原付)を出したことで原付が増えて、共存の時代になりました。そして1990(平成2)年ごろか

ら、新たな意味での共存が始まります。現在は排気量の大きい自動二輪車が増えて50cc未満の原付の数は減っています。日本は四輪車の世界だと思いでしょが、実は二輪車と共存している交通社会です。これはあまり知られていませんが、欧米に比べると二輪車の数がずいぶん多いのです。ですから、東南アジアに行っているいろいろな話をするときに、日本の考えてきたことややってきたことが必ず参考になるだろうと思います。

先ほども述べたように、現在、世界の二輪車の市場がどんどん広がっているのに、日本の市場というのは縮小しています。日本の二輪車がちょっと変なのは、規格を盾に取ってそれを続けようとしていることです。例えば50ccなんていうものは、現在の世界のどこにも無くて日本にしかありません。それから400ccや750ccという規格も日本にしか無いものです。非常に小さなマーケットでそんなことをしているのです。グローバルスタンダードと言われる、世界共通の規格に組み込まれたものが日本でも使われないと、日本のマーケットは伸びないと思います。それなのに、いまだに免許区分にしても原付一種とか原付二種とかいうようなことを言っているので、二輪車のメーカーとしてはやりづらと思いますし、主力はどんどん海外に移ってしまいます。同じことが四輪車にもいえると思います。排気量2,000ccという枠の中で小型車があったのですが、それに対して「3ナンバー」と呼ばれる普通車は税金も高かったのです。その後、排ガス規制の問題から、燃費の良いものがつくられるという技術的進歩があり、普通車がずいぶん増えました。技術や時代によって規制も変わらなければなりません。法律がきちんと対応していないということは問題です。

次の「二輪の時代(1955~1965)」を見てください。二輪車の時代は圧倒的に二輪のほうが多かったのですが、1965(昭和40)年になると四輪車が多くなり、死者数も最初は少なかったのがだんだん増えてきました。「四輪の



二輪車の時代 (1955 ~ 1965)

年号	二輪車/死者数	四輪車/死者数	施策、組織
1955	107万	413人	91万
1960	312万	2,023人	218万
1965	763万	3,253人	819万

交通事故対策要綱

道路交通法制定
指定自動車教習所制度
全日本交通安全協会創立

原付2種以上自動二輪免許
安全運転管理者制度導入

時代(1965～1975)」になると二輪車の数は伸び悩んで、四輪車がどんどん増えていきます。1970(昭和45)年には、交通事故死者数が16,765人となり、第一次交通基本計画がスタートしました。このときは、交通弱者といわれた歩行者の死者数を4,000人以下にするというのが重要な目標でした。

「共存の時代(第I期)」の1975(昭和50)年から原付一種が登場してきて、どんどん二輪車が増えました。そのときに問題になったのが、高等学校におけるオートバイの「三ない運動」のようなものをどう取り扱うかです。そこで、高等学校の交通安全指導資料が刊行されました。先に述べたように、それ以前は、車が増えてきて歩行者が事故に遭い、これが8,000人ぐらいたったため、それを半分の4,000人に減らしたいということでした。これを新聞や雑誌が取り上げたものですから、自分の家にはまだ車が無いのに「歩いている人たちがけがをするのが問題だから気を付けよう」と意識するようになり、死者数が減るきっかけになったのだと思います。ところが1990(平成2)年ぐらになりますと、四輪車の運転者がいろいろな問題を起すので、初心運転者期間制度や、取消処分者講習制度が導入されました。それまで、取消処分を受けた人たちは、停止期間が終わって試験を受ければまた免許が取れました。しかし取ってみるとまた事故を起こします。取消処分者に対して、試験を受ける前に何とか講習を受けさせたいので、そのためのカリキュラムをつくってこないかと言われ、私は二輪車のカリキュラムをつくりました。

運転者には自分の価値観、経験から、「運転はこうするものだ」という思い込みがあります。「運転とはこうするものですよ」と教えて、講習が終わるまでは「わかりました」と言っている、終わると元の自分に戻ってしまうことがあります。本当にその人が「これではマズイのではないか?」と気付き、変わらないといけません。だから、気付かせるような教えをすべきです。それ

までの講習は、講師がバラバラしゃべって試験をして終わりだったのですが、取消処分者講習の講師はなるべくしゃべらず、逆に参加者にしゃべらせませす。そして自分が今やっている運転について考えさせます。

日本はあつという間に自転車から二輪車、二輪車から四輪車との共存の時代に入りました。国によっても違っていますが、ヨーロッパでは四輪車が増えてくると二輪車が減っていきました。ドイツでは、アドラーというタイヤライターをつくっていた会社がオートバイをつくりました。当時はみんなオートバイに夢中になりました。ヨーロッパでは四輪車の代わりのオートバイだったのですが、日本では四輪車と二輪車と自転車を併せて一家で所有する8輪時代、10輪時代になりました。8輪の内訳は、例えば学生は、自宅から家の最寄駅までの自転車と、学校の最寄駅から学校までの自転車とで、2台の自転車を使っているためです。その結果、自転車の台数は減りません。

日本の運転者教育や学校での交通安全教育には歴史があり、よくやっています。学校における交通安全教育については「総合的な学習の時間」に対応して自分たちで問題解決をさせるような教科もあります。しかし基本的には、中学・高校での交通安全教育は成功しませんでした。いろいろな資料はつくったのですが、学校に送っても棚に積んで「棚上げ」になっていました。

日本では、四輪よりも二輪免許のほうが取得できる年齢が低い、本格的な交通社会への参加は二輪からとなります。一部の学校の先生には二輪車の好きな方がいるので、ホンダがそういう先生たちを集めて研修会をやって、学校に戻って生徒に教えてもらおうと思ったのです。十数年やりましたが、先生たちは学校に戻っても何もしないのです。本来、安全に乗るように指導する機会をつくるべきなのですが、先ほども述べたようにそもそも乗らせないという「三ない運動」などの風当たりが強くてできなかったというのがあります。日本交通安全教

四輪車の時代 (1965 ~ 1975)

年号	二輪車/死者数	四輪車/死者数	施策、組織
1965	763万/3,253人	819万/2,865人	
67	848万/3,084人	1,193万/3,733人	免許更新時講習開始
70	890万/2,941人	1,949万/5,612人	交通反則通告制度導入 点数制度による行政処分導入 (交通事故死者総数 16,765人) 交通安全対策基本法 第1次交通基本計画(歩行者死者数を4,000人以下)
1975	874万/1,695人	2,985万/4,013人	全国二輪車安全普及協会設立 交通の方法に関する教則発行 原付技能講習 小、中学校「安全指導の手引」

共存の時代<第1期> (1975 ~ 1990)

年号	二輪車/死者数	四輪車/死者数	施策、組織
1975	874万/1,695人	2,985万/4,013人	
80	1,209万/1,693人	4,017万/3,216人	51cc以上ヘルメット義務付け 750cc以上免許新試験制度 高等学校交通安全指導資料刊行 (社)全国二輪車安全普及協会設立
1990	1,792万/2,492人	6,020万/4,501人	初心運転者講習(二輪) 二輪車事故防止に関する総合対策 初心運転者期間制度導入 取消処分者講習制度導入 道路交通法改正 放課車両 交通巡視員

育普及協会がそれを引き継いだのですが、二十数年やっても結果的には同じことで、あまり役に立ちませんでした。しかし、考え方は非常に良かったので、これからモータリゼーションが発達する国などでの手本にはなると思います。日本は教育現場の先生方が熱心ではありません。例えば、幼稚園の先生は子どもたちに自転車を教えます。それによって、新しい世界へ誘うわけです。しかし小学校に上がると、せつかく覚えたのに「低学年は自転車はダメ」だと言われます。高学年になると限られた人はOKになるのですが、通学はダメ。なぜ高学年の限られた人がOKになるかという、自転車の安全大会に出場する選手を養成するためなのです。ただし、生徒はそれとは関係なく、どんどん自転車を使います。しかしそのときに親の関与がありません。「気を付けろ」とか、そういうことしか言いません。ドイツは、親が先頭に立って子どもと自転車に乗ったり、子どもの後ろについて自転車に乗ったりすると言われていました。日本では、あまりそういうのは見たことがありません。

中学生になると、行動範囲が広がります。しかし中学校の先生は、「いまさら自転車を……」と言います。昔は自転車の分解・整備のようなことをやりましたが、それもだんだん少なくなりました。中学生はかなり遠くまで出掛けていきます。交通参加者、とくに自転車利用者に対して役立つ交通安全教育を行っていません。そして、中学校では自転車通学が禁止ですが、高等学校になると97%の学校が自転車通学を許可しています。電車通学もしますから、公共交通機関の使用法などを教えられるはずなのに、そんなことは一切しません。高校2年生になると原付免許が取れます。3年生になると四輪車の免許が取れます。高校3年間で、自転車から四輪車までドラスチックに変わります。ところが「乗れるのに、いまさら何を教えるのか」という話になります。交通参加者として交通社会に入っていくときに、どういうことが問題なのかを教えません。

先日、小学校のそばで、通学する生徒の列の中にその学校の先生の車が突っ込んだ事故がありました。自分たちは車を通勤に使っているのに「専門家ではないので生徒に教えることはできない」と言います。しかし、交通社会の先輩として、言うことや訴えることはあるだろうと思います。交通安全の担当者がホームルーム用に一生懸命資料をつくって先生方に渡すのですが、教えてもらえないようです。自転車も教えなければ、二輪車も警察を呼んでお巡りさんにやってもらうと先生たちは職員室に引っ込んでしまいます。

二輪車は、通学をするのに使っているところがあります。例えば、栃木県や和歌山県や奈良県などは、通学に利用させています。それ以外は「三ない運動」で「二輪車はダメ」という話になっています。四輪車のほうは、3年生の11月ぐらいから免許を取り始めます。早く教習所に行った人は早く取れるのですが、卒業まで免許証を学校が預かって保管し、卒業式のときに一斉に免許証を渡します。それが「三ない運動」以上なのです。ある校長先生は、「二輪車は仕方がないが四輪車は危ないから、生徒に事故を起こさせないように、そうしている」と言っていました。そこは聖域なので触れられると困るのです。昔はそれで良かったかもしれませんが。昔は自動車を持っていない家庭も多かったのですが、現在は持っている家庭のほうが多いです。また高校では、進学組と就職組がありますね。3年生の12月ぐらいから授業が無いので、就職組の生徒たちは親と一緒に車に乗ってアドバイスを貰って、慣れてから就職をしたら良いのではないかと思います。でも先生は、「みんな一緒にあげないと不公平だ」という言い方をされます。

最近ではもう少し変わってきてまして、免許は早く取りますが運転はしません。ずっとペーパードライバーでいて、大学を卒業すると「免許を持っています」と就職して事故を起こします。学生のときはどこに行くにしても家族が運転して送ってくれるので、自分で運転する必要がないのです。家庭の交通安全教育へのかかわりも大切な一面を持っていると言えます。

一方で、現実には日本では事故が減りました。まずは小学校で交通安全教育をしました。当時はまだ自動車をあまり持てない時代だったので、「自動車は敵」「敵に後姿を見せてはいけない」「注意しないといけない」と教えていました。小学生が大きくなると運転者になるのですが、そのことは考えませんでした。ですから、あくまでも「歩行者として」事故に遭わない教育を一生懸命したのです。そのうちに四輪車が増えてきたものですから、運転者教育が大事だということになりました。この運転者としての立場の運転者教育は、指定自動車教習所が担っています。しかし「そもそも運転とは何か」「運

現在の日本の交通状況 (2007年)

二輪車の保有台数	13,162,749	台
二輪乗車中の死者数	1,119	人
四輪車の保有台数	78,280,672	台
四輪乗車中の死者数	2,359	人
交通事故による死者総数	6,352	人
(2008年)	5,744	人

転免許を取る権利と義務」のようなことから始まりません。加えて、最近では事故を起こすと逃げたことに対して事故を起こしたらどういふ対応をしなければならない、ということをおしやっています。しかし運転ということが何なのか、自動車に乗ったことのない人が、最初に「使命」などと言われてもわからないわけです。事故を起こしたらまずはおしやが人を助けることが大事だし、連絡をしなければならないと教えるのですが、刑罰が重くなると逃げてしまいます。また実際には、ぶつけるとどうしたら良いのかわからないのです。昔はそういうことは親や先輩たちが教えてくれました。雪が降ったとき、坂道の下の方で待っていて1台ずつ上り切ったら次が上るとか。全部くっついて上ると1台がスリップして横向きになってしまったらみんなが立ち往生してしまうということをおしやして、みんなでおしやしました。そういう一種のコミュニケーションが、だんだん取れなくなってきました。

交通行動というのは、他者対応型行動でコミュニケーション行動だと思います。コミュニケーションを取れる人たちが少なくなってきました。電車でもそうです。出口にいる人が、降りるのか降りないのかわかりません。昔はちょっと振り向いたり、降りる人がいたら譲ったりしました。今は出口に立っていて邪魔なのに、退こうともしません。そのようにコミュニケーションがどんどん悪くなっている中で、交通事故が減るとは思えません。今、死者数がどんどん減っているのは、救急救命だとか、車の技術だとかの新たな対応策で減っているのだと思います。それから、人口が減っているとか、不景気であまり車を運転しないとかいうこともあるのかもしれませんが。基本的に、コミュニケーションがきちんと取れる社会、秩序ある交通社会でなければ、交通事故は減らないだろうと思います。

確かに、交通安全教育はいろいろなことをやってきました。例えば、学校での交通安全教育だとか「総合的な学習の時間」での交通安全教育をやっていますが、運転者教育というのは指定自動車教習所のやり方だけです。それは、素人を運転者に仕立てるための手っ取り早い教育、短期間で運転者に仕上げるための教育なので、「取りあえずこうやりなさい」ということをやっています。余計なことは言わない、という形でおしやり上げています。しかしそのフォローアップがありません。フォローアップといえは、初心運転者期間制度だとか最初の免許更新講習だとかですが、これも功を奏しているかはわかりません。とくに全指連(全日本指定自動車教習所協会連合会)でやっている企業研修のように、既に免許を持っている人たちに対する再教育がなかなかうまくいきません。

運転者は、その運転経験から運転行動をどんどん変化させます。初めて車を運転するときは、隣に指導員が乗っているから運転できるのです。だから指導員がいなくなると怖いので、免許を取って最初の半年間は恐々と慎重に運転します。だんだん慣れてくると、スキルを見せびらかすような運転をします。初心者マークを見つけてヒョイヒョイと追い越したり。そして、年を取ると昔取ったきねづかで「こんなことはできる」と思うのですが、実際にはできません。経年変化があるのですが、人間はあくまでも自分の一番良いときのことを基準にします。何歳まで運転できるかを聞いてみると、60歳ぐらいの人だと「せいぜい70歳まで、だけど自分は75歳までは大丈夫」と言います。これが、70歳の人だと「80歳ぐらいまで、だけど自分は85歳までは大丈夫」と、だんだん上がっていきます。

人間は自分の経験の範囲で考えます。自分なりに経験を積んで、認知・判断・操作の形をつくってしまった人たちに、「それはまったく違う」と教える必要があります。運転は密室の中で自分だけでやりますから、自分がやっていることが正しいと思うわけです。しかし運転者教育、とくに再教育に関しては、複数の人間が1台の車に乗って、交互に運転させます。「どうしてこういう運転をするのか？」をみんなでディスカッションさせると、自分がやっていることは良くなかったということがわかります。今、そういうことを一生懸命やっているのがホンダの交通教育センターです。しかしこれも、何となく型にはまってしまっています。私がよく言うのが「脱鈴鹿」。鈴鹿方式は良いのですが、それが広まって安全運転中央研修所まで行ってしまいました。しかし「脱鈴鹿」じゃないと、新しい世界を切り開けないので、もてぎなどでは「脱鈴鹿をやりなさい」と言いました。しかし、先生が先生然としてしまって、「お金を貰っているから、しゃべらないといけな、見せないといけな」となります。

私はよく「まずあなたが普段やっているとおりにやってください」、次に「今度は私の言うとおりにやってください。どちらが良いですか？」と、やってから考えてもらいます。まずどんどんやらせ、やった体験の中から「これはどう考えたら良いのでしょうか？」となるべきです。しかし実際はそんな時間は取れません。これが、工業的教育と農業的教育の違いです。工業的教育というのは、段階別に全部仕組まれていて、そのとおりにやればそうなる。つまりマニュアルです。最近の人は必ず「マニュアルはありますか？」と聞きます。マニュアルで、あるところまでは非常に早くできます。そして最後には、マニュアルがチェックリストになるわけです。全部チェックしてOKだから、「OK」ということになりま

す。だけど私は「脱マニュアル」で、最初はマニュアルがあるのですが、ある程度できるようになったらやめます。その人が自分で別のマニュアルをつくるのが、経験をさらに進めて進歩するための手法だと思います。

日本において四輪車の教育を切り開いてきたのが、実は二輪車のインストラクターです。二輪車のインストラクターは、人に教えるときにどうするか。例えば、子どもに自転車の乗り方を教えるとき、どうやったら走れるようになるか。大概は荷台を持ってやって、声を掛けるだけです。倒れそうになるとちょっと支えたりはしますが。あとは自分が覚えるだけです。最初はペダルを外して足で漕いで、バランスが取れるようになったら片方のペダルを付けて漕いでみると、30分で乗れるようになります。基本的には本人にやらせて覚えてもらうしかないので。それを、四輪車だと「右に曲がっていているからハンドルを左に切って」とか「スピードが出過ぎているからブレーキをかけて」とか、言葉で教えます。でも、二輪車は自転車と同じで言葉では言えません。やりながらだんだんスキルを上げていって、走れるようになってからいろいろな注意をします。四輪車でも、日本自動車連盟(JAF)と自動車工業会と一緒に講習をやるときは、全員が二輪車のインストラクターです。自動車教習所では四輪車を教えるときに、指導員はまず二輪車の指導を経験させます。そうすることによって、教習生の人たちに適した教え方ができるそうです。四輪車しか教えたことがない人より、二輪車の指導をやった人のほうが、見るところが違うと言っていました。

AT車は右足でアクセルとブレーキの操作をしますが、実際には左足でブレーキを踏むことも大事です。左足をどうやって使うかということをやらせないといけないのですが、それをしません。あとは免許を取ってから全部自分でやれ、と先送りになっています。府中の交通安全学校の先生が「最近では左足でブレーキを踏む人がいるんですね」と言っていたので、「AT車では左足でブレーキをかけたほうが、便利だったり早かったりすることもあります」と話しました。みんな、自分の世界に埋没してしまって、他人もそうだと思込んでいます。また最近ではハイブリッド車が出てきて、エンジンが止まったからといってハンドルが重くなることはありません。また、バッテリーが上がったときにどうすれば良いか。ほかの車からチャージすれば良いのかといえば、そうではありません。車はどんどん変わりますので、運転者も新しいことを覚えていかななくてはなりません。教えてもらうだけではなく、自分で勉強することも大事なことです。そういうことを、運転者の免許更新時講習でできれば良いのですが、交通の教則だけを扱っています。また現状では、ゴールド免許を持っている人のほうが、情報

が入りにくいのです。ゴールド免許の人はあまり運転しない人が多いので、情報を得られません。また更新年数が長いと情報を得る機会である免許更新時講習が少ないのです。どんどん科学技術が進歩する中で、そういうことを考えなければなりません。今後に向けての課題だろうと思います。

いずれにしても、教育というのは相手があつてのことです。10年前までの教育が良かったから今もそれで良い、というのではなく、今に生きる人たちがどんな生活習慣で育ったのかを踏まえて教育を変えていかなければいけません。交通安全対策の中で教育を取り扱う際も、「日本はこうやって成功しました」というのでは、細かいところが陳腐になって、今の時代では通用しないことが出てきてしまいます。その一番の問題が学校での交通安全教育です。20歳になったときに、「交通安全教育を受けましたか?」と聞いても、「ああ、お説教ね」と言われます。「学校の交通安全教育はお説教」という認識です。これはマズイです。

中学生や高校生になって自転車で通学して良いことになっても、ヘルメットをかぶらないといけません。だからかぶるのですが、値段が高いからといって安物を買うので、汚くて格好が悪い。例えば乗馬のキャップ、あれは3万円ぐらいするのですが、あれだったら進んでかぶりたがりません。ただヘルメットはかぶりたがりません。しかも、横断歩道では自転車を降りて押して渡らないといけないのですが、その横を大人が自転車に乗ったままスーッと渡ってしまいます。「なぜ自分たちには、やらなくても良いことをやらせて、大人はやらないのか」となります。交通安全教育は、「大人が子どもに押し付けて、大人は勝手なことをしている」と認識されます。緑のおばさんもそうです。緑のおばさんは、安全に子どもたちを横断させないといけないのですが、旗をパッと上げて「ハイ、渡りなさい、渡りなさい」と言います。子どもたちに自分で大丈夫だと見極めて渡らせて、何かあったときにはお手伝いをするのが本来の意味だと思いますが、「お金を貰っているのだから安全に渡らせないといけない。私がいるときだけは、きちんと渡らせよう」とするのは、みんなでこれをすると、人を育てる教育ができません。

教育は、「育み教える」ことです。最初のうちは、一方的に覚えることです。例えば、「あ」という字はどうやって書くかとか「 $1 + 1 = 2$ 」とか、理屈はどうあれ覚えるしかありません。けどだんだん、自分で考えていかななくてはなりません。大学でも、教え込んだり覚えたりしなければならぬこともあります。自分で考えることが必要です。教師は学生がまったく気付いていない良いところを、一生懸命おもてに出してあげることも

教育のひとつです。小学校から大学までそれぞれにこのことが当てはまります。それを、「私の言うとおりにやりなさい」とか、入学試験でも「過程がどうであれ、結果が合っていれば良い」という感じですが。交通規制も、変えた当初はまごつきますが、だんだんスムーズになります。そうするとほかの場所が混雑します。それでまた違う場所を規制します。そうすることによって、戸惑いはあるのですが注意するようになります。同じ道を同じように通っていると、思い込みで運転してしまいます。

白石 自動車技術がどんどん発達してきて、既に運転免許を持っていても、新しいことがどんどん出てきます。新しいことに対応できるモノの見方というのを養っていかないといけないですね。

長江 やはり、人生は一生勉強だと思います。3Eの中の“Education”（教育）は非常に大事だと思います。私は「アリの教育はダメだ」と言っています。「私もはこういう教育を受けさせました」と言われても、それがどういう効果を発揮しているのか、ということです。「これをやりました」というのが今までの教育ですが、それではダメで、経年変化を見ながら継続して教育していかないとダメです。それには、交通教育センターでも履歴を取っておいて、1回目の人なのか、2回目3回目のリピーターなのかを把握して、「この前はこういうことをやったから今日はこういうことをやろう」という形でつながっていかないとダメだろうと思います。しかしこれは、どこもやっていません。全部通り一遍で、アリの教育になっています。「その人のための教育」でなければいけません。

高校生を対象にした実験的研究をしたものをまとめて、住友海上福祉財団の創立10周年のときの記念論文に応募して、賞金100万円と総理大臣賞をいただきました。高等学校の先生たちがどうしてもやってくれないので、インストラクターや学会員と、道から外れたような高校生たちを集めてやりました。参加した一番のワルはその後、子分を集めて「道路をきれいにしよう」と道路のゴミを拾ってきれいにした、ということがわかりました。やはり自分たちも何かしなければならぬ、と思ったようです。一種の「気づかせ」で、気付かせること、考えさせることが大事です。

白石 先生にとっては、交通安全教育というより、人間教育ですね。

長江 そうです。交通安全教育は基本的には人間教育です。良い社会をつくるには、秩序ある交通社会をつくれれば良いのです。秩序があるということは、学校教育の理念で「豊かな心を持ち、自ら考え自ら行動できる人間を育てる」と言っていますが、そのとおりだと思います。

白石 ただ、今は世の中が便利になりすぎて、ありがた

さをなかなか感じられなくなっています。人間教育をやると思って、うまくいかないのではないのでしょうか。

長江 高校生を集めてそれをやったのです。鈴鹿に連れて行って、バイクに乗せました。バイクといっても50cc。そうしたら「嫌だ、こんなの。もっと良いバイクに乗りたい」と言うのですが、それで砂利道を40分間、休憩なしで走らせました。インストラクターは生徒の中に入って走りました。やる前にインストラクターが「それは無理です。疲れてしまいます」と言っていました。「それで良いんだ」と。最初のうち、高校生はみんな「ダサイバイクだ」と言いながら走っていたのですが、そのうちに目つきが変わってきました。自分たちはひっくり返るんです。だけどインストラクターは同じように走っていて、何も声を掛けません。それで40分たつて「ハイ、休憩」となったら、インストラクターが全員にジュースを配ったりします。そうすると、ジュースを貰うときの態度が違うんです。人間は非常に単純で、自分にできないことをできる人は「すごい」と感じます。しかもその人たちは自分たちと同じように疲れているはずなのに、自分たちの面倒を見てくれるのです。寝るときも、インストラクターの人たちが部屋まで見に来て「おやすみなさい」と声を掛けながらその辺を片付けて、それから寝ます。それで朝は早く起きて待っています。そういうのをきちんと見ているんです。そうすると、「この大人は中途半端じゃないな」「このインストラクターは大変なものだ」ということがわかるので、途端に変わります。そういう体験をさせないとダメです。きれいごとだけをやっているだけではダメです。

学校では、「集合」というのも訓練しません。だから、「集合」と言ってもバラバラですぐには集まりません。「右向け右、番号」なんて言っても、「何だ？これは。体育会系か？」なんていう言い方をするのですが、実はそういうことがなごりにされています。先生に対しても友達感覚で、話し方が全然違います。しかし教師と生徒は、もちろんそこに信頼関係があるにしても、一線を画すところがないといけません。そういうことがきちんとわかっていないと思います。

白石 こういう時代になったからこそ、先生としてはどのようなアドバイスをいただけますでしょうか。

長江 東京の二輪車クラブを集めて教習をするときは、「皆さんがいつもやっていることをやってください」と言います。やる内容は私が考えますが、いつものとおりやって、その後で私の言ったとおりにやってもらいます。それで「どちらが良いと思いますか？」と聞きます。私は採点もやらずに、見学している人たちが採点係になります。例えば「スラロームを時速5kmで走って

ください」と言います。5 km、10km、15km とやっていきますが、採点係は「時速10kmと言ったのに9 kmしか出ていないな」「時速15kmと言ったのに12kmしか出ていないな」とわかります。しかし本人はきちんと時速15kmで走っているつもりです。採点係が乗るときは自分も計測されているのですが、そんなことは忘れていきます。最後にデータを見せて、「あなた方の限界はどこにありますか?」と聞きます。帰るときにはみんな大概、「よく今まで死なずに乗ってこられたな」と言いますね。

白石 自分のことは自分で発見させろということですね。

加藤 インストラクターはインストラクターであって、教育のプロではないですよ。教育側から交通安全教育へのブリッジはあるのでしょうか。

長江 それが無いのです。だからそれは、インストラクターに任せているのです。一応、教育の理論体系のようなものはあります。しかし具体的にどう伝えるかというノウハウはありません。だから、教えるほうは本にこう書いてあるからこう言おう、ということだけです。

福田 昔、うちの研究室の助手が、千葉県内の13の小学校で交通安全教育を記録してきて比較をしたのですが、学校ごとにやり方がまったく違っていました。使っている教科書は同じなのですが、警察とPTAと先生と交通安全協会の四者で、誰が主導しているかも学校ごとにより違います。中には先生が非常に熱心にやっている学校もありますが、概して生徒の数が多く大規模な学校は何もできません。熱心にやっているのはたいてい、生徒数が50人ぐらいの、田舎の小さな学校です。やはり、エンジンになるような方が一人でもいて、その方が頑張っていると良いのですが、その方がいなくなってしまうと終わりという感じです。

長江 教育システムができていません。交通安全教育というのは生活安全、災害安全の最後なんです。まずは日常生活の中で出合うことへの安全教育をやらなくてはけません。それから、めったに起こらないけど起こったときにどうするかという津波や地震などの災害については、防災の日に避難訓練をします。これは功を奏して体で覚えます。一方、交通安全は体で覚えるほどやっています。先生方は「これはわれわれの領域ではない」と言います。交通安全を一生懸命やっても、点数にも何もなりません。評価の対象になりませんから。

新潟県の燕三条にある工業高校が、日本交通安全教育普及協会の指定校に選ばれました。その先生が来て、「うちはこんなことをやりました」と発表されましたが、そのときに「長江先生が新潟に来られてお話しされたことが非常に役に立ちました」とおっしゃっていま

した。私は「ほかの先生の協力を得るためには、生徒に知ってほしいことを書いてコピーして、よろしくお願ひしますと言って配ったほうがいい。そうすれば、自然にみんなが関心を持ってホームルームでもやってくれるはずだ」と言ったことがあるのですが、その先生はそれをやったのです。そしてそれに乗ってきたのが、生徒だったらしいのです。その工業高校は悪いので有名で、その学校があるからその土地が悪くなると言われていたようです。それが、年間の交通事故が少なくなったとか、違反が少なくなったとかいうことで、新潟県から表彰されたのです。表彰されたときに、生徒たちは「自分たちの学校の評価は低いが、交通安全に関しては一番だ」と言って帰ってきたそうです。そのおかげで出席率は良くなったし、遅刻は減ったということでした。それで万々歳かと思ったら、一番困るのは先生方で、生徒の違反は少なくなったのですが、先生の違反は相変わらず多いのです。つまり一番の問題は、同僚の先生方が協力しないことです。

福田 「気づかせ」教育をやるのには、手間がかかります。自転車で校外に出てやっている小学校がいくつかあるのですが、これはPTAの協力など相当な人数の応援を得て、外でやっています。普通は、体育館に線を引いてお巡りさんが来て終わりです。ですから外でやるのはせいぜい、小学校に在籍する6年間のうち1回が精一杯です。

長江 学校で全部を教えるのは無理です。当然、親にも参加してもらうことが大事です。オートバイ通学をしている学校がありますが、その事故率は非常に低いのです。通学中の事故は少ない。遊びで乗っている事故が多いのです。

加藤 交通安全教育の熱心さは、場所によって違うと思いますが、熱心な地域とそうでもない地域とで、事故率は変わりますか。

長江 オートバイの「三ない運動」をやっている所では、逆に事故率なんて調べません。「うちは認めていませんから」と。許可している所では、許可している人の分だけ事故率を調べています。隠れて乗っている人の分は調べていません。

福田 千葉県のある団地で、交通安全教育をしたいと子どもたちを集めて県警にも協力を仰いでやったのですが、大変でした。全員の親から同意書を集めないといけないんです。

長江 なぜ学校でオートバイの「三ない運動」をやるかといいますと、親からの要望があるからです。「学校でオートバイを許さないようにしてくれ」と言うので、「三ない運動」があるわけです。中にはPTAの偉い人が「オートバイなんて要らない。子どもたちは勉強をしな

ければならないのに、オートバイなんかで遊びほうけていたらどうしようもない。だから「三ない運動」をしよう」と言って、やる所もあります。ところが、それを破るのも親からです。子どもが「オートバイに乗りたいから学校をやめる」と言うと、「それじゃあ、内緒で買ってあげる」と親が与えます。そうやって「三ない運動」崩しも親がやるのです。

