

交通安全教育の推進について

— 推進のための視座 —

向井 康雄¹⁾

A Developmental Study on Traffic Safety Education

—Selected Issues in Contemporary Traffic Policy—

Yasuo Mukai¹⁾

Key words : Traffic Safety Education, Traffic Behaviors, Traffic Environment

キーワード：交通安全教育 交通行動 交通環境

はじめに

著者は、1980年頃より道路の交通安全・事故防止に関し調査研究をすすめている。それらの研究成果を地域の交通安全教育に役立てるため、愛媛新聞の「えひめ論壇」へこれまでに19回投稿している。本稿は、その内9点を選び交通安全教育の推進について、特に推進のための視座を論述することに目的がある。

9点の原稿は、最初に総括的内容から順次に具体的内容へ編集し、それぞれの原稿の末尾に掲載年月日を付してある。また、各原稿の標題は著者が、副題は新聞社の編集部が記載したものである。

総合的交通安全対策の推進

一人・車・道 一体化して一

2人に1台の割合で車が普及し、2人に1人は運転免許証を持つ時代である。

そのくせ歩行者も、自転車も、バイクや自動車も、多くは同一平面の道路に共存しているのが、わが国のモータリゼーションの特徴の1つである。

確かに、高速道路や主幹道路などの産業道路は拡張、整備され、目を見はるものがあるが、一歩路地に入ると、白線一本による歩車道区分や無歩道の道路が大半であり、生活道路の整備不良が目につくのが現状である。

この現実を裏付けるように、最近の交通事故は、若年層（20歳前後）と高年層（60歳以上）の死亡件数が、全体の50%以上を占めている。

若者の無謀運転による事故は産業道路で、高齢者の事故被害の多くは生活道路で遭遇している。

くるま社会の「動」を若者が、「静」を高齢者が受け継ぎ、しかも、この若年層の事故は、わが国の「高度経済成長」を担った高年層のツケを、若者たちが背負っているように思える。

さらに、地価の高騰や都市化など、車両の駐車を困難にし、宅地の郊外化により、車を「足」とし、核家族化による若者の疎外感や、高齢者の孤独感は、車内を安住（カプセル化）の場所にさせている。

また、車両利用の定着した世代が高齢者となるため、今後運転者の高齢化、加害化を示唆するものとなっている。

折しも、交通事故や渋滞の原因となっている「青空駐車」を一掃すべく、車両運転・所有者に「行政制裁金」を課す試案が、警察庁から9日に発表された。

違反駐車背景には、自動車の保育台数の増加と、都市部の地価高騰による駐車場難があり、社会問題である。一方、業界もこの制度により、自動車の生産・販売が抑制されると警戒している。

このように、「くるま社会」は、わが国の産業・経済政策と、生活・福祉行政と不可分の関係にあり、その根源的解決を見ないまま、車両が道路にあふれているのである。

交通政策は、言うまでもなく、広く国民的論議を必

1) 愛媛大学教育学部
〒790 愛媛県松山市文京町3番

1. Faculty of Education, Ehime University,
Bunkyo-cho, 3, Matsuyama-shi, Ehime, 〒790,
Japan

要とする社会問題である。その解決策の基調は、車優先の社会から人命優先の社会へ転換を図ることである。

その上で、交通安全施策の整備促進をはじめとする交通安全対策への投資の拡大、車両の安全性向上と総量規制、公共交通機関の拡充、救命救急体制の改善・充実、生涯教育推進としての交通安全教育の普及など「総合的交通安全対策」の推進を図ることにある。

特に、緊急課題として、高齢者や障害者が安全に移動・外出できる道路の推進を提唱したい。

それらは、路上の交通障害物を除去し、自転車やバイクの駐車を禁止し、歩道の整備や拡張を施すなど、結果として交通安全体制を推進することになる。

交通事故は基本的に、人間と環境との間に成立する相互作用の過程の中に発生するものであるが、両者に介在する交通行動は、特に重視されなければならない。

この交通行動の秩序維持も緊急課題の1つであり、西ドイツや北欧三国などの「生涯交通安全教育システム」が参考になるであろう。例えば、西ドイツの安全教育カリキュラムは、家庭・学校・職場・地域などを1つの系列に並べている。

そして、交通環境・車両構造、運転適性などの諸相を一体化し、それに適合する交通行動体系を、人・車・道の三者から追求するカリキュラムを用いている。

具体例としては、若者の事故違反の追求は、心理的側面を中心に、高齢者のそれは生理的側面を重視している。

また、若者も高齢者も、ともに他者の特性を知り、相互の理解を図ることに力点が置かれている。

西ドイツのアウトバーン（スピード制限なし）の道路には、自動車の性能とドライバーの能力が、すべて発揮できるようになっている。もちろん、わが国の輸出車は、ドイツ規格に適合し、輸出されている。

