

交通安全教育の推進について（Ⅲ）

—推進のための対策—

向井康雄¹⁾

A development study on traffic safety education

—Selected issues in contemporary traffic policy—

Yasuo Mukai¹

Abstract

In recent years, recognition of importance of the role of education for preventing traffic accidents has steadily grown. An examination of the present state of traffic safety education in Japan says that traffic safety education programs are being conducted in school, at home, and in the community-at-large. The author concedes the value of the variety of approaches now being taken to teach traffic safety. However, the closely linked and highly planned effort is required to be made among the parties concerned: the home, the school, and the community as a whole. Based upon this idea, we also believe a comprehensive community-wide traffic safety education program must be evolved which includes every member of the local community, from preschoolers to senior citizens. The purpose of this article is to describe the current situation of traffic safety education in Japan on the community level, especially the relation between such educational programs and the community itself.

Key words : traffic safety policy, traffic behavior, traffic environment, safety education

キーワード：交通安全対策，交通行動，交通環境，安全教育

はじめに

著者は、1980年頃より道路の交通安全・交通事故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」へ交通安全に関するものとして、これまでに31回投稿している。本稿は、この内、交通安全対策に関するもの9点を選び、それに関連する愛媛新聞の社説2点を含め記載している。

また、最初の論稿は、愛媛県が1981年9月に「愛媛県交通安全推進研究会」（会長・向井康雄）を設け、本県の陸上における交通安全対策の総合的かつ効果的な対策・活動のあり方について調査研究し、3年後の1984年3月に「愛媛県の今後の交通安全対策」として

まとめ、県知事に提言した主な対策の事項を記載している。

15年後の今日、それらの交通安全対策が具体的にどのように本県の施策に盛り込まれ、実施・活動されたかを、最後の「おわりに」の論稿で検証し、前記9点の論稿も含め本県の交通安全施策及びその教育の推進について、論ずることに本稿の目的がある。

尚、各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いる。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。

本県の「今後の交通安全対策」について

愛媛県は昭和59年9月4日、愛媛県交通安全対策推進研究会（向井康雄会長）を設置し、陸上における交通安全対策の総合的かつ効果的な活動のあり方につい

1) 愛媛大学教育学部
〒790-8577 愛媛県松山市文京町3番

1. Faculty of Education, Ehime University,
Bunkyo-cho, 3, Matsuyama-shi, Ehime, 〒790-8577,
Japan

て調査研究し、今後県が行なうべき交通安全対策およびその推進の方法を明らかにした。

この研究会は学識経験者、報道関係者、交通関係団体代表、行政機関担当者など13人の委員で構成し、①道路交通環境の整備拡充②交通安全思想の普及の徹底③安全運転の確保および交通秩序の確立④その他交通安全対策の推進に関し、必要な事項など約2年半の統計分析、実態調査、先進地視察などの結果を、本年3月に「今後の交通安全対策」と題した研究報告を白石知事に提言した。

こうした総合的な交通安全対策の調査研究に取り組んだのは本県において初めてである。

こうした研究は、国民皆免許、高齢化社会に対応した、県内の新しい総合的な交通安全対策を採ったもので、高速道路を中心とする交通体系整備、新交通システム導入を含む輸送体整備をはじめ、生涯学習として交通安全教育の推進、交通秩序の維持などさまざまな角度からの提言が行なわれている。

報告書では、まず交通事故の現状を述べ、交通安全対策の現状と問題点を指摘している。次に交通安全対策に関する県民の意識を調査し、その結果を踏まえて、「今後の対策のあり方」を検討している。

本県における自動車登録台数、運転免許人口は年々増加の一途をたどり、道路整備の量的・質的立ち遅れと相まって交通環境はますます悪化している。

交通事故は、減少傾向にあった死者数が再び増加に転じたほか、発生件数、負傷者も依然増加を続け、県民の日常生活に大きな脅威を与えており、一方市街地周辺における朝ラッシュ時の交通混雑は一層激化し、騒音・震動などの交通公害を伴って、地域の生活環境を著しく阻害するなど多くの対応課題を生んでいる。

このような厳しい交通情勢に対処し、安全で快適な“くるま社会”の実現を図るため、今後県において、次の諸施策を推進されるよう提言する。

まず交通体系の整備として道路網整備が挙げられる。本県の道路改良や舗装率はいずれも全国平均を大きく下回る現状にあり、東、中、南予各地の隔絶性は依然として強く、物流の停滞、所得格差などが生じており、道路網の整備が産業振興と生活基盤確立のカギとなっている。