神奈川県では、交通戦争のときに各地で討論会をやって、最終的にはテレビ神奈川で結論を出しました。そのときに「親としては子どもがオートバイに乗るのは非常に心配。したがって、買うときも親がついて行って店員といろいろな話をして買った。乗るときも、最初は親が前を走って子どもがその後ろを走らせた。次に子どもに前を走らせて親がその後ろを走った。そうしたら、なかなかよくやるので、今は一人で乗せている」という親がいました。そういう親は本当に自分の子どもの命が大事だし、他人に迷惑を掛けてほしくないと思っているから、そうするのです。オートバイに乗っている学生も、親を後ろに乗せると緊張すると言います。そういうことが大事なのです。高速道路での二人乗りのときにもこの話をしました。皆さんは「二人乗りを許可すると、乱暴な走りをして危ないのではないか」と言うので、「二人乗りになるとブレーキが利かなくなるし、動きが遅くなる。後ろに人を乗せていると慎重になる」と実験し、そのとおりだったので二人乗りが許可になりました。6カ月たって、高速道路での事故が3件あったのですが、それらはすべて資格の無い人が運転していました。免許を取って1年未満は二人乗りができないのですが、事故はそういう人たちだけで、結局は死者はゼロでした。

「教育の機会均等」と言いますが、高等学校では「進学組」と「就職組」とでは違います。落ちこぼれもいます。それぞれの生徒に合わせてやれば良いのではないのでしょうか。全生徒にする必要はないのです。受験勉強に必死になっている人に「オートバイに乗れ」と言っても無理な話です。「総合的学習の時間」のようなことは、その人の生き方を変えることにつながると思います。教えてやるのではなく、自分で考えさせて、先生たちはそのコンサルティングをするという立場であれば良いと思います。

福田 時代とともに教育するやり方が変わっていくというお話でした。1970(昭和45)年に16,000人以上が亡くなったところから「安全指導の手引き」などができたということでしたが、当初は学校で交通ルールを教えることは役に立ったのでしょうか。

長江 そのときは「自動車は敵だ」という筋書きでやりました。そうすると車を持っている人と持っていない親御さん同士で争いになりました。昭和40年代だと思いま

すが、「うちの町では時間を決めて通行止めにして、車を通さないようにしたい」という話を持ち上がりました。でも、車を持っていて商売をしている人は反対しまして、学校の中で諍いが起こりました。

福田 タイなどで調べると、立派な教本があって配られているのですが、学校の先生に聞いても「知らない」と言います。日本と同じで、立派な教材はあっても使われていません。

長江 ドイツでは、まず指導者教育をします。日本ではそれがありません。人口が減ってきて高齢化社会になると、ますます若い人たちにきちんと育ててほしいと思います。そのためには、今まで以上に教育に手間暇をかけないといけないのではないのでしょうか。さもないと、日本全体の活性化が図れません。四輪車の免許でも、取るまでは教えるけど取ったら知らないということではなく、きめ細かいお手伝いをするべきです。

福田 タイにホンダがSafety Driving Centerを持っていますが、あそこにいるインストラクターはものすごく上手です。一瞬にして生徒の視線をくぎ付けにして話を聞かせるのがうまいです。

中村 1970年代に交通事故がぐっと減ったとき、交通安全教育で良かったところはどこでしょうか。

長江 基本的には設備が良くなりました。それから教育が良くなりました。自動車学校も良くなりました。二輪車の事故は、きめ細かくやったら減っていきました。今度は四輪車が大変だということで四輪車に力を入れて、二輪車はなおざりになりました。そうすると、新しく二輪車の免許を取った人は昔と同じような事故を起こすようになりました。ですから、新しく免許を取る人たちにも、基本的な教育は同じようにきちんとやらなくては行けないのです。

中村 自動車学校が良くなったという意味は、教え方なのですか。

長江 そうです。制度も実施されましたし。

秋山 欧米には日本の自動車教習所の仕組みは無いのですが、日本でそういうものをつくり上げた動機というのはどういうものですか。戦後、免許制度ができたときに、誰かが発案したのでしょうか。

長江 実は自動車学校は戦前からありました。尾久自動車学校などは古くからありました。もうひとつは軍隊です。軍隊で免許を取った人が出てきました。当時、一般の人は自動車には乗れなかったのですが、兵隊に行くと軍の中で学校に通わせます。第一次世界大戦、第二次世界大戦のときにヨーロッパで増えたのがオートバイのライダーです。兵隊に行った人がオートバイを覚えて、帰ってきてからも乗るようになりました。戦争にはそういう効用もあるのです。

秋山 指定自動車教習所の仕組みは、日本人の感性に合っていたのではないかと思います。東南アジアでも、その仕組みは合っているのではないかと思います。日本での最初の動機づけは何だったのだろうと思います。

長江 日本には昔から道場があります。寺子屋もあります。明治維新になって、八幡製鉄所をつくるときにドイツから技師を呼びましたが、職工は全国から鍛冶職人を集めました。大量生産はできませんが確かな技術を持っていたので、大量生産に結び付ける技術がわかれば良かったのです。それから、日本では金のほうが値打ちがあったのですが、外国では銀のほうが値打ちがありました。日本が開国するにあたって、借金をしないでできたのは幕府がためておいた蓄財です。戦後、新しい国を興そうとすると借金をしますが、日本は自前の財力でできました。

白石 教習所の制度も、制度さえつければ自然にできたのですね。

長江 習うからにはちゃんと習いたい。それに合わせて学科試験や実地試験の充実を図っていきました。

秋山 私は1964(昭和39)年に免許を取りましたが、ある意味ではステータスシンボルでした。自動車を持っているわけではありませんから。そのうち年を取ったら車を持てるかな、とは思いましたが。交通工学を勉強していて、運転しないといけなかったので、真剣でした。構造の試験もありました。わかっていないと車が止まったら修理できないので、必需でした。

長江 中国では25年ぐらい前、免許を取るのに学科試験に受かってから実技を120時間やらないといけませんでした。だからすごく上手なのですが、「そんなに要らないはずだ」と私は言いました。しかし「これは日本の軍隊のやり方だ。これで良いと思っている」と言われました。本当に上手でした。当時の中国のドライバーは、職業運転者なのです。今から4年前に北京に行ったときには新しい道路交通法が施行されていて、私用車も許可するようになっていました。そうしましたら、北京の警察で「事故を起こすのはまずタクシー」と言っていました。歩行者が優先になったため、今までは止まらなかったのが急に止まるので後ろから衝突するのです。また、「次に女性ドライバー」と言っていました。あまり訓練しないで免許を取る人たちが増えたのです。

中国では、警察が強いので、警察の言うことは聞くでしょう。しかし、自己主張の強い人たちですから自分たちでやるのは難しいと思います。したがって、日本で成功したからといって、日本流を「これが良い」と押し付けるのは絶対にダメです。日本の援助はODAでも何でもモノの援助ですが、それではダメで現地の人を育てないといけません。それでJICAが変わり3年計画になっ

たのですが、まだ3年では足りません。だんだん現地でできるようになってきていますが、もっと良いのは現地の若手を日本に連れてくることです。彼らが母国に帰ると、きちんと発言するようになります。ハノイの警察、ホーチミンの警察、それぞれがいろいろと言うのですが、いざ国の役人が来ると沈黙してしまいます。でも、日本で研修した人は確実にものを言うようになります。そういう意味ではやはり変わります。変えるのであれば、やはり若い人が良いです。

白石 ベトナムでの交通事故の増え方は、日本と似たところがあるのですか。

長江 基本的にはデータベースがありません。それがいつ起きた事故なのかもわかりません。調書のようなものをきちんと取ってやっていけば、やれないことはないと思いますが。

秋山 いくら言っても、それを何に使うのかという感覚がわからないのです。それをどうやって伝えたら良いのかと思います。

長江 池田勇人が総理大臣のときに、国民所得倍増計画が閣議決定されました。それに関連してこれからの日本は車社会になるから何が問題になるのかが研究されました。答えはアメリカを見ればわかります。当時はアメリカを見て、「頑張ればあなれる」となったのですが、だんだん日本が一流国になってきて、何を頑張れば良いのかわからなくなってきました。だから、新しく「こういう方向に行こう」と提案する人が現れないとダメなんです。日本はモノマネの国だと言われますがそうではなく、エンジニアは要求さえ出してもらえばそれをクリアできるのです。

福田 タイなどではデータベースが必要なことはわかっていて、どうやってつくれば良いかもわかっています。フォーマットがあっても地方の警察にはそれが普及していません。地方ではお巡りさんが大学ノートに書いています。一番の問題はお金が無いことです。皆さんにいろいろとお話を伺って一番驚いたのは、日本ではものすごい額の予算がついたことです。

長江 変な話ですが、やはりお金が無ければできません。

秋山 経済成長とタイミングが合ったのです。

福田 今日お話を聞いて、日本では二輪車の事故がこんなに多いのかとあらためてショックを受けました。日本は二輪車の数が多くて、欧米では少なくなっています。その一方で日本では変な基準が残っています。私は交通の需要予測を教えているのですが、二輪車の交通需要予測はまったく教えたことがなくて、教科書にも書かれていません。信号機でも、二輪車を感知しているものは世界中にほとんどありません。アジアでも二輪車が増えて

いますし、日本の経験がどれだけ生かせるでしょうか。

長江 法規でも何でも、やはり四輪車が主体で二輪車は付け足しです。道交法でも二輪車には「ここを走れ」という規定がありません。だから勝手に走っています。そういう中で、警視庁は駒沢通りで二輪車専用レーンをつくりました。そうしましたら、四輪車が渋滞している所を二輪車が飛ばしていきますからぶつかります。それでやめました。規制は規制でやるのですが、広報がされていないのです。

欧米では、数は少ないのですが二輪車を敵視していません。遊びの道具と捉えています。日本のほうが、制約があります。

福田 むしろ、日本での二輪車の問題があることを反面教師にして、アジアのことを考えたほうが良いですね。

長江 シンガポールの自動車学校では、日本とは違うやり方をしてしています。どういうことをしているかを調べると良いです。日本でできないことを向こうでやっているはずですよ。

秋山 自分でも葛藤があるのですが、自分で経験していないことを「こうやったほうが良いです」と言わざるを得ない。あんなに二輪車が走っているのを、日本では経験していないですから。教育の問題も、技術の問題も、ずれているところがあります。向こうの人から「教えてください」と言われても、教えるものが無いのです。

長江 それは、一緒に考えれば良いのです。向こうの人にしゃべらせて、向こうの人に全部つくり上げさせたほうが良いのです。日本の経験を「教えてあげます」というやり方はやめたほうが良いです。私が一貫してやっているのは、「日本はこうしてきました」と言うことです。その良いところも悪いところも全部話します。

ベトナムでは、小学校で先生がシートベルトの話をするのですが、まったくシートベルトをしたことがない人が、模型を持ってきて「シートベルトをしないとダメだ」と言うわけです。家に車が無い生徒も多いのですが、一生懸命聞いています。そういう意欲だけはあるのです。それをどうやって後押ししていくか。日本では交通安全というのは後から出てきたもので、生活安全、災害安全のほうがずっと定着しています。だから古い先生は「交通安全なんて知らないから、新しい人がやればいい」と言います。それがいけないのだと思います。むしろ古い人間のほうが、新しくできたものに率先して取りかかる姿勢が無いとマズイと思います。

ベトナムに行ってものおすごくびっくりしたのは、あれだけ二輪車が走っていて、逆走するのがいるんです。だけど誰も止まらないで走りながらよけていきます。だけど四輪車がどんどん出てくると危ないです。二輪車だけの世界なら良いのですが。

秋山 歩道の上も走ります。反対車線も走ります。けどよく考えてみると、われわれは歩道の上を自転車で走ります。自転車で右側通行もします。だから、自転車的な感覚ではないかと思えます。そういう目線で見ないで、「危ない」とか「ダメだ」とか言っても、彼らは当たり前だと思っているのでしょうか。しかし四輪車時代になったときに、どうなるのかと思えます。

私の若いころもそうでしたが、警察の幹部も二輪車で動いていますから、考えているのは四輪車を運転したことがない人たちなんです。だから、いくら話しても四輪車のことはわからないのです。四輪車は職業ドライバーで、タクシートの運転手や公用車の運転手です。最近ようやく富裕層がマイカーを持ち始めましたが。

中村 そうすると、お巡りさんたちに四輪車の体験をさせれば良いのでしょうか。

秋山 私も途中でそれに気が付いたのです。交通工学を一生懸命話して、「日本ではこうやって交差点を直した」などと言っても、わからないのです。二輪車の頭なので混乱するのです。

長江 警察にも公用車があって、それを運転することがあれば良いのですが。交通安全教育は、なかなか引き継がれていきません。もう一度整理して、受け手に合わせて教育を施していったら良いのではないかと思います。

第2章

■

■

■

■

■

1. TU 交通規制

1. 経緯と目的

1960年代に始まった自動車交通の増加は、1970年代に入ると、幹線道路の混雑を避けて、生活道路へ通過交通が迂回する現象が多くなり、生活道路での交通事故が大きな課題となった。また、直接住民の生活に影響を及ぼす排ガス、騒音など、交通公害に関心が高くなり、自動車交通と生活空間の調和へ対策の必要が要請されるようになった。この要請に対応して、東京都内で警視庁が生活道路から通過交通を排除するために実施した交通規制が「TU 交通規制」である。

2. 内容

当時米国で実施されていた「ラドバーン方式」に代表されるように、幹線道路、準幹線道路、地区内道路というように街路網が段階的に構成され、その段階に応じて交通がアクセスすることが理想であるとされた。しかしながら、東京における既成市街地では、自然発生的に市街地が構成された地域が大部分であった。このようなことから、既成街路網を前提として、都内の各地域についての通勤通学などの生活パターンと交通の実態を精査のうえ、通過交通の影響が多い幹線道路に囲まれた1km程度の地区を選定したうえで、地区内の道路網を一方通行や右折禁止といった交通規制を組み合わせ、街路網が「T」の突きあたりや「U」の行き止まりのよう

インタビュー参照

1971(昭和46)年の交通戦争ピーク時に、ようやく「第一次交通安全緊急整備五箇年計画」で安全施設改良の予算がつかしました。その中身はまず信号機の増設、それから幹線道路だけに重点を置くのではなく、裏通りの子どもの遊び場、スクールゾーン・生活ゾーンの総合的な規制。これらが歩行者・子どもの事故防止に非常に効果的であったと思います。(佐藤 脩氏 p.6)

裏通り対策と子どもの交通事故防止のための「TU 作戦」です。「TU」とは、車が裏通りに入るとそのまま突き抜けられず、突きあたりで左か右に曲がらないといけない(T)。あるいは裏通りに入ってもUターンして元の道に戻らなければならない(U)。というように、通過交通を抑制するために交通規制を行いました。

(佐藤 脩氏 p.7)

学童の安全を守るスクールゾーン規制が、都市総合交通規制のはしりかもしれません。1968(昭和43)年に、

飛騨川で観光バスが転落して死傷者が出ました。交通情報が悪かったのもありますが、そういう規制も重要じゃないかという話がありました。一方、大気汚染がありました。警視庁でも、交差点で警察官が倒れるということがありました。当時の国会で、社会党の土井たか子さんが「誰が一番被害を受けているのですか？ 歩行者ですか？ 車ですか？」と質問したら、警察庁交通局長が「いいえ、警察官です。警察官が交差点に立っていて、一番被害を受けています」と答えたら、キョトンとされたという笑い話があります。

警視庁の津田交通部長はなかなか積極的な人で、TU規制だとかいろいろなことをなさいました。ひとつのブロック地域から車を幹線に追い出してその平穏を守ろう、という思想でされたのですが、なかなかこれも難しいことです。規制というのはなかなか難しく、地元が納得しないとできません。(時崎賢二氏 p.69)

になるように実施して、地区内を通過しにくくし、地域内に必要な交通は確保することとした。この交通規制の形態を象徴的に表す表現として、TU 交通規制と名付けたものである。

TU 交通規制はその後、全国的に実施された「都市総合交通規制」のモデルとなり、現在各地で行われている「生活ゾーン交通規制」として定着した。また、その考え方は自動車交通と歩行者を共存させる「コミュニティーゾーン」につながっている。

また、同じころ、時間を限定して自動車交通を通行止めにして、学童の通学時間帯に学校周辺の道路を歩行者専用にする「スクールゾーン」や、商店街で特定の時間帯だけ自動車の通行規制を行う方法が行われている。この場合、地域内での通行が必要な場合はあらかじめ警察に申請し、発行されたステッカーを表示して運行している。

3. 途上国への適用に当たってのインプリケーション

東京は約400年前に当時の行政の中心都市としてつくられた都市であり、既成市街地として当初のまま推移している地区が数多く存在している。この中にあって、1970年代になり自動車交通が急激に増加した結果、幹線道路から住宅、商店街などの細道路に通過交通が入り込み、交通事故や環境の悪化などの障害が目立ち始めた。そこで、警視庁は交通規制によって通過交通を排除する方式を採用した。本来は都市計画として、街路網の段階構成を図るべきであるが、既成市街地では即応するのは困難であり、緊急的な措置として取り上げたものである。その結果、生活ゾーンとして各都市に定着した。

この考え方の根本は、生活圏として明確な地域割りをしたこと、実態を調査し問題点を把握したうえで住民とよく意見を交換したこと、どうしても必要な自動車はステッカー表示によって除外したことがあげられる。

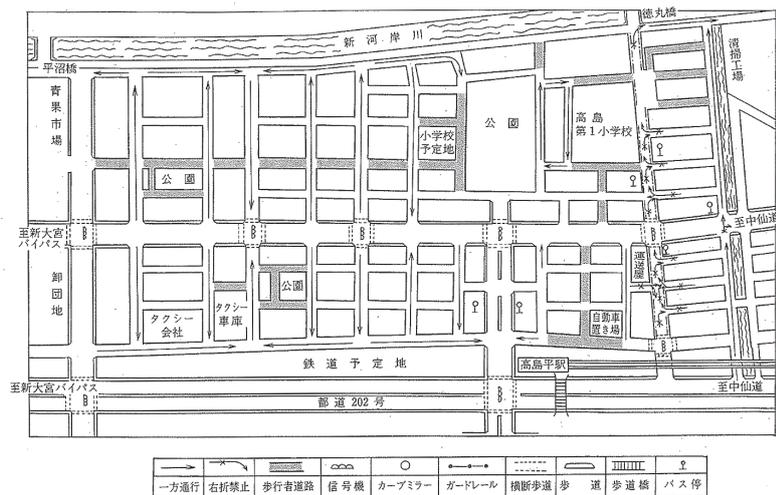


図1 高島平地区規制内容

2. 交通事故統計原票

1. 概要

交通事故については事件処理として、ほかの刑事事件などとともに統計的にも扱われてきたが、1960年代になって自動車交通が急激に増加した結果、交通事故の発生が社会問題となり、警察庁は1963(昭和38)年に「死亡・重傷事故統計原票」作成を開始するなど統計業務の導入を始めた。この時期は各都道府県警察に「交通事故分析官」制度がつくられ本格的に交通事故分析をしながら、対策を検討する先駆けとなった。なお、「交通事故分析官」については東京、大阪など中核都市を持つ都道府県で建設省と人事交流が図られた。1966(昭和41)年、コンピューターによる交通事故統計分析が図られるようになり、警察庁から「交通事故統計事務取扱要綱」が出されて全国統一の交通事故統計が取られるようになった。その後、時代の変遷につれ、多様な事故要因を分析するため、調査項目に変化があるが、基本的にはこのとき作成した原票が原型となり、交通安全教育、道路の改良、取り締まりなど、いわゆる3Eの推進のため活用されている。一方では1992(平成4)年に交通事故総合分析センターが設立され、その調査・分析データは自動車業界など民間関係機関も含めた多様な機関で活用されている。

2. 交通事故統計原票の活用

統計原票の活用は多方面からなっているが、ひとつの例として交通事故発生図を

インタビュー参照

日本では1947(昭和22)年から免許制度が出来上がっており、行政処分もありました。けれども各都道府県でバラバラに行っていたので、全国同等の基準化を図り、免許制度の統合を確立しました。また交通事故統計原票も早くからつくりました。それから交通切符制度をつくり、交通違反の即決制度では、赤切符(交通切符)の3枚目を統計作業にすぐ回るような工夫をして、それを手作業でデータ化しました。さらに、軽微な違反については交通反則制度(青切符を適用)ができ、昭和50年代から併せて点数制を導入して運転者管理システムを構築しました。

(佐藤 脩氏 p.8)

このころから、交通事故の分析というのが台頭してきました。安全施設の設置前・設置後の調査と統計を盛んにやって、データをずいぶん集めました。何をやったら

一番効果があるかとか、どういう設備でやったら良いかというのを統計から割り出します。警察が信号機を建てれば良いのか、道路管理者が交差点改良をすれば良いのか、一時停止の標識だけで間に合うのか、そういうことを事細かにやりました。各県からずいぶん資料を集めましたが、集計するのが大変でした。それで、建設省も一緒にこういうことをやっていたのではないかということで、事故分析官を各県に配置しました。あまり小さい県にはいませんが、中ぐらいから大きな県には、分析官として建設省から技官を出してもらって、2年ぐらい出向します。その分析官が、事故が起こると現場に飛んで行って現場を調査して「ここは何をしたら良いか」を計画して上申する。そういう風潮が定着してきまして、これでいこうということになりました。

(時崎賢二氏 p.68)

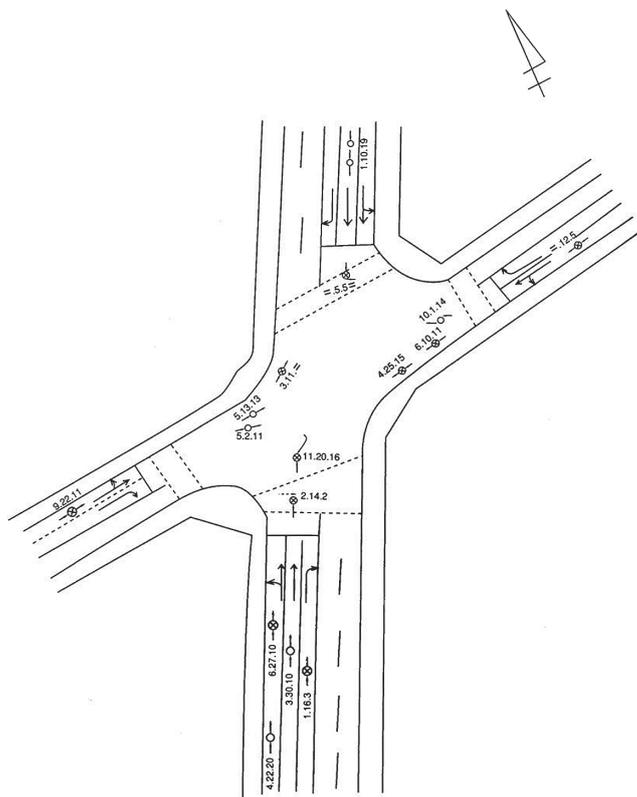
あげることができる。

交通事故の発生を図面上に記号で示すことにより、交通事故の発生を目視で確認でき、道路構造や交通信号の状況と合わせて、交差点の改良が実行できるほか、安全教育、取り締まりなどにも活用できる。当初は手書きでなされていたが、近年はコンピューター技術の発達により、自動的に作図できるようになり各方面で活用されている。なお、この記号は国際的にも共通の記号である。

3. 途上国への適用に当たってのインプリケーション

近年のコンピューター技術の進化により交通事故統計は極めて容易に活用できるようになっている。

しかしながら、それは1件ごとの交通事故を丁寧に観察することから成り立つものである。それは、交通事故が複雑な要因によって発生するからである。日本では、コンピューター技術が無い時代から、ここで例示した「交通事故発生状況図」を丹念に作成し、分析する「交通事故分析官」が存在していた。それが、結果的にコンピューターによる分析をするようになっても役立っていると判断される。したがって、交通事故統計原票をつくと同時に、交通事故の分析対策に応用する人材の育成が重要である。



事 故 状 況 記 号					
記号	記号の意味	記号	記号の意味	記号	記号の意味
←	自動車(前進)	↔	側面衝突	●	被害が重篤する場合(死)
↔	自動車(後退)	↗	右左折時側面衝突	○	軽傷
↔	二輪車(含原付)	↖	踏外逸脱	⊗	物件破損
↔	自転車	↻	転倒転落(乗客を含む)	○	物件破損
↔	歩行者	↻	転倒転落(乗客を含む)	○	物件破損
↔	特殊条件(例)	↻	特殊条件(例)	○	物件破損
↔	汽車、電車等	R	降雪中	↔	正面衝突(例)
↔	駐停車両面なし、信号待ち、急発進を含む。	S	降雪中	↔	正面衝突(例)
		W	路面凍結	↔	すれ違い接触
		F	霧	↔	追越接触
		I	路面凍結	↔	追越接触
				↔	出会い頭衝突

図1 交通事故発生状況図(例)

3. 道路交通情報センター

1. 概要

1961(昭和36)年、急激に悪化した交通渋滞に対処するために、警視庁に交通情報の収集と提供を行う「警視庁交通情報センター」が設立された。これは、一方では1964(昭和39)年に予定されている東京オリンピックにも対応する目的も持っていた。当時の情報収集は電話、無線など人力によるものであり、また情報の提供もラジオによる情報提供と電話による応答によるものだった。

その後、信号制御にコンピューターを適用したシステムが導入されるとともに、交通情報の収集提供が自動化されることになり、1970(昭和45)年ごろから全国主要都市で、交通管制システムとして信号制御と交通情報の提供を行う仕組みが構築され、「交通管制センター」もしくは「交通情報センター」として運用されるようになった。また、これと同じ時期に高速自動車国道や都市内高速道路が整備されて、それらの交通情報の収集提供がそれぞれの道路の管理者により行われるようになった。

これらを一元化して、全国を共通に情報提供する組織として、1970(昭和45)年、(財)「日本道路交通情報センター」が設立されている。この組織は、交通管理者(都道府県警察)と道路管理者から情報の提供を受け、ラジオ、テレビ、インターネットなどを通じて交通情報を提供している。

インタビュー参照

日本道路交通情報センターがどのような環境のもとに設置されたのか、というご質問があらかじめあったものですから、慌てて矢代理事長に資料を送ってもらいました。私の記憶を掘り起こしてみますと、設立の一番のきっかけは1968(昭和43)年の飛騨川事故です。国道41号線上に土砂が崩壊・堆積し、突っ込んだバスが転落して死傷者事故が発生しましたが、当時は利用者に対して情報を伝える手法がまったくありませんでした。したがって、道路交通に関して警察の交通規制の情報や道路工事による通行情報を出すべきじゃないか、との声が上がりました。さらに1970(昭和45)年に大阪万博が開催され周辺道路が大混雑するだろうから、利用者に対して渋滞情報などを出さないとダメだろうとの意見があり、その前にも警察庁と建設省が各々でやってはいたのですが、1970(昭和45)年1月1日に大合併して、設立したのが

今の日本道路交通情報センターの生い立ちです。

(三谷 浩氏 p.31)

1957(昭和32)年ごろ、警視庁に交通情報センターをつくりました。都内で渋滞が増えてきたので、渋滞情報を流したり渋滞統計を取ったりしようということになりました。当時の渋滞情報というのは、確か“信号待ち”でした。「現在、この交差点は信号待ち〇回です」ということで、今のように何km並んでいるということではありません。近所に派出所がある所は良いのですが、ない所では近所にあるタバコ屋の人にとときどき見てもらうよう頼みました。そのころから、地点感応式の信号機とか、ループコイル式の感知器を道路に埋めて情報を取るとかが、段階的に進行していきました。

(時崎賢二氏 p.66)

2. 警視庁交通情報センター



写真1 警視庁サティックシステム(渋滞報知器)

1960年代になり、東京は急激に自動車交通が増加し、交通渋滞や交通事故が緊急の課題となってきた。また、1964(昭和39)年にオリンピックの開催が予定されていた。このような状況を背景に警視庁では1961(昭和36)年、都内の交通状況を一元的に管理するため「交通情報センター」を開設した。主要20路線を対象に警察電話を主体とした情報の収集とラジオによる広報で、もっぱら人力によるものであった。1962(昭和37)年、政府の交通関係閣僚懇談会において、東京と大阪に「交通情報センター」の設置が決議され、翌年サティックシステムとして「交通渋滞報知器」を伴う半自動の情報収集機器を伴う「交通情報センター」が正式に開設された。

「交通渋滞報知器」は都内主要交差点340カ所に設置された。現場活動の警察官が定時に交通状態を確認し、機器に付いているあらかじめ決められた渋滞度のボタンを押すと、専用電話回線を通して交通情報センターに自動的に表示されるもので、その状況をラジオの交通情報で放送するとともに、電話により問い合わせに応じるという仕組みであった。同様なものが大阪でも設置されたが、1965(昭和40)年以降コンピューターの発達により、信号制御の高度化と相まって交通管制システムとして人口10万人以上の都市に「交通管制センター」として設置され現在に至っている。

警視庁交通情報センターも、1966(昭和41)年、銀座地区での感知器による交通情報の自動収集とコンピューターによる信号制御の実験システムを経て、規模と制御論理などを確立させながら、1974(昭和49)年、交通管制センターとして正式に発足し、その後情報収集や交通制御の技術革新を加えながら、現在では極めて重要な役割を果たしている。各都道府県の「交通管制センター」も同様な状況にある。

3. 日本道路交通情報センター

1965(昭和40)年ごろから、日本においては高速道路網が形成されるようになり、広域的な交通情報の提供が大きな課題となってきた。とくに1968(昭和43)年「飛騨川バス転落事故」を契機として、異常気象時の交通情報提供の重要性が取り上げられ、また1970(昭和45)年大阪で実施された万国博覧会の交通処理の教訓として、広域的な交通情報の必要性が指摘された。この状況を踏まえ、1970(昭和45)年に警察庁と建設省共管の(財)日本道路交通情報センターが設立された。

日本道路交通情報センターは都道府県警察の「交通管制センター」からの交通情報や、高速道路各会社、国道、都道府県道などの道路管理者からオンラインで道路と交通の情報を受け、広域情報を主体としてTV、ラジオなどの放送に提供するほか、最近ではインターネットによる情報の提供やカーナビゲーションへの情報提供を行っている。

4. 途上国への適用に当たってのインプリケーション

急激に自動車交通が増加したとき、日本ではまず、交通情報の把握を即時に行う必要が出てきた。そのために、情報提供手段として、先行して普及してきたラジオ放送を活用することを採用した。また、情報収集手段として、現場で活動している警察官による監視を活用した。この方式は、その後コンピューターなどの発達により、短期間で終了したが、そのときに交通整理をする警察官の情報がその後の信号制御などの技術に相当貢献している。これは、担当している人間が、毎日の勤務の中から課題を見つけ、対策につなげるというサイクルが自然に発生した成果である

う。また、現場活動している警察官の中からその後交通管理の中核となって、現在に至る技術の発展に貢献した人材が輩出している。

このようなことから、高度な機器の導入をいわずらに図ることよりは、担当者の感覚を高めることに主眼を置いた方が、効果的であると考えられる。

さらに、日本道路交通情報センターで交通に関するすべての情報を一元的に把握するようになった。

これは単に日常的な交通状況の把握のみではなく、大地震などの災害発生時や、国際会議など大規模な催しもの実施などに際し、広域、かつ長期的に統一した情報を提供するという意味で極めて有効であり、交通管理の枠を超えて、とくに都市経営の大きなポイントになり得ると考えられる。