わが国へ逆輸入された「日本車」の、安全設計には目を見はるものがある。

春の「全国交通安全運動」も終末に近づき、この国民運動をマンネリ化してはならない。ドライバーにとって、マンネリ化ほど怖いものはない。

ドライバーが、運転のみに傾注する時代は去り、道路環境はもとより、道路交通体系そのものに気配りをしなければ、年間1万人以上の貴い生命を救うことはできない。

(1990年4月13日)

歩車混在から歩車共存へ

—今こそ歩道の復権を—

欧米諸都市とわが国の都市との市街地空間の決定的な差異の1つに、歩道の設置の有無がある。欧米の都市の街路には、細街路に至るまでほとんど歩道が設けられている。そのうえ、広場と街路が直結し、公園なども数多く見られる。

それに対し、わが国の市街地道路の道幅は4m前後、またはそれ以下の細街路であり、道路が歩く、棲む、遊ぶ、憩うといった日常の生活の「広場」の役割も果たしている。そこへ急速なモータリゼーションにより、道路が車両によって占有されているのが現状である。歩道は自転車との併用や、大都市では自転車は歩道を通行するのが慣例となり、歩道は受難の時代を迎えている。

したがって、市街地の道路は、歩道混在の道路となり、歩行の安全確保はもとより、車両の通行にも支障を来たしている。わが国において、道路に歩道を設置する考え方が一般化したのは、歩行者と車両を物理的に分離することが第1の目的であった。

しかし、道路は沿道の地域にとって戸外のもっとも身近な空間であるため、人と車の分離により、車道は本来の通行権を得たが、歩道は歩行以外の機能がすべて集約され、居住と交通の緩衝作用を有する結果となっている。数少ない歩行者専用道路すら、路上に電柱、公衆電話、郵便ポストなどが設置され、歩行に支障を来し、特に障害者の通行に困難をもたらしている。

道路に歩道を設置することは、既成市街地では容易なことではないが、新開発市街地や住宅地の計画、建設に際しては、安全性の確保や快適環境の構想が十分に生かされるし、その良さを徐々に既成市街地の再編の磁石としうる可能性は十分に存在する。

高速道路のように、最初から人車を完全に分離すると、道路はストロー現象を来し、沿道住民のコミュニケーションは薄らぐが、人と車の共存を目指す市街地の道路計画は、単に1つの道路の整備ではなく、総合的な交通ネットワークの中で成立する。

例えば、松山市内にも数ヵ所設置されているコミュニティ道路は、1981年から建設省の補助事業として始まり、今日全国で350余り設けられている。代表的な大阪市のコミュニティ道路は、幹線道路網とライド・アンド・ライドシステムの公共交通計画に支えられた地区道路網の中に位置づけられている。

コミュニティ道路は、蛇行した形状でロータリー

や幅員を交互に変えるので、道路線型からの解決策を図り、それにより得られた空間を子供の遊び場に供用し、コミュニティ空間の獲得と、歩行移動のために道路全体をつくり変えることに特性がある。しかも、車両の通行制限に関与するが、低速のための排ガスや蛇行空間への駐車など問題がないわけではない。

その他、車道や交差点に設けたハンプ、運転者への注意喚起のストリート・ファニチャー（道路装飾具）分離帯へのリサイレン、植栽、道路表装、地下ケーブル、柱状の車止めのポラード、その他歩車共存には休憩装置・ベンチ、照明設備、舗石、縁石、ハンディキャップ装置、特に点字ブロック板の色彩計画・配置にも工夫を要するし、全体として広告物件の規制や、住宅の高低・色彩、ブロック塀の廃止など都市景観上の歩車共存の規制を創設する課題がある。

これらコミュニティ道路の普及には、「生活大国」としての道路安全施設・設備への公共投資が必要であるが、一方、1937年に建設されたサンフランシスコのゴールデンゲートブリッジの両側に歩道が設置されているのに対し、およそ半世紀後に建設された瀬戸大橋には歩道は設けられていない。

瀬戸の景観を歩きながら鑑賞できる「ゆとり」は、人々の健康のためにも、歩道の復権にも役立つものといえよう。（1992年6月5日）

人が交わる道路を —歩行者優先を忘れずに—

人が移動するために歩行と道路は必須なものであり、その快適性が求められている。

松山市の千舟町通りは、キャブシステムとして整備された道路である。このシステムの特徴は、道を占用している電柱が通行の支障となっているので、安全で快適な通行空間の確保を図るため、電線類を地下に収容したものである。