具体的には都市のバイパスや環状線整備が急務である。中心市街地への交通を分散させ、通過交通を排除することにより、混雑緩和をはかり、市街地環境の改善が図られる。

松山市の環状線国道11、56、および196号バイパスなどは早期完成が急がれる路線である。また四国縦貫横断自動車道など高規格道路は、人と物の高速移動の

ために不可欠であり、これら道路と一般道路の有機的ネットワークの必要性も指摘している。

さらに本四連絡橋（今尾ルート）、瀬戸内海大橋連絡道路および九四トンネルなどの建設や計画・調査などとの連絡を予想できる道路網を考慮すべき事態にある。

都市の交通環境改善のために新しい輸送システムの形成も欠かせない。都市周辺に大規模駐車場を建設し、マイカーの都市中心部乗り入れを抑制し、公共輸送機関の有効な活用を図る。この方法として、パーク・アンド・ライド方式を採用し、これによりバスの定時性を保たれ、公共輸送機関本来の機能が回復されることになる。

さらに「新交通システム」の導入も検討する必要がある。例えば神戸市のポートアイランド線のような中量輸送軌道システム、モノレール、呼び出しバスなどがその対象となるが、当面、松山市周辺をモデル圏域として導入の検討を進めることが適当である。

道路環境整備のためには、コミュニティ道路設置やゆとりある歩道の建設などが必要となり、これら施策により交通弱者を保護し、交流のためのオープンスペースの確保が可能となる。

その他、直面している課題は、都市部の駐車場確保、自転車やミニバイク対策、運転者教育（ヘルメットやシートベルトの着用など）、交通取り締まりの方法など多面的な対策も報告されている。

そしてハイウエー時代への対応や事前策、救急医療体制の確立、交通公害への対応などが挙げられている。

これら提言の内容については、関係各部署において十分検討をいただき、実施可能なものから早期実施されるよう希望する。

なお、紙面の関係で交通安全思想の普及啓もうや交通秩序の確立については、次の機会に譲りたい。

(1984年9月23日)

高齢者の道路交通安全について

—「交通権」の確立望む—

秋の全国交通安全運動が実施中で、交通安全に関する県民の願いが、実りあるものになるよう祈念したい。同じ願いは、24日の県議会の一般質問で、交通事故防止が取り上げられている。答弁に立った県警本部長は、次のように述べている。

「県内の交通事故は23日現在6,970件で、前期同期に比べ6.9%増となっている。警察としてはこの状況を厳しく受け止め、交通事故総量の抑制を下半期の重点

に置いている。このため事故が多発している交差点事故の防止、二輪車事故の防止に力を入れる。また高齢者の死亡事故が多発しているため、高齢者の巡回指導、シルバークロスの設定などにも努める。…」(本紙25日付記事)

この答弁要旨のように、わが国では死亡事故の4割が交差点とその付近で発生しており、歩行中の死者の約半数近くが高齢者(60歳以上)で占められている。ここにわが国の最近の交通事故の特徴が挙げられ、その対策が急がれている。

道路を横断することは、もっとも危険が伴うことは否定しないが、交差点はその行動を安全に保障する場所である。しかも信号機が青であればなおさらのことである。

「青信号では渡るな、赤信号の次の青信号で渡れ」とは、小学校の交通安全指導であるが、歩行者にとって大型トラックの左折れの際や、横断直後の右折れ車両には、常に危険が伴う。

交差点とその付近での事故が多発することは、道路行政のあり方と、道路環境の整備の見直しが迫られていることでもある。

今年の交通安全白書(総務庁編)は、公共交通の施設整備に関し「公共投資の抑制基調が続いた結果として、その事故防止効果が相対的に低下するなど、各般の交通安全対策が必ずしも十分な効果を挙げるに至らなかった」(6～7ページ)と、その原因が道路行政への安全設備の不足にあることを認めている。最近の内需拡大策は、交通安全施設へと向けられることを期待したい。

また白書は、高齢者への交通安全教育に関し、はじめて高齢者用の交通安全教本(プログラム)の作成に着手したことを述べている。

高齢者の交通事故の原因を、加齢に伴う身体諸機能、特に視覚機能や運動能力などの低下にある、またクルマ社会への適応力の欠如にあるとする見解では、高齢者事故の要因の一部にはなっても、そのことをとり立てて問題にすべきではない。