4. 交通安全施設整備と道路財源

1. 交通安全施設

交通安全整備事業は、事業別に以下の2つに大別される（「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律」第二条3項、1966（昭和41）年公布）。ひとつは、都道府県公安委員会が行う①信号機、道路標識または道路標示の設置と②交通管制センターの設置である。いまひとつは、道路管理者が行う以下の事業である。①横断歩道橋（地下横断歩道を含む）、②応急措置として行う歩道もしくは自転車道、③「道路標識」（ルート番号等を用いた案内標識の設置や歩行者用の地図標識）、④防護さく、⑤街灯その他政令で定める道路の付属物および⑥区画線などである。交通安全整備事業の財源も事業主体別に、国—道路特定財源（現在は一般財源化）と地方自治体—交通安全対策特別交付金勘定に大別できる。

2. 交通安全整備事業の財源

2.1 道路整備特別会計・道路特定財源

交通安全整備の支出は2つの特定財源から充当される。国の会計は財政法第13条に基づいて一般会計と特別会計に区分されているが、特別会計は憲法と財政法のいずれにおいても一般会計と同様に扱われる。また、一般会計から特別会計への繰り入れもあり、両者の独立性は完全ではない。特別会計が一般会計と異なるのは、区分経理の対象となる歳入出の内容が規定されることである。そのもとで道路特定財源とは、道路整備特別会計（のちに社会資本整備事業特別会計の中の道路整備勘定）において道路整備という特定の歳出への充当を定められた特定の歳入を指す。

特定財源制度の長所は、①受益者や原因者に直接負担を求める、一般財源に比べて受益と負担に乖離が生じないこと、②懐妊期間の長い道路投資に対して安定的な財源を確保できることにある。短所は、①財政硬直化のおそれがあること、②歳入超過の場合、浪費や余剰が生じる可能性があることである。しかし、一般財源も同様の短所が指摘され、定性的な基準に基づく制度比較自体が容易ではない。

特定財源制度のもとでは道路利用者に使用料としての数種類の税が課される。これは道路整備の受益者がその費用を負担するという受益者負担の発想に基づいた制度であり、アメリカの連邦道路信託基金にならって創設されたとされる。日本は2009（平成21）年3月にこの制度を廃止し、4月より道路財源が一般財源化された。

インタビュー参照

交通安全事業の財源について（中略）。一部は交通反則金も充てられますが、道路管理者の事業は道路整備五箇

年計画の一環として実施していますので、後で悪名高くなった道路特定財源によります。（三谷 浩氏 p.30）

2.2 道路特定財源（国の事業）

道路財源を交通安全施設に投入する根拠法は、1966(昭和41)年に公布された「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」であり、同法は2003(平成15)年3月の改正によって「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律」となった。国が関与する対象は、交通事故の発生状況や交通量などの基準に基づいて指定される「とくに交通安全を確保する必要があると認められる道路」であり、ここで実施されるのが「特定交通安全施設等整備事業」である。都道府県公安委員会および道路管理者は、事業の実実施計画を作成しなければならない。国は道路管理者が一般国道、都道府県道および市町村道で実施する特定交通安全施設等整備事業については2分の1を負担し、道路管理者が政令で定める通学路に該当する市町村道で実施する交通安全事業については10分の5.5を地方公共団体に対して補助する。

2.3 交通安全対策特別交付金勘定（地方自治体の事業）

交通反則通告制度については別項で説明される（「26. 交通違反通告制度」を参照）。反則金がこの制度に基づいて導入され、それを原資として道路交通安全施設の整備費が交付されている。対象は、政令で定められた地方公共団体が単独で行う道路交通安全施設の設置および管理に関する経費である。

具体的には、信号機、道路標識、横断歩道などが対象となり、特別会計の原則に基づいて安全施設という用途が規定されたのは、1983(昭和58)年度以降である。それ以前、一般会計で行われていた経理が「当分の間」「交付税及び譲与税配布金特別会計」で行われることになったからである。「交付税及び譲与税配布金特別会計」は、1954(昭和29)年に地方交付税と地方譲与税制度の創設にともなってきた特別会計である。所管は内閣府、総務省および財務省であり、2009(平成21)年度決算額において歳入は798億7,622万円、その大半を交通反則者納金が占める（738億6,430万円）。これは当初予算に比べ51億9,183万円のマイナスになっており、その理由は「反則者納金が予定より少なかったこと等」（財務省平成21年度特別会計決算参照書）である。歳出は交通安全対策特別交付金が738億664万円で、大半を占める。これも反則者納金の収入が少なかったために45億7,5241万円減となった。

3. 途上国への適用に当たってのインプリケーション

交通安全対策とその効果をみれば、反則金の特定財源化と道路特定財源の利用の意義が認められる。国の財源制度は、交通安全施設も道路空間の一部であるため、受益者負担による国による整備事業が妥当であることを物語っている。また、ローカルな交通安全施設は交付金勘定から、比較的大規模な事業は道路財源から拠出するという分担も、受益と負担の範囲を定めるうえで参考になるう。

参考文献

国土交通省道路局「交通安全のための道路行政」

<http://www.mlit.go.jp/road/road/traffic/sesaku/index.html>

財務省「特別会計のはなし」（平成22年版）

<http://www.mof.go.jp/jouhou/syukei/tokkai2207.htm>

財務省 予算・決算関連文書・データ

<http://www.mof.go.jp/jouhou/syukei/syukei.htm>

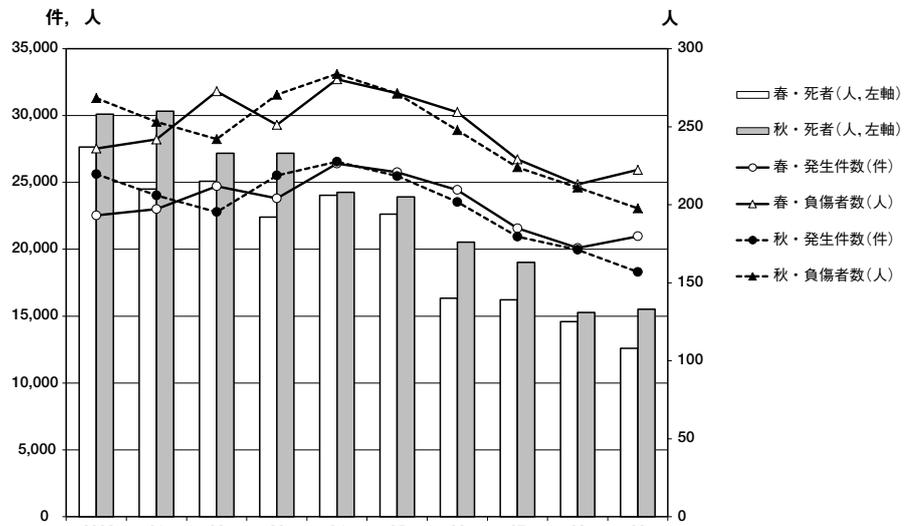
内閣府『交通安全白書』（平成22年版）

<http://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/index-t.html>

5. 全国交通安全運動と全日本交通安全協会

1. 全国交通安全運動の目的と組織

全国交通安全運動は、交通安全思想の普及啓発あるいは普及徹底を目的とした事業のひとつである。起源は国家地方警察本部が決定した全国交通安全週間実施要綱に基づき、1948(昭和23)年12月10日から1週間にわたって実施された全国交通安全運動に求められる。運動は1952(昭和27)年に春季と秋季の2回開催となり、1954(昭和29)年に交通安全週間に代わり、交通安全運動の名称が用いられるようになった。1961(昭和36)年に秋季全国交通安全運動を秋の全国交通安全運動とし、翌年の春の運動以来、1960(昭和35)年の閣議決定により設置された交通対策本部が実施要綱を定め、運動が実施されている。1976(昭和51)年に交通対策本部が春と秋の運動期間を指定し、現在に至る。この中ではPRのためのパレードなどが各地で実施されている。



『交通安全白書』より抜粋、作成

図1 直近10年の全国交通安全運動期間中の交通事故

インタビュー参照

それまでは「道路は車が走るためにある」という時代が続いてきましたが、これからは「人優先を大事にしよう」という考え方が生まれ、東京の銀座通りをはじめいくつかの繁華街の道路で歩行者天国を始めました。

(佐藤 脩氏 p.15)

交通安全運動をやると守るのでとても良い、という話です。だからといって、外国でもそうなるかというと、わかりませんが。確かに交通安全運動を実施している期間は事故が減ります。

(片倉正彦氏 p.56)

2010(平成22)年秋の全国交通安全運動の実施要綱は以下のとおりである。

- ① 目的：「広く国民に交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、国民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進することにより、交通事故防止の徹底を図ること」
- ② 期間：2010(平成22)年9月21日(火)から30日(木)までの10日間であり、2008(平成20)年以降、交通事故死ゼロを目指す日として9月30日(木)が指定されている。
- ③ 主催は関係省庁(1府9省)、地方公共団体(都道府県・市区町村)および関係民間団体(14団体)、協賛は関係民間団体(150団体)である。
- ④ 全国重点は、(1)夕暮れ時と夜間の歩行中や自転車乗用中の交通事故防止(とくに、反射材用品等の着用の推進)、(2)すべての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底および飲酒運転の根絶である。なお、安全運動の重点は5～8項目あったが、1969(昭和44)年以降、2～3項目に絞られるようになった。

図1には直近10年の全国交通安全運動期間中の事故発生件数、死者数および負傷者数の推移を示している。いずれの件数、人数も減少傾向にあることがわかる。また、春と秋の間で大きな差異は認められないが、2001(平成13)年から2002(平成14)年、2002(平成14)年から2003(平成15)年および2008(平成20)年から2009(平成21)年の間でトレンドの逆転が認められる。

2. 財団法人 全日本交通安全協会

2.1 沿革

財団法人全日本交通安全協会は各管区の交通安全協会、都道府県交通安全協会および地区交通安全協会の中央組織と位置付けられる。この組織は全国交通安全運動の共催機関のひとつであり、交通安全思想の普及や交通事故防止のための安全対策を推進するために創設された。

本格的な自動車交通時代の到来とともに交通事故への関心が高まり、各地で交通安全協会が設立された。そして、経済活動が活発になると自動車交通が広域化したため、交通事故の防止策を全国で統一して実施する必要に迫られ、1950(昭和25)年に日本交通安全協会が設立された。当時の会員は都道府県交通安全協会、大都市安全協会、国家公安委員会および警察関係者であった。1955(昭和30)年に警察組織が都道府県単位に統合されたため、交通安全協会もそれにあわせて都道府県単位に編成され、日本交通安全協会の構成員となった。それでもなお、交通事故は急増する一方であり、道路交通法の制定とあわせて1961(昭和36)年に財団法人全日本交通安全協会が設立された。

設立趣意書には、交通事故の防止と交通秩序の確立という目的を達成するため、交通環境の整備と行政機関による適切な措置のほか、「国民一人ひとりの交通道徳を高める」ことがもっとも根本的な問題であるとされている。そこで、「国民各層の理解と協力による一大国民運動を展開することが必要」とされ、国民の声を国民運動に組織化するための中核体としてこの組織が設立された。

2.2 事業

この協会は設立以降、多様な事業を実施しており、全国交通安全運動の共催のほか、現在も継続されている主な事業として以下のものをあげることができる。

- ① 交通安全国民運動中央大会の開催：1961(昭和36)年以降毎年1月に開催されており、分科集会(地域・家庭部会、交通安全教育部会および企業部会)と本会議からなる



写真1 ゆずりあい
(石川さゆり 1977年4月)



写真2 東京交通安全音頭
(三波春夫 1983年)



写真3 虹に向かって
(白瀬ゆみ 1976年)
JAF 主催、NHK・全日本交通安全協会後援

- ② 交通栄誉賞と緑十字賞（金賞と銀賞）の制定
- ③ 交通安全年間スローガンと交通安全ファミリー作文の募集と普及
- ④ 交通安全教育推進誌『人と車』の刊行

このような交通安全活動に1960年代の大学紛争が少なからず影響を与えたとされる。保良(1978)では具体的な記述こそないが、こうした事業にはCR (community relations)活動として、住民との紐帯の構築という考え方が色濃く反映されていると指摘している。次節では、このようなイズムに基づく交通安全活動を紹介することにしよう。

3. 交通安全と広報

3.1 レコード

1970～80年代には東京交通安全協会が企画、後援して交通安全のPRソングがレコード化された。ここでは、交通安全協会がかかわった3枚のレコードを紹介する。写真1は1977(昭和52)年に警視庁が協力してコロムビアレコードから発売された石川さゆり「ゆずりあい」(藤公之介作詞、新井利昌作曲)である。写真2は警視庁が三波春夫に依頼し、三波自身の作詞でテイチクから発売された「交通安全音頭」(安藤実親作曲)と「交通安全でろれん音頭」(猪俣公章作曲)である。音頭ものの歌謡曲は現在、ほとんど目にしなくなったが、戦前から戦後にかけ、盆踊りや祭りなどの行事ではそれをかけて踊る習慣が定着しており、一定の需要があった。そのため、流行歌手の多くは会社の企画で吹き込みしているし、このレコードにも踊りの振り付けを図解した紙が入っている。写真3は、全日本交通安全協会が後援に回ったレコードで、詳細は不明である。

こうした取り組みもレコードの社会的影響力の大きさゆえに実施された。けれども21世紀以降、100万枚以上を売り上げたレコード・CDはほとんどなく、この方法も歴史になったかもしれない。石川さゆりは、1976(昭和51)年秋の全国交通安全運動のポスターに採用され、そのうちの1枚が大評判となった。彼女の初のヒット曲である「津軽海峡冬景色」は1977(昭和52)年1月に発売されており、コスト制約が理由とはいえ、起用したキャラクターも的を射た企画であった。

3.2 交通安全年間スローガン

全日本交通安全協会は1965(昭和40)年に警察庁、総理府および毎日新聞社の後援を得て全国から公募し、翌年春の全国交通安全運動に使用した。最優秀作には内閣総理大臣賞が贈られるが、「ブレーキは早めに! スピードは控え目に」(運転者向け)、「もう一度 よく見て渡れ 手をあげて」(歩行者向け)、「世界の願い 交通安全」(一般向け)が最初の受賞作となった。

以来、毎年公募が続けられており、同協会のホームページによれば、これまでに同協会に寄せられたスローガンは約1,000万点にのぼるといふ。1967(昭和42)年の「とび出すな 車は急に止まれない」(子ども向け)や、1973(昭和48)年の「せまい日本 そんなに急いでどこへ行く」(運転者向け)は今日でいうところの流行語となった。また、1971(昭和46)年からは最優秀作スローガンを入れた交通安全ポスターデザインが公募され、これまでの応募は約30万点にのぼっている。

こうしたスローガンにも時代背景が反映されており、スピードをはじめ、飲酒運転、車間距離、シートベルト、ヘルメットといった安全運動の重点が含まれている。ちなみに、2010(平成22)年度のスローガンには、運転者向けには携帯電話が題材となっており、歩行者・自転車利用者には二輪車の反射材の喚起を、子どもには二輪車のライト、ブレーキおよびヘルメットの確認を促すものとなっている。



図2 「ピーポくん」

3.3 シンボルマスコット

各都道府県警にはマスコットがある。その中でひととき有名になった「ピーボくん」(図2)は警視庁のシンボルマスコットとして1987(昭和62)年に発表されたものである。名前の由来は people と police の頭文字をとったもので、ポスターのみならず、さまざまなキャラクターグッズが販売されている。

4. 途上国への適用に当たってのインプリケーション

全国交通安全運動はいわば官製の運動であるが、期間中における事故の減少から、その効果は認められる。その手段は警察による取り締まりの強化だけではなく、メディアなどの広報を効果的に使うことが有効であることが日本の例は示唆している。同時に、この運動は各都道府県の警察や交通安全協会が工夫して自らの地域に適した運動を展開した結果、地域に定着したことによって実効性が高まったのである。交通事故の原因や状況には地域差があり、地方が応用できる枠組みを形成することが途上国においても求められる。

参考文献

全日本交通安全協会ホームページ <http://www.jtsa.or.jp/>

内閣府ホームページ <http://www.cao.go.jp/>

広島県警察本部交通部(1988)『交通安全運動事典』

保良光彦(1978)『交通警察の基礎的考え方—交通秩序確立のために』(警察時報社)

第4章

6. ノークラクション

1. 騒音問題と大阪・東京

「ノークラクション運動」は騒音防止運動の一環として始まった市民運動のことで、1958(昭和33)年3月に大阪では「町を静かにする運動」、5月に東京では「交通騒音防止運動」として本格的に開始された。最初に運動の成果をあげたのが大阪であり、その後、運動は東京をはじめ各地に拡大した。

戦後、騒音の最大の発生源は電車や自動車の警笛であったが、それは法定行為でもあった。1953(昭和28)年の道路交通取締法施行令では、「安全な運転のために必要な場合を除き、警音器を鳴らさないこと」としながら、追い越しや徐行の際の安全確認のために警笛を使用するよう規定していた。しかも、1951(昭和26)年施行の運輸省令では道路運送車両の保安基準として音の大きさも規定していた。例えば、「警音器の大きさは、その自動車の前方2メートルの位置において90ホン以上115ホン以下であること」(第42条)となっていた。この背景には、電車や自転車に加え自動車が増えたにもかかわらず、日本の道路事情は極めて劣悪であり、警笛による安全確認が必要と考えられていたことがある。

2. 大阪の「町を静かにする運動」

1956(昭和31)年、大阪府警本部が中之島周辺と東区の一部を、翌年、幹線道路付近にある140病院の周辺50m以内を静粛運転地域に指定し、道路標識も設置した。十分な成果は得られなかったが、府警本部は警笛使用状況の調査などの地道な作業を続けた。その結果、1957(昭和32)年「1月～11月までに聴問に付した交通事故194件のうち警音器の不吹鳴が主原因」となる事故は皆無であり、付随的な原因となるものも20%にあたる38件にすぎなかった。こうして、ドライバーが無意識に警笛を使用し、それが習慣になっているという結論が導かれ、府警本部は基本的に警笛吹鳴の義務を過失の立証手段として使用しないこととし、検察庁の了解を得た。ここで、警笛の乱用を積極的に取り締まり、別の安全確認や徐行の義務を加重するという抑制手法に関する合意が形成された。

さて、1957(昭和32)年の『リーダーズ・ダイジェスト』にある記事が掲載された。そこにはアメリカ・テネシー州メンフィス市の騒音防止運動の成功例が記されていた。それを読んだ大阪府警察本部長はメンフィス警察署長に資料の送付を依頼

インタビュー参照

1957(昭和32)年に東京でアジア競技大会が行われる直前になって、運転者の間に「外国の人たちが大勢来るのに、今のままではみっともない」という意識が生まれ

たのだと思います。マスコミの呼びかけもあって、運転者が一斉に自粛し、騒音が収まりました。

(佐藤 脩氏 p.10)

し、同本部がその資料を翻訳して「騒音除去方策」という小冊子を1958(昭和33)年1月に発行した。これはいわば啓蒙活動の一環として実施された。

大阪市と大阪府警本部は協議を重ね、まず、交通騒音のうち自動車の警笛のみを運動の対象とし、その後、府警本部が運動実施要領を策定した。実施に当たって以下の3つの組織が設置された。関係行政機関をメンバーとする“町を静かにする運動”連絡協議会、運輸関係団体をメンバーとする警笛騒音追放協力会および市民団体等をメンバーとする“町を静かにする運動”推進本部である。そして、学校教育と社会教育を通じて市民への浸透もはかられた。市は1958(昭和33)年度に500万円の世界対策費を計上し、積極的に広報活動を展開した。運動の初期の目的はクラクション騒音の追放と歩行者の交通マナーの向上にあった。

警笛数は実施当日におよそ半減し、10日後には4分の1程度、そして1カ月後にはおよそ10分の1になった。大阪市立大学が1カ月後に行った市民へのアンケートでも9割以上が運動の継続を求めるなど、市民には好意をもって受け入れられた。「警笛止めて注意と徐行」というスローガンを打ち出し、「運転手さんありがとう大会」や児童や生徒への運動の普及と徹底を目的として作文絵画作品のコンクールが開催された。

3. 「交通騒音防止運動」

東京では1953(昭和28)年11月に騒音防止条例が制定され、翌年1月1日から警笛自粛運動が実施された。実施区域は日比谷―大手町―日本橋―江戸橋、新橋一丁目―虎ノ門―警視庁を結ぶ地域に限られており、十分な成果を収めたとはいえなかった。

東京都騒音対策委員会の決定に基づき、1958(昭和33)年5月1日から交通騒音防止運動が都民運動として実施された。特別区域内を騒音防止実施区域とし、祝田橋、日比谷、銀座2丁目などがノークラクション道路に指定された。交通従業者の理解と自主的協力に基づいて運動を実行し、広報活動によって実効性を高めるという考え方は大阪と同様である。東京の運動が大阪と異なるのは、警音器とともに機関排気音が対象とされたこと、大阪が警音器の抑制を前面に出したのに対し、無理な追い越し、通行区分違反、割り込み運転および歩行者の不適正な道路横断などの運転マナーの是正も運動の目的に明記されたことである。

4. 途上国への適用に当たってのインプリケーション

運動が成功した理由はひとつではない。まず、警察がクラクションの原因を追究し、取り締まりではなく、指導を強化してクラクションの抑制に当たったことである。このことは、大阪のモデルとなったメンフィスが逮捕や料料によって抑制に成功したこととは対比的であった。第二に、官民協力のための広範な組織を設置し、広報活動を通じて運動を市民に浸透させたことである。なぜなら、歩行者や自転車の運転者も交通ルールを守らなければ運動の実効がないからである。第三に市民の支持が高まったことで、参加団体がより積極的に運動に協力するという好循環が生まれたことである。途上国における世論喚起のためにも広報活動が重要であることが示されている。

クラクションの抑制によって自動車は無理な追い越しができなくなり、歩行者の注意力も向上した。市民運動の結果、交通事故が減少したが、交通安全の実現には運転者と歩行者双方の交通マナーの向上と秩序の確立が必要であることを示している。

参考文献

大阪市“町を静かにする運動”推進本部編(1959)『大阪の誇り—騒音防止の1年—』大阪市行政局

大阪市公文書館所蔵資料

警視庁報12 (1958年5月6日付)

富永誠美(1993)『交通安全への道』勁草書房

閑話休題～社会のパーセプションの表象としての歌謡曲

「演歌」の語源は社会に対する批判歌に求められ、それが歌謡曲の原点だとされる。明治から昭和初期の演歌師たちは社会風刺や批判をこめて怒鳴るようにして語(歌)った。歌謡曲が流行歌(はやりうた)であるならそこに世相が反映される。人びとの支持がなければ、流行歌とはならないからである。

これまでの歌謡史を振り返ると、人びとの暮らしと密接な関係をもつ交通機関や交通現象を対象にした作品は少なくない。ここではそのようなひとつのエピソードを紹介する。

田端義夫「ノークラクション」

作詞・曲・編曲 田端義夫 (1958年発売、SPレコード)

ノークラクション ノークラクション

街の空から 虹かけて 恋のドライブ 風の中

貴方と私の 心のクラクション

鳴らさなくても 判るじゃないか 判るじゃないか

青い空 白い雲 赤い花とで 君と僕とは ノークラクション クラクション

ノークラクション ノークラクション

花のネオンが 星座なら 銀座 楽町 両えくぼ

あのビル このビル ハイウェイ

恋の細道 楽しじゃないか 楽しじゃないか

若い街 甘い風 熱い仲では 君と僕とは ノークラクション クラクション

(ポリドールレコード J-1001)



この作品の作者は田端義夫で、彼は1957(昭和32)年末にテイチクを退社し、ポリドールレコードに復帰した。復帰第一作が「ノークラクション」(A面)「淋しき野郎ども」(B面)であった。当時、「ノークラクション運動」が展開されており、田端がこのような社会情勢から曲想を得たのは間違いない。二長調の軽快な青春歌謡ではあったが、歌詞も平凡で、ロカビリー全盛の時代にこの作品はほとんど売れなかった。

彼は改造バスに専属バンドを乗せて全国のイベント会場を回った。その中に警視庁も含まれており、最後は警視総監から感謝状を受けた(田端義夫後援会ニュース No.350、写真は1977(昭和52)年のもの)。

流行歌に歌われるほど交通が社会問題となった。まさしくこれは経済成長の副産物であり、人々が注目したのは、副産物としての外部不経済が無視できないほど大きくなったからである。途上国にもやがてそのような日が来るに違いない。これは社会のパーセプションの成熟というべきか。交通安全対策の効果はこうした社会情勢によって大きくなるのではないだろうか。

資料提供 田端義夫後援会

7. 交通施設の評価

1. 道路事業の評価

新規の個別の道路事業は事前調査・検討段階、準備段階、着工、事業着手、完成・供用という手順で進められる。準備段階における事業の経済的効率性を計測するのが費用便益分析である。道路整備の場合、with と without（整備実施と整備されない場合）を比較し、整備にともなう費用と便益の増分を比較する。分析の結果は便益（事業から算出されるもの）と費用（事業に対する投入）の比率（便益(B)/費用(C)）で示される。なお交通安全施設等整備事業は歩行者専用道路や自転車専用道路などと同様に、便益の金銭的計測が難しいため、対象事業とはなっていない。

標準的な事業期間を超える場合、感度分析が実施されることがある。これに加え、当該事業の目的と地域の実情に応じて必要な事業の影響が評価される。具体的には、自動車や歩行者への影響と社会全体への影響であり、前者は渋滞対策、事故対策、歩行空間の安全性や快適性の向上および災害対策という観点から評価される。こうしたプロセスの後、都道府県あるいは政令市や第三者委員会等の意見を聴取し、事業採択の可否が判断される。

2. 費用便益分析

1998(平成10)年に『道路投資の評価に関する指針(案)』が策定され、マニュアルとなった。それが2008(平成20)年に改訂され、現在も広く利用されている。ここでは、便益帰着連関表に基づいて計測可能で金銭評価のできる3つの便益項目が示されている。それは、(プロジェクトができることによる) 走行時間短縮、走行経費減少および交通事故減少などの社会的余剰に基づく直接効果である。費用として算入されるのは、工事費、用地費および維持管理費などである。しかし、計測可能であっても精度上の問題からここに含まれないものとして、走行の快適性や地域経済に与える間接効果がある。

間接効果とは事業による需要の創出、新規立地にとまなう生産の増加、雇用・所得の増大、財・サービス価格の低下および資産価値の上昇のような効果で、産業連関分析によって計測することもできる。しかし、受益範囲の設定や規模に関して議論があり、分析からは除外されている。

インタビュー参照

「それで人間が何人助かるの?」という議論が要るでしょう。そこをどうするのか。交通事故を貨幣価値で

う見るのかに関しては、日本ではじゅうぶん進んでいません。(三谷 浩氏 p.36)

3. 交通事故減少の便益

交通事故減少による便益の増加は、リンクごとに整備されない場合の事故総損失額から整備された場合のそれを差し引いて算出され、集計される。図1に示すように、事故損失額には運転者、同乗者および歩行者の人的損害額、交通事故により損壊を受ける車両や構造物の損害額および事故渋滞による損失額が含まれる。

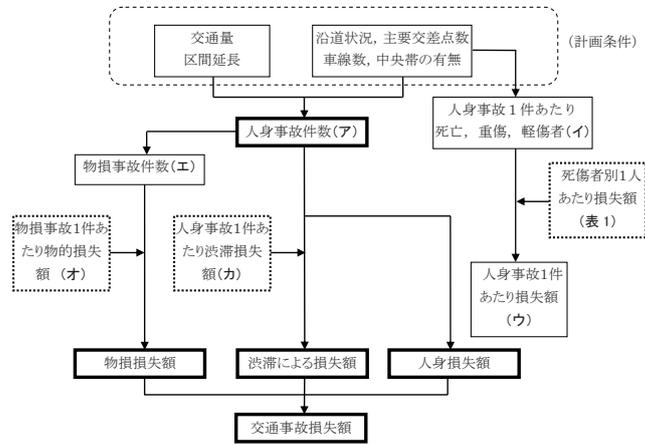


図1 交通事故損失額の構成

まず、走行台キロあるいは走行台・交差点数から単路、交差点別に人身事故件数(ア)が求められる。そして人身事故1件当たりの死傷者数が軽傷(傷害)、重傷(後遺障害)および死亡別に設定され(イ)、それぞれの損失原単位を乗じて人身事故の人的損失額(ウ)が算定される。原単位に含まれるのは、人身損失額、物的損失額および事業主体の損失額であるが、物的損失額は重度には無関係に一定額が計上される。原単位を死亡：重傷：軽傷で比較し、事業主体の損失額（軽傷）を1として相対評価すると表1のようになる。

道路投資の評価に関する指針検討委員会編(1999) p.62より

	死亡	重傷	軽傷
人身損失額	553.2	164.5	11.3
物的損失額	6.9	6.9	6.9
事業主体の損失額	18.4	4.2	1

表1 人身事故死傷者1人あたり損失額の内訳
道路投資の評価に関する指針検討委員会編(1999) p.66より算出

次いで物損事故が人身事故に比例して発生すると仮定して物損事故件数(エ)が推定される。物損事故は車両破損によるもののみを対象とし、件数は車両事故保険資料から人身事故発生件数の4.03倍発生すると推定される。こうして物損事故1件当たりの物的損失額を求め、それを件数に乗じる(オ)。さらに、事故渋滞による時間損失と走行費用損失が算出される(カ)。(ウ)+(オ)+(カ)から求められる死傷者1人あたり人身損失額であるが、先進諸国間の比較によれば、死亡については低く、重傷や軽傷については高めの推計となっている。

4. 途上国への適用に当たってのインプリケーション

費用便益分析は道路整備に際しての一定の基準であり、プロジェクトの優先順位を付すためにも必要となろう。また、交通事故減少便益の推計とは人命の価値の計測といってもよい。そこには、保険制度の整備と自動車利用者へのその浸透が不可欠である。まず、データを整備し、簡便でもよいから命の価値を公表し、安全運転に対するインセンティブとすることが求められているのではないか。

参考文献

国土交通省道路局都市・地域整備局(2008)「費用便益分析マニュアル」
道路投資の評価に関する指針検討委員会編(1999)『道路投資の評価に関する指針(案)』日本総合研究所

8. 車両安全技術による死者数減少

1. 安全技術成立の経緯

今日の車両安全技術は、ジョンソン大統領が1966(昭和41)年に制定させた、‘国家交通および自動車安全法’に始まる。この中で、連邦政府は死傷者を低減させるための自動車安全基準を設定し、国家安全プログラムを推進するとした。この米国法規、すなわち連邦自動車安全基準 FMVSS を合理的に設定・改訂するために準備され、世界中の自動車メーカーが参加したのが、ESV(実験安全車)開発計画(1970年)である。各社はESVスペックに基づいて有償でESVを試作し開発競争することになり、その中で今日の大部分の車両安全技術が育まれた。

2. 車両安全技術の概要

この計画に先立ち、連邦政府はESVスペックを定めるために、1966(昭和41)年から民間数社に委託して事前調査を進め、自動車メーカーにも早くから第一次のFMVSS案を提示していた。こうした情報に基づいて、FMVSSをクリアするための技術開発が始まった。その技術範囲は①事故予防、②衝突時安全、③事故後対策の3つに大別されるが、とくに②の衝突安全性能は当時の日本車に大きな影響を与え、FMVSS対応だけでなくESV開発などで得られた成果も次々と生産車に適用された。例えば、衝突エネルギーを吸収しつつ乗員の生存空間を確保する車体構造や、前方視界を拡大しつつ強度・剛性を確保したフロントピラーなどである。その他、事故回避性の向上のために操縦安定性を高めるサスペンションやタイヤの改良に加え、ブレーキング時のタイヤのロックを防ぐ自動制御技術、四輪ABSなども、こうした開発の中で完成し、1970年代に続々と世の中に登場することになる。1980(昭和55)年、日本の自動車生産高は世界一となるのである。