この快適な道路と銀天街をはさんで並行する中ノ川通りは、柳並木の道として親しまれ、地下に駐車場をもつモデル道路であるが、今夏は“暴走族”により、街の秩序が破壊された通りでもあった。

また千舟町通りや、中ノ川通りに直結する末広町通りは、市内でも屈指の交通渋滞が慢性化した通りで、県病院の救急医療にも支障をきたしている道路である。

さらに、この県病院に通ずる歩行者優先のモデルとして、“コミュニティ道路”があることはあまり知られていない。

これら4つの通りは、人が道路を利用するあり方を

示しているように思える。「千舟町通り」は、都市の美観・アメニティーの視点から整備され、さらに広告物や外路樹の適正配置が望まれる。この通りの秩序維持には、歩行者や運転者の交通法規の順守とモラルが求められてよい。

次に「中ノ川通り」の暴走族対策は、警察による取り締まりの強化も大切であるが、商店や住宅街の自衛策として、創意あるコミュニティ活動が望まれる。また、暴走族の背景には教育や社会のゆがみ、特に「商品化されたクルマ社会」への方策も考えられよう。

第3の「末広町通り」は、具体的な交通渋滞の解決策が求められている。まず県病院の駐車容量を増やすこと、周辺道路の整備、特に病院の西側の水路を整備すること、さらに歩道や車道、広告物や工作物などを見直すこと、場合によっては石手川通りへのバイパスも考えられてよいであろう。

第4の「コミュニティ道路」は、1972年、オランダにおいてボンネルフという新しい概念にともなうて設計されたものである。一定の住宅地区内において、車両が歩行者の通行や沿道住民の生活を脅かさないように配慮した道路である。そのためには、入り口にハンプ（車両が乗り越えられる程度の低い障害物）などを設けたり、車両がスピードを出せないよう道路線形を波形や、ジグザクにしたりで、車両の進入を極力抑制する手法により歩道共存を図り、併せて外路樹や広告物、工作物などを適正化した道路を試みたものである。

沿道周辺の住民が車両から解放されることは、今日では考えられないことなので、ボンネルフの歩行環境を重視した住宅地づくりは、今後の交通安全方策と住宅街の快適性には参考となるものである。

この方策は、1970年代の後半にわが国へ紹介され、「コミュニティ道路」と呼称され、松山市内には道後や三津など数ヶ所設置されたが、その普及は見られない。以上、今日の交通方策を4つの通りから紹介したが、道路は本来「人の道」として発展し、整備されたものである。しかし、車両の増加に伴い、人は道の片隅へ追いやられ、さらに障害者や高齢者などは安心して歩行できない通りが生じている。

昨年度の国の当初予算は、道路整備に要する費用など総額1兆2,992億円が計上され、そのうち、歩行専用道（自転車併用を含む）の事業費は41億円（0.3%）に過ぎない。

道路を整備すると交通事故が増加するという現象は、道路整備が車両通行の円滑化に方策を置くため、歩行環境の安全性への配慮を怠り、併せて道路行政

が自然環境の保全や、都市環境の整備などに後追いとなっていることに原因が求められる。

さらに道路は広場と直結しなければならない。広場は交通手段の結節点としての機能を果たし、住民のコミュニティの公共空地的な機能を有している。そのほか都市の景観を助長し、総体として都市を美しくする機能や、災害時の避難場所、延焼防止帯としての機能などさまざまな性格を有している。

ヨーロッパの主要都市の道路は、すべて広場からはじまっている。人とくるまの共存、それも歩行者優先の通りを広場に通じさせ、人が道を通して交わることのできるやさしい“通り”を構えたいものである。

規制、制限、取り締まりのくり返しは、人の“道”を思いあまるやさしいところが失われはしないであろうかと危ぐするものである。(1990年9月14日)

「サイクル社会」の通り道

—早急に現行法整備を—

自転車は手軽で安価で、かつ健康的な乗り物で、しかもクリーン・エネルギーで走行され、その保有台数は全国で7,300万台(本県85万3,000台)、2人に1台以上の割合で利用されている。

道路交通法では、自転車は軽車両として扱われているが、実態はかなり無法状況下にあるといえる。

特に都市における自転車利用の走行環境は劣悪であり、走行マナーにも問題がある。都市内自転車専用道などの道路施設を整備するとともに、安全で円滑な走輪を確保できるよう、現行の道路交通法の自転車交通に関する部分の見直しを行う必要がある。