むしろ高齢者の交通安全対策は、先の白書(47～48ページ)に掲載されるOECDの「高齢道路利用者の交通安全(1985年)の勧告を参考とする必要がある。ここに高齢歩行者の道路横断対策についての一部を紹介する。

広い道路には中央安全地帯を設ける、信号機で整理する交差点には横断に十分な時間の余裕を与える、十分な幅員の歩道を建設または改修する、横断歩道はすべて段差がないように建設する。横断歩道の照明に配慮する、などである。

その他、高齢歩行者が多い住宅地域や商店街では車のスピードや交通量を抑制する、適当な間隔に安全な横断場所を設ける、歩行者の被害を少なくするような車の前面構造を開発する、運転者に高齢道路利用者の危険とこれを保護する義務を教える、そして高齢者を直接地方レベルの交通安全活動に参加させる、ことなどが述べられている。

さらに私見を追加するならば、老人手帳により一定の時間帯(9～16時)の公共交通を無料化する、道路工事に合わせて沿道住民の交通安全教育を必須(ひっす)なものにする、公営公共交通を發展させ車両の総量を抑制する、そしてフランスが制定した「新交通基本法」(1982年)にみられる交通権を確立することなどである。

幼児や高齢者、それに障害者が道路を歩行するとき、一般に「交通弱者」と呼称するが、これらの人びとは、クルマ社会の恩恵からもしばしば見はなされることがあり、移動の自由を制限されることがある。

さらに今日の公営公共交通の衰退は、これら交通弱者の事故誘発を招く結果ともなっている。

国民が、だれでも、いつでも、どこへでも安全で低廉に、便利、快適、正確に移動でき、かつ自由に貨物を送り受けとることができる「交通権」の確立は、フランスの場合、公営による公共輸送機関の強化によるものである。特に高齢者の外出行動を安全に誘発させる交通対策は、同時に今後の高齢化社会の豊かさを十分に予言できるものであり、そのあり方も示唆しているものである。(1987年9月28日)

せまい日本 そんなに急いで どこへ行く —安らぎ損なわぬ計画を—

標題の交通安全標語は、オイルショックの1973年、総理府が採用した「交通安全年間スローガン」である。本県の庁舎にも公示され、作者は高知県の警察官・岡本定之助氏である。

この交通標語は、単に交通安全の願いにとどまることなく、その年の流行語ともなり、ひろく流布され、それまでの政治経済や生活の見直しを代弁していた標語でもある。

当時のわが国は、「日本列島改造論」に酔いしれ、その終焉を迎えた時代である。高度成長で突っ走り、新幹線・ハイウエー時代、人間すべてせっかちとなり、公害や環境破壊も日常茶飯事となっていた。

同時に交通死亡事故も史上最悪を極め、交通取り締まりのおまわりさんから「まあ、待ちなさいや」とたしなめられ、国民が総反省を迫られた標語でもある。

いまように言えば、バブル経済がはじけ、日米自動車摩擦が生じ、過労死がはびこり、「豊かな社会 ゆっくり歩きながら 考えてみよう」と問いかけているように思える。

ところで1990年代は、四国四県の空港が整備され、瀬戸大橋のもと四国縦貫・横断自動車道など、本格的な高速自動車網の建設が国の重点施策となり、「せまい四国」の交通体系が一層加速化され、本格的な高速化時代を迎えている。

高速交通網の促進は、物流や産業振興にとって有益なことであるが、同時に既設の道路網と密接不可分の関係になければならない。

四国の道路交通の現況は、香川県は道路密接・舗装率は全国的に最上位に位置し、道路改良・歩道設置率もほぼ中位に位している。徳島県は道路舗装・改良・歩道設置ともに全国最下位に位し、本県は道路密度は全国十位に位しているが、舗装・改良・歩道設置率とも下位に位しており、高知県も同様にすべての面でほぼ最下位にあると言え、すべて四国の道路事情は後進的である。

言うまでもなく、既設の道路整備と新設の高速道路網の拡充とは相即不離の関係にあり、四国の交通体系にとって、既設の道路の整備は急務な課題である。

次に標語の後半の「急いでどこへ行くの」の「どこへ」が問われる時代でもある。どこへ行くかは、沿道住民が英知をしぼって創出しなければならない案件である。

最近の「どこへ」行くかは、瀬戸大橋を起軸にして地域振興を大手の企業により図るため、四国縦貫・横断道路を早期に完成させ、テクノポリスやリゾートを誘致する施策となっている。