さて当時の日本では2輪車や歩行者の死亡事故も多かったが、米国では乗員の死者が多かった。シートベルトは乗員保護に最も廉価で効果的であると一般に知られていたため、その装備が1968(昭和43)年のFMVSS208項によって全席に義務付けられたが、実際の装着率は低かった。

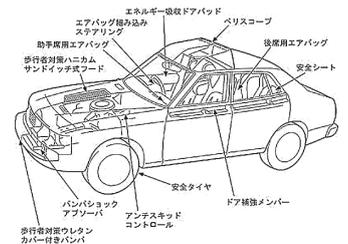


図1 日産のESVへの取り組み
(['自動車工学全書16'] 山海堂)

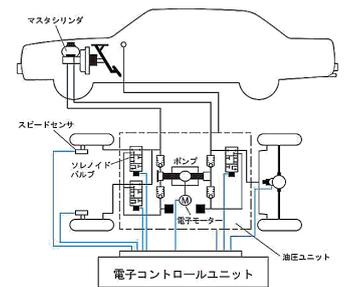


図2 ABSのシステム構造図(ボッシュ、1979)
(['自動車の制御技術'] 朝倉書店)

インタビュー参照

1979(昭和54)年に大型貨物車の車両構造基準を強化してから、かなり減りました。これ以前より、この後のほうがいろんな車両の安全整備が進んだと思います。ただ、普及したかどうかは問題ですが……。

今のITSだとかUTMSだとかは、本当にできるのかというも含めて、そんなことはやらなくても良いので

はないかという気もします。道路産業が儲かりますので、ITSにお金を使うのも良いのですが、考える必要があります。(片倉正彦氏 p.55)

今、死者数がどんどん減っているのは、救急救命だとか、車の技術だとかの新たな対応策で減っているのだと思います。(長江啓泰氏 p.98)

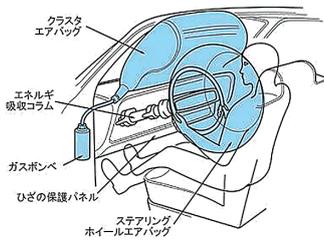


図3 フォードESVのエアバッグ
 (『自動車工学全書16』山海堂)

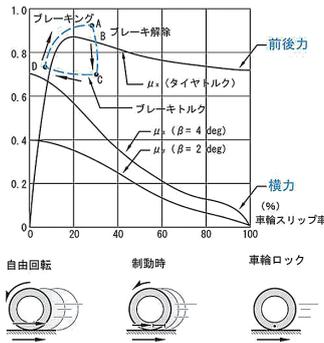


図4 ABSの制御原理
 (参考『自動車の制御技術』朝倉書店)

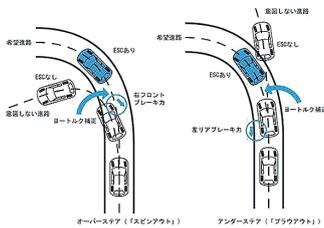


図5 ESCの効果
 (米国法規 FMVSS126)

そこで米国では、シートベルトに代わり、着用動作が要らないエアバッグの装備などの検討を始めたが、欧州ではシートベルトの着用義務化に向かい、フランスでは1973(昭和48)年、ドイツでは1976(昭和51)年、スウェーデンでは1975(昭和50)年から着用が義務付けられ、欧州では着用率が大幅に向上した。

日本では車両保安基準によって、1969(昭和44)年4月以降に生産された乗用車・小型トラックの運転席に2点式シートベルトの装備が義務付けられた。1973(昭和48)年からは運転席と助手席は3点式となり、1975(昭和50)年からは後部に2点式シートベルトの装備が義務付けられ、2012(平成24)年からは全席3点式となった。なお着用については道路交通法によって1985(昭和60)年から自動車専用道で前席に義務付けられ、2008(平成20)年からは後部座席も着用が義務化された。

さて、滑りやすい路面でブレーキを踏んだときに車輪がロックすることを防止するのが、よく知られたABSである。車輪はロックすると、横力という横に踏ん張る力がなくなるため、車両は横滑りする。ABSの目的は車両の操縦安定性の確保ではあったが手段としては間接的であった。

近年では、車両の横滑りやスピンを直接検知し、運転者がブレーキを踏んでいなくても、四輪のブレーキを積極的に使って操縦安定性を直接的に確保する電子安定化装置ESCも登場している。ESCはABSの革新的な最終版として欧州と日本で開発されたが、米国では2011(平成23)年からFMVSS126項として装備が義務化されるのである。

3. 途上国への適用に当たってのインプリケーション

敗戦から再生した日本は1970年代、米国の高邁な自動車安全基準を積極的に生産車に適用し、1980(昭和55)年に生産高が世界一となった。ところで現在、自由貿易のもたらす利益は理論的にも否定のしようがない。自由貿易を阻む関税や為替レートによってたとえ自国の産業が守られても、それは、自分だけ富んで、ほかの国は貧しくなるという、いわゆる近隣窮乏化の策にすぎないのである。したがって、途上国の企業であっても自国の資源を最大限に活用して国際競争の中で優越した製品をつくるのが求められる。

昔時の日本のように、人類社会に貢献し、国際的で先進的な環境・安全基準を、積極的に自国の政策に取り入れることが重要である。こうして、やがては陳腐化する製品の流通を自国品、他国品の別なく阻止し、無駄な開発も防止する。急がば回れである。最先端の環境と安全を自国から実現するのである。こうした政策と行動は途上国という目標の定めやすい時期にあるときこそ、好機である。同時に、競争上不利な産業から優位性をもつ産業への構造転換を促すような経済政策を採用すべきである。こうして、自由と責任のある国づくりを目指せば、その目的が自国民の誇りや民度を高め、結果として産業全体が生まれ変わるだけでなく、安全・安心な国づくりに貢献する。そして上り坂を上がり切れば、国際社会の成熟した一員として、世界から尊敬されることにもなる。

9. シートベルトの着用義務化

1. シートベルトの設置義務

日本国内でのシートベルト着用義務化に先立ち、道路運送車両法に基づく道路運送車両の保安基準が改訂され、1969(昭和44)年4月1日以降に国内生産される普通乗用車(定員10人以下、軽自動車を除く)の運転席にシートベルトの設置が義務付けられた。これに遅れること6カ月後の1969(昭和44)年10月1日以降には軽自動車の運転席についても設置が義務付けられた。1973(昭和48)年12月1日以降の生産車には助手席、1975(昭和50)年4月1日以降の生産車については後部座席の設置が義務付けされた。

ベルトの固定方法としては、当時は、腰部で固定する二点式が一般的であったが、腰部に加えて胸部も固定する三点式シートベルトの普及に併せて1975(昭和50)年4月1日以降の生産車の運転席、助手席については、(オープンカーなどの一部を除き)基本的に三点式シートベルトを設置することとされている。1987(昭和62)年3月1日に運転席、助手席の例外が無くなり、1994(平成6)年4月1日以降は、後部座席の側面席について三点式シートベルトを設置することとされている。2012(平成24)年7月以降はすべての座席を三点式シートベルトとすることが定められている。

2. シートベルトの着用義務

乗員へのシートベルトの着用に関しては、日本においては道路交通法により定められている。前述の設置義務と相まって1971(昭和46)年6月2日施行の道路交通法の改定により、運転席ならびに助手席でのシートベルト着用についての努力義務が

インタビュー参照

交通事故は1970(昭和45)年以降、今日に至るまでどんどん減っています。この成果は世界中の関係者に広く知られることになり、(中略)当時フランスの首相秘書官をしていたクリスチャン・ジロンドウ氏が、「日本では交通事故を減らすと言っているが、どのような施策で進めているのか」と外務省を通じて日本の政策を尋ねてきました。(中略)フランスは集中的な交通安全対策として、シートベルト着用を徹底しました。昨今は日本でも後部座席のシートベルト着用も義務化されましたが、フランスではシートベルトをしていないと本当に警察官に捕まります。私もフランスでやられたことがあります。

それぐらい徹底して、この施策のおかげで事故が減っていきました。西ドイツでも同様に交通安全対策に力点を置き、われわれから何年か遅れて急速に交通事故が減っていきました。1970(昭和45)年からの日本の交通事故削減は、全世界に影響を及ぼしたのではないかと、私は自負しています。(三谷 浩氏 p.31)

シートベルトは1986(昭和61)年に着用を義務化したら乗車中の致死率が下がりました。だいぶ前からシートベルトはありましたが、みんな装着しませんでした。でも義務化して装着するようになったら、確かに減りました。(片倉正彦氏 p.56)

課された。その後、1985(昭和60)年9月1日施行の道路交通法の改定により、自動車高速道路・自動車専用道において全席でのシートベルト着用が義務付けられた。翌年の11月1日からは一般自動車道についても義務化された。

2008(平成20)年6月1日からは、一部の特殊な例外を除いて、後部座席についても着用が義務付けされた。

シートベルトの装着有無による致死率の差については、警察庁の資料などで公開されているように、SRSエアバッグシステムなど安全装置の普及とも相まって、装着者と非装着者での致死率に大きな違いが見いだされている。

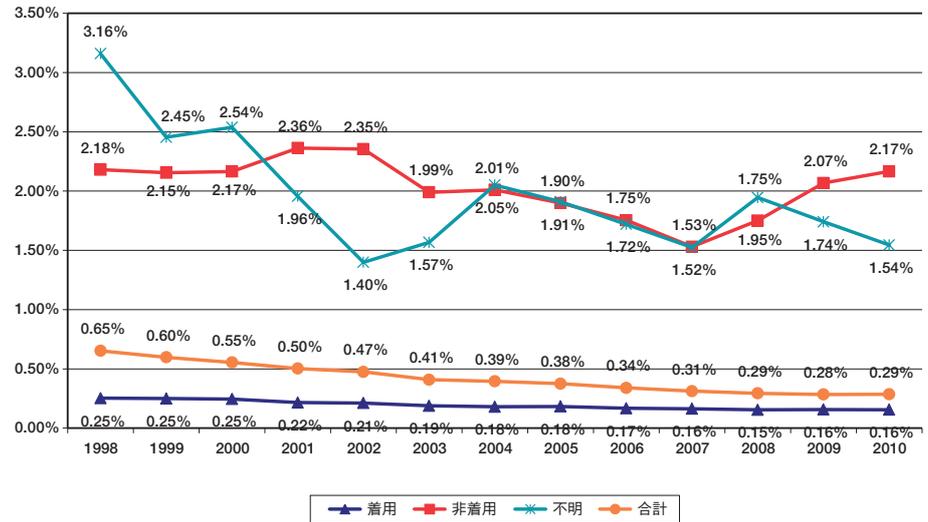


図1 シートベルト着用有無別致死率の推移

出典
平成22年中の交通死亡事故の特徴及び
道路交通違反取締状況について

シートベルト着用義務付け後の装着率については、JAF（日本自動車連盟）と警察庁が着用状況全国調査の定点観測を実施している。近年の日本におけるシートベルト着用率の年次変化は、図2のようになっている。2008(平成20)年の後部座席の装着義務化に伴い後部座席の装着率が向上していることが顕著であるが、運転席、助手席と比べるとまだ低いのが現状である。

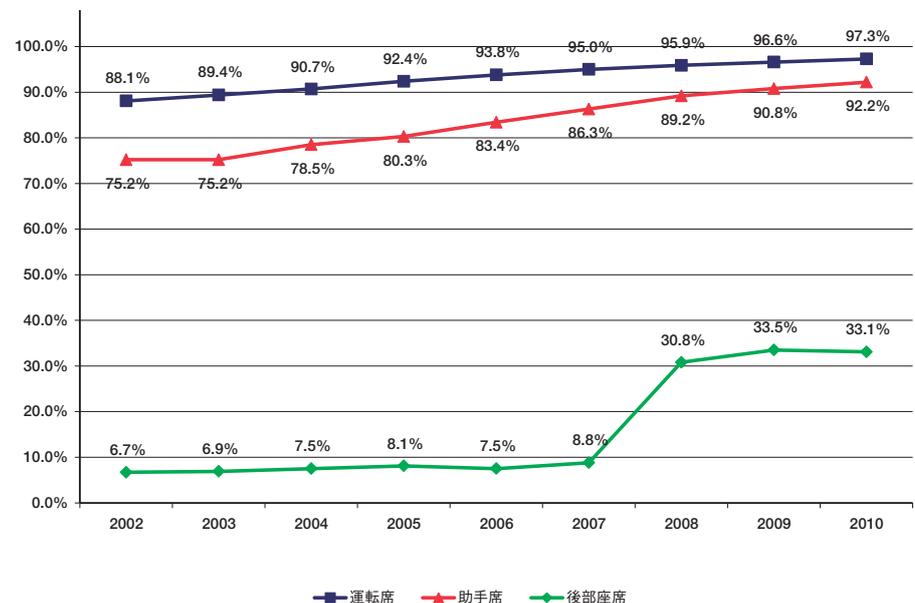


図2-1 一般道におけるシートベルト着用率

数値出典(図2-1~2)
JAF シートベルト着用率データ
<http://www.jaf.or.jp/eco-safety/safety/data/driver.htm>

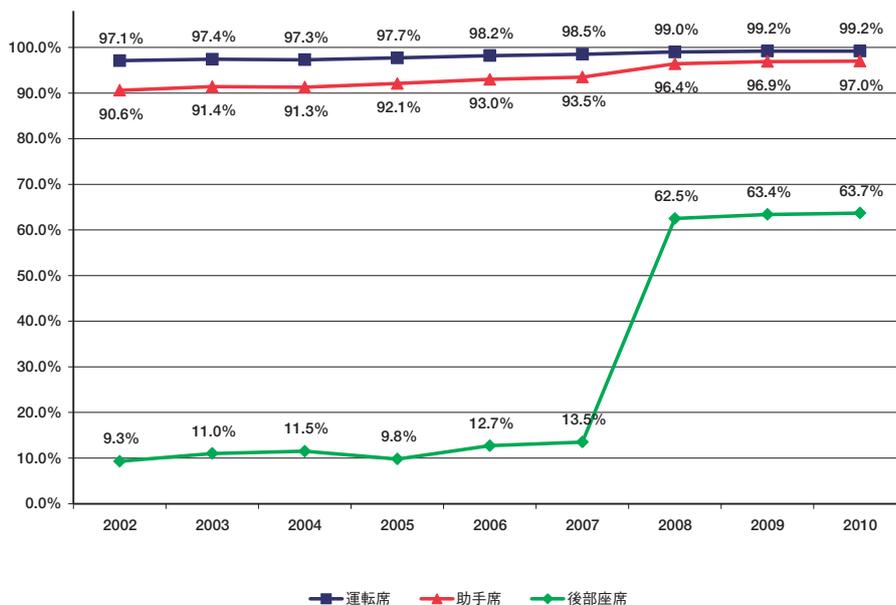


図2-2 高速道におけるシートベルト着用率

3. 途上国への適用に当たってのインプリケーション

シートベルトによる死傷率の減少効果が非常に高いことがわかる。シートベルトの普及段階として、日本では、まず車両へのシートベルトの設置義務付けを先行し、その後、シートベルトの装着を努力義務とし、最終的に装着義務付け、罰則規定の実施といった段階を踏んでいる。加えて、乗車頻度や衝突障害を受ける度合いに応じて、運転席、助手席、後部座席と装着義務付けの対象を拡大させている。定期的な交通安全教育や免許書き換え期間などのシステムが確立していない環境下では、段階的な義務化実施は、周知期間などの位置付けならびに、ドライバー自身への装着の習慣化を発生させる上で重要と考える。

その他のシートベルト関連法令：（乗用車について）

- 1987(昭和62)年3月1日 運転席・助手席にELRシートベルトの設置を義務付け
- 1994(平成6)年4月1日 座席ベルト非装着時警報装置(初期警報)の設置を義務付け
- 2000(平成12)年4月1日 6歳未満の幼児の乗車についてチャイルドシート使用義務化
- 2005(平成17)年9月1日 再警報装置(シートベルト・リマインダー)の設置を義務付け
- 2012(平成24)年7月1日 ISOFIX対応チャイルドシート取付具の設置を義務付け

10. 初心運転者期間制度

1. 初心運転者期間制度



図1 初心運転者標識

初心運転者には、周囲の運転者に対して初心運転者標識（通称、若葉マーク、初心者マーク）を前後の視認性の高い部分（地上高0.4～1.2m以内）に掲示する義務がある（図1、1972年に道路交通法により導入）。

周囲の運転者は、初心運転者標識を掲示している車両を保護する義務があり、幅寄せや割り込み（やむを得ない場合を除く）などの行為をしてはいけないと定められている。

しかし、受け身的な保護だけでは、初心運転者の違反、重大事故などの抜本的な抑制にはならないこともあり、1990（平成2）年3月6日に道路交通法の一部改正では、9月1日から初心運転者期間制度が施行された。

初心運転者期間制度は、普通免許、二輪免許ならびに原付免許について、免許の種類ごとに取得後1年間を初心運転者期間とし、その間に、違反を犯した場合一律の基準（合計点数3点以上、ただし、1回の違反3点に達した場合は除く）に該当した者に講習が実施される。実施期間は、公安委員会から通知を受けた翌日からの1カ月以内に限られる。この講習も受講は任意であるが、受講しない場合、該当免許に関して再試験となる。また、講習後に一定の基準にあらためて達した場合は、再試験になる。

また、初心運転者期間の初心運転者とは、該当免許種別に対する違反にともなうため、原付の免許を既に取得しており、あらためて普通免許証を取得した場合、あらためて取得した普通免許に対する違反点数がカウント対象となる。

初心運転者期間に免許がある場合には、その停止期間は、初心運転者期間には含まれず、停止期間を除いて1年間が初心運転者期間となる。

2. 初心運転者期間制度の講習内容

この講習は、該当者が一定の違反点数を累積した結果実施される。従って、実施内容は、免許取得後の熟練度の未熟さならびに、交通参加者としての安全意識や危険予知能力の不足を補完する意味合いが高い。次の表に、講習項目ならびに講習内

インタビュー参照

1990（平成2）年ぐらいになりますと、四輪車の運転者がいろいろな問題を起こすので、初心運転者期間制度や、取消処分者講習制度が導入されました。それまで、取消処分を受けた人たちは、停止期間が終わって試験を受ければまた免許が取れました。しかし取ってみるとま

た事故を起こします。取消処分者に対して、試験を受ける前に何とか講習を受けさせたいので、そのためのカリキュラムをつくってくれないかと言われ、私は二輪車のカリキュラムをつくりました。

（長江啓泰氏 p.96）

講習項目	講習内容
安全運転意識の向上	(1) 運転意識の改善の必要性 (2) 運転適性検査
所内コースにおける運転演習	(1) 運転技能の補正 (2) 危険の予知・危険の判断の実地訓練
路上における運転演習	(1) 運転行動の観察 (2) 他の交通に対する配慮 (3) 路上運転についての話し合い(原付特別訓練)
危険予知訓練	(1) 安全運転ディスカッション (2) 危険の予知・判断能力の向上
新たな心構え	(1) 効果測定 (2) 新たな心構えの確立 (3) 総合講評

表 1 初心運転者講習の内容

容を示す。

講習時間は、一日で実施できる7時間(原付免許は4時間)に設定されており、講習を受講しなかった際の運転免許センター等での学科・実技の再試験に比べて、軽い様に設定されており、義務ではないが、受講を促す形態になっている。

3. 途上国への適用に当たってのインプリケーション

免許を取得して、熟練してない段階での運転は、運転操作に対するスキルとともに、周辺環境などへの適合能力も低く、とっさの判断がつかない場合がある。そのため、初心者段階で講習制度をつくることで、あらためて運転者自身の価値観を考え直し、経験不足な部分を見つめ直すことができる効果が期待される。そのため、押しつけタイプの講義ではなく、自分自身が問題点を発見できるような「気づかせ」教育となるよう参加者にしゃべらせる機会をつくらせることが大切である。

免許を取得して、自分の意志で運転を開始したばかりの初心運転者は、運転経験不足が要因となる予測・判断不足や誤操作、複雑な運転環境での情報の取得不足などに陥りやすい。この際、実際の混合交通内での運転が怖いという感覚が芽生えて、運転から遠ざかり免許は保有しているが、ほとんど運転はしないペーパードライバーになることも見受けられる。日本では、免許取得後最初の免許更新時には、無事故無違反であっても、初回更新者講習という枠組みで2時間の講習を受けさせることで、そのような運転から遠ざかっているドライバーも含めて免許取得後の継続的なケアを進めている。

車両の運転は、行動範囲を広げる、自分のスケジュールに併せて行動できる、多くの荷物を輸送できるなど、非常にプラスとなる点がある。講習において自らあらためて振り返らせるとともに、運転者に良い意味での自信を持たせる内容とする 것도大事である。

11. 免許保有者への再教育

1. 免許保有者への再教育の機会

日本では、免許取得時の運転者教育の大部分は、自動車教習所が担っている。その一方で、免許取得後の継続的な教育は、取消・停止処分ならびに違反者などが講習などを受ける対象以外は、主として免許更新時における年齢および過去5年間の違反経歴などから区分された講習の受講義務が担っている。定期的な免許更新システムが構築されていても、日本の場合には、実質の身分証明書の代わりとして免許証を保有している場合も見受けられ、形骸化している部分もある。

講習の内容で、近年工夫されつつあるのは、既に免許を保有し実際の交通環境下での運転をしている人が対象であるため、自分の思い込みから来る運転スタイルに対して見つめ直させ、規範となる運転スタイルに矯正する部分があげられる。過去には、講習映像を一方向的に視聴させるなどの受け身の講習が多かったが、危険条件の画像を用いたヒヤリハットのディスカッションなどが活用されている。

以下では、法定講習と任意講習に分けて代表的なものを示す。

2. 法定講習

更新時の法定講習は、免許取得後に交通法令などが新しくなったり、道路交通の状況が変化した場合、その変化に応じた安全運転などを運転者に理解・周知する機会を得るとともに、あらためて個々の安全知識・意識を高めて交通時の防止を図ろうとするものである。その形態は、年齢および過去の違反経歴などにより講習が分類される。基本的な考えは、無事故無違反の優良運転者に分類される免許保有者は、地元の警察署などで30分ほどの簡単な講習となる優遇措置がある。それ以外の初回更新や違反者場合には、免許センターなどに出向き2時間の講習を受ける。このことにより、運営面でも実施場所の確保ならびに同一条件下での講習効果向上を狙っている。

2.1 優良運転者講習

免許の継続経過年数が5年以上で、基準日前の5年間が無事故無違反な場合に

インタビュー参照

人間は自分の経験の範囲で考えます。自分なりに経験を積んで、認知・判断・操作の形をつくってしまった人たちに、「それはまったく違う」と教える必要があります。運転は密室の中で自分だけでやりますから、自分がやっていることが正しいと思うわけです。しかし運転

者教育、とくに再教育に関しては、複数の人間が1台の車に乗って、交互に運転させます。「どうしてこういう運転をするのか？」をみんなでディスカッションさせると、自分がやっていることは良くなかったということが分かります。
(長江啓泰氏 p.98)

は、相当期間にわたり優良運転の継続の実績があると考え、優良運転者講習となり、30分ほどの道路交通法令の改正などが中心の講習となる。

2.2 初心更新者講習

免許を取ってから最初の更新までは事故率が高いため、無事故無違反であっても初心更新者講習として法改正の知識や運転者の心構え、義務と行った運転者の資質の向上に関することや安全運転に必要な知識について2時間の講習を実施する。

2.3 高齢者講習

違反有無とは関係なく、更新時に70歳以上となる場合は、高齢者講習を受ける必要がある。これは加齢により身体的能力の低下や判断能力の低下などについて本人に自覚してもらい、一層の安全運転を心がけることを目的にしている。

その内容は、運転適正指導に加え、車両を用いた運転指導また座学では、交通事故の特徴などもあらためて学ぶ。内容や時間は75歳以上、75歳未満で異なり2時間30分から3時間程度である。

3. 任意講習

免許更新時に70歳未満の場合では、ドライバーのために講習を希望する地域、職場、団体等の代表者からの申請手続き（有料）に基づき、公安委員会が認定した民間教育機関の講師を派遣して実施している任意の講習（いわゆる出前講習）、更新時講習の代わりとなる講習として自動車教習所などの民間教育機関が実施する「公安委員会認定の代替講習」、また、70歳以上でもシニア運転者講習、チャレンジ講習、特定任意高齢者講習（簡易）などの任意講習を受けることで、更新時の法定講習が免除されるシステムもある。

4. 途上国への適用に当たってのインプリケーション

免許センターなどでの更新システムが確立されている場合、上記のような形態をとり、定期的かつ強制的に情報提供などをすることが可能である。とくに、違反歴、運転歴、年齢などのデータを一元管理し利用すると、優良運転者への優遇措置の付与による、違反運転の抑止効果も期待できる。また、上記に併せて、1994（平成6）年からは優良運転者の免許有効期間を通常3年間から5年間へ延長する優遇措置とともに免許証自体の表面にゴールドの帯（通常は水色、初回更新前は若草色）の表示となり、視覚的にも明示され、所有することに対する優越感なども感じられるように工夫されている。

一方で、更新時講習や従業員講習への参加者のモチベーションによりその効果が変わることがあげられる。すなわち、任意講習で自分を研鑽しようと安全講習施設の講習に参加する運転者には非常に高い効果が期待されるが、通常更新時講習の様に規定時間を我慢していれば免許が更新できるといった意識で参加するなど、日本においても問題視されている部分である。また、単なる無事故・無違反により選別した場合、ペーパードライバーとの区別が難しい一面もある。

また、講習時にドライバー自身の運転スタイルをあらためて認識させるため（気づかせ教育）には、前述のように個別のスタイルを明らかにする講習カリキュラムの構築と、各免許更新場所におけるインストラクションができる人材の育成が重要となる。

12. 運転講習制度

1. 講習制度の歴史

日本の運転講習制度は、2011(平成23)年現在、取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習および初心運転者講習など主として違反をした対象者に受講する講習と免許保有者への再教育の位置付けをもつ免許更新時に行う更新時講習、高齢者講習などが実施されている。

講習ごとに、受講の義務付けならびに受講内容の区分、選択などが細かく分類されている。

講習については、1947(昭和22)年に自動車取締令が一部改正された際に、免許停止処分者に対する講習制度を設けられた。当時は、講習受講は強制とされていた。1960(昭和35)年の道路交通法の公布により、免許制度の整理統合とともに、処分が政令で定める基準によることとなり、免許停止処分者講習も強制(受講命令処分)から運転者の任意となった。このとき、従来の講習は公安委員会が実施していたが、公安委員会が委託したものが実施することに変更された。

1990(平成2)年9月1日に施行された道路交通法の一部改正では、取消処分者講習制度、初心運転者期間制度が開始された。1998(平成10)年10月1日に施行された道路交通法の一部改正により高齢者講習、違反者講習が導入され現在の形態がほぼ完成した。

次項以下では、取消処分者講習、停止処分者講習ならびに違反者講習について述べる。

2. 取消処分者講習制度

取消処分者講習制度とは、運転免許の取り消し処分を受けた場合(初心者運転講習を除く)、または6カ月間を超える期間の運転の禁止処分を受けた場合、欠格期間を経過し、再び運転免許試験を受けようとするときには、試験を受ける過去1年以内に公安委員会が行う「取消処分者講習」を受講しなければならない。

この講習制度が導入されるきっかけは、取り消し処分を受けたものが再び免許を取った後に違反を起こすケースが多かったためであり、再び免許を受けようとする

インタビュー参照

1990(平成2)年ぐらいになりますと、四輪車の運転者がいろいろな問題を起こすので、初心運転者期間制度や、取消処分者講習制度が導入されました。それまで、取消処分を受けた人たちは、停止期間が終わって試験を受ければまた免許が取れました。しかし取ってみるとま

た事故を起こします。取消処分者に対して、試験を受ける前に何とか講習を受けさせたいので、そのためのカリキュラムをつくってくれないかと言われ、私は二輪車のカリキュラムをつくりました。

(長江啓泰氏 p.96)

際、運転技能や交通ルールに加えてカウンセリングといったメンタル面やグループディスカッションなどを通し、コミュニケーションや自己・他己を理解することで免許再取得後の違反・事故を未然に防止することを目的としている。

受講内容は、実車での指導が含まれるため、普通自動車免許の取消処分者講習は、仮免許を取得したうえで受講するシステムとなっている。

講習の受講時間は、2日連続で、7時間（1日目）、6時間（2日目）の合計13時間の講習を受けることとなっている。

3. 停止処分者講習

停止処分者講習は、免許の停止または保留などの行政処分を受けた者に対して行われ、取消処分者講習と異なり義務ではない。この講習を受講すると、停止処分期間が短縮される。

その講習内容は、運転適性検査の実施と指導、自動車等による運転の適性診断と指導、プロジェクターを使用した講義などであり、講習の終わりに教育改善効果を測定する考査が行われ、その成績により停止処分期間が短縮される。

下の表は、停止処分講習の種類と短縮される日数であり、表からわかるように、最大で停止期間の半分の日数が短縮される（150日以上の場合には、半分以下）。

講習の種類	停止期間	短縮日数	講習時間
短期講習	30日	短縮日数20日から29日間	1日（6時間）
中期講習	60日	短縮日数24日から30日間	2日（10時間）
長期講習	90日	短縮日数35日から45日間	2日（12時間）
〃	120日	〃 40日から60日間	〃
〃	150日	〃 50日から70日間	〃
〃	180日	〃 60日から80日間	〃

4. 違反者講習

運転免許をもつ者が一定の「軽微」な違反行為をし、ある一定基準に該当することとなった者に対する講習であり、該当基準が免許停止の行政処分対象となっているため、この講習を受けなければ免許停止処分を受けることになる。

違反者講習の該当者は、免許停止の行政処分対象者のうちで、下記の要件が当てはまる。

- ・免許の累積点数が6点になっている
- ・累積の内容が基礎点数3点以下の軽微な違反行為である
- ・過去3年間の間に、違反者講習や点数制度による免許の行政処分を受けたことがない

停止処分者講習との違いとしては、停止処分者講習が行政処分の停止処分を受けた後に行われるのに対し、違反者講習は、行政処分が行われる前に実施されるため、行政処分としての前歴は計算されない点があげられる。

その講習内容は、受講する側で2つのコースから選択できるようになっており、社会参加活動すなわちボランティア活動を含む講習と、社会参加活動を含まない講習がある。社会参加活動は、主として交通安全に対する内容となっており、歩行者の安全通行のための補助誘導、交通安全の呼び掛け、交通安全チラシを配るなどの広報啓発、カーブミラーの清掃等の道路上の環境整備や放置自転車の整理・撤去の補助などがあげられる。

5. 途上国への適用に当たってのインプリケーション

上記のように、違反者に対する講習も、その対象によりランク分けされており、講習内容の差別化ならびに受講者数の適正化、合理化が進められている。実施に当たっては、免許・違反に関するデータの一括集約・管理、処分対象者に適したカリキュラムの構築が必要となる。なお、違反者講習にあるように、講習を受ける側にとっての選択肢を設けることで、受講者側が参加しやすくなるメリットがあげられる。

また、職業運転手などが停止処分を受けて業務上の運転をすることができず、失職することなども想定して、その間の一般生活を視野に入れて、停止期間を失業手当の最大受給期間の6カ月と同等期間になっているのも特徴である。前述した講習による期間短縮制度、停止処分を予防する段階的講習制度などと相まって、一般生活に負荷がかからないように、単なる交通違反の枠を超えて、社会生活にマッチングするシステム構築が望ましい。