例えば、自転車に乘用したまま横断歩道を渡ることは違反であるが、果たしてこの規則が実情に即しているかどうかを検討する。あるいは、歩道における自転車の現行の走行法が適切であるかどうかの検討も必要であろう。

また、正しく安全な自転車利用が可能となるような自転車の交通安全教育を、学校や地域社会で行える「生涯交通安全教育システム」を構える必要もある。

いずれにせよ、自転車利用者の法律順守意識の高揚は、「サイクル社会」の必須な条件の1つである。

さらに放置や廃棄、一時駐車など駐輪に関する対策は緊急を要する課題である。

先ごろ、松山市は「自転車等の放置防止に関する条例」を制定し、その具体策のため審議会を設け、その解決に当たっている。すでにJR松山駅へ市営駐輪場を設け、通勤通学者の便宜をはかり、利用者とその周辺の住民に恩恵をもたらしている。

しかし、松山市駅をはじめ、市街地の商店・買い物客の駐輪対策は、その用地も含め懸案事項となっている。同じことは、県内の都市に共通した悩みでもあり、県民世論のサイクル社会への関心と、解決策を共同して考えなければならないと思う。

現行の「自転車法」(1980年制定)は、基本法としての性格を有し、道路法のように施行規則や細則もなく、対策の責務を主に市町村にゆだねている。したがって駐輪場の新築・増築などに関する投資的経費や、維持管理や撤去などに関する消費的経費は市町村の負担となり、自治体の財政を圧迫する。そのために今治駅のように有料駐輪場により運営する市町村もある。

1992年2月、自転車等の放置対策に悩む174の区市町村が東京で、「全自連」を結成し、当面の改善策を6項目として掲げている。

1. 自転車の位置づけを明確化し、関係法規に規定すること。
2. 鉄道事業者の駐輪義務を法制化すること。
3. 放置自転車の撤去・処分などの法的根拠を明確にすること。
4. 放置バイクの対策について措置を講ずること。
5. 補助金制度を拡充・拡大すること。
6. 民営駐輪場にも駐車なみの税制優遇措置を講ずることなどである。

この6項目は、1つには法制度の整備を、2つには市町村の膨大な財政負担の軽減を求めている。当然のことながらこれらの諸項目は、全国の自治体の賛同を得ている。

自転車法の改正は、91年の第120回国会のあと、各政党や各省庁のあいだで真剣に検討されてきた。具体的には衆議院の交通安全対策特別小委員会で審議され、93年に同委員会と本会議において全会一致で可決されたが、国会の解散で廃案となっている。しかし、いずれ近い日に成案となるであろう。

主な改正点は、「自転車等の駐車対策の総合的推進」であり、新たにミニバイクも対象となる。次に、「自転車等の駐車対策に関する総合計画」が初めて登場し、駐輪場の整備について、目標量・配置・規模、設置主体などを盛り込むことになっている。第3に鉄道事業者に対して、「協力体制の整備に努める」ことが追加されたことである。

自転車利用を円滑にする方策は、交通事故の防止に役立ち、都市環境の整備や美化を促し、ガソリン消費を減らす施策の一環として、地球環境を保護するものである。

自転車は、「自ラ転ブ車」であるが、転ばせないためのサイクル社会の通り道を、改めて考え直してみる必要がある。

(自転車法)「自転車の安全利用の促進及び自転車
駐車場の整備に関する法律」(1980・11制定)

(1994年1月21日)

路上駐車対策と駐車場整備の課題

—実態把握と早い対応を—

路上の違法駐車が大きな社会問題となり、緊急の課題となっている。

違法駐車は、道路の交通容量を低下させて交通渋滞を発生させ、バスの安全・円滑な運行を阻害し、ますますバス離れ現象を助長している。

さらに交通事故の原因となり、排ガス容量を増大させ、都市景観をも悪化し、人々に駐車違反を当然のこととさせ、倫理観・罪悪感の喪失をもたらしている。

周知のように、これら違法駐車を一掃すべく道路交通法と車庫法の改正がなされ、今のところ違法駐車の取り締まりは強化されたが、車両の一時置き場と駐車場などの確保にはいたっていない。