この施策に対し、例えば、路線バスはターミナルから一斉に発車し、停留所で乗客を乗降させる。その際、停留所は車内と同じ条件を具備していなければならない。風雨にさらされ、定刻にこないバスにイライラしては、公共交通離れを期する結果となる。停留所は乗客に安らぎの場を提供しなければ繁栄しない。

また、かつての三全総の「定住圏構想」には、自然環境の基盤になる河川の流域や海岸を選択して、居住の範囲をつくり、そのなかに医療・保健・娯楽・消費などの機能を合理的に配置し、あまり移動しないでも、生活ができるという構想であり、高齢者や障害者が社会保障を受け、定住することを目標としている。このような施策も同時進行させなければならない。

高速交通体系は基本的に、通過交通なので、途中に交通往来・情報交換などから脱落するものを生み出し、老人・病弱者・幼年者などに多くの交通弱者・貧

者を発生させることが指摘されている。地域的にも交通輸送の社会的・公共的便益を享受出来ない地域が生ずることがある。

高速自動車の建設は、少なくとも沿道住民の生命や財産、そして地域の利便性を犯してはならないし、ましてや地域を分断してはならないのである。

高速道路の建設は“せまい四国 安らぎを感じ 定住してみたい”この願いを踏みにじるような道筋であってはならないと考える。(1992年1月24日)

新成人の交差点

一進むべき方向 多種多彩一

本日は全国で約240万人、本県で約16,000人の新成人を「成人社会」に迎える日である。

この年齢層は、「高度経済成長」のもとで、モータリゼーション（自動車社会化）の進展により、「ドア・ツウ・ドア文化」（利便性）を身につけた世代でもある。

家庭には、自動車、バイク、自転車など複数の車両を保有し、しかも一家に2台以上の乗用車を持つ世帯も増えている。

この移動の社会化は、日本の自動車産業が国の基幹産業として優遇され、労働者の働く意欲や技術革新に支えられて、今日の発展を遂げたおかげである。

その反面、モータリゼーションは、深刻な道路交通事故や自動車公害、労働者の長操業時間などをもたらしている。

厚生統計（事故後30日以内）によると、交通事故の死者は、過去10年間に13万人に達し、その内の3割以上は若者によって占められている。

最近の交通事故の増勢に関し、警察庁は、車両台数の増加、産業振興による走行距離の延長、生活の24時間化、人口の高齢化など社会構造の変化と、16歳から24歳までの若年層が目立って増加していると指摘している。

例えば、年末年始の交通事故の発生は、県警本部のまとめでは、発生140件、死者5人。その大半は若者で、しかも加害事故が多く、無謀運転による事故が目立つとしている。

さらに正月三が日の暴走族対策には、延べ1,100人以上の警察官が正月返上で取り締まりに当たり、36件を摘発、5人を逮捕し、50台の車両を押収したと報道されている。

新成人と同世代の若者の暴走や社会規範から逸脱した行為は、許されるべきでないが、同時に若者から成人社会が問われているようにも思える。

若者が無謀なスピードを出す原因に、未熟さがあることは否めない。その背景には競争心であろう。若者特有の見えや自己顕示欲からくる格好良さは、だれにでもある自己をよくみせたいという気持ち、自分だけは他者と違う個性的存在でありたいと願うことなどが関与している。

だからこそ、さまざまなファッションが流行し、各種のヘアスタイルが創生されるのであろう。

その上、若者はまだ自分に無限の可能性があり、何者にもなりうる夢とロマンがあり、同時にまだ何者にもなっていない不安とが交錯し、それだけによけい自分を誇示したくなるのである。

若者の暴走行為は、その延長上にあり、エネルギーやストレスが間違えて発散されている。私が同年齢のころは、「太陽族」として、当時の社会規範には相いれないふるまいやスタイルが流行したものであった。

もし暴走族のような仲間意識や集団への収斂（しゅうれん）や競争心が、「ノリ殺し」を志向するのではなく、「ホメ殺し」に向かうならば、成人社会のような「タテマエとホンネ」の世界とは、おのずと異なった若者らしい純粋さが発揮されるであろう。

若者が無謀運転と社会規範を無視するのは、自己顕示欲やその未熟さゆえであるなら、単に取り締まりに任せるのではなく、道筋を立て若者に納得できる回答を社会はしめさなければならない。