13. 「気づかせ」教育

1. 3E

交通事故は、「車」「道路」に潜むリスクが、車を運転したり、歩行者という交通参加している「人」の危険な行動をきっかけに現実になることによって発生するという考えにおいて、構成要素である「車」「道路」ならびに「人」のうち、人に対する交通安全対策の手段分類の代表例である。

警察による交通安全対策を考える上でも用いられており、それぞれ「交通管理・交通工学的手法(Engineering)」「法の執行(Enforcement)」「教育(Education)」の英単語の頭文字がEとなることから「3E」として取りまとめられている。

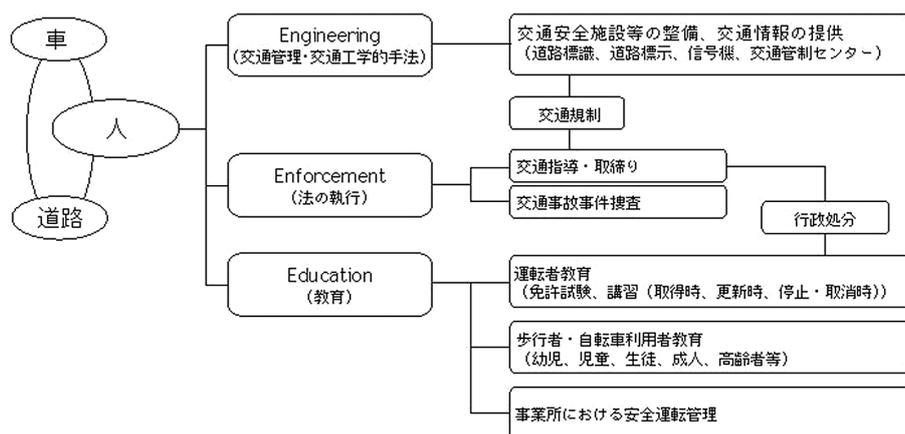


図1 警察における3Eをベースとした交通安全対策の全体構造

この中の「教育」では、ほかの項目にあげてあるように、運転者教育、道路利用者教育ならびに安全運転管理などが含まれている。

インタビュー参照

私はよく「まずあなたが普段やっているとおりにやってください」、次に「今度は私の言うとおりにやってください。どちらが良いですか?」と、やってから考えてもらいます。まずどんどんやらせ、やった体験の中から「これはどう考えたら良いのでしょうか?」となるべきです。しかし実際はそんな時間は取れません。これが、工業的教育と農業的教育の違いです。工業的教育というのは、段階別に全部仕込まれていて、そのとおりにやればそうなる。つまりマニュアルです。最近の人は必ず

「マニュアルはありますか?」と聞きます。マニュアルで、あるところまでは非常に早くできます。そして最後には、マニュアルがチェックリストになるわけです。全部チェックしてOKだから、「OK」ということになります。だけど私は「脱マニュアル」で、最初はマニュアルがあるのですが、ある程度できるようになったらやめます。その人が自分で別のマニュアルをつくるのが、経験をさらに進めて進歩するための手法だと思います。

(長江啓泰氏 p.98)

2. 日本における交通安全教育

免許取得時ならびに免許取得後の講習などのほかに、教育機関や警察、地域活動、自動車関連企業、関連団体などが連携し実施している。その形態は、以下のような素材や形式を用いている。

- ・映像・資料：事故現場ほかの実写、再現ドラマ、アニメーション、新聞記事などによる事故の恐ろしさの再認識や交通ルールの説明など。
- ・講義：事故データや画像などを具体的な事故事例を用いた説明と意見交換を通して交通安全意識を向上させる。
- ・実技・実習：学校などでの交通安全教育では、校庭や体育館に模擬交通環境を再現し、主として低学年に対しては、道路の歩き方や信号の渡り方など基本的な交通ルールと交通マナーを体得させる。また、ダミー人形などによる模擬交通事故を再現することで、車両の制動特性など、走行車両の持つ危険性について認識させるなどの手法が用いられている。

実際に車両を運転する年齢に対しては、シミュレーターなどを用いた実際の運転場面などを例に、潜在的危険の発見・ディスカッション(写真1)を行ったり、試験路において、車両のスキッド体験や危険回避訓練などから車両の物理運動限界を認識するとともに、余裕をもった安全運転の重要性を認識することなどが試みられている。



写真1 気づかせ教育に利用することができる「Honda 動画 KYT (危険予測トレーニング)」

教育機関の講師を派遣して実施している任意の講習(いわゆる出前講習)、更新時講習の代わりとなる講習として自動車教習所などの民間教育機関が実施する「公安委員会認定の代替講習」、また、70歳以上でもシニア運転者講習、チャレンジ講習、特定任意高齢者講習(簡易)などの任意講習を受けることで、更新自の法定講習が免除されるシステムもある。

とくに、近年では、押しつけ教育ではなく、まず本人の考えで実行した場合とインストラクター指示のとおり実施して比較することで、その違いを自ら認識し、その説明を納得した上で自分の考えを変えさせる「気づかせる」手法が多く導入されている。近年、この手法の拡大は交通安全教育だけではないが、押しつけ教育では、その場での表面的な理解だけで効果の持続性がない傾向がみられる。また、主体的に問題解決に取り組む姿勢を持たせることで、本人の交通安全に対する興味レベルを上げる効果が期待される。

3. 途上国への適用に当たってのインプリケーション

インタビュー本文にあるように、マニュアルを整備することは、大量の受講者に対して組織的にかつ効率的に進める上では有効である。しかし、マニュアル一辺倒の押しつけ教育になると、個人により考えが異なる運転者に対して適切な効果が得られない部分がある。

したがって、実技講習のように個人に対してインタラクティブなカリキュラムにすることが望ましい。とくに、個人の性格により運転行動や交通安全意識のレベルは異なってくるため、限られた時間で、その癖や特徴を見だし、本人に自覚させるには、インストラクターの訓練・レベリングも非常に重要である。定期的な指導者に対する講習会などで、ロールプレーイングなどの手法を用いて教官が受講者の立場になり、いかに気づかせるかを逆の立場から体験するなどの取り組みも有効である。

14. 二輪車の取り扱い

1. 日本の道路交通における二輪車の位置付け

日本において、1950年代から1960年代は、二輪車が中心の道路交通社会であった。その後、四輪車の普及により国内の道路交通社会は、一気に二輪と四輪が共存する時代に移行して現在に至っており、自転車も加わり、アメリカのような四輪車を中心の社会とは異なった交通環境が確立されている。

自動二輪車は、車両の技術発展・道路環境改善により、戦後に比べて飛躍的な走行性能向上があり、一方日本では、二輪、四輪ならびに自転車の混合交通に加えてユーザーニーズに併せステップスルーのスクーターに代表される多様なカテゴリーの登場・普及などにより、二輪車の環境は非常に変化し複雑となっている。その時代ごとの変化に即し、道路規制や免許制度、規格は変化してきた。以下にその代表的なものをあげる。

2. 道交法

2.1 走行に関する規制

50cc未満の原動機付自転車（以下、原付）1種は、自転車と取り回しがほとんど変わらないコミュータビークルとして、スカートを着用していても乗りやすいステップスルータイプのスクーターが登場したことや、ヘルメットを収納できるメットインタイプが登場し、保有台数が増加した。しかし、原付1種は、道交法による最

インタビュー参照

戦後10年間は占領行政下の道路交通ということで、ほとんど自動車がありませんでした。その後の15年間は混沌とした状況からモータリゼーションへの転換期ということで、主に二輪車の時代に入ります。次がモータリゼーションの光と陰ということで、非常に良い部分と交通事故という陰の部分が出てきた時代です。

（長江啓泰氏 p.95）

現在、世界の二輪車の市場がどんどん広がっているのに、日本の市場というのは縮小しています。日本の二輪車がちょっと変なのは、規格を盾に取ってそれを続けようとしていることです。例えば50ccなんていうものは、現在の世界のどこにも無くて日本にしかありません。それから400ccや750ccという規格も日本にしか無いものです。非常に小さなマーケットでそんなことをしているのです。グローバルスタンダードと言われる、世界共通

の規格に組み込まれたものが日本でも使われないと、日本のマーケットは伸びないと思います。

（長江啓泰氏 p.95）

日本では、四輪よりも二輪免許のほうが取得できる年齢が低いため、本格的な交通社会への参加は二輪からとなります。一部の学校の先生には二輪車の好きな方がいるので、ホンダがそういう先生たちを集めて研修会をやって、学校に戻って生徒に教えてもらおうと思ったのです。十数年やりましたが、先生たちは学校に戻っても何もしないのです。本来、安全に乗るように指導する機会をつくるべきなのですが、先ほども述べたようにそもそも乗らせないという「三ない運動」などの風当たりが強くてできなかったというのもあります。

（長江啓泰氏 p.96）



図1 二段階右折



図2 二段階右折禁止

高速度時速30kmがあり、片側3車線以上（右折車線も含む）の場合、二段階右折（フックターン）しなければならないなど、現状の混合交通流の中では、特異な車両となっている。最高速度については、規定する当時の車両性能によるところが大きいが、性能が向上した現在でも引き継がれている。

二段階右折に関しても、複数車線あるところをセンターラインよりに進路変更することは、速度域の異なる乗用車などとの交錯をすることなどから規制されている。このため、3車線以下でも、交通量や右折車線がないなどから危険な場合には、二段階右折をしなければならない場合もあり（図1）、逆に、直行した位置にスペースがないなど、二段階右折できない場合には、図2の標識とともに小回り右折する箇所もある。

また、自動二輪車は、免許取得後1年間については、車両の操作や混合交通内での走行に習熟する期間として、二人乗りを禁止している。また、高速道路での二人乗りは2005（平成17）年4月より解禁されたが、運転者が20歳以上で、免許の期間が通算3年以上などの一般道路よりも高い条件が規定されている。この高速道路二人乗りに関しては、首都高速など一部の自動車専用道路で禁止されているため、郊外から首都高速などに接続している高速道路を二人乗り走行してきた際、いったん一般道に降りることになる現状とである。

2.2 免許制度

日本の二輪車の免許制度は、車両の発展・普及とともに変化してきた。戦後から現在にいたるまで、市販車両の排気量の増加や性能向上、タイプの多様化により、排気量区分ならびにAT免許などが増加し、他国に比べても複雑となっている。加えて、車両に関する車検制度や税制との整合が付いていないことも複雑さを増加させている。

排気量	50cc以下	50超125cc以下	125超400cc以下	400超650cc以下	650cc超
AT 限定なし 免許	原付	普通自動二輪 (小型限定)	普通自動二輪	大型自動二輪	
AT 限定免許	(4輪AT限定でも可)	普通自動二輪 (小型AT限定)	普通自動二輪 (AT限定)	大型自動二輪 (AT限定)	

表1 日本における二輪車の免許区分

3. 国際化と日本の独自規格

先にあげたように、免許、排気量区分が日本独自の区分となっているため、市販車両も、国外と国内で異なる排気量クラスが販売されるなどの問題がある。とくに、現在、普通運転免許証で付帯的に運転することができる50cc未満の原付（1種）については日本独自の規格であり、関係業界からは小型自動二輪車までの免許取得が簡便になるような要望も出されている。

排気量	50cc以下	50cc超 90cc以下	90cc超 125cc以下	125cc超 250cc以下	250cc超 400cc以下	400cc超
(参考) 道路交通法 (呼称区分)	原動機付 自転車	小型自動二輪車		普通自動二輪車		大型自動 二輪車
道路運送 車両法 (ナンバー プレート色)	原動機付自転車			軽自動車 (軽二輪自動 車) [白]	小型自動車 (小型二輪自動車) [白+緑枠]	
高速道路の 通行	不可			可		
定期点検 (整備)	不要 (制度がない)			必要		
車検	不要 (制度がない)				必要	

表2 道路運送車両法による区分

4. 二輪車を取り巻く環境

普通自動二輪車・原付は、自転車から本格的に混合交通参加者になる最初のステップであるが、日本国内では、原付免許取得可能年齢が義務教育を終了し就業することを想定して従来16歳であるが、現在、日本国内での高校進学率は96%を超えており、高校在学中に取得可能年齢に達することになる。学校教育では、交通安全教育も実施されているが、現状として「(バイクを)乗らない」「(バイクを)買わない」「(免許を)取らない」という1980年代に全国高等学校PTA連合会により採択された「三ない運動」が主流となっている。そのため、高校在学中に二輪から隔離されていた若者が、卒業後に二輪・四輪により混合交通にいきなり参加するなど、諸外国と比べると非常に不連続な形態となっている。20歳以下の交通事故死者数も人口の減少とともに絶対数は減少傾向を続けているが、依然無視できない割合で推移している。

道路環境にしても、日本では、道路整備の際に、歩道ならびに路側帯加えて自転車道を整備できるスペースが限られる。そのため、原則左側端を走行する原付が路上駐車車両により進路変更を余儀なくされるなどの問題も顕在している。一方で、二輪レーンなど、専用レーンをつくる試みもされているが、逆に、交差点付近での左折車両との交錯による巻き込み事故、商用車の荷さばきスペース問題などから普及には至っていない。

5. 途上国への適用に当たってのインプリケーション

時代の推移・変化に応じて規制などの変更を実施していくことは望ましい。先進国においても、その車両占有率が全く異なる交通環境があるため、自国の現状ならびに将来像を把握・検討して、「車両」「道路環境」および「教育」をバランスよく、かつ整合性を持つことが必要である。そのためには、直接的な関連官庁の部署だけではなく、経済・医療・関連メーカーまで含めた包括的連携システムの構築が重要であるといえる。

15. 都電廃止

1. 都電の成り立ち

東京都交通局のホームページによると、都電の歴史は、1911(明治44)年に東京市が東京鉄道株式会社から路面電車事業を買収し、東京市電気局として開業したときにさかのぼる。当時は都電ではなく市電と呼ばれていて、1943(昭和18)年に都制が施行されてから都電と呼ばれるようになった。ただし都民にこの呼び名が浸透したのは戦後である。戦前の最盛期は1943(昭和18)年度で、1日利用客数193万人、系統数も41系統だった。第二次世界大戦でかなりの路線がダメージを受けたが、戦後速やかに再生され、1955(昭和30)年前後が戦後の最盛期であった(図1)。昭和30年代になって、自動車交通が増加し、軌道敷内への自動車の乗り入れにより、都電が渋滞に巻き込まれるようになった。



図1 戦後最盛期の都電路線図(地下鉄網などを含めベースマップは2008年のもの)

出典
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/6/6e/Tokyo_toden_map.png/360px-Tokyo_toden_map.png

インタビュー参照

一方、41系統あった都電が昭和40年代にほとんど廃止されました。今残っているのは1系統だけです。都電から地下鉄に変更するという、東京の交通の一大変革期でした。都電が最高時は毎日160万人も利用して、人々の足となっていたことはあまり考慮されていません。なぜ都電が廃止になったか、誰も反対する人はいなかったのか調べましたが、廃止に反対という人はほとんどいま

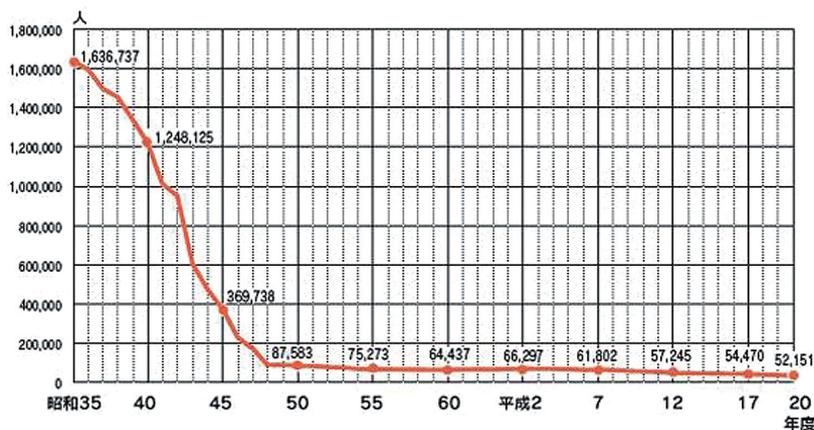
せんでした。というのも、交通渋滞の元凶だったことがひとつ。いまひとつは、料金をあまり値上げしなかったため都営交通の経営が苦しくなったためといわれています。このような経営的な問題もあり、識者も「都電廃止やむなし」という意向でした。非常にもったいないと私は今でも感じています。

(佐藤 脩氏 p.15)

2. 都電の衰退

当時のわが国の多くの都市で、同じような状況が発生し、道路空間の中で路面電車が邪魔者扱いされるようになった。渋滞に巻き込まれた電車は、当然ながら速度も輸送力も低下し、速度の低下により利用者も減少するという悪循環に陥った。都電も同じ道をたどった。当時、イギリスもフランスも、そしてアメリカも路面電車を全面的に廃止していたこと、地下鉄の計画が具体化し、新線の建設、開業がはじまったことなどと相まって、わが国では、最盛期は60都市以上にあった路面電車の多くが廃止となった。

都電においては、モータリゼーションに伴う道路混雑の激化から、1959(昭和34)年に軌道内の自動車走行が認められたことをきっかけに、都電の速度低下、輸送力低下が顕著になった。その後、図2に示すように利用者数は激減し、都交通局の財政は悪化していった。そして1967(昭和42)年の交通事業財政再建計画の策定で、当時の路線約193kmのうち181kmを5年間で廃止することを決定した。広島や長崎など路面電車が都市内で活躍している都市と比較すると、軌道内自動車走行を認めたことが都電衰退の大きな要因のひとつといえる。現在残っている荒川線12kmは、ほとんどの区間が道路上にはない専用軌道であること、並行する代替交通手段がないこと、沿線の要望が強いことなどが理由で残っている。



出典
東京都交通局ホームページ

図2 都電利用者数の推移（軌道内自動車乗り入れ許可後）

3. 途上国への適用に当たってのインプリケーション

アジアの途上国大都市で路面電車を有しているところはないので、直接的な関連はないが、佐藤氏のコメントにあるように人々の足になっている交通手段の意味を十分に考察することなく政策意思決定をすることへの警鐘となる。多くの大都市でのパラトランジットと呼ばれる交通手段が果たしている役割の吟味を怠ってはいけない。

16. 道路構造令

1. 道路構造令とは

わが国において、道路法の規定に基づいて定められた政令である。道路を新設し、または改築する場合における道路の構造の一般的技術的基準を定めたものであり、道路の分類や、分類ごとの構造について、細かく規定されている。わが国における道路の計画、設計のもっとも基本となるものである。

ただし、実際の計画や設計に当たっては、現地の地形や沿道条件などを勘案しつつ、許容範囲の中で柔軟に対処することが重要といえる。

2. 道路構造令の歴史

自動車が徐々に市民生活に浸透してきた大正時代、1919(大正8)年に制定された道路法に基づいて公布されたものが道路構造令と街路構造令である。おおむね、都市計画区域内の道路が街路構造令、その他の一般道路が道路構造令の対象とされた。その後、何度かの改正を経て1958(昭和33)年に両者は統合されて道路構造令となった。従来の道路構造令は地方部として、街路構造令は市街部(1970年からは都市部)として継承されている。1958(昭和33)年改正の道路構造令では、計画目標年次設定、道路種類の区分などが新しく取り入れられた。しかしながら、幅員12m以下の道路では歩道を設けない単断面道路としており、自動車、自転車、歩行者などからなる混合交通の有効利用を図ろうという混合交通主義に基づくものといえ、結果的に歩行者軽視の道路となってしまった点は否めない。1970(昭和45)年の道路構造令改正で、初めて車線交通主義が取り入れられ、同時に、自転車専用道路、歩行者専用道路が初めて位置付けられた。

道路構造令はその後も見直しが何度か実施されている。大きなところでは、1974

インタビュー参照

岐阜県の国道で観光バスが飛騨川に転落し、23人が亡くなりました。道路構造令が1970(昭和45)年にできましたが、そのきっかけになりました。こういう犠牲がないと、しっかりした取り組みがなされませんでした。

(佐藤 脩氏 p.14)

あのころは歩道の整備といっても白線を引いただけのものもあり、そもそも歩道の基準も確立されていませんでした。1970(昭和45)年に道路構造令が大改正され、急速な歩道の整備に適用されました。これも私が担当しました。

(三谷 浩氏 p.30)

交通安全施設等整備事業とは何かということになると、安全の観点から、既存の欠陥道路に対する応急的な改善事業です。そのため、道路の新設事業と補助率が違ってまいります。このような応急的な処置ですので、必ずしも道路構造令に規定されている基準に合わない事業もやることができます。

(三谷 浩氏 p.33)

道路技術者そのものがそうで、道路構造令に合っていれば良い、という考え方です。設計区間でそういうふう

に決められているから、と。

(片倉正彦氏 p.58)

(昭和49)年改正での環境施設帯の導入、1993(平成5)年改正でのバリアフリーの考え方の盛り込みに伴う歩行空間の充実、2001(平成13)年改正での、①歩行者や自転車の通行空間を自動車とは独立に確保すること、②住区内道路において自動車の速度抑制を目的として必要に応じてハンプや狭さを設けること、③路面電車の通行空間と施設を位置付けること、④植樹帯を設置すべき道路の種類を拡大すること、などの大幅な変更をあげることができる。

3. 途上国への適用に当たってのインプリケーション

道路構造令に相当する政令は、ほとんどの国で存在している。当該国の道路交通の実情や課題を十分に反映できるよう、わが国の歴史でもそうであったように、何度とない見直し改正が必要となる。とりわけ交通事情の変化の速度が速いことを踏まえて、適切なタイミングでの見直しが求められる。

また、その運用に当たっては、ローカルな状況に柔軟に対応する姿勢が求められる。インタビュー記事の中でも、画一的な政令の運用について批判的な記述が一度となく登場している。柔軟な運用を実現するためには、現場で図面を作成している技術者の技術的な訓練の充実が必要となる。

参考文献

- 日本道路協会(2004)『道路構造令の解説と運用(改訂版)』
新谷洋二編著(2003)『都市交通計画第二版』技報堂出版

17. 歩車分離

1. 歩車分離とは

空間を面的に捉えたときの動線の分離として歩車分離を言う場合と、同一路路空間断面における歩道と車道の分離として歩車分離を言う場合がある。ここではインタビューの文意に従い前者について述べる。

2. 歩車動線の分離：ラドバーン計画の発表と影響

動線の分離としての歩車分離は、1928(昭和3)年のアメリカ合衆国ニュージャージー州の住宅地ラドバーン地区の開発における道路網計画に始まる。図1に示すように、住宅地にスーパーブロック(極めて大きな街区ブロックのこと)とクルドサック(車道が行き止まりになっていること)を導入し、各ロット(画地)の片側を通常の道路、反対側を歩行者専用道路に面するように配置した。歩行者専用道路は自動車用の道路と平面交差することなく小学校や運動公園にアクセスできる。この計画案は、世界的に影響を与えた。実際の計画は、財政的事情などから全体の3分の1ほどが完成したにすぎないが、その後の各国の住宅地計画等に波及していっ



図1 ラドバーン住宅地での歩車分離動線

インタビュー参照

交通安全への一番の対策は、歩車分離です。しかしそれは本当でしょうか? 「やれ」とは言っても、そんなこ

とができるのか? というのが問題です。やるべきだとは思いますが……。(片倉正彦氏 p.50)

た。1963(昭和38)年に英国で発表された「都市の自動車交通」いわゆるブキャナンレポートにおいても、この歩車分離の考え方が重要視されており、実際、第二次世界大戦後に始められた英国の公的大規模ニュータウンプロジェクトでも、初期の事例からラドバーン型の歩車分離動線計画が導入されていた。わが国においても、千里、多摩、泉北、港北などの公的大規模ニュータウン計画で、歩車分離動線計画が導入され、そのほかにも大規模な土地区画整理事業などで歩車分離動線計画が導入されている。

3. ラドバーンその後

アメリカ合衆国では、郊外住宅地の道路網として、ラドバーンと同じくスーパーブロックとクルドサックは導入されたものの、歩行者専用道路までも導入した事例はみかけない。これは、歩行者専用道路まで導入することで、開発全体に占める道路面積率が高まり開発ビジネスとしてはうまみがないこと、そもそも歩行者空間の利用が多くはなく、空間効率の面で問題視されたことなどが理由として推察される。既存住宅地において、歩車動線を分離した道路ネットワークを導入することは極めて難しく、土地区画整理事業によって、あるいは住宅地内の下水河川に蓋かけをして歩行者空間を創出することによって、などができる程度である。

既存住宅地での交通安全の問題はどの国でも深刻であり。インタビューにもあるように歩車分離が望めない中で、1970(昭和45)年にオランダのデルフト市で実験的に導入されたのが、ボンエルフ(Wonnerf)と呼ばれる歩車共存道路である。デルフト中央駅の裏手にある、どちらかというところ所得の高くない層が居住している地区において、自動車の走行空間、駐車空間、子供たちが遊び得る空間などを共有する考え方で、自動車の速度抑制のために、シケイン、ハンプ、狭さくといった、いわゆる物理的デバイスが多用されている。この実験は大きな効果を示すとともに各国に大きく影響を与えた。わが国のコミュニティ道路、ロードピア事業、コミュニティゾーンとつながる住宅地の道路交通安全対策関連事業は、この影響を受けたものである。ボンエルフの考え方は、オランダやドイツで展開をみせるが、ターゲットはよりシンプルに、住宅地内の自動車交通の速度抑制に絞られてゆき、traffic calming(交通静穏化)という考え方になっていった。近年では、shared spaceと呼ばれる考え方のもと、意図的に路面標示を取り入れないことによって、自動車運転者、歩行者双方の安全意識を高め、事故を減らす試みなどが始まっている。

4. 途上国への適用に当たってのインプリケーション

都市部での安全な歩行者空間の確保は必須の課題である。ラドバーン型の動線分離が、新規の空間整備において積極的に取り入れられることに期待するとともに、既存道路空間では、明確な空間分離が求められる。自動車運転者が十分に教育を受け、取り締まりの仕組みが完備されている状況に至るまでは、歩車共存空間の運用は難しいと言わざるを得ない。せっかく整備した歩道が、オートバイの走行や自家用車の駐車で占有されていたり、そもそも歩道上に歩道橋の支柱や配電盤などの占有物が数多くあることで実質空間が少なかったり、露店などの規制が不明確なためにその種の店舗で占拠されていたり、そういうことがないにしても、道路維持管理がおろそかなために舗装状態がひどく歩行が困難であったり、というようなことがなくなるように、地道な努力で、歩行者が安善に歩ける空間の確保を目指すことが期待される。

18. 横断歩道橋

1. 横断歩道橋の定義と歴史

道路を横断する横断歩道の代替措置として整備されるものが、立体横断施設である。道路を地下で横断する場合は、地下歩道、地上で横断する場合には横断歩道橋、あるいは単純に歩道橋と呼ばれる。河川などで車両のための橋に並行して歩行者専用の橋を設ける場合があるが、これは横断歩道橋とは言わず人道橋と呼ぶ。

日本も車社会を迎えたとわれ始めた昭和30年代半ば、自動車に不慣れな児童が交通事故に巻き込まれる惨事が頻発し、交通戦争という言葉が生まれた。19世紀初頭に登場したパリのセーヌ川に架かるポン・デザールのような優雅な貴族たちの社交場としてではなく、歩行者の安全第一をうたった橋として横断歩道が頭上に持ち上げられた。

全国の交通事故死者数が年間1万人を超えた1959(昭和34)年、5年後の東京オリンピック開催が決まり、建設ラッシュに伴う道路の往來は急速に危険な様相を増した。交通量の激増による安全性の低下に対応するため、東京都は同年11月に学童擁護員制度、通称「緑のおばさん」をスタートさせて児童の保護に当たらせた。しかし遺憾ながら人の目が届く行き届いたわけではない。歩行者と自動車を立体的に分離することが不可避の策と考えられるようになり、歩道橋を誕生させるに至る。

1963(昭和38)年、大阪駅前に日本初の横断歩道橋が完成したとの記録があるが、それは梅田歩道橋と呼ばれた橋のようで、既に撤去されている。東京では同年の9月、品川の五反田駅前に都内初の歩道橋が架設された。

実はこれらより4年早く、日本最初の歩道橋は誕生していた。愛知県名古屋市に程近い、西枇杷島町で通学途中の小学生が尊い命を失う交通事故が起き、地元住民の切望により架けられた陸橋が日本の歩道橋の嚆矢となった。歩道橋の言葉自体が当時はまだなく、学童専用陸橋と称されたというこの歩道橋は、今も現役で最古参の歩道橋である。1959(昭和34)年、名古屋から岐阜へ向かう旧国道22号に架けられた西枇杷島歩道橋。道路拡幅により間もなく架け替えられる定めにある。(愛知県

インタビュー参照

1983(昭和58)年にはとげぬき地蔵にお参りするお年寄りも横断歩道橋を渡らなければならないようになりました。(佐藤 脩氏 p.15)

まず「交通弱者」のための交通環境の改善、整備をしなければならぬことになり、そのことが当時、爆発的に整備された歩道橋となって出てきたのです。しかしこれについては賛否両論がありまして、「日本の街の美観を一番害するものは、あの醜い歩道橋だ」とか。また、

渡るのにエネルギーを使うのでくたびれる。それで、歩道橋があるのに下を横断した人がひかれたとか、横断中の児童が柵に頭を挟んで取れなくなったとかという、まったく考えられない事故もあり、評判が悪かったのですが、それでも6,000橋ぐらいの歩道橋を整備しました。しかし歩道橋の整備は進んでも、肝心の歩道の整備はほとんど進みませんでした。

(三谷 浩氏 p.29)

清須市)

昭和40年代ごろから建設され始めた大都市近郊のニュータウンでは、歩行者専用の道路網を系統的に組み、自動車交通との接点を極力回避する計画的な方策を導入する試みも実現されるようになった。車が通る橋よりも荷重条件が厳しくない歩道橋には、さまざまな試みや工夫を導入する可能性があることが認識されるようになり、造形的な可能性を意識した設計者が関与する機会も増え、優れたデザインが生まれる土壌が育まれたことは、歴史の流れとして記憶しておきたい。

その後、歩道橋は全国各地で導入され、歩行者に上下移動を強いる施設は車優先思想を体現する象徴であるとの批判を浴びながらも、寡黙に人々の横断を支えてきた。

時代は移り、歩行や上下移動が困難な人々に目を向けるバリアフリーの思想から展開されたユニバーサルデザイン、そして景観法に集約された街並みへの社会的まなざしに後押しされて、撤去される歩道橋が出始めている。

2. 横断歩道橋の導入判断

横断歩道橋を導入するかどうかの判断基準は、道路局通達によって定められるところであるが、自動車の交通量、その交通流の速度、横断歩行者需要、そして道路幅員などの状況によって規定されている。現代ではバリアフリーにかかる条件も含めて、昇降装置の設置などとあわせて検討されるかたちになっている。もともとは、交通量が多く、走行速度の速い、幅員25m以上の多車線道路で、横断歩行者需要も多い場合にのみ設置が認められる、というような発想であったが、交通事故死者数の激増を受けて、その基準が緩められていく、すなわちより多くの横断歩道橋が建設されていく流れとなった。

3. 途上国への適用に当たってのインプリケーション

途上国の大都市では、現代、右写真にあるように広い幅員道路での横断は頻繁にみられ、交通事故問題を深刻化させている。せっかく整備された横断歩道橋も、商売場所として利用され、本来の機能を発揮しきれていない場合がある。