先ごろ、松山市と建設省は、地下空間利用を含めた駐車・駐輪場を設けるための「協議会」を発足させ、その整備を図ることにしている。

しかし、この構想が実現するためには、予算と長年月を要し、当面の施策にはならない。

そこで、違法駐車を減らし、駐車場を確保するための当面の方策を考えてみたい。

1. 駐車場整備計画と交通管理計画を図るには、駐車状況および駐車場の実態を正確に把握する。

1. 車両の運転は、手段(移動)であって、目的(仕事・用事)ではないので、目的を果たす時間と場所を事前に確認する。

1. 休日には、公共施設の駐車場を県民に開放し、当面は車両の誘導(監督)を実施する。

1. 路上の違法駐車の取り締まりを強化する際、交通の安全・円滑上の実害の少ない時間帯と場所では、駐車需要を考慮して、合法的な路上駐車場を増設する。

1. 既存駐車場の有効利用のための駐車場案内・誘導システムの開発を推進し、運転者への周知をシステム化する。

1. 一定規模以上の建物に駐車施設を義務づける「付置義務条例」を強化する。

1. 路外駐車場の整備促進に向けた助成、特に民間の青空式駐車場の容量増に向けた整備に対し補助金を設ける。

1. 貨物車の荷捌きは、建物のできるだけ近くで処理したいことを考慮すると、建物に対して荷捌き用駐

車施設の付置義務を課し、時間帯制限を強化する。

1. 駐車場で規定している車両では二輪自動車が除外されており、一方自転車駐車場でもその取り扱いが問題になる。この点、両者の駐車場で取り扱えるようにする。

1. 公営公共交通手段を今後できるだけ強化し、自動車交通に代替できるようなサービスを行えるようにする。

その他、トラックの積み降ろし場所と駐車場の整備、パーク・アンド・ライド用駐車場の整備なども考えられるが、何といても駐車場建設費に対する助成が緊急な課題である。

従来、駐車場整備のための助成制度としては、地方自治体および民間に対して種々の公的融資制度が存在しているが、駐車場の整備の不足状況や採算の取りにくさを考えると、もっと積極的な政策を打ち出していくことが必要な時期に至っている。

最近、総務庁は高速道整備の負担金を、運行車両の受益者負担方式から、公共・自治体負担方式に切り替えることを検討している。

道路は公共物であり、国・自治体の所管物でもある。車両は走行(運転)時間より、停止(保管・駐車)時間の方が長いものである。営業車両とて同じことである。

したがって、道路と駐車場は、車両の両輪のようなもので、両者は並行して整備されねばならない。

青空保管・違法駐車が路上にまん延すると、車の道を危なくすると同時に、人の「道」をも低下させるものである。(1991年9月13日)

歩道橋に思いやりを

—“潤い”与えるものに—

立体横断施設(横断歩道橋や地下横断歩道)は、車道の路面を横断しようとする歩行者を車道から単独に立体的な分離を行い、歩行者等が車道の路面を横断しないようにすることによって、横断者の安全を確保する目的で設置される施設である。

しかしながら、施設の多くは、車道側の交通処理機能の向上という要請から、主要交差点や幹線道路に設置され、交通容量を増加させることに役立っている。したがって、歩道橋は利用者の安全は確保されても、その利便性は極めて低く、利用しづらいものとなっている。

その上、最近では都市の景観や街路の空間構成からも施設の見直しが迫られ、ここ数年は設置が抑制されている。

立体横断施設の建設には基準があり、設置に際しては、横断者数がピーク時の1時間当たり100人以上を目安としているが、設置後の利用者数は明示されていないのである。

例えば、松山市庁舎前の歩道橋は、1日の利用者数が平日（夜間を除く）で100人前後と少なく、大半の横断者は横断歩道ないしその周辺道路を横断している。また新庁舎建設の際、県都松山市の「表玄関の景観」を損なうとし、その撤去が報道されたこともある。

歩道橋は、利用者にとっては安全であっても、歩行者には「安全」ではない場合がある。歩道橋があっても、利用しない人がよくないのではあるが、利用したくても利用できない人のいることも確かな事実である。

高齢者や障害者、負傷者には、歩道橋を利用したくても渡ることのできない人も多く、ましてや車イスの通行可能な施設は皆無である。

さらに私どもの調査では、高齢者の歩道橋利用者数は横断者の過半数以下であり、特に75歳以上の高齢者の利用は極端に低下していることを示している。

本県のような全国でも有数の高齢社会にあっては、歩道橋の設置には格別の配慮と、むしろ設置を極力抑制することが検討されてよい。

歩道橋のモデルは、東京の多摩ニュータウンや大坂の長堀の施設であり、設計に神経をつかったり個性的な建設がなされている。

次に地下歩道は、松山市内に7ヵ所設置されているが、代表的なものはJR松山駅前の地下道である。利用者数も多く、施設の中では、もっとも整備されている地下道である。

一般に地下歩道は、歩道橋に比べ利便性、美観、沿道への影響などに勝るが、防犯上に問題を残し、さらに建設費、施工の難易度、維持管理費など多額の経費を要する。

地下歩道の施設には、階段（段差）や踊り場、本体部分などに、歩行者を補助し安全を確保するための手すりを両側に設け、さらに視覚障害者の利用には出入口をはじめ地下道のすべてに身障者誘導ブロックを設置し、照明やデザイン、色彩、さらに防犯上の工夫を施す必要がある。