交通事故は、信号機のある交差点や、その周辺道路で多発し、信号機のない交差点の方が事故の発生は少ないのである。

それは交通量とも関係するが、信号機のない交差点では、用心と自己規制が作用するからである。

「新成人の交差点」は、多肢・主従・変則型の交差点があるように、その進むべき方向は多種多彩である。その一つを自ら選択し、歩んでも、間違えていると気づいたら、急がばまわれ、引き返す勇気も必要である。
(1993年1月15日)

自転車の安全対策

—マナー・施設改善を—

くるま社会の中で、小回りのきく自転車は便利な乗り物として親しまれ、その保有台数は7,300万台と言われている。

自転車がころばずに走れるのは、人からエネルギーが注ぎこまれ、人によってコントロールされるからである。したがって、自転車は心身の影響を強く受け、人しだいの乗り物であり、環境にやさしいクルマでもある。

このヘルシーなクルマが受難な時代を迎えている。道路交通法では、自転車は軽車両として扱われているがゆえに、その実態は無法状況となる。

例えば、歩道で自転車通行可とする道路では、自転車通行は可能であるが、交差点の横断歩道上では、自転車から降りて歩いて渡らなければならない。また、歩道区分の道路では車道を通行しなければならないが、車両が混雑する道路は、歩道を通行することが慣例となっている。

それでは自転車は道路のどこを専用として通行したらよいか。この混乱は通行のマナーや保管のモラルにも関係している。

横断歩道や歩行者の多い商店街をベルを鳴らしながら、時には鳴らさないで通行する自転車を多く見かける。

通学時に高校生が並列通行したり、雨天時に傘をさし片手運転したりすることは、歩行者はもとより、利用者自身も含め、車両などの道路交通事故の直接・間接の原因となる。

ドライバーの「ヒヤリ」体験の第一位は、子どもの飛び出しではなく、自転車の無法通過にあるといわれている。

小学生の4年次から、自転車による通行は可能となるが、幼児を含め生涯にわたる交通安全教育プログラムに、自転車利用の位置づけを明らかにし、当面はマナーの改善を図る必要がある。

第2は事故の発生であり、利用者、同乗者、歩行者に「危害」が生じている。目立つのは「補助いすや荷台に座った幼児が足を車輪へ巻き込まれ」「高齢者の利用時の転倒」「学童期のスピードの出し過ぎ」「雨天時の傘や日傘をさしての利用」などである。

これらの事故防止は、「車輪に巻き込まれない補助いす」「車輪の上半分を覆うガード」「ペダルをこぐ能力の認知や感覚」「ヘルメットや防水着の着用」などにより事前の防止が可能である。また、日ごろの自転車点検、メーカーによっては購入後の初期点検を無料で実施することなども周知する必要がある。

自転車による事故は、自転車が軽車両として取り扱われているので、損害賠償の責務が生ずる。特に人身事故の際は賠償が高額なので、この際自転車保険への加入をお忘れなくして下さい。

第3は放置自転車の対策である。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）は、14年前の1980年に制定され、この法律をもとに自治体は自転車条例を制定し、これまでに主に鉄道駅の駐車場設置と放置対策に努めている。

その後93年に自転車法は一部改正され、鉄道事業者

に駐車場整備の「協力体制の整備に努める」ことが追加され、公共施設としての駅前の駐車場の整備は一段と強化されている。

また、市町村の「自転車等の駐車対策に関する総合計画」の策定が義務づけられ、原付き自転車（ミニバイク）を含む駐輪対策は、行政側、そして便益を得ている企業、商店の協力によるきめ細かな駐輪場の整備が急務である。

繁華街や商店街の通行を妨げるような放置自転車の一掃は、困難な事業ではあるが、利用者のモラルの復権と利用しやすい駐車場の設置により健全な「自転車社会」の実現は可能である。

自転車は、文字通り「自ラハ転ブ車」であり、ころばぬさきの杖（つえ）が必要な乗り物である。放置自転車や廃棄自転車を修理し、発展途上国で再利用している現状は、“人車一体”としての自転車を大切に取り扱うことや、その利用のあり方に示唆を与えているように思える。

(1994年10月7日)

車いすのアクセシビリティ

—改善命令委設置を—

本紙はさきに「段差・無関心に挑め—松山の森田さん、車いすで試練の旅—」（1997・12・5）を3枚の写真入りで報道している。

森田さんは、車いすで松山から船泊や列車を乗り継ぎ目的地までの移動・交通の実情を次のように訴えている。

「車いすで海外へ行った話を聞くが、自分には火星行きと同じ、愛知県も遠すぎる」、道路で「最近各地で増えているレンガや石畳の路面だが、車いすだと敷石の細かい溝で振動が起こる」、駅員は「常識の範囲で手助けしている。神戸の障害者はこの駅を避け、エスカレーターのある次の三ノ宮駅を利用しているようだ」、車内で「乗客は無言で重苦しい雰囲気だし、車いすは視点が低く、周囲に人が立つと圧迫感がある」。