開発途上国だけではないかもしれないが、都市内で、歩行者の動線や動線上のボリュームを考慮せずに、自動車の都合だけで広幅員道路を建設している例が少なくない。歩行者需要の多い地域の外周部にこそ広幅員多車線道路が建設されてしかるべきで、横断歩道橋の問題は、都市の土地利用体系、道路網体系など、都市の骨格づくりなどと連携していくことが望ましい。

参考文献

日本土木工業協会ホームページ <http://www.dokokyo.or.jp/ce/ce0906/essay.html>
新谷洋二編『都市交通計画第二版』技報堂出版



写真1 違法横断者



写真2 横断歩道橋で違法商売

19. 救急搬送と救急救命士

1. 救急救命士制度

1991(平成3)年以前、わが国の救急医療体制については、受け入れ側の医療機関の体制はおおむね整備されていたが、搬送途上の医療の確保については十分であるとはいえず、ドクターカー制度の充実と、医師の指示の下に、搬送途上において救急救命処置を行う新たな資格制度の創設が緊急の課題となっていた。

救急救命士法は、このような現状の改善に向け、新たに救急救命士の資格を創設し、搬送途上の医療の充実を図ることを目的として、制定されたものである。この法律は、1991(平成3)年8月15日から施行された。

わが国では、人口の高齢化や疾病構造の変化等により、虚血性心疾患、脳血管疾患などによる呼吸・循環不全に陥る患者数が急激に増加、また、交通事故の増加という外的要因もあり、救命救急センター等の救急医療機関に搬送される患者数は増加する一方であった。これに対し、初期、2次および3次の医療機関側の受け入れ体制は、おおむね整備されていたが、救急車による搬送途上の医療に医師等が関与することは少なく、救急隊員の実施する応急手当の範囲も限られていたため、搬送途上の医療の確保は十分であるとはいえず、その充実が緊急の課題とされていた。

一方、あるテレビ局のニュースキャスターが番組で救急医療のキャンペーンを組み、マスメディアを介して国民に救急医療の現状を紹介して、何が問題点なのかを訴えるなど、国民世論の高まりを支持するなどの動きもあった。厚生省(当時)は、1989(平成元)年9月に「救急医療体制検討会」を設置し、救急医療体制全般に関する検討を行った。1990(平成2)年の同検討会の中間報告では、緊急を要する搬送途上の医療を確保するためには、医師等が救急用自動車に同乗して直接救急現場に出動するドクターカー制度の充実と、搬送途上において医師の指示の下に高度の応急処置を行うことのできる新たな資格制度の創設等が必要である旨が提言された。

また、新たな資格制度(救急救命士)の創設については、自民党社会部会に設置された「救急医療に関する小委員会」においても検討がなされ、1990(平成2)年11月小委員長見解として発表された。

これらを踏まえ、厚生省では、新たな資格制度を創設するための「救急救命士法」案を作成し、1991(平成3)年3月12日の閣議決定を経て、同日国会に提出しました。その後、1991(平成3)年4月18日、国会において法案は全会一致で可決され「救急救命士法」が成立した。

インタビュー参照

救命救急士制度ができて、救命救急士が増えた1996(平成8)年ごろから致死率が減っています。最近はこちら

と減っているかもしれません。

(片倉正彦氏 p.56)

制定背景は以下の7点にまとめられる。

- (1) 急病や交通事故で救急医療機関に搬送される傷病者数が増加
- (2) 人口高齢化、疾病構造変化（虚血性心疾患、脳血管疾患等呼吸不全患者の増加）
- (3) 交通事故等外的要因等による心肺機能停止状態での医療機関搬送患者の増加
- (4) 救急隊が情報を得て現場到着し、患者を医療機関に収容するまでの時間が平均21.7分（その内情報を得てから現場到着まで5.7分。このとき分は救急医療体制検討会設立当時の時間）このとき間に医療行為を施し、少しでも多くの傷病者を救命するため
- (5) 救急隊の行う応急処置を拡大し、救急救命士に高度な救命処置をさせること
- (6) 救急救命士に高度な救命処置（半自動除細動器による除細動、静脈路確保のための輸液、食道閉鎖式エアウェイ及びラリンゲアルマスクによる気道確保）等の医療行為実施により救急現場から医療機関までの間、医療の空白をなくす

2. 救急医療制度の現状と課題

救急医療制度は国によって大きく異なる。日本、アメリカ、イギリス、ドイツ、フランスを比較すると、救急隊員が医療行為を行えないのは日本だけで、他国では行える。患者の医療機関への搬送という側面と、医療機関から医療を届けるという側面の違いとも理解できる。

そもそもの救急車の運営においても相違点が多い。アメリカでは多くの都市で救急車サービスの民営化が進んでいる。民営の場合には、消防、警察との間でチームワーク作業が徹底され、救急の役割は先に述べたとおり、医療を届けるところにある。また、日本以外では、原則的には救急車が有料になっている。

以上からわかるように、救急救命士制度の導入が画期的であったことは間違いのないものの、その活動を支える救急医療制度にはまだいくつか課題が残っている。

3. 途上国への適用に当たってのインプリケーション

救急医療制度は国によって大きく異なるので、一般的な見解は述べづらい。また開発途上国での体制がわが国と比べて遅れているとも限らない。例えば、タイでは既に民営化が進められており、緊急時にはタクシーと役割分担がなされている。このタイだけではなくベトナムにおいても救急車の有料化は既に実現している。また、不良住宅地区をはじめ道路インフラ整備が行き届いていない地区を対象に、オートバイによる救急医療活動も展開されている。

オートバイについては、医師の派遣を目的に先進国でも導入事例が多く、わが国でも群馬県太田市などいくつかの都市で導入されている。救急車よりも1ないし2分早く現場に到着できており、救命に大きく貢献していると言われている。

開発途上国での交通事故死者削減に資する救急体制を考える場合、とくに低所得者層を念頭にして、保険制度、医師派遣の仕組み、患者搬送の仕組み、民間と公共の役割分担、道路上での優先走行の担保の実態といった諸点について、相互の連関も踏まえて考察することが必要となる。



写真1 太田市の救急バイク(同市ホームページより)

参考文献

横浜市救急救命士会公式サイト

<http://yokohama119.com/page4/seturitukeii.html>

20. 指定自動車教習所制度

1. 沿革

わが国における自動車免許制度は、1919(大正8)年に施行された自動車取締令によって始まった。その後、1933(昭和8)年に、自動車取締令によって自動車運転の技量証明書による試験免除が制度化された。この当時、自動車教習所は存在していたが、統一された基準はなく独自に運営されていた。

自動車練習所制度が初めて設置されたのは戦後のことで、1947(昭和22)年に道路交通取締法・道路交通取締令が施行されたときであった。その後、現在の指定自動車教習所制度は1960(昭和35)年に制定された道路交通法によって発足した。このときの指定自動車教習所の数は125であったが、現在は約1,340校となっている。

指定自動車教習所は、資格のある指導員が配置され、コースの面積形状および構造、学科を勉強する教室、教育の内容等が道路交通法の定める基準に適合している自動車教習所で、公安委員会が指定したものをいう。卒業前に技能検定を実施し、合格者には卒業証明書を発行する。それによって運転免許試験のうち、技能試験が免除される。

2. 日本の指定自動車教習所制度の特徴

わが国では毎年、新規の免許取得者の95%が指定自動車教習所を卒業しており、指定自動車教習がわが国の初心運転者教育の中核をなしているといえる。指定自動車教習所では、単に運転教育を行うだけでなく、運転者自身が交通ルールを守り、交通社会人としての自覚と責任を持つよう、安全運転意識の向上も図られてい

インタビュー参照

かつては各都道府県でバラバラに教習所を管理していましたが、全国統一を図るためと、施設規模の基準、教習指導員の資格要件などを定めて指定教習所制度をスタートさせました。その基準をクリアして運営している教習所を「指定教習所」として指定するなど教習水準の向上を図りました。

(佐藤 脩氏 p.8)

もっと以前から教習所の運転教習は「公教育」という視点でドライバーに安全意識(モラル・マナー)をきちんと教えていたと思います。

(佐藤 脩氏 p.19)

運転者教育というのは指定自動車教習所のやり方だけ

です。それは、素人を運転者に仕立てるための手っ取り早い教育、短期間で運転者に仕上げるための教育なので、「取りあえずこうやりなさい」ということをやっています。余計なことは言わない、という形で作り上げています。しかしそのフォローアップがありません。フォローアップといえば、初心運転者期間制度だとか最初の免許更新講習だとかですが、これも功を奏しているかはわかりません。とくに全指連(全日本指定自動車教習所協会連合会)でやっている企業研修のように、既に免許を持っている人たちに対する再教育がなかなかうまくいきません。

(長江啓泰氏 p.98)

るのが特徴である。

一方、表1に示すとおり、多くの先進国にも自動車学校は存在するが、ほとんど法令で定められた技能講習の規定はなく、学科講習も義務付けられていない。

	日本	NY州	イギリス	フランス	ドイツ
自動車学校	都道府県警察(公安委員会)が公認する自動車学校に入学しなければ、最初の免許は取れない	15時間程度の実地講習が必要といわれているが、自分の車で練習して試験を受けることもできる	民間の自動車学校で練習するが、自分の車で練習して試験にも自分の車を持ちこむ人もいる	民間の自動車学校(auto-ecole)で運転講習を受けた後、地元警察の実地試験を受ける	学科講習⇒学科仮検定(Vortest)⇒学科本検定⇒技能講習⇒技能本検定
練習方法	公道での練習には、教習指導員の同乗が必要	NY州の例免許保持者同乗で路上練習可能	“L”と書いた紙を車に張り、普通免許所持者の同乗があれば路上で練習できる	調査中	公道での練習は、自動車学校の技能講習として行われる
費用	26万円位から(手数料別)	18~25ドル/時間	9~13ポンド/時間	4,000~5,000フラン	1,000~2,000マルク
料金システム	全額前払い制	時間ごとに支払う	時間ごとに支払う	前払い制	前払い制
学科	26時限	自分で勉強する(仏:auto-ecoleでは学科を受けることもできる)			14学科
技能講習	15時限(オートマは12時限)	日本のように法令で定められた技能講習規定はない			12時間

表1 自動車学校の比較

今後、指定自動車教習所に期待される役割に、運転者の再教育がある。短い期間での初心運転者教育の内容は限られているので、補修的な教習を行っていく必要がある。

3. 途上国への適用に当たってのインプリケーション

指定自動車教習所の制度は、モータリゼーションが急速に進展した日本において、それまで各県別にバラバラであった免許制度を統一し、多くのドライバーに安全運転技能および安全運転の知識を、教育する上で非常に大きな役割を果たした。

今後、モータリゼーションの進展が予想される途上国においては、ドライバーも急増するため初心運転者教育を、あまねく実施するためには、指定自動車教習所の制度は非常に有効であろう。また、ドライバーの安全運転意識の向上を図る機会も得られるため交通マナーが確立していない途上国においては、有用な施策である。

ただし、わが国においては、民間の運営としたため行政が教育指導に関して関与できる度合いが弱くなったなどの欠点も指摘されているので、途上国で導入する場合には、運営方法を公益法人が行うなど工夫をする余地がある。

21. 危険区間の選定

1. 交通安全施設等整備事業と危険区間の選定の沿革

1960年代に入り、交通事故および交通事故死者数が増加する中、交通安全施設の整備、拡充が重要となり、重点的、効果的に整備を進めるために、整備すべき危険区間を選定することが必要となった。1966(昭和41)年に制定された「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律」では、危険区間を選定し「交通安全施設等整備事業」を実施することを定めている。同法が対象とするのは、都道府県公安委員会が実施する①信号機、道路標識、道路標示の設置、②交通管制センターの設置の各事業、道路管理者が実施する③横断歩道橋の設置、④道路標識、さく、街灯などの道路付属物および区画線の設置の各事業である。同法では、交通事故発生状況、交通量などの状況から、特に交通の安全を確保する必要があると認められる道路は、「特定交通安全施設整備事業を実施すべき道路」と指定し、事業費の全部または一部を国が負担あるいは補助するものとなっている。具体的指定基準は、「交通安全施設整備事業の推進に関する法律施行規則」に定められており、交通量、交通事故死傷者数、その他の基準により選定することが示されている。

1996(平成8)年度から始まった「特定交通安全施設整備事業七箇年計画」では、その主要施策として警察庁および国土交通省により「事故多発地点緊急対策事業」が実施され、全国の幹線道路において緊急度の高い交通事故多発地点を約3,200カ所抽出し、重点的に対策が行われている。

なお、同法は、当初3カ年計画であったが、1970(昭和45)年度からは5カ年計画に、1996(平成8)年度からは7カ年となっている。

2. 事故対策交差点の抽出方法

交通事故の多くが交差点で発生しているが、指摘にあるとおり、道路上の危険区間の選定に比較すると、交差点の形状がさまざまであることもあり危険箇所の抽出

インタビュー参照

交通安全事業で一番大事なのは、どのような箇所にもどのような事業を実施するのがベストかを判断することです。これが決まらなるとダメなので、交通安全事業をやるべき箇所を決める“危険区間の選定”が最初の課題です。日本には今、100万 km ぐらいの道路がありますが、どの箇所でも交通安全事業をやるわけではありません。どういう箇所や区間に交通安全事業が必要なのか、例えばどの箇所に歩道橋が必要なのかという判断が重要な

です。(三谷 浩氏 p.30)

1966(昭和41)年からの交通安全施設等整備事業に乗っかりました。区間を決めて、何県では指定道路区間がどのぐらいで、どのぐらいの事業が必要。信号機をどれぐらい、交差点改良をどれぐらい、歩道をどれぐらいつくるかを計画するという形です。これは非常に良い方法だったと思います。(時崎賢二氏 p.68)

は難しく、その方法が課題として残されてきた。(社)交通工学研究会では、2002(平成14)年に道路管理者、交通管理者、民間コンサルタント等が効果的、効率的に交差点事故対策をできるように「交差点事故対策マニュアル」を策定している。

このマニュアルで示されている対策交差点抽出フローを図1に示す。危険箇所の抽出は、交通事故数や交通事故などの交通事故関連指標によって把握できる交通事故発生状況によって行うことを基本としている。しかし、事故件数が多かっただけで事故危険度の高い箇所を把握できない可能性があることも指摘しており、利用者や管理者からの指摘や Safety Audit (安全監査) などを通じて、潜在的に危険性が高いと思われる箇所も含めて抽出することが必要とされている。

また、抽出は1カ所の交差点(点)だけではなく、必要に応じて、路線(線)やエリア(面)を対象として行う必要があることも示している。

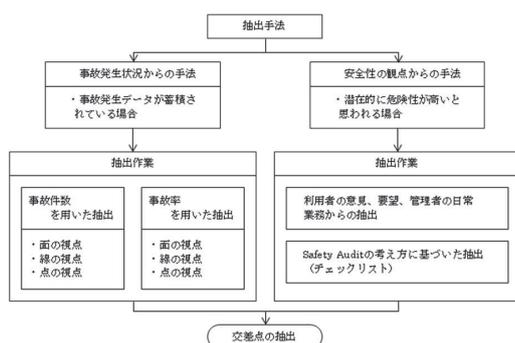


図1 対策交差点抽出フロー

3. 途上国への適用に当たってのインプリケーション

限られた予算の中で有効な通安全施設対策を実施するためには、危険箇所を抽出し、対策を施す箇所を適切に選定する必要がある。このような危険箇所抽出するためには、交通事故データの収集とデータベースの整備が必要不可欠である。

途上国の場合、交通事故に関するデータの収集が十分に行われていないため、まず①交通事故原票による交通事故の適切な記録を行うこと、次に②事故記録に基づく交通事故データの収集を行うための制度、仕組みを確立し、交通事故データベースを作成すること、その上で③収集した交通事故データを有効に活用し、危険箇所の抽出と安全対策を実施する箇所の選定を行うことが必要である。また、⑤危険箇所を適切に抽出するためには、交通量などの交通状況を把握するためのデータが必要となるので、交通状況に関するデータベースの整備も重要となる。

開発途上国で交通事故データの収集が十分行われていない場合は、⑥住民や道路利用者から収集するヒヤリ・ハットデータを活用し、危険区間の選定を行うことも検討すべきである。ただし、ヒヤリ・ハットデータは主観的なデータであり、潜在的な危険事象も含むため利用に当たっては留意する必要がある。

参考文献

住友一仁「警察が整備する交通安全施設等に関する次期社会資本整備重点計画の策定に向けて」『IATSS Review』Vo.33, No. 1, pp.78-82
 国際交通安全学会交通安全施設整備に関する提言委員会「第4次交通安全施設整備等整備事業五箇年計画の策定に際しての提言」『IATSS Review』Vo.11, No. 3, pp.31-43
 交差点事故対策マニュアル検討委員会(2002)「交差点事故対策マニュアル」(社)交通工学研究会)

22. 交通安全施設等整備計画と社会資本整備計画

1. 沿革と目的

交通安全施設等整備事業は、1966(昭和41)年を初年度とする第一次三箇年計画に基づきスタートした。この背景にはモータリゼーションの急速な進展に伴い、交通事故による死傷者数が増加の一途をたどっていたにもかかわらず、交通安全施設の整備については主として都道府県の責務と考えられ、制度的にも予算的にも国の助成措置が十分に講じられなかったことがあげられる。このような状況に対処するために、まず「交通事故防止の徹底を図るための緊急対策について」(1965年交通対策本部決定)により、交通安全施設等の整備と拡充が最優先課題であることが明記され、1966(昭和41)年、「交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法」が制定されたのである。同法は、「交通事故が多発している道路その他緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について、総合的な計画のもとに交通安全施設等整備事業を実施することにより、これらの道路における交通環境の改善を行い、もって交通事故の防止を図り、あわせて交通の円滑化に資すること」を目的とし、計画策定、道路の指定、費用負担について定めている。これにより、国が一定の交通安全施設の整備について都道府県を計画的に補助する制度が始まった。以降、2002(平成14)年まで同法に基づき、交通安全施設等整備事業に対する国の補助が行われてきたが、同年の社会資本整備重点計画法の成立に伴い、同法は「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律」(以下、推進法)に改められ引き続き都道府県に対する補助が行われている。

2. これまでの経緯

上記以降の整備計画は、1971(昭和46)年までの3カ年計画として設定され、交通安全対策基本法が制定された1970(昭和45)年以降は、それまでの3カ年計画をいっ

インタビュー参照

1970(昭和45)年に交通事故死者数が16,715人となりました。昨今は四千数百人ですから今では考えられない数字ですが、とにかく史上最悪の記録で、そのため「交通安全事業を至急実施すべし」というのが世論でした。その少し前、1966(昭和41)年に、3つの“E”のうちのひとつ“Engineering”、つまり交通環境を改善するために、交通安全施設等整備事業の第一次三箇年計画が始まりました。(三谷 浩氏 p.29)

交通安全施設等整備事業という企画は、私の先々代の

課長補佐が始めました。日本の交通事故で問題なのは当時「交通弱者」といわれていた歩行者と自転車、この事故が非常に多いことです。確か当時は、歩行者事故が交通事故死者のうちの35~37%を占め、自転車に乗っている人が12~13%。合わせて死者の約5割が「交通弱者」でした。したがって、まず「交通弱者」のための交通環境の改善、整備をしなければならないことになり、そのことが当時、爆発的に整備された歩道橋となって出てきたのです。(三谷 浩氏 p.29)

そう拡充するために5カ年の計画となり、さらに1996(平成8)年に開始された第六次計画においては、財政構造改革の必要により、事業量(予算)を変更することなく計画期間が2年延長されて7カ年計画となった。

なお、緊急措置法では、事業費の全部あるいは一部を負担するものを「特定交通安全施設等整備事業」、それ以外のものを「地方単独交通安全施設等整備事業」と分けて整備が進められており、補助対象の確定は新たな計画に入る段階でそのつど見直しが行われている。

3. これまでの主たる変更

2003(平成15)年から特定交通安全施設等整備事業計画は、計画策定の重点がそれまでの事業量(アウトプット)から成果目標(アウトカム)に変更された点において従来の事業と大きく異なる。これにより国家公安委員会と国土交通大臣が、都道府県公安委員会と道路管理者から計画の提出を受け、これに基づき事業量を決めていたが、現在では長期計画の提出手続きは廃止されている。

また、対象となる道路についても、従前は交通事故の死傷者率を基準に道路区間ごとに指定を行っていたが、2003(平成15)年からの計画においては、これに加え生活道路における安全対策を推進するために市街地内単位面積当たりの死傷者事故発生件数がとくに多い地区において包括的に指定することとなった。

4. 社会資本整備重点計画

交通安全施設等整備事業については、1966(昭和41)年以降、多発する交通事故を緊急かつ効果的に防止するため、交通安全施設等整備事業長期計画に即して推進してきたが、各種の社会資本整備事業をいっそう重点的、効果的かつ効率的に推進するため、2003(平成15)年3月に社会資本整備重点計画法が制定された。同法においては、交通安全施設等、道路、港湾等の社会資本の整備について、従来の事業分野別の長期計画を統合した「社会資本整備重点計画」を策定することとされ、横断的な取り組みや事業間連携のさらなる強化が図られた。

なお、主たる項目は以下のとおりである。

- ① 歩行者等の交通安全の確保
- ② 幹線道路等における交通の安全と円滑の確保
- ③ IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

5. 第2次社会資本整備計画の内容

現在は、2008(平成20)年度から2012(平成24)年度までの間を計画期間とする第2次社会資本整備重点計画に即して、同計画に掲げられた成果目標の達成に向け、交通安全施設等の整備を推進している。

5.1 交通管理

第2次社会資本整備重点計画において、警察による施策と指標は以下のとおりである。

- ① 交通安全の向上：道路交通における死傷者率(一割削減)
- ② 歩行者・自転車対策および生活道路対策の推進
 - ・対策実施地区における歩行者・自転車死傷者事故件数について2割削減
 - ・主要な生活道路関連経路における信号機等のバリアフリー化率(83%→100%)

③ 幹線道路対策の推進

- ・ 事故危険箇所の死傷者事故抑止率（対策実施箇所における死傷事故件数について3割抑止）
- ・ 信号機の高度化等による死傷事故の抑止（約4万件／年を抑止）

④ 交通円滑化対策の推進

- 信号制御の高度化によるCO₂排出抑制（約46万トン-CO₂／年を抑止）

⑤ 高度道路交通システム（ITS）の推進

5.2 道路管理

（国土交通省）による〈道路整備事業〉において、今後取り組む具体的な施策・指標は以下のとおりである。

① 道路交通における死傷事故率

【約109件／億台キロ（2007年）→約1割削減（約100件／億台キロ）（2012年）】

② あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率

【2012年までに対策実施地区における歩行者・自転車死傷事故件数について約2割抑止】

③ 主要な生活関連経路における信号機等のバリアフリー化率

【約83%（2007年）→100%（2012年）】

④ 特定道路におけるバリアフリー化率

【51%（2007年度）→約75%（2012年度）】

⑤ 事故危険箇所の死傷事故抑止率

【2012年までに対策実施箇所における死傷事故件数について約3割抑止】

⑥ 信号機の高度化等による死傷事故の抑止

【2012年までに約4万件／年を抑止】

⑦ 信号制御の高度化による通過時間の短縮

【2012年までに対策実施箇所において約2.2億人時間／年短縮】

⑧ 開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間

【約132万人・時／日（2007年度）→約1割削減（約118万人・時／日（2012年度）】

⑨ 信号制御の高度化によるCO₂の排出の抑止

【2012年までに約46万t-CO₂／年を抑止】

6. 途上国への適用に当たってのインプリケーション

わが国では、道路交通安全のための施設整備について、基本的な整備目標と実施項目を長期的に決め、それをもとに具体的な単年度整備計画を作成した。限られた投入資源で最大の効果を生むためには、このように、重要と思われる課題に優先順位をつけて、戦略的に対応することが有効であろう。

23. 交通安全対策基本法

1. 沿革と目的

第二次大戦後の日本における道路交通の発展とモータリゼーションは著しいものがあり、それに伴い1970(昭和45)年には、道路交通事故の発生から24時間以内に亡くなった死者数16,765人を記録するまでになった。このような背景に鑑み、交通事故の防止は国家的課題として取り組まれることが政府で決定された。これにより1970(昭和45)年に「交通安全対策基本法」が制定され、国の行政機関、地方公共団体を通じて必要な体制を確立し、それぞれの役割を明確にするとともに関係民間団体が一体となって交通安全の諸施策を強力に推進することとなった。

同法はその目的を次のように定めている。

——交通の安全に関し、国及び地方公共団体、車両、船舶及び航空機の使用者、車両の運転者、船員及び航空機乗組員等の責務を明らかにするとともに、国及び地方公共団体の背策の基本を定めることにより、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もって公共の福祉の増進に寄与すること——

2. 対策内容

「交通安全対策基本法」に基づく安全対策の内容は、以下のとおりである。

- ① 交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 運転者教育の充実等による安全運転の確保
- ④ 車両保安上の記述基準の改善による車両安全性の確保
- ⑤ 交通取締りによる交通秩序の確立
- ⑥ 救急医療体制の整備
- ⑦ 損害賠償の適正化
- ⑧ 科学技術の振興

3. 基本計画の展開と事故件数推移

上記の法律に基づいて、1971(昭和46)年から1975(昭和50)年までを期間とする第

インタビュー参照

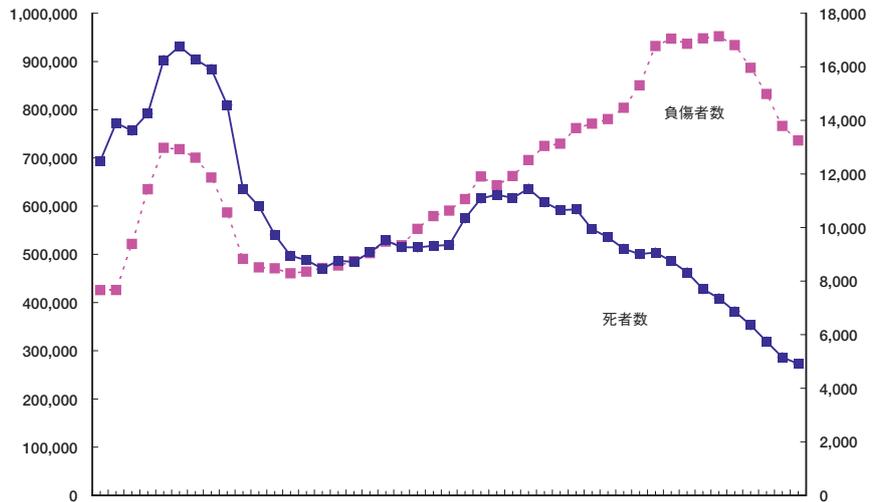
1971(昭和46)年の交通戦争ピーク時に、ようやく「第一次交通安全緊急整備五箇年計画」で安全施設改良の予算がつきました。その中身はまず信号機の増設、それから幹線道路だけに重点を置くのではなく、裏通りの子

もの遊び場、スクールゾーン・生活ゾーンの総合的な規制。これらが歩行者・子どもの事故防止に非常に効果的であったと思います。

(佐藤 脩氏 p.6)

一次交通安全基本計画、都道府県交通安全基本計画、市町村交通安全基本計画、ついで1976(昭和51)年度から1981(昭和56)年度までの第二次基本計画が策定され、以降5カ年ごとに交通安全基本計画が策定されている。

これに伴って、1971(昭和46)年以降、交通事故死傷者数は減少を続け、1975(昭和50)年には第一次交通安全基本計画で掲げた目標(歩行者の死者数約8,000人を半減)を達成し、1976(昭和51)年には前年に比べ死者数は微増したものの、10年目にして8,760人とどまった。これにより、過去最高であった1970(昭和45)年の死者数16,765人の半減を目指した第二次交通安全基本計画の目標が達成された。



しかし、1970(昭和45)年代後半から再び増加傾向に転じ、1992(平成4)年を第二のピークとし、それ以降は減少傾向となり、2002(平成14)年には8,326人となった。さらに、第八次交通安全基本計画の3年目の2008年には5,155人となったが、これは「2010(平成22)年までに、年間の死者数を5,500人以下にする」という計画の目標を達成するとともに、2009(平成21)年には4,914人と1952(昭和27)年以降57年ぶりに5,000人を下回り、9年連続の減少となった。

交通安全基本計画の目標値と実数値は以下のとおりである。

期間	目標値	実数値
第1次 1971-1975年	歩行者死者数約8,000人を半減	1975年の歩行者死者数3,732人
第2次 1976-1980年	過去最高であった1970年の交通事故死者数16,765人の半減	1980年の死者数8,760人
第3次 1981-1985年	1985年までに年間死者数を8,000人以下にする	1985年の死者数9,261人
第4次 1986-1990年	1990年までに年間の死者数を8,000人以下にする	1990年の死者数11,227人
第5次 1991-1995年	1995年の死者数を年間一万人以下にする	1995年の死者数10,679人
第6次 1996-2000年	年間の交通事故死者数を1997年までに一万人以下とし、2000年までに9,000人以下とする	1997年の死者数9,640人、2000年の死者数9,066人
第7次 2001-2005年	2005年までに交通安全対策基本法施行以降の最低であった1979年の8,466人以下とする	2005年の死者数6,871人
第8次 2006-2010年	2010年までに年間の死者数を5,500人以下とし、死傷者数を100万人以下とする	2009年の死者数4,914人、死傷者数915,029人

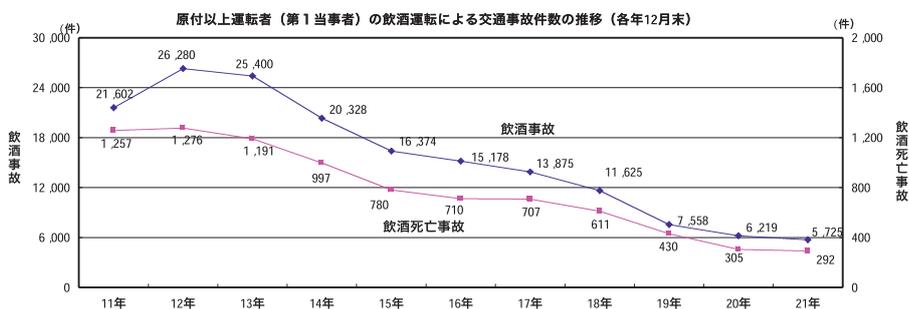
4. 途上国への適用に当たってのインプリケーション

国家的規模で対策を実施するためには、国民の合意形成に基づいた「運動」として展開することが前提であるが、そのためにはまず政府が主導となって、法的根拠となる「対策法」を制定することにより、関係部局と協同する枠組みをつくること が有効であると思われる。

24. 飲酒運転の厳罰化

1. 飲酒運転厳罰化の効果

飲酒運転による交通事故は、過去10年間の推移をみると、2000(平成12)年をピークに減少している。社会的機運の高まりを背景とした、2001(平成13)年からの継続的な飲酒運転厳罰化施策が事故減少に効果を上げたと思われる。



出典
警察庁ホームページ「飲酒有無別の状況と特徴」

2. 厳罰化の推移

2.1 刑法改正

2001(平成13)年12月施行:「危険運転致死傷罪」(第208条の2)の新設

「アルコールまたは薬物の影響により正常な運転が困難な状態で四輪以上の自動車を走行させ、よって、人を負傷させた者は10年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は1年以上の有期懲役に処する」