そして、車イスが通行できるスペースと雨天時の緩衝地帯の役割も果たす施設であってほしい。

高齢者や障害者が1人で安全に、かつ快適に利用できる立体横断施設は、すべての人の交通事故防止に役立ち、同時に交通に“ゆとり”をもたらすものである。

今夏のオリンピック開催地、スペインのバルセロナ

のフランコ通りは、円形広場からはじまる街並みであり、新旧の建築と街路が一体となった都市景観を構成している。

また、サンホセ通りの「福祉ベンチ」は、利用した人は福祉寄金をするならわしとなっている。それほど街路の風景に魅せられ、思わず座りたくなる憩いのベンチである。

道路の付帯安全施設は、交通安全を推進することはもとより、都市のアメニティを充実させ、人びとの生活にうるおいを与えるものでなければならない。

(1992年9月11日)

シートベルトは安全ベルトか —正しい着用で効果倍増—

きわめて日本的な発想ともいえる「全国交通安全運動」は、今年で44年目を迎える。今春は「安全はしめたベルトとおもいやり」をスローガンに、6日から15日まで実施されている。

運動の重点目標の1つに、「シートベルトの着用の徹底」が掲げられている。

シートベルトは、正しく「安全ベルト」(safety belt)と呼び、事故その他の危険な状態に遭遇した際の安全性を高めるために、自動車の乗員の身体を座席に固定するベルトのことをいうのである。

世界の自動車メーカーで、最初に安全ベルトを標準装備したのは、スウェーデンのボルボ社であり、同社は1956年から同社製の車が修理費400クローネ（約2万8,000円）以上の事故を起こした際、無償で修理する仕組みを試みた。

その結果、ボルボ社は事故車の豊富な資料を得ることができ、57年にベルト用の金具を整備し、58年には政府規格が設けられ、59年から全車種にベルトを標準装備した。

その後、67年に現在のような3点式安全ベルトを開発した。ここでも労使一体となった「スウェーデンモデル」(福祉政策)がいかに発揮されている。そして75年には「安全ベルト着用法」が制定されるに至っている。

安全ベルトの着用が最良の傷害防止策の1つであることは、ベルトの保護作用が個人を傷害から非傷害に変える(傷害の人的頻度の低減)、次に受けた傷害の程度を軽傷にする、そして傷害を身体の異なる部位に再配分することなどである。

一方、ベルト着用の誤った考え方は、市街地道路(低速)では有効ではない。ハンドルさえしっかり握っていれば激突防止となる。墜落などの際、取りは

ずしが難しい。そして何よりも着用品がめんどくさいなどである。

1967年のボルボ社の事故調査レポートには、事故30万件のうち、ベルト着用の2万8,000件において、時速100km以下の事故に1人の死者も生じなかったことが記されている。ベルト着用の高い防衛効果を示され、欧米諸国では、こぞって安全ベルトの装備と着用が普及するに至ったのである。

また事故原因のうち、ドライバーのミスによるもの65%、道路環境に起因するもの28%、車両の欠陥によるもの7%など、単独要因としてのドライバーのミスは必ずしも高いとはいえない。

しかし、人・車・道（環境）など、事故の複合・相乗・相互作用を勘案すると、ベルト着用の効果は倍加するとも報告している。

先ごろ、わが国は自動車の安全技術面の対策を検討していた「運輸技術審議会」が、車の衝突時の衝撃吸収性の向上、ベルトの非着用警報機や3点式ベルトの後席義務化など安全基準の拡充と強化を柱にした答申を運輸相に提出している。1980年来、12年ぶりの車の保安基準を見直そうとしている。しかし、「切り札」となっているエアバッグの法的装備は見送られ、欧米諸国に後れをとっている。

さらに答申は、乗車中の事故の犠牲者が10年前に比べ1.5倍となり、その7割が前面衝突事故死であることを重視し、車の前面の改良とベルトの着用を国民に呼びかけている。

自動車メーカーの新聞紙上での広告は、新車やモデルチェンジの華やかな宣伝の片端に「シートベルトを締めましょう」と申し訳程度に記されている。

せめて、安全運動期間に「シートベルトの正しい着用と傷害防止の効果」を広告にし、広く国民に周知される責務は、自動車メーカーにもあるのではないか。例えば、トヨタの新聞広告である「そのクルマ、いいヤツですか」（本誌3月30日付）に安全ベルトの着用は貢献するものであると思う。