新幹線で「少しせかさされた感じで落ち着きがない。ちょっと一服とは言にくい雰囲気」「列車は16年ぶりだが、こんなに揺れるとは」、旅を終え森田さんは「施設の改善を促すには、外に出て声をあげるしかないと思った。身障者用の設備がニュースになる時代は終わってほしい」など。

付き添われた方は「駅員の介助が徹底すればするほど、一般の乗客が安心して無関心になる」と言う。

アメリカには、これらの訴えを受けとめられる「改善命令委員会」がある。

「米国建築物および交通機関の障壁に関する改善命令委員会（ATBCB）」である。この委員会は、当初、アメリカにおける公的機関の建築物におけるアクセスを保障するために設置されたものであり、現在は「障害をもつアメリカ人法（ADA）」のもとに交通機関や建築物におけるアクセス保障のための指針づくりを行い、公的機関だけでなく、民間も含めたアメリカ全体の交通機関や建築物のアクセスに関するチェック機関になっている。

この委員会は「統一連邦アクセシビリティ規準（UFAS）」を有し、そのチェックも実施している。アクセシビリティとは、使いやすい・行きやすい・入りやすい・手に入れやすいなどを総称し、それらをチェックすることも含めている。

具体的には、駐車場には障害者専用の駐車（アクセシブル）を設ける、公衆便所も同様であり、公共施設その付随施設も含めアクセシブルを設ける。また障壁となる施設・設備を改善させることにある。

そして、年齢や機能の状況に関係なく、すべての人に安全かつアクセシブルで、しかも利用可能な環境をつくるとしている。アメリカ社会において、アクセシビリティは着実に進展していることが見聞される。

近年、わが国においても、障害をもつ人々のアクセス問題が大きくクローズアップされ、交通機関や建物のアクセスの改善を求める運動も各地で展開されている。国もいくつかの施策を打ち出し、地方自治体では「まちづくり条例」を策定し、障害をもつ人を含めすべての人に向けた生活環境の整備への取り組みがはじめられている。わが国においても民間人を含めた「改善命令委員会」の設置されることを望むものである。

(1998年11月6日)

運転中の携帯電話使用

—眼球の動きが減少—

愛媛新聞の「読者のひろば—」（18日）に、松山市の柴田重利さんは「運転中の携帯電話はやめよう」と訴えている。

それによると「先ごろの警察庁の発表によれば、昨年中のドライバーが携帯電話中に起こした交通事故（人身事故）は一年間で2,297件（うち死亡事故24件）で、死者25人、負傷者は3,328人に上っている。携帯電話はいつでもどこでも掛けられる便利なものには違いないが、一歩誤れば生命にかかわるということだ。運転中に携帯電話にかかってきた電話を受信しようと片手で操作している姿をよく見かけるが、そのときの「わき見時間は1.9秒で、時速40キロなら21メー

トル前進する」という]

事故の大半は「わき見運転と片手操作」により発生し、追突事故が多く、受信時の操作により起こり、男性と若者が目立つという。

運転中の携帯電話使用の危険性については、通常の運転時の対比においてリスクが高くなる傾向を示している。

走行中の眼球の動きをアイカメラで撮影すると、通話前は眼球が左右に広範囲に動いて周囲の状況を把握しようとするが、受信中は視線が前方に一点に集中すること。脳波計でドライバーの眼球の動きを測定した結果も、通話前に比べ眼球は通話を始めてから動きが著しく減少すること。

両測定とも通話内容が単純な場合より複雑な場合の方がその傾向が顕著に表れていること。

停止距離の測定は、時速50キロで走行中、道路わきからボールが飛び出し、急ブレーキをかけた際、通常平均で19.2メートルで停止するのに、通話中は平均23.59メートルと、4.32メートルも延長したこと。

脳波・事象関連電位P300の潜時延長が通話中に認められ脳の認知などの遅れが認められることなどが報告(日本交通科学協議会・1997)されている。

運転中の携帯電話の使用は、受信・送信・通話中の操作の順でリスクが低下するが、通話内容に影響され、通話に夢中になると注意力が散漫となり、ブレーキ操作の遅速が見られ、停止距離が延長し、その結果追突事故が発生する。