背景

1999(平成11)年、東名高速道路で飲酒運転のトラックが乗用車に衝突し、幼い姉妹2人が焼死した事故でトラック運転手が懲役4年とされ、厳しい刑罰を望む遺族の意向や世論の高まりが成立の背景にある。増加傾向にある悪質な自動車事故に対する罰則強化を求める声が、交通事故被害者や遺族から高まったことを受け、2001(平成13)年の刑法改正により危険運転致死傷罪が新設された。これは交通事故だけに適用される刑法で、刑法211条を改正する形で制定された。従来、交通事故を一律に「過失」として、業務上過失致死傷罪で処罰してきたが、悪質、危険な運転に

インタビュー参照

1996(平成8)年ごろになると1万人を下回るようになり、その後、2001(平成13)年以降の飲酒運転の厳罰化、危険運転致死傷罪の制定があって、顕著な減少傾向が出てきました。飲酒運転については、日本社会の飲酒に甘い風潮もあって、取り締まりも甘かったようです。

管内の人が酔っ払って何かしても、駐在のお巡りさんが「次、気を付けろよ」と注意してそれで終わっていたという話を聞いたことがありました。

(佐藤 脩氏 p.12)

よる死傷事犯は「故意」とし業務上過失致死傷罪（懲役5年以下）に比べ、大幅に引き上げられた。

2005(平成17)年1月施行

「危険運転致死傷罪」の最長懲役年数の引き上げ

負傷させた場合 ⇒ 「15年以下の懲役」

死亡させた場合 ⇒ 「1年以上20年以下の懲役」

2007(平成19)年6月施行

「危険運転致死傷罪」の適用範囲の拡大

「四輪以上の自動車」⇒「自動車」（二輪車、原動機付き自転車も含む）

2.2 道路交通法改正

		2002年改正以前	2002年6月改正 〈特徴〉 罰則強化 酒気帯び基準の厳格化	2007年9月改正 〈特徴〉 罰則強化 飲酒運転補助行為に対する罰則規定整備	2009年6月改正 〈特徴〉 違反点の引き上げ 欠格期間の延長
酒酔い運転	基準	アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態で運転	継続	継続	継続
	罰則	2年以下の懲役または10万円以下の罰金	3年以下の懲役または50万円以下の罰金	5年以下の懲役または100万円以下の罰金	継続
	違反点	15点 免許取消：欠格1年	25点 免許取消：欠格2年	継続	35点 免許取消：欠格3年
酒気帯び運転	基準	呼気中アルコール濃度が0.25mg/L以上ある状態で運転	呼気中アルコール濃度が0.15mg/L以上ある状態で運転	継続	継続
	罰則	3年以下の懲役または5万円以下の罰金	1年以下の懲役または30万円以下の罰金	3年以下の懲役または50万円以下の罰金	継続
	違反点	6点 免許停止：30日	13点(0.25mg/L以上) 免許停止：90日 6点(0.25mg/L未満) 免許停止：30日	継続 継続	25点(0.25mg/L以上) 免許取消：欠格2年 13点(0.25mg/L未満) 免許停止：90日
検知拒否	罰則	5万円以下の罰金	5万円以下の罰金(⇒2004年11月の改正で30万円以下の罰金に引き上げ)	3月以下の懲役または50万円以下の罰金	継続
飲酒運転補助	車両提供者	なし	なし	「酒酔い」「酒気帯び」とも運転者と同様の罰則	継続
	酒類提供者、同乗者	なし	なし	運転者が「酒酔い」：3年以下の懲役または50万円以下の罰金 運転者が「酒気帯び」：2年以下の懲役または30万円以下の罰金	継続 継続

3. 途上国への適用に当たってのインプリケーション

飲酒運転に的を絞った法整備や取り締まり・罰則の強化が途上国での交通事故減少に果たす効果は、適切に実施されれば日本と同様、高いと思われる。しかし、日本においても過去にそうであったように、「飲酒運転者への社会的な非難がそれほど高くなければ、規定ができてその強行性と実効性を担保するための取り締まりが事実上行われない」（保良、1987）という事態も起こりうる。つまり、「飲酒運転を無条件に悪として断罪する社会規範意識が育ってきている」（保良、1987）かどうかが成功の鍵となると思われる。

参考文献

「月刊交通」臨時増刊号 わかりやすい道路交通法の改正要点 平成19年・平成21年版（道路交通研究会編集 東京法令）

保良光彦(1987)「わが国における飲酒運転取締り・罰則の考え方と推移」『IATSS Review』Vol.13, No.2

平成13年道路交通法改正等の概要

<http://www.normanet.ne.jp/~ww100016/jouhou/koutuu/H13doukouhou.htm>

警察庁ホームページ「飲酒有無別の状況と特徴」

http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/insyuunten/statistical_chart_table.pdf

警視庁ホームページ「飲酒運転の罰則等」

http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotu/insyu/insyu_bassoku.htm

25. 免許制度

1. 沿革（外形的な事実）

戦後の自動車運転免許制度は、1947(昭和22)年の道路交通取締法と同年の道路交通取締令を根拠に各都道府県の行政事務としてスタートした。当初は事故や交通違反時の免許停止あるいは取り消し処分に都道府県ごとの独自性があった。その後、1963(昭和38)年1月の「道路交通法違反事件迅速処理のための共用書式」導入までの16年間をかけて、違反時の行政処分を全国统一した。基準統一の背景には、自動車の普及と交通事故の増大に運転者の質が大きく寄与していると認識されたことがある。違反処分基準を全国统一する一方で、「交通戦争」が流行語となった1960(昭和35)年から年間交通事故死者数が16,000名超のピークとなった1970(昭和45)年を経て、死者数半減8,000名規模にこぎつけた1980(昭和55)年の20年間に、各々の運転免許で運転することの許される自動車の種類も数次にわたり見直され、自動車の種類に見合った運転の技能や法令知識を免許発行に当たって試験している。

また、1947(昭和22)年の道路交通取締法／道路交通取締令（内務省令）以降、二輪自動車と四輪自動車を区分した免許制度となっている。二輪車は、ほかのいずれかの運転免許を持つことで運転を認める小排気量の二輪車と、ほかの運転免許とは別個に二輪運転免許を必要とする二輪車に大別される。1960(昭和35)年時点では、排気量125cc未満の第二種原付まではほかの運転免許で運転可能。その後1970(昭和45)年以降はほかの運転免許で運転可能な二輪車を排気量50cc未満の原付のみに制限した。別個の二輪運転免許を必要とする二輪車についても、排気量を基準に必要な免許が区分され、1960(昭和35)年時点では、125cc以上250cc未満の軽免許と250cc以上の二輪免許、1965(昭和40)年改正により、50cc以上のすべての二輪車について、二輪免許に一本化、1972(昭和47)年改正により、50cc以上125cc未満の小型限定二輪免許と125cc以上の二輪免許の2区分、1975(昭和50)年改正により、50cc以上125cc未満の小型限定二輪免許と125cc以上400cc未満の中型限定二輪免許と400cc

インタビュー参照

日本では1947(昭和22)年から免許制度が出来上がっており、行政処分もありました。けれども各都道府県でバラバラに行っていたので、全国同等の基準化を図り、免許制度の統合を確立しました。（佐藤 脩氏 p.8）

免許制度は全国统一ではありませんでした。それぞれで始めたのを各自治体で管理していました。全国で統一させるのに何年かかかりました。（佐藤 脩氏 p.19）

いまや免許制度も含めて、教育が大切なのではないかと私は思います。（片倉正彦氏 p.52）

自動車の免許制度もそう。東南アジアでも、これは法律化しないといけないよ、というところまでいっていないのではないのでしょうか。今どうなっているかということ、民度に合わせないといけないと思います。

（片倉正彦氏 p.59）

本当は日本も免許制度をやり直したほうが良いと思います。日本では、一度事故を起こしてもすぐ取れますしね。同じ人が何度も事故を起こしています。

（片倉正彦氏 p.62）

以上の二輪免許の3区分となり、2010(平成22)年現在も排気量50cc/125cc/400ccを境に4区分の二輪車運転免許が続いている。

1980(昭和55)年以降も、免許制度の見直しは続き、1991(平成3)年には普通免許にAT限定の区分を追加、1994(平成6)年には「優良運転者免許証」制度が導入された。これにより、優良運転者の運転免許の期間が延長され、免許更新時の講習が軽減される例が発生している。また、2009(平成21)年には、75歳以上の運転者の運転免許更新に際して、運転免許更新時予備検査として「認知機能検査」が導入され、特定の交通違反があった場合の免許の取り消しを制度化した。二輪免許についても、2005(平成17)年に50cc以上を対象とする自動二輪免許の3区分それぞれにAT限定の区分が追加された。

2. 日本の運転免許制度の特徴(何かの考察の背景になるもの)

第一の特徴は、自動車運転の実績を問うことなく、わずかの費用と数時間程度の講習のみで免許更新が可能であり、運転せず従って違反や事故を起こすことの無い免許保有者にとっては、実質的な終身免許であること。交通環境の中での安全運転の実績を求めない運転免許更新制度となっているため、運転する意志が無いまま、身分証明書の代用品等の目的で取得・更新する例(ペーパードライバー)が増大しており、免許保有者数(保有率)と運転者数(率)との乖離が生じる一因となっている。本来は運転者を対象としたフォローアップの機会であるべき更新時講習の形骸化を助長している。

第二の特徴は、違反点数制であり、交通違反や事故にあらかじめ付された点数を3年間にわたって累計し、その合計点数(累積点数)の多寡に応じて、免許の拒否、保留および取り消し、停止等の処分を行うことを内容とする制度である。詳細は別に述べる。

第三の特徴は、指定自動車教習所での教習を経て運転免許を取得する運転者が大多数であること。詳細は別に述べる。

3. 途上国への適用に当たってのインプリケーション

四輪自動車の持つ物理的な破壊力(寸法/質量/速度)、歩行者や二輪車の交通に容易に流入できる特性を勘案すると、安全運行を行う一定の能力を証明した者のみ、運転を許認可する免許制度が有効である。

運転免許制度の導入に当たっては、現実の交通環境で安全な運行に必要な法令/構造/運転技能等を総合的に評価して、免許付与の判断を行うべきである。また、運転免許は数年程度を上限とする有期限とし、安全運行に必要な能力と意志の継続を定期的に審査すべきである。運転免許の更新に当たっては、現実の交通環境で安全な運行ができた事実を判断の主たる要件とし、運転経歴の長さから生じる安全意識の低下、経時的な運転技能の衰えに起因する安全運行能力の低下についても、免許更新の判断に加味されることが望ましい。

現実の交通環境で安全な運行ができず、違反もしくは事故に至った場合には、意欲もしくは能力の不足を補う再教育を適時に行い、運転免許の更新と同様に、安全運行に必要な能力と意志の継続を審査した上で、運転免許を継続するか撤回するかを決定すべきである。

事故には至らないものの、何らかの理由で違反を繰り返す運転者を事故予備群と認識して、早期に再教育等の対策を講じるためには、累積点数制の導入に一定の効果が期待できる。

身分証明等、運転以外の用途で運転免許を取得する傾向については、本来の運転者教育、再教育の希薄化につながる懸念があり、奨励できない。一定期間を超えて運転実績の無い免許保有者に対しては、新規の免許取得の場合に近い基準で安全運行に必要な能力と意志の継続を確認して、免許更新の要件とするべきである。

自動車運転免許の区分については、各国の交通状況を踏まえて決定することが必要であり、二輪と四輪あるいは、二輪四輪各々の車両形態の中で、ある特性を持つ車両に有意の事故や違反があれば、免許の種類を区分して、必要な安全運行能力の審査と運転者教育につなげるべきである。

26. 交通違反通告制度

1. 沿革（外形的な事実）

道路交通法が施行されたのは1960(昭和35)年12月20日であるが、その翌年である1961(昭和36)年には約328万件、37年には約444万件と、同法違反の取り締まり件数は極めて多く、かつ、激増する傾向にあったため、その迅速処理のために、1963(昭和38)年1月から、「道路交通法違反事件迅速処理のための共用書式」、いわゆる交通切符制度が導入された。交通切符は、告知票・免許証保管証、交通事件原票、徴収金原票、取締原票、交通法令違反事件簿等から構成されており、複写式で検察庁や裁判所において共用できる書類であり、同法違反者の取り締まりに当たる警察官の書類作成を簡略化して、略式手続きまたは交通事件即決裁判手続きをより迅速に処理できるようにしたものである。

しかし、その後も同法違反の取り締まり件数は増加し、1967(昭和42)年には約472万件に達し、導入された交通切符制度をもってしても、激増した道路交通法違反事件の処理にはかなりの時間と労力を要するなど、国民と国家の双方に不利益な結果となってきた。また、このような大量の違反者が、その違反の軽重を問わず、すべて刑罰を科されることは、刑罰の感銘力を乏しくし、刑罰の効果を減殺する結果となってきた。このような事態は、刑事政策の見地から問題であるだけでなく、交通の安全は国民の積極的努力によって確保すべきであるとする交通政策の見地からも好ましくない。こうした問題に対処するため、同法違反のうち、悪質でなく、かつ、危険性の低い行為については行政機関の通告に基づく定額の反則金の納付により刑事訴追を行わないこととする制度を新設すること等が必要とされ、1967(昭和42)年の同法改正によって交通反則通告制度が導入され、1968(昭和43)年7月1日から施行された。

交通反則通告制度による手続きの流れは、図1のとおりである。

インタビュー参照

交通反則通告制度については、刑事処分ではなく行政処分ということで犯罪にはなりません。違反が前科にならないので国民に受け入れられました。

(佐藤 脩氏 p.8)

それから交通切符制度をつくり、交通違反の即決制度では、赤切符(交通切符)の3枚目を統計作業にすぐ回る

ような工夫をして、それを手作業でデータ化しました。さらに、軽微な違反については交通反則制度(青切符を適用)ができ、昭和50年代から併せて点数制を導入して運転者管理システムを構築しました。

(佐藤 脩氏 p.8)

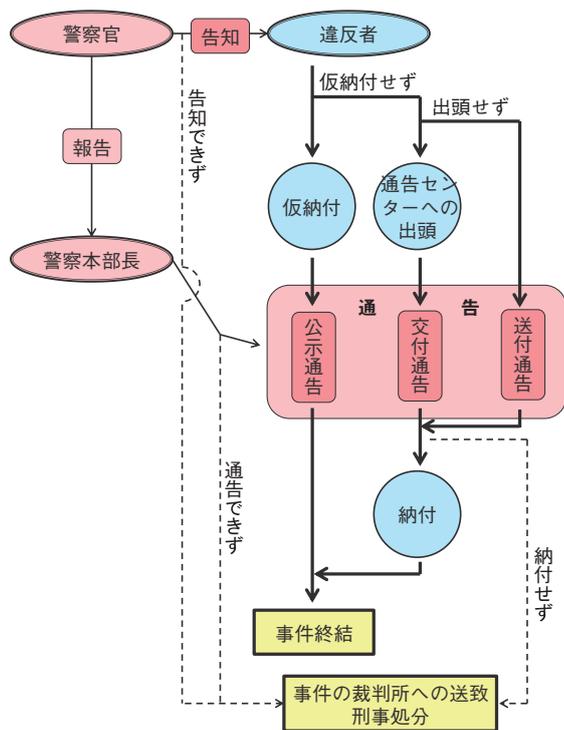


図1 交通反則通告制度による手続きの流れの概略

交通反則通告制度は、車両等の運転者等が行った一定の道路交通法違反を反則行為とし、反則行為をした者のうち、無免許運転、酒酔い運転等をした者以外の者を反則者として、警察本部長が反則者に対して行う通告に対し、反則者が反則金を期日までに納付することによって、成人の反則者は公訴を提起されず、少年の反則者は家庭裁判所の審判に付されないこととする制度である。

この制度の導入により、反則者による反則行為に対しては、それまでの交通切符（通称「赤切符」）に代わって、反則切符（通称「青切符」）が使用されることとなり、交通切符（通称「赤切符」）は、以後、非反則行為に対して使用されることとなった。反則切符（通称「青切符」）は、交通反則告知書・免許証保管証、交通事件原票、交通反則通告書、取締原票、告知報告書・交通法令違反事件簿等から構成されており、複写式で迅速な作成と処理が可能になっている。

交通反則通告制度導入の効果は顕著であった。検察庁における道路交通法違反新規受理人員が、1967（昭和42）年には約457万人に達していたのが、1968（昭和43）年には約282万人に、1969（昭和44）年には約144万人にまで激減した。同制度は、導入当初は成人に対してのみ適用されていたが、1970（昭和45）年8月20日からは少年にも適用されることとされた。また、1987（昭和62）年4月1日施行の同法の改正によって、反則者と反則行為の範囲がそれぞれ拡大され、同制度の適用範囲が拡大された。

なお、車両等の運転者による道路交通法違反の取り締まり件数に占める反則告知件数の割合は、1987（昭和62）年以降毎年90%前後に達しており、1993（平成4）年においては87.8%であった。また、反則金の納付率は、1968（昭和43）年7月1日の交通反則通告制度発足以後1992（平成3）年まで、95.0%ないし97.1%の高率で推移している。[平成5年犯罪白書]

2. 日本の制度の特徴（何かの考察の背景になるもの）

交通事故は生命と財産に対する毀損行為であり、刑事処罰が相当な犯罪と認識すべきである。他方、軽微な交通法規違反は、交通の安全と円滑に対して具体的かつ現実的な損害を必ず生じるとは断言できない。自動車と自動車運転者の増大は、交通事故件数を増加させる要因となるべきところ、交通法規違反の取り締まりを強化することにより、事故の未然防止と事故率の低減に一定の効果を期待できる。また、運転免許保有者に対してのみ、軽微な交通法規違反への罰則を刑事罰とせず行政罰（反則金）とすることに関しても、免許保有に伴って拡大された注意義務や順守義務からの逸脱と捉えることが可能である。通告制度は一方で反則金という金銭的な行政処分であることと同時に、軽微な違反を繰り返す運転者を抽出し、免許の停止・取り消し行政処分を行う点数制度の基幹となっている。点数制度については別稿に述べる。納付された交通反則金は、交通安全対策特別交付金勘定の歳入となり、交通反則通告を行った都道府県、指定市に交付され、地方単独交通安全事業の財源となっている。近年の歳入規模は前年度剰余金を除いた純歳入として

2005(平成17)年度 865億円	2006(平成18)年度 780億円
2007(平成19)年度 765億円	2008(平成20)年度 745億円
2009(平成21)年度 739億円	2010(平成22)年度予算 763億円

3. 途上国への適用に当たってのインプリケーション

専ら職業運転者によって四輪自動車が運行されている場合には、運転者による交通法規違反を刑事処罰の対象とすることに問題は無く、安全な運行の意思と能力を持ち合わせていない職業運転者は、交通事故を惹起する前段階で積極的に刑事処罰を行い、運転から排除すべきである。非職業的な運転者が日常的な私的移動手段として四輪自動車を運行する事象がある水準を超えた場合には、市民生活維持の観点から、交通法規に違反した四輪自動車運転への制裁措置を見直すことが望ましい。交通の安全と円滑に実害を生じさせない状況下での軽微な交通法規違反に対して厳格な刑事処罰を行うことが、市民生活の円滑を阻害する場合には、簡略手続きによる懲罰的でない処罰の適用、もしくは運転者再教育による日常的な私的移動手段の安全向上と継続により、社会的損失を最小化する可能性を検討されたい。

また、自動車交通により惹起される事故等の予防に必要な費用を、交通違反の反則金を財源として賄うことについて、積極的に市民の理解を求めることが望ましい。

27. 点数制

1. 沿革（外形的な事実）

1969(昭和44)年10月1日から導入された、交通違反や事故にあらかじめ付された点数を3年間にわたって累計し、その合計点数（累積点数）の多寡に応じて、免許の拒否、保留および取り消し、停止等の行政処分を行うことを内容とする制度である。根拠法令は道路交通法施行令（別表第二、第三）。制度運用開始時の運転免許保有者2,480万人、3カ年累計の交通違反、交通事故、行政処分の記録1,800万件。

点数制度の開始に先立ち、1963(昭和38)年1月から、「道路交通法違反事件迅速処理のための共用書式」、いわゆる交通切符制度を導入。1966(昭和41)年10月1日から「運転者管理システム」を運用開始し、運転免許保有者各々の直近3年間の事故および違反の記録の蓄積を開始。1968(昭和43)年7月1日から交通反則通告制度を施行、2010(平成22)年現在も継続稼働中。制度運用の開始以降も、違反点数の新設、加点、減点を頻繁に行い、身体や財産への危害につながりやすい悪質な違反はより早く行政処分の対象となる様に点数を改め、一部の違反については、単独の違反だけでは免許の取り消しとはならず、免許停止にとどめたうえで、日常の交通手段として運転が不可欠な運転者は、再教育の受講機会を選択できるよう、違反点数を調整している。

軽微な違反についても、反則金に加えて違反点数を課すことで、免許の停止に一步近づいたため、反則金だけに頼る場合よりも、再犯に対する抑止効果が高いとされている。

2. 日本の点数制度の特徴（何かの考察の背景になるもの）

累計点数制度を導入したことにより、事故、重大な違反に限らず、交通法規違反を繰り返す運転者に対して、安全運行の意思と能力を向上させる再教育の機会を制度化した。反則金制度のみでは、一部の富裕層に対しては効果を期待できないが、累計点数制度を併用することで、自ら移動する目的で運転する運転者に対して、幅広く法令を順守させる効果があった。また、免許の取り消し・停止による運転禁止

インタビュー参照

交通違反の即決制度では、赤切符(交通切符)の3枚目を統計作業にすぐ回るような工夫をして、それを手作業でデータ化しました。さらに、軽微な違反については交通反則制度(青切符を適用)ができ、昭和50年代から併せて点数制を導入して運転者管理システムを構築しました。(佐藤 脩氏 p.8)

ヘルメットは、1972(昭和47)年に一般道で義務化になりました。最初は点数を付加しなかったのになかなか守ってもらえず、1975(昭和50)年に行政処分1点減点にしたなら、ようやく着用するようになりました。シートベルトも同じです。(佐藤 脩氏 p.10)

だけでなく、再教育受講の選択肢を設けたことで、安全な運行の意思と能力の向上に寄与した。

3. 途上国への適用に当たってのインプリケーション

自動車の運転に際して身体および財産に損害を生じた交通事故において、過失または故意のある運転者の責任を問うことは無論、それらの損害につながりやすい重大な交通法規違反をとらえて、免許の取り消しあるいは停止を行うことが公共の福祉の観点から必要である。また、事故や重大な違反に至る前段階の軽微な違反を把握することで、運転者の安全運行の意思と能力の不足を早期に検出し、事故の未然防止につなげる施策として、累積点数制を推奨する。非職業的な運転者が日常の私的移動手段として四輪自動車を運行する事象がある水準を超えた場合には、市民生活維持の観点から、懲罰的でない処罰の適用、もしくは運転者再教育による日常的な私的移動手段の安全向上と維持により、社会的損失を最小化する可能性を検討されたい。また、運転者個々の違反経歴を管理することによって、当該運転者にとって必要かつ有効な再教育の内容と機会が提供されることが、事故の被害損失を受けやすい交通弱者にとっても、有益である。

国境をまたがって移動する運転者が多数になると想定される国や地域においては、交通法規・免許の発給基準・「運転者管理システム」そのものを関係諸国間で一元管理することが望ましい。

28. 安全運転管理者制度

1. 沿革（外形的な事実）

基準以上の自動車を保有する事業所等における安全運転の確保を図るため1965（昭和40）年6月、道路交通法改正に伴って創設された制度。

2010（平成22）年現在の基準。自家用自動車（いわゆる「白ナンバー」）を使用している事業所が選任対象。（事業用自動車（いわゆる「青ナンバー」）を使用している事業所が選任するのは「運行管理者」乗車定員11人以上の自動車1台以上、またはそのほかの自動車5台以上を使用している事業所が対象。（大型・普通自動二輪車（50ccを超えるもの）は、1台を0.5台と計算します）

自動車の使用者（事業主等）は、運転者に法令を守らせるなど、いろいろと心を配る必要があるが、1人ですべてをチェックすることは不可能です。そこで、使用者に代わって具体的なチェックを行うことを目的として、安全運転管理者を選任させることとしています。（道路交通法第74条の3）

安全運転管理者の義務

(1) 安全運転管理に関する義務（道交法施行規則第9条の10）

- ア 運転者に対して安全運転確保のため交通安全教育指針に基づく交通安全教育を行うこと。
- イ 運転者の運転適性、技能及び知識並びに法令等の遵守状況を把握すること。
- ウ 自動車の運行計画を作成すること。
- エ 長距離、夜間運転時の交替運転者を配置すること。
- オ 異常気象時等に安全確保に必要な指示と措置を講ずること。
- カ 点呼等により、運行前点検の実施、飲酒・過労・病気等の確認を行い、安全運転の確保のため必要な指示を行うこと。
- キ 車両に運転日誌を備え付け、運転者に記録させること。
- ク 運転者に対し、自動車の運転に関する技能、知識等安全運転を確保するため必要な事項について指導を行うこと。

(2) 公安委員会が行う講習を受講すること。（道交法第74条の3第8項等）

- 講習は年1回（6時間）。受講手数料は4,200円です。

インタビュー参照

1965（昭和40）年に安全運転管理者制度を立ち上げ、車両5台以上を保有する事業所に管理者1名を選任して運転者の管理責任を持たせるという制度をつくりました。安全運転管理者については、毎年1回、指定の講習を受けることが義務付けられています。この制度は中小

事業所の交通事故防止対策に効果が上がっています。

（佐藤 脩氏 p.8）

安全運転管理者制度というのができました。これも効果がありました。しかし営業用乗用車の事故率は増えています。

（片倉正彦氏 p.56）

- (3) 公安委員会から説明を求められた場合に、必要な報告と資料を提出すること。
(道交法第75条の2の2第1項)
- (4) 業務に関し、自動車の運転者に対して、次の違反を下命または容認しないこと。
(道交法第75条)
- 酒酔い、酒気帯び運転
 - 麻薬等運転
 - 過労運転
 - 無免許・無資格運転
 - 最高速度違反運転
 - 積載制限違反運転
 - 放置駐車違反

安全運転管理者の選任を怠った事業者への罰則は、事業主個人と法人の双方に「5万円以下の罰金」となっている。

2. 日本の制度の特徴（何かの考察の背景になるもの）

免許保有者に自動車と運転の機会を提供する可能性のある事業所においては、免許を保有する運転者本人のみならず、事業主等にも安全運行の責任を負わせ、その責任遂行を制度的に担保した。制度がもたらした効果についての数値的な検証データは得られていないが、交通事故防止に有効であったと一般的に評価されている。

業務遂行に当たって安全運転を優先すべきことを、事業者・事業主から運転者に告知発信させることで運転に与える効果。業務の一環として安全運行に向けた運転者の意識付け強化と能力向上を実施することでの効果。事業者・事業主に運転者の交通法令違反を管理させることで、安全運転の実績が勤務上の評価等に反映される期待の効果。などの効果があったと思われる。

3. 途上国への適用に当たってのインプリケーション

自動車普及の初期においては、事業の手段として自動車保有するのが通例であり、運転免許を保有する運転者本人に加えて、自動車を保有する事業主に対して安全運行を担保させる二重の安全策を推奨する。事業主の安全運行監督義務を、管理者の選任義務として具体的に制度化する施策についても推奨する。安全運転管理者の義務に関しては、各国の社会情勢を踏まえて、追加もしくは削除の可否を判断されたい。

29. 緑のおばさん／学童擁護員

1. 沿革（外形的な事実）

1959（昭和34）年、東京都労働局が開始した学童生徒対象の交通安全活動。戦争寡婦母子世帯の失業対策事業として都内732の公立小学校へ1,464人の配置を計画した。勤務時間は午前中2時間、午後3時間で、日当は当初315円。1961（昭和36）年には神奈川県にも配置され、その後各地に広がった。学童の登下校時に交差点等の交通事故リスクの高い地点で、歩行や横断に当たっての安全確保に効果を果たした。交通警察官と異なり、法の執行権を持たず、交通切符（反則金）や取り締まりは行わない。

2010（平成22）年現在、廃止もしくは無償ボランティアへの委託に切り替えた自治体も多いが、目黒区では登下校時の交通安全を中心に月間80時間程度の勤務で報酬115,000円、世田谷区では学校用務員を含めた月間96時間程度の勤務で約100,000円の非正規職員として募集されている。

2. 日本の制度の特徴（何かの考察の背景になるもの）

交通警察官の交通整理と異なり、歩行者、車両の双方に対して強制権や命令権を持たない啓発であり、交通ルールが予定している優先関係を前提に、交通弱者である児童生徒の登下校時の安全を向上させる効果があった。具体的には、車両運転者に対する、被視認性、注意喚起効果。（横断標識だけくく&おばさん）、コミュニティーの大人も含めた、安全行動とモラル向上効果。（緑のおばさん&子供が横断歩道で待っている横で、大人が無謀横断できない）があげられる。児童生徒に対する教育的な効果に関しては、肯定的な立場からは、単発の座学ではなく、毎日の実行

インタビュー参照

スクールゾーンの「緑のおばさん」です。1959（昭和34）年です。このころは子どもの交通事故が非常に増えていたので、この制度は極めて有効でした。教育委員会にも協力してもらいました。東京都が「緑のおばさん」をアルバイトとして採用しましたが、旦那さんが戦死した方を優先しました。そういう形で戦争未亡人の生活を支持し、子どもたちの事故を防止しました。

（佐藤 脩氏 p.9）

「緑のおばさん」は、まだ実施しているところもあります。母の会やPTAでも行っています。

（佐藤 脩氏 p.20）

緑のおばさんは、安全に子どもたちを横断させないといけないのですが、旗をパッと上げて「ハイ、渡りなさい、渡りなさい」と言います。子どもたちに自分で大丈夫だと見極めて渡らせて、何かあったときにはお手伝いをするのが本来の意味だと思いますが、「お金を貰っているのだから安全に渡らせないといけない。私がいるときだけは、きちんと渡らせよう」とするのです。みんながこれをすると、人を育てる教育ができません。

（長江啓泰氏 p.99）

動に即した安全習慣を幼児期、学童期に定着できた、と評価する向きと、不十分な教育とする向き、おばさんの啓発効果が及ばない大人は交通規則よりも自己判断で道路横断するので、通学時間帯をはずれた、おばさん不在の場面では児童、生徒も周囲の大人の行動を真似て、交通規則よりも自己判断で道路横断する、児童、生徒に「おばさんが行けと言ったら渡る」習慣をつける実質的な強制であり、児童、生徒自身が「どうすることが安全か」を考え、実践することに結びつかない、との両面がある。

3. 途上国への適用に当たってのインプリケーション

最小限の費用（腕章もしくは襷／横断旗／警笛と実務講習）で、導入可能であり、即効性を期待できる。

実施に当たっては、幼少者への教育的効果を意識し、上位の目的として幼少者が自ら認知判断行動する習慣付けを銘記するべきである。したがって、学童擁護員は、即時の危険を抑止する場合のほかは、見守りと手助けを中心に行動する必要があり、指導や保護の過剰は慎まなくてはならない。また、幼少者のみ、登下校時のみを対象にした交通安全行動にとどまらず、大人も含めて場面を限定せずに、地域住民の日常の交通安全行動が、幼少者が身に付けるべき見本、手本としてふさわしくなるように、啓発活動の対象を拡大した取り組みへの拡大展開を考慮するべきである。