最後にシートベルトは、正しく着用して、はじめて「安全ベルト」になり得る。

みなさん！一緒になって安全ベルトをしめよう。

（1992年4月10日）

夜間外出の交通安全

—反射材携行で自衛を—

道路交通における夜間の死亡事故は、近年、増勢傾向にあり、全死亡事故の60%を占め、また死亡率も昼間の約3倍と高く、社会問題となっている。

この傾向は、今後も続くものと予測されるので、それを減少させるための施策が緊急の課題である。

夜間死亡事故の増勢の背景には、国民生活や経済活動の24時間化や夜間営業の進出など、それに伴う夜間における交通量も増加し、10年前の交通量と比較しても、約2倍に増えている。

夜間死亡事故を減少させるためには、夜間死亡事故の発生件数が多い薄暮時から午後10時までにける高齢者の歩行中の事故、および若者による深夜から未明にかけての車両単独事故や車両相互事故を減らすことである。

そのためには、歩行者や運転者の視野の狭隘（きょうあい）化、視認性の低下などの夜間の特性や事故の実態を踏まえ、高齢者に対する夜間の安全な歩行の確保および若者に対する運転者教育と、人権意識を推進することが当面の対策である。

また、指導取り締まりを効果的に推進すること、自動車の構造・装置の安全性の向上を図ること、および事故多発地点などにおいて適切な道路環境の整備や各種の交通規制の実施を行うことなどである。

さらに、事故が発生した際の被害を軽減するため、シートベルト着用の推進や運転者への道路情報を提供すること、救急体制の整備を進めることが急務である。

次に、人・車両の夜間死亡事故は、歩行者の道路横断中が70%を占め、特に横断歩道や横断歩道橋の無い所での横断が44%を占めている。

そのうち、高齢者の死亡事故は47%を占め、ここでも夕方から夜半までの歩行時に多く発生している。

このような夜間の高齢者の歩行事故を減少させるためには、歩行者が反射材を携行することも、1つの防止策になり得る。

反射材の普及促進は、欧米諸国では成果が認められ、制度化されている国もある。特に夜間における歩行者や自転車利用者の交通事故の防止には、反射材を用いることを通して被視認性の向上および交通安全意識の高揚を図ることが有効とされている。

そのため、反射材用品の開発、普及促進等の各種施策を関係機関・団体などと連携して推進する必要がある。

最後に、夏は夜間外出の増えるシーズンであり、そのうえ、防犯にも役立つことから、事故防止の自衛策として反射材の携行を実施してほしいと願うものである。

（1995年7月14日）

街路景観と交通安全

—電線地中化を急げ—

ヨーロッパの都市を旅して、印象に残ることの1つは、沿道に電柱、自販機や広告などが見られないことである。

例えば、ドイツは電気供給事業法により電線の地中化が義務づけられている。他のEC諸国においても事情はほぼ同じである。

わが国においても、市街地の電線類を地中化し、道路に立つ電柱を撤去することは市街地での交通の円滑化、交通安全の確保、都市景観の改善のために今日、強く要請されている。

本県では松山、新居浜、今治の各市街地の一部で既に実施されている。既成市街地における幅員4～5mの道路においては、電柱が道路の有効幅員を著しく減じている。電柱への自動車の衝突、自動車同士の衝突、歩行者や自転車の巻き込み、車いすの非円滑化など、電柱が要因といえる事故はきわめて多い。

電柱・電線は都市景観を混乱させ、また多くの電柱にある張り付け広告はなお一層、わが国の都市景観を貧困なものにしている。先進国の中で、このような街路景観を持つ国は日本のみである。

1990年現在、幹線道路の電線類の地中化は配電線全体の4%にすぎない。

道路の共同溝に併せて、電線類の地中化を行えるよう法整備が急務であると同時に、今後は電力等の事業者にも地中化の義務付けを図るとともに、交通の円滑化や安全性の確保、都市景観の改善といった公共性の見地から、公共財源による助成制度等の一層の拡充も必要である。

次に電話ボックス、ポスト、銀行のCD、自販機など、従来、徒歩による利用中心と考えられていた施設でも自動車による利用が増大している。これらの施設は、もともと歩行者の便を考慮して設置されるため施設の設置位置は、現在の道路交通事情からみると不適切であり、利用者の車両が歩行者空間を侵したり、車道側では違法駐車を起こし、渋滞や事故を誘発するなど、歩道および車道の通行に大きな影響を及ぼしている。

屋外の自販機を除き、比較的公共性の高いこれらの施設は、配置計画を行う際に安全な駐車スペースを設けること、およびそのスペースが他の目的の駐車で占用されにくいことを条件に考える必要がある。