同じことは、ハンズフリー(通話のヘッドホン式や、マイクとスピーカーを車内に装置)やカーナビ(目的地までの地図などが画面=モニター=に表示される装置)、さらにカーステレオやカーラジオの運転中の操作にもわき見運転や片手操作はつきものであり、携帯電話の法規則は難しい。

しかし、運転中の携帯電話の使用は、他の機器と違って、運転リスクは著しく高く、運転操作を誤る傾向があることを、ドライバーは自覚し、運転すべきであろう。(1998年4月24日)

「チャイルドシート」の普及

— 一層の改善策必要 —

5月11日にはじまる「春の全国交通安全運動」の重点目標は、「子供と高齢者の交通事故防止」および「シートベルトの着用とチャイルドシートの着用促進」となっている。

このうち、チャイルドシートの着用は、このたびの道路交通法の改正に盛り込まれ、その着用義務が既に

閣議決定されている。

「自動車の運転者は幼児用補助装置(チャイルドシート)を使用しない6歳未満の幼児を乗せて運転してはならない」とし、法案の成立から一年後に施行されることになっている。

このシートの着用義務は欧米諸国をはじめ、世界各国のすう勢となっている。例えば、ドイツは「12歳以下の子供は、後部座席のみに同乗可能とし、シート装備も運転者の義務」となっている。

また、このシートはオーストラリア、スウェーデン、アメリカなど、1970年代から法制化を図り、保護装置(シート)の改良がすすみ、子供が着用しやすいシートが開発されている。

わが国においては、シートの着用の義務化がようやく取り込まれるようになり、自分の判断で身を守れない乳幼児の安全確保は親や運転者の責任であり、今後はシートの装備の改良と、その着用の広報活動を強化することにある。

警察庁などの調査によると、過去5年間に発生した6歳未満の幼児の乗用車の事故のうち、シート非着用の死亡率は、着用時に比べ4.2倍、重傷を含めた割合は2.7倍、着用が100%の際は死者を75%減じると試算している。

また、日本自動車連盟の調査によるとシートベルトの着用は、全国平均70%(本県52%・35位)で、このうちチャイルドシートの着用は8.3%と報告している。

総務庁など交通安全運動では、チャイルドシートの正しい着用の促進と、大人のシートベルトの着用の習慣化を唱えている。

シートベルトの改良は、人間工学的にみて、ほぼ完成品に近いといわれている。三点式ベルト(ELR)は、運転席でベルトの横帯が下腹部を締め、運転姿勢が適度の緊張と前方注視を怠らない限り、運転操作を妨げるものでなく、衝突時のエアバックの作動と合わせ、その死亡率は非着用時より8倍も効果があると報告している。

一方、チャイルドシートは、現在のところ補助装置として取り扱われているが、これを真の「保護装置」とし、例えばシートクッション、ベルトの硬軟、固定などを改良し、さらに幼児が着用しやすい工夫をする必要がある。

さらにシート着用の義務化に伴い、価格、販売方法、レンタル、リサイクルなど、その広報活動も含め一層の改善策を図りたい。

シートベルトやチャイルドシートは、乗員の負傷度を軽減し、頭部外傷や死につながる車外放出から乗員

を守り、交通事故犠牲者の救命に多大の効果を発揮している。

最大の効果を上げるためには、安全意識度の指標といわれる大人のシートベルト着用率を向上されることが肝心であり、それには基準に合ったベルト、それにシートが身近に入手でき、一人ひとりが安全意識の高揚に努め、大人が模範を示すことにある。

幼児期の専用シートは、生涯にわたる“安全ベルト”のはじまりである。(1999年3月19日)

再認識したい幼児座席の効用

(愛媛新聞・社説)

自動車に同乗中の幼児の死傷事故が年々増えている。一昨年は6歳未満児だけでも全国で約8,800人に上った。そこで6歳未満の幼児を車に同乗させる場合、チャイルドシートの使用が義務付けられる。来年4月からの義務化まであと半年あまり、安全意識の盛り上がりを期待したい。

県内では、越智郡波方町と岩城村がチャイルドシートのレンタルを始める方針を固めた。自治体が一括購入して貸し出す計画で、9月議会で審議する。義務化に合わせた取り組みが注目される。

一方、宇摩交通安全教会別子山支部は、赤ちゃんの出生祝いにチャイルドシートを贈呈している。その第1号は今年1月に生まれた女児の親に贈られた。

いずれも、過疎化や少子化に少しでも歯止めをかけたい意図がうかがえる。とはいえ、子どもを健やかに守り育てゆく意気込みを具体的な形で示すものであり、自治体の顔が見える新サービスとして好感が持てる。

チャイルドシートは、体が小さくてシートベルトが合わない子どもを保護するために取り付ける幼児用の座席だ。6歳未満に限定しての義務付けだが、実際には9歳未満の子どもは着用が望ましい。

すでにメーカーはフル生産を続けているものの、肝心の着用率はまだまだ低い。

日本自動車連盟(JAF)が今年のゴールデンウィーク期間中に実施した9歳未満の着用実態調査によると、四国での着用率は9.3%だった。全国平均と比べて3.5ポイントも低い。71%あまりは無防備のまま座席に座らせていた。大人が抱っこしていたのが13.7%で、四国は抱っこの比率が高いことも判明した。

実は、子どもの死傷事故の半数あまりは時速40キロ以下で起きている。運転者の感覚では「安全な低速」であっても、チャイルドシートなしだと重大事故になる現実を物語っていよう。

時速40キロでの衝突衝撃は6メートルの高所からの転落に相当する。つまり、2階の屋根から飛び降りるに等しい。それが分かれば「車内で抱っこしていれば安心」などの根拠はもろく崩れる。

財団法人「交通事故総合分析センター」が、チャイルドシートを使っていなかった幼児の死亡事故を分析したところ、4分の1は衝突の衝撃で車外に投げ出されていた。後部座席からフロントガラスやダッシュボードに激突死も少なくはない。

まだ義務化されていないとはいえ、チャイルドシートの効用を再認識して着用を急ぎ、シートベルト同様に励行したい。子どもの年齢が上がるにつれて着用率が下がる傾向も問題である。

「子どもが嫌がる」「自由を奪ってかわいそう」「短期間使うだけだから出費がもったいない」など、義務化を控えて感情面や経済面から反発の声も聞かれる。だが欧米などでは、チャイルドシートの着用は常識である。たとえばドイツは、「12歳以下の子どもは後部座席のみに同乗可能とし、シート装備も運転者の義務」(向井康雄愛大教授)だ。日本よりはるかに厳しい制限を加え、子どもを守る意識が徹底している。

1歳以上の子どもの死因のトップは「不慮の事故」であり、なかでも車が主因である点を私たちは深刻に受け止めねばならない。

JAFの調査では、チャイルドシートの取り付け不良が80%を超えていた。メーカーによって装着方法が異なるなど、解決すべき問題点を抱えている。今後各地で講習会などを開き、確実な装着を指導するよう望みたい。(1999年9月20日)

高速道での事故 過半数が追突

—外的誘因で多く発生—

松山自動車道いよ西条—川内間が開通して3ヵ月が経過した。

当初、懸念された暫定二車線の対面通行も、順調なすべり出しであるが、気になる事故として、トンネル内の追突事故がある。

この事故は、周桑郡小松町妙口のトンネル(649メートル)内、上り車線4ヵ所、乗用車16台が玉突き追突。さらに同じ日の夕方、同所付近で3回、7台の追突事故が発生している。(本紙1月5日付記事)

西条・川内区間(35.6キロ)のうち、トンネルは17(10.7キロ)もあり、全長の30%がトンネル内を走行することになる。

東名の日本坂トンネル内の事故のように、構造上の欠陥はないにせよ、この区間でのトンネル内・付近の

追突事故は、今後も予測される。

高速道路における重大事故は、追突が最も多く、事故の過半数を占めている。その誘因として、居眠りやわき見、操作ミスなども考えられるが、そうした運転者自身にかかわる直接的な問題よりも、調べてみると道路環境や交通状況のような外的状況により追突事故が多く発生している。

つまり、明らかに運転者のミスと判断されるような誘因が見分けにくく、どうして追突してしまったのか、なぜ危険を回避できなかったのか、運転者自身が納得できないような状況のもとで、多くの追突事故が発生している。

もちろん、追突そのものは、余程の不可避的な例外をのぞけば、運転者の操作ミスが原因には違いないが、ふつう予測できるような形で先行車に接近してしまい、急ブレーキをかけても間に合わないという状況が生まれることがある。

運転者の側からすれば、まさかと思うような地点で、思いがけない危険に遭遇するわけで、そうした場所にはいくつかの共通点がある。

このような危