交通の統制や制御によらない、その社会で合理的と受け入れられている交通の優先関係の中での弱者の自衛行動であることが重要であり、一人ひとりの交通参加者が幼少時に身に付けるべき事故回避のノウハウであることを勧奨すると、ほかの特別な背景がない限り、緑のおばさんの専門化、プロ化は推奨しない。完全な無償ボランティアとして引き受け手がない場合には、若干の報酬を考慮する必要はあるが、報酬のみによって人材確保することには慎重な判断を求めたい。

30. 科警研交通部設置

1. 科警研交通部設置の経緯と背景

科警研は通称名、正式名称は科学警察研究所。1948(昭和23)年に国家地方警察本部鑑識課の付属機関として設立された科学捜査研究所が、その前身である。この研究所はその後1954(昭和29)年に警察庁の付属機関となり、1959(昭和34)年に今の科学警察研究所の名称に改められる。交通部は、このとき新たに設置されている。交通部は当初2つの研究室で発足し、1979(昭和54)年に今の3研究室体制になっている。

科警研に交通部が設置された頃の交通社会の情勢は、どのようであったか。その設置の前年、警察庁では組織の改編が行われている。それまで警備局にあった警ら交通課の交通関連部門だけを切り離し、新設の保安局の中に交通課として設けたのである。この変更は、市民生活に直結し世論の関心も強い都市警察的な保安や交通に対する考慮が従来必ずしも十分でなく、こういった面への中央の指導体制を強化する狙いからだったと言われている。その翌年(科警研交通部設置の年)には、自動車の保有台数は267万台に達し運転免許人口も初めて500万人を超えると共に、日本史上初めて交通事故死者数が1万人の大台を超え10,079人に及んでいる。これを機に交通事故が社会問題化し、このころから「交通戦争」の語がちまたを賑わすようになる。さらにその翌年の1960(昭和35)年には、道路交通の基本法なる道路交通法が制定されている。このような一連の背後事情のもと、科学的アプローチを持って交通警察行政を推進すべく誕生したのが、科警研の交通部だといえる。

2. 交通部の研究者の活動内容

交通部が受け持つ主な研究業務は、交通の特性と管理運用に関する事、交通事故の特性と交通安全に関する事、ならびに車両や運転者の特性とそれらの安全に関する事などから構成されている。交通部の研究者は、警察庁からの要望事項などを踏まえて年度初めに研究計画を立てしかるべき了承を得た後、研究活動に必要な経費を公的に調達するかあるいは私的機関の研究助成金に応募するなどして手当てする。次いで、所要の研究作業を実行に移し結果をまとめる。年度末には、警察庁はじめ内外の関係者を招き科警研内で催される研究業績報告会で研究者各自が発

インタビュー参照

1959(昭和34)年、科警研に交通部ができました。科警研自体ができたのはもっと前、1948(昭和23)年ごろです。ようやく交通部ができたので、交通の技術的な研究をしてもらおうと、警察庁からも「こういう研究をしてほしい」という要望を出しましたし、交通部の自主的

な研究もありました。(時崎賢二氏 p.66)
お話しさせていただいたり見ていただいたりするのは、この科学警察研究所での経験があったからだと思います。(佐藤 脩氏 p.5)

表し評価を受ける。また、その研究結果の詳細は年に1、2回発行される科学警察研究所報告交通編に投稿・掲載され公に供される。研究者の活動はこれ以外にも、内外の関係機関への出向・派遣・留学・出張、内外の学会や会議への出席、内外の関係誌への執筆等々多岐にわたっている。

これら交通部の活動を支える職員の数、年により変化する。3研究室体制の場合、総勢十数名といったところが平均的な姿であり、あまり多くはない。職員の間ほとんどは研究者で占められる。彼らの専門（出身学科）は、土木、交通、電気、機械、制御、心理などから成り、このほかに警察官も在籍している。

3. 途上国への適用に当たってのインプリケーション

科学警察研究所交通部が、歴史上さまざまな意味において日本の交通の場に相応の貢献を果たしたことは間違いない。その主な取り組み対象は交通警察絡みの事項とされる。これには、日本の道路交通行政が交通管理（警察庁）と道路・車両管理（国土交通省）との二元的な扱いがなされていることに少なからず関係している。道路交通の研究機関の取組対象に決まったものがあるわけではない。それぞれの国の諸事情に配慮する必要がある。可能なら、科警研交通部での扱い領域にプラスして、道路本体やその関連施設の計画・設計・建設・管理運用、さらには車両構造にかかわる範囲まで幅広く取り込み、まちづくりのあり方にも物申せるような道路交通の総合的な研究機関を目指すのも一考であろう。かたちはどうあれ、この種の研究機関を一国に設けることの意義は極めて大きいといえる。

研究機関の設置に際し重要なのは、研究者が専門分野を通じて意味あるペーパーを世の中に発信し続けられるようにするための仕組みづくり、手だて・工夫である。

その第一は、道路交通にかかわる研究機関と行政機関とが常々相談し支え合えるような緊密で良好な関係づくりに腐心することである。行政機関に付置された研究機関の場合、このこと「言うは易く行うは難し」である。科警研報告交通編の1巻1号で、袴田恒夫氏は科警研交通部の立場について“警察庁に付置されている以上、一般大学や研究機関のように自由な研究課題を選ぶことは所詮かなわず、その研究は警察目的達成に役立つものでなければならない”と記す。研究の主眼が交通警察の実務上の問題解決にあることは論ずるまでもない。とはいえ、研究機関と行政機関との業務形態の違いを各々が重々踏まえたいうでの話である。さもなくば、行政機関からの要望事項が研究手法に馴染みにくいからと研究者に忌避されたり、今は問題視されていないがいずれ役立つはずと計画された研究者の思いがかなわなかったりして、行政官、研究者ともどもに悩み葛藤することになる。このあたりの研究と行政、両者の距離をうまく調整し収める仕組みづくりがぜひとも必要とされる。

もうひとつは、調査研究のための予算処置についてである。交通は場所、時間、道路利用者の違いなどにより大きく変動する事象である。それ故、その変動域の中に事象の特徴的な傾向や特性を見いだすには、多くのデータを収集整理し分析しなければならなくなる。これが、事実データなしでは交通を語れないとするゆえんでもある。このためには、それ相応の予算処置（場合によっては複数年度にまたがる）が欠かせない。また、大規模なデータの収集整理を数少ない研究者が自ら行うことはかなわない。そのためにも調査委託が可能な予算処置が不可欠であり、国によってはその委託業務をこなす交通コンサルタント会社自体の育成が必要になってくるかもしれない。

国の行政機関に付置された道路交通研究機関にとって、これら二点に配慮した運営の仕組みづくりをすることは、結果としてその研究機関の本来任務を果たしやすくし、国民の負託に応える道につながることだといえる。

第 3 章



警察行政の理念

福田 まずわれわれの認識が改まったのは、「社会的要求の高まりは1970年から」ではなく、それよりもはるか前から交通事故が増えてきて、皆さんがそれを危惧されていたということです。「毎日、新聞を見るのが怖かった」というご発言もありました。相当深刻だったのだらうと思います。ですから、社会がそれだけのことを求めたのでしょ。う。二点目は、資金の獲得がすごかったということ。3年間で600億円という予算がついたというお話でしたが、その財源として道路特定財源と反則金制度の仕組みをつくって、こんなに巨額のお金を持ってきたということは、先見の明がありすごいことだと思います。三点目は、事故分析官。警察と道路管理者が連携していたのは、今考えるとすごいことだったのだらうと思います。四点目が、警察行政の理念。素晴らしいバックボーンとしての考え方を提示したことは、見識が高かったと思いますし、すべての対応の仕方の基になっている気がしました。これは初めて知ったことですし、素晴らしいと思いました。この辺りが全体の枠組みとしての話です。

具体的な視点でいうと、まず技術については何といっても交通事故データを集めたことです。そしてそれを分析したこと。事故原票をつくり、また最近では交通事故分析センター (ITARDA) をつくったこと。たぶん世界的に見ても、このような組織はないと思いますし、これは日本が誇るべきことだらうと思います。このデータがあって初めて、三谷さんが言われように危険区間の選定が可能になって、危ない所を選んで集中的に投資します。「歩道橋は6,000橋ぐらいやった」などです。データを取ってそれを分析し、的確に対応すべき所を選んでいくというやり方で、交通安全施設の整備計画は進んでいきました。

それから、全体を通じて感じたのが、非常に現場主義だったのではないかと、ということです。意外と“Try & Error”をしているのではないかと、ということ。「規制緩和ができていない」と言われる日本ですが、お話を聞いていると、いろんなことを工夫してやってみて、うまくいかなかったらやめる、という“Try & Error”がなされていると思います。並べて眺めてみると見えてくる感じがしました。

次に交通安全教育についてですが、やはり自動車教習所はすごいということを感じました。一気に広く、運転技術だけでなく意識やマナーを普及させるのに、教習所が役立っていたということ。しかしながら、いろんな新しい知識や意識を皆さんにお伝えできる場でありながら、必ずしもそこがうまくいっていないので残念だと、

長江先生もおっしゃっています。「セミボランティアとしての緑のおばさん」のお話もありました。ただ、「交通安全協会が果たした役割」というのを深掘りできていなかったと気付きました。社会的交通安全普及活動については、あとで皆さんからもお話があると思いますが、結構いろんなことがやられていて、びっくりしました。

課題としては、交通安全協会をはじめ、この辺りへのインタビューが欠けていたので、どなたかに聞いたほうが良かったのではないのでしょうか。それから、例えば鈴木先生が「ヒヤリ地図」づくりを一生懸命普及されてこられたことなど、「IATSSが果たした役割」というのを位置付けたほうが良いのではないかと思います。

加藤 「警察行政の理念」については、佐藤さんが「民主警察」という言い方をしていました。「戦前とは違うのだ」ということが原点にあると思います。「いかに警察が直接関与しないか」ということで交通安全協会などをつくり、反則金なども直接徴収していません。社会的運動も、歌手を使ったりして展開していったのは、「警察行政の理念」がベースにあるのではないかと思います。それは、戦後の行政そのものだと思います。しかし身近には感じますが、逆に治安維持という面では弱くなってしまったのかもしれない。

社会運動をするときに、警察だけではうまく運動が広まりません。それで何をするかというと、調査します。そして実験します。そのデータを持って、「このデータがあるから、賛同してください」と社会運動にしていって成功しています。ですから“Try & Error”で、そういう意味では社会に認識してもらう努力を長期で行って、それが実を結んでいるという気がしました。

社会の認識が高まり、成熟度が高まり、ようやく「安全」というもの、「人の命が大切」だということがわかったのだと思います。ですから、途上国にいきなり持って行っても、社会の成熟度が求められます。「命の価値」の問題だと思います。

福田 やはりクズネツ曲線のようなものがあるのでしょうか。

加藤 あると思います。そうでなければ社会的な運動ができません。時の運というか、経済成長の副産物が大きいということがわかった上で、できたのではないのでしょうか。

秋山 警察は戦後、ちゃんと民間の組織をつくらうという意識だったのだと思います。ですから、交通安全協会や防犯協会などの、ネットワークをつくっています。警察は情報を集約するのに、市民と何らかの接点が必要ならなりません。「交通安全」は一般の人には喜ばれます。「交通安全」と聞いて嫌がられることはありません。しかし「事件の処理」なんていうのは、抵抗があ

ります。交通というのは一般の人と接する機会が多いので、そういう「警察行政の理念」が、知らず知らずのうちにそちらの方向に行き、それがうまくいったのではないのでしょうか。

地方の交通安全協会は、地元の名士です。「交通安全協会の会長」というのは村長さんと同じような立場ですから、責任感が出てきます。なぜ春と秋の交通安全運動が続くかという、そういう人たちがやっているからです。地方では、金銭面もその方々が負担しています。そういう仕掛けが出来上がったのです。これは日本的なことなのか、東南アジアでも通じることなのかはわかりませんが、組織のつくり方としてはうまい方法なのかもしれません。相互扶助といいますか、警察と話をするときにも、交通安全協会の立場だと発言に重みが出ます。警察署長も、交通安全協会の人たちを無視するわけにはいかないので、きちんと聞いてくれます。

加藤 だから、交通安全運動はローカル色があるのですね。

秋山 「信号機はどのような基準でつけているのか？」とよく質問されます。結局は地元の声、ですからそういう方々の声なのです。みんなの声を聞くわけにはいきませんから。「交通安全協会の誰々が言った」という所から順列が決まってきます。

白石 私も地元で自治会の役員をしていたことがありますが、自治会の役員が交通安全協会のメンバーとして出て行きます。地方では、その人たちが先頭になって交通安全運動をすることになっています。交通信号機も、「どういう交差点に設置しますか？」というアンケートが自治会に来るので、それを取りまとめるのが協会のメンバーとなった役員です。

秋山 そこにセンスの良い人がいると、非常に良いものができます。

白石 ですから、立派な交通信号機がついてしまうのです。だいたい2年がかりですが、でも、2年ぐらい陳情するとついてしまいます。

秋山 当然、警察も選択はします。つくる理由もないのにつくるわけにはいきませんから。

白石 危なそうな交差点、各町内会から同じような意見が出てくれば、ついてしまいます。だいたいつくのは通学路です。

■ 日本だからこぞできたこと

中村 かなり印象的だったのは、「何もない所で手探りで頑張った」というお話です。アメリカの教科書がすぐ使えるわけでもないし、ましてやこんなプロジェクトがあったわけでもありません。その中で、個人個人がものすごく頑張っていたらしゃった、というところ。日本

人の素質でもありますが、社会的な環境の部分もあります。でも一番びっくりしたのは、やはりお金です。

秋山 大部分は特定財源です。

福田 ですから、内訳はよくわからないのです。わざとわからないようにしています。

中村 「お金をかけなければならない」というコンセンサスがあったわけです。これにはとにかくびっくりしました。

福田 今のお金に換算すると10倍以上ですから、すごい額の予算がつかしました。

加藤 ちょっとお聞きしたいのですが、交通安全施設を道路と一体にすることは当時考えられなかったんですね。それを一体にする理屈があったのですか？

秋山 基本的には道路の付属施設です。

福田 ガードレールなどと一緒です。

中村 道路構造令は何年かに一度ずつ見直していくので、そのときに道路の付属施設の定義が少しずつ変わっていきます。悪く言えば「どさくさ」で、少しずつ入っていきます。それは、日本の法律を変えていく仕掛けとしてはやむを得ないのですが、それを知っていて実際に動かす人がいたというのがすごいと思います。ですからかなりすごい人たち、「侍」がいたんですね。

秋山 私が思うに、どうやら数人なんです。数人でも、お互いに連絡を取り合って決めていたのでしょうか。マスコミにも「交通戦争」と名付けられて、煽られてしまったため、目的がはっきりしていたのです。

白石 アメリカとシンクロしています。アメリカも、交通事故の累積死者数が150万人を超え、それまでの戦死者の数を超えました。それで問題になり、ジョンソン大統領が交通事故撲滅の声明を出しました。1965(昭和40)年です。

秋山 少なくともお金を確保したというのはすごいです。

中村 途上国に貢献し得る話とし得ない話があるので、そこははっきり言ってしまうても良いのではないかと思います。

福田 皆さんが「これをそのまま途上国に持って行ったからといって使えるわけではない」とおっしゃっていました。

中村 途上国でも国によって若干違いますし、この先変わるかもしれませんから、決めつけはしませんが、やはり「日本だからできた」という部分はいくつもあるのだらうと思います。全体としては「人」だと思っています。「人」と「金」ですね。

加藤 それと「時代」。

福田 ボトムアップさせる技術は持って行けると思います。ただ、上の話は中村先生が言われるように引っぱり

ていくしっかりした「人」がいないと、なかなかできません。

■ IATSS が果たしてきた役割

事務局 「IATSS が果たしてきた役割」について先ほどご指摘いただきましたが、明らかに言えるのは、例えば、道交法改正と政令・省令の改正の契機となるいくつかの研究調査を実施したこと、いわゆる国の「五箇年計画」についての提言などです。とりわけ「五箇年計画」提言書作成では、当時まったくの夢物語だった多くのことが今日までに実現してきました。今回のインタビューの中で話題になったことだけ言いますが、交通事故分析センターを設置することとか、また、事故原票については「司法データではなく事故対策用のデータにすべきだ」ということを、交通管理者・道路管理者に対して粘り強く提案いただけてきました。

福田 片倉先生のお話で少し触れられてはいますが、論文のお話が主で、IATSS からそのような提言が出ていたということにはあまり触れられていません。IATSS が日本の交通安全に対して過去に行った提言のリストがあると良いです。

加藤 こういうプロジェクトがあると、この組織として次にどういうことを目指すのか、ということ若手たちが共有できます。当時の交通安全対策と、今の時代とは違うだろうと思います。このようなプロジェクトには、IATSS で何かしていかなければならないことをまとめ、それをするための発射台あるいはスタート地点のようなものを定めるというメリットがあります。

福田 IATSS でそういう提言をしたというのは、私たちは知りませんから、そういうことはどこかに入っていたほうが良いのではないのでしょうか。

秋山 駐車に関しても、結果的にはそうなってきました。

中村 このプロジェクトの対象は昭和40年代ですよ。IATSS の設立が1974(昭和49)年です。もともとの設立の背景にはそういうことがあったと思いますから、直接の交通戦争の話とはタイミングがずれますが、その後IATSS がやってきたことにつながっている、という言い方をすれば良いと思います。

あと、途上国といわず、日本の若手研究者や役人にもこれを読んでほしいです。インタビューさせていただいた方々のときと、今霞が関にいらっしゃる方々とは、意識が違うという感じがします。仕方がないことですが、責めたいわけなのですが、今こんな大胆なやりとりはまったくできていません。三谷さんがおっしゃっていましたが、かなり侃々諤々議論したんですよ。今は腹を割った議論もしないし、省益・庁益を守るだけです。

福田 当時の日本で交通安全に取り組んだ方々は、国を背負っているという意識が強かったのだと思います。そういう方が今の役所にはいなくなってしまいました。

秋山 これをまとめて、きちんと戻さないといけません。何も新しいことではなく、昔からやっていることだとわかってもらえば良いのです。

中村 昔はできていたのですから、できなくてはいけませんし、やってほしいです。

加藤 「一般財源化する」ということは、昔よりやりやすくなったはずですが。でも難しくなったというのはおかしな話です。

中村 われわれはそういうことを1年間かけて確認できました。

福田 そういう仕組みをつくって入れ込んでしまったのは、すごいことです。

加藤 これはぜひ本にして、一般の方にも読んでもらいたいです。

■ アジアへのインプリケーション

関根 交通安全教育についてですが、教習所の役割は大きかったと思います。その後、企業や第三者機関でも交通安全教育を行っているのですが、そこまでインタラクティブにつながっていないのが問題です。警察が積極的に音頭を取っておらず、自主性に任せました。五箇年計画で地方に落とそうとしているのですが、それがかえって悪循環になったのだと思います。交通戦争からの流れの中で、違う階段を上ってしまったのだと感じます。民間に任せられるところは任せようという大きな考え方は良いのですが、うまく回らなくなっているところは誰かが音頭を取らなければならないと思います。

また“3E”で考えたときに、法整備の仕組みの中の触れ方が足りなかったのも、その辺りの取りまとめをどうすれば良いのかな、と思います。うまくいっている部分もうまくいっていない部分もありますから。

福田 「うまくいっていない部分」というのも、「アジアへのインプリケーション」という意味では重要です。「何がうまくいっていないのか」がわかると良いです。教習所は法人にしたほうが良かったのではないかと、いうお話もありました。ただ、出発点で民間の組織がたくさんあったためできなかったのでしょうか。まったくない国で始めるのであれば、第三セクターを立ち上げて運営するというやり方もあるのかもしれない。

加藤 これからアジアが経済発展していけば、命の価値は高まりますよね。一人あたりのGDPが高くなれば、命の価値も高まります。そうすると、自然と「命を守ろう」ということにならないのでしょうか。

中村 経済成長しても、途上国の二重構造は変わりませ

ん。高所得の人たちの所得が上がっても、低所得者層はまだ存在します。それから、宗教的にも命の考え方が違います。

加藤 よく「イスラム圏は、貧しいから命を投げ出す」と言われますが。

中村 2つは重なっていて、低所得者層の上に宗教がかぶさっています。ですからボトムアップが進んでいけば、加藤先生が言われるような話になるのかもしれませんが。しかしどう見ても、真ん中から上はグーッと上がっていきませんが、下を上げるようなことをしていません。経済政策が、ボトムアップをどうやっていくか、でしょう。

加藤 そうすると、マクロレベルの話になりますね。日本はそうしてきたのでしょうか？ 日本では、GDPが伸びると格差が縮まってきました。

中村 戦後の高度成長で、ボトムが上がっていききました。でも、今の東南アジアではどこでも、真ん中から上が上がっていきます。ボトムはボトムで別に回っていて、そこで完結しています。このプロジェクトでは、「途上国がどうあるべきか」まで言うのか、途上国がどういう状態でも「交通はこうあるべき」と言うのか、そこが難しいところだと思います。要するに、われわれが途上国の経済政策や産業育成論まで言うのか。もちろん言いたいことはたくさんあるのですが、言い過ぎるとそちらで規定されてしまいます。5年、10年のオーダーものを言うのであれば、「せめて、交通のここと、ここと、ここぐらいは必要なのではないですか」という言い方をする。そのときにはたぶん、所得の再分配はできていなくて、ようやく自動車産業が進み出したとしても、われわれの期待までいっていないかもしれません。それでもやることはあるでしょうし、人材育成の根っこはつくっておかなければならないでしょう。その言い方がカギになるだろうと思います。「このプロジェクトで何を学んだ」というのは良いのですが、その後の「アジアへのインプリケーション」となると、そこだと思います。

■ グローライゼーション

白石 自動車の技術は、市場に引っ張られます。1966(昭和41)年に、アメリカで「国家交通並びに車両安全法」ができた途端に、日本はそれに合わせて自動車を改良し始めました。結局、志が高かった国がイニシアチブを取ることで、日本も西ドイツも良くなりました。次の時代はどうなるのかを考えたときに、市場はアメリカではなく中国やインドになります。宗教色の強い国もターゲットに入ってきます。そこでわれわれの間でも、「車のつくり方を変えよう」という議論が出ています。

「その国に合った車があるだろう」と。もっと簡単に移動できて、コストを徹底的に安くしてくれる車があると思います。車自体が変わってきますから、安全や環境への考え方も変わってくるのではないのでしょうか。とくにASEANの国々は、自発の自動車産業ではありません。輸入したものを自分たちでつくり上げるのか、どこからか借りて来るのか、違う市場に向けて新たなものをつくり出すのかでも違います。今までのわれわれの経験を、もう少し読み替えてあげないといけません。「ITSは本当に必要あるのか？」という議論もありました。先進国の考え方でいくと、どこまでも知能化技術が発達して、何でもセンシングできてぶつからない車になります。しかし、そんなものはいない国があるかもしれません。車をもっと軽く、安くすることのほうが重要だとか、もっと違う考え方が出てくるのではないかと思います。そういうことを考えていただきたい。

事務局 ご当地主義的な、細分化した安全の違いみたいなものと、EUのように高い水準で合わせる法規と仕様の統一と、大きく2つあるような気がするのですが、そこら辺のすみ分けはどのようなのですか？ 2つの大きな潮流があるような気がします。

白石 人間がどういう筋道を通して成熟していくか。基本的人権、「人間社会の一人ひとり大事な命」というのは変わらないと思います。それをどういう形で守っていくか、価値観の違いです。そこは変えられないと思います。ヨーロッパのように古い歴史があって、「自由なら、その権利と義務」をうまくバランスさせながら来た国と、宗教に頼ってその世界の中で平和に生きてきた国では違うと思います。そここのところが難しいと思います。それをわれわれは技術として提供していかなくてはならないわけです。その国その国で、国情に合わせていくしかない。その国、コミュニティによって、変わった技術がいるのではないかと思います。

加藤 「グローライゼーション」ですね。

白石 個人個人の命を大切にしていくという方向は必ず正解だと思います。個人の自由を守るというのは、どんな人にもあると思います。そこに行きつくとは思いますが、道筋は違います。ですからうまくやっていると失敗します。どこかの国に合わせたら足を取られるということもあると思います。

加藤 法体系も違いますからね。

福田 「交通安全について」だということを隠して、いろいろな国でアンケートを採ると、例えばタイでは全員が交通事故を起こしたことを自慢するそうです。「百何十km/hぐらいで飛ばしてひっくり返った」とか。普通の人でも事故を起こしていない人はなくて、それをみんなが自慢するように言うそうです。でもインドで

はそういう感じ方がまったく違います。それは気候も関係しているでしょう。タイではパッと雨が降ると路面が滑ります。そういうのが怖いと思いますが、雨ばかり降っているような国では怖いとは思いません。どういうことを危ないと思うかは条件によって変わってきます。タイでは歩道が穴だらけで、私たちは足を取られそうで危ないと思うのですが、タイ人は誰もそう思いません。それが当たり前なのだと思っているのです。「安全」は状況によって変わります。

ベトナムでは、自転車で生活していたところに突然オートバイや自動車が入ってきました。そのギャップができています。自転車だけの状況での彼らなりの「安全」があったのに、それが突然ずれるわけです。同じようにやっていると事故に遭ってしまいます。

中村 オートバイまでは、同じ交差点横断で対処できました。それで自動車も同じようにすると、訳がわからなくなってしまう。

秋山 前から皆さんがおっしゃっているように、「日本のまます、ハイどうぞ」ではなく、「日本の経験の中から、使えるものは使ってください」ということですよ。その国の人たちが、オートバイなり自動車が入ってきて「危ない」という感覚を持たないといけません。それで「日本ではどうやっていたのか？」となったときに、口伝えと本があるのでは違いますから、その視点でつくらないといけないと思います。

福田 現地に行って、信号機もない線も引いていない交差点に立って、私たちは「何をしたら良いか？」と聞かれてもわかりません。でも秋山さんや木戸さんは「あそこをああすれば良い」とすぐ言えます。

秋山 でもやはりそれは、日本流です。

福田 これからは、そういうことを知らない世代の人たちがやっていかななくてはなりません。その中でこういう資料があって、日本は「こういうときには、こうした」という辞書のようになれば良いと思います。

秋山 当時の日本でも、われわれはアメリカの文献を読まされました。でも「日本には、これは合わない」ということも言っていました。それを今度は向こうの人たちが、気が付かないといけません。

中村 例えばベトナムで「秋山さんや木戸さんがこう言ったから」ではなく、「これはそうだ、でもこれは違う」と考えることが大事ですよ。

白石 車の衝突安全性能も、アメリカの場合は車対車の安全から考えて衝突安全性能をつくりませんが、道路に穴があってひっくり返るということであれば、そういう車にしないと安全とはいえません。昔、アメ車を日本に持ってきたときに、日本の道路事情に合わなくてよくサスペンションが壊れたそうです。逆に日本車をアメリカに

持って行くと、ハイスピード過ぎて合わない。今の日本は、アメリカ並みかアメリカ以上に舗装が良くなりました。そうするとヨーロッパ並みの車で良いのです。でも、アジアではそうはいかないかもしれません。違う要件があるのかもしれません。でも、全部高いレベルに合わせてしまったら、大変高い車になって、誰も手が出せなくなってしまいます。

しかし安い車をつくって失敗した国もあります。車が壊れると修理しないといけません。修理できないと、みんなに飽きられます。壊れるが修理できる車が良いのか、なども考えなければなりません。ある程度壊れることを前提にして車をつくるのか。修理しやすいようにつくるのか。だから、技術は変わっていくと思います。

例えば中国では、電動バイクが奥地でたくさん走っているわけでしょう？ 奥地では、完全な電動のほうが都合が良いわけですよ。四輪が走れる道はそんなにないわけですから。そうすると、四輪にこだわらず「移動手段」として考えなければならぬのかもしれないかもしれません。技術は国情に合わせてやっていくしかないと思います。

関根 当時の日本では、自動車の性能の向上が段階的でしたが、今のモータリゼーションを受け入れるといきなり高い性能の車が入ってきます。当時と比べるとかなりギャップが大きい。例えば原付一種でも、昔は30km/h ぐらいしか出なかったのが制限速度を30km/h に決めましたが、今はもっとスピードが出ます。

白石 中国では固定電話を経ないでいきなり携帯電話になってしまいました。そうすると、自動車なんてどうなるかわかりませんね。道路がないうちに、車がドッと入っていくことも考えられないことではありません。

関根 国によってアレンジをお任せしないと。

白石 ただ、基本になる考えは何なのかというと、「命を守る」とか「安全」とか「環境を守る」とか、そこがまずあるでしょう。でもどうやってやるか、です。それは車の場合ですが。

■ 今後に向けて

福田 ユーザーの想定としては、援助に行く方、とくに若い人たちが使えるようにしたいです。JICAのプロジェクトも、今後はウガンダとかキルギスとか、中央アジアやアフリカで行われるようです。そういう、何も無い所で「何をやるんだ？」と言われても、何をしたら良いかわかりません。

秋山 そのときに、「日本は何をしたか」というのはひとつのきっかけになります。

福田 日本の道路に、中央線や停止線がなかったというのを、私は知りません。子どものころからありますから。それがなかったときに、日本ではいったいどうした

のか。秋山さんにお聞きしましたが、消防のホースを中央線の代わりに置いたということです。日本でもやったのですから、向こうでも実験的にできます。

加藤 ということは、そんなに高い技術はいらないうことですね。

福田 お金をかけなくてもできることからやっていかないと、できっこありません。向こうは地方自治体にお金はありませんから、いきなり信号機はつきません。そのときに、どこから始められるかをわれわれも知りたいのです。木戸さんから言われたのは、「まず交差点、停止線」。それだけでも事故は減ります。

白石 先日テレビで見ましたが、地方自治体でお金がない所は道路をつくれないので、材料を供給して農家の方々がつくるようです。

福田 タイでもわれわれが「ヒヤリ」をしたら、1年後にはハンブがついていました。お金を出し合って自分たちでつけたのです。「ヒヤリ」をしたときに、一番危ないと指摘があった交差点に自分たちでつけました。ほかにつけた所もあったのですが、朝起きたら無くなっていたようです。前の家が「なぜ自分の家の前につけるんだ。ガタガタしてうるさい」と言って、取ってしまったそうです。

秋山 ハノイで分離帯をつくったら、一夜にして取られてしまったことがあります。向こうのトップが「ダメだ」と言ったので全部取られてしまいました。理屈も何もないので、喧嘩にもならない。そういうこともあるので、「なぜ分離帯が必要なのか」がわかるようにしないと。「これをすればこれだけ良くなる」とか、「これだけ事故が減る」とかきちんと説明できないものですから、一晩のうちに取られてしまいました。「あの人が言うなら仕方ない」という感じです。さらに上の人に言って、また一晩のうちに元に戻しましたが。

福田 そういうレベルの話から高度なことまで、いろいろあると思います。どれがということではなく、「お金がなくても、こういうことはできる」。そういうことがたくさんあるほうが良いですね。

加藤 施策メニューの提示ですね。

福田 「どれが良い」ということではなく、オプションが並んでいるというのが良いと思います。

秋山 全部読まなければわからない、ということではなく、引き出せるものが良いです。この次のステップがあると、IATSSとして皆さんに使っていただけるものになると思います。

非売品

交通戦争への取り組み
～途上国に貢献しうる日本の経験と知見～
報告書

発行日 平成23年3月

発行所 財団法人国際交通安全学会

東京都中央区八重洲2-6-20 〒104-0028

電話/03(3273)7884 FAX/03(3272)7045

許可なく転載を禁じます。



(財)国際交通安全学会

International Association of Traffic and Safety Sciences