最後に、広告・看板などの無秩序な氾濫のために車両が道路走行の際、必要な情報をとっさに得ることが

難しく、よそ見運転や急な進路変更を誘発し、事故の原因となることがある。また、これらの多くは、都市景観を貧乏なものにしている。そのため「屋外広告法」の適用範囲を広げ、道路および沿道には案内広告以外の広告を排除する。観光地などでは、さらにきびしい条例にし、そのデザインの統一などを図る必要がある。ヨーロッパ諸国は景観や歴史・文化遺産の保存のため、広告類は厳しく規制している。

わが国の都市景観の劣化や交通事故の多発は、電柱などの道路占有物、沿道広告物などに多分に起因している。円滑、安全、快適な生活や交通環境の創出のためには、道路空間のみならず、沿道地区に対する施策が不可欠である。
(1995年12月1日)

お わ り に

—事故防止の必要・十分条件—

国民の願いである交通の安全を確保し、事故を防止するには、まず歩行者や運転者などがそれぞれ交通の法規を守ることが必要であることは法治国家として当然のことである。

しかし、複雑多岐にわたる現実の交通の場面では、単に交通法規を形の上で守るだけでは安全の確保、事故の予防にとっては十分な条件とはいえず、交通法規を守っていたのに事故に遭うこともまれではない。車の流れに逆らうことはできないことは、ドライバーならばし経験することである。

このようにして発生する現実の事故を防止するには、法規を守るという「必要条件」のほかに、現実のいきた交通の場に適応した事故防止の知恵を身につけることが、安全確保、事故防止の十分な条件になるのである。

道路交通の場において、現に発生する交通事故を防止するには、交通法規を守ることとさることながら、千変万化の状況に適合した運転により「十分条件」を満たすことができなければならないのである。

言うまでもなく、この前者の必要条件の先頭に立って日夜努力されているのが、警察官であり、法規に基づく「取り締まり」である。

わが国の交通安全対策は、この法規に基づく「取り締まり」に頼りすぎて、結果として交通安全対策を警察任せにしてきた傾向があるように思える。

ここ十年来、増加傾向にある交通事故を再び減少させるには、従来の交通法規と規制まかせの交通対策のみでなく、私たちが日常経験する「交通の知恵」を話し合える場を、まず保障し、その知恵の内容を解明して、安全教育に反映させなければならない。

すなわち、そこに住む人びとが主人公となって、それを自治体が支えるコミュニティー活動が「十分条件」をみたす必要条件でなければならない。

ところで、新聞紙上に毎日のように報じられる交通事故の記事の末尾は、「その原因はスピードの出し過ぎとみられる」「酒酔い運転が原因とみている」「わき見運転が原因」など、交通事故の原因をしばしば事故発生直前の「状態」をそのまま「原因」とする場合が少なくない。これは事故処理上の原因であって、内容の原因とはならない。

「スピードの出し過ぎ」は、そのときの車の走行の「状態」であるし、「酒酔い」はそのときの運転者の生理的な「状態」であるし「わき見」はそのときの運転者の注意力の配分の「状態」をあらわしたものである。

このような「状態」がどのようにしてつくられ、またそれがどのように作用して事故に結びついたのかを究明して、それを「原因」として把握するののでなければ有効な事故抑止対策に結びつかないのである。

この抑止対策は、一刻を争う交通事故の現場では、とても解明される余裕はないのである。それは余裕のあるとき、すなわち、日常の住民と自治体が一緒に

なった、「人のいのちの貴さ」を学ことに、その原点がある。

具体的には、交通事故を、犯罪として処罰することに重点を置く方向から、運転者の善意の努力にもかかわらず発生する失敗の結果とみて、安全教育の効果をあげることに重点を置く方向への転換、また運転者に外部からの強制による規制を加えるという発想から、運転者の良識ある判断と相互協力による自主規制に期待するという発想への転換が必要と思われる。

最近文部省は、高校生のバイクによる事故防止策として「免許を取らせない、持たせない、運転しない」（3ない運転）を生徒指導の柱にしてきた。しかし事故が後を絶たないことから、同省は高校生を車に近付けさせない禁止一辺倒の「3ない運動」から、積極的に安全教育を身に着け、車社会と共存させる方針に転換した。

「3ない運動」廃止を10年来訴え続けた私の願いがようやく実現しようとしている。

このような発想の転換を踏まえたいうでの交通法規と規制の合理化および住民と自治体との安全教育が進めば、事故の半減と交通の円滑の倍増を期待することができるものと確信している。（1989年9月2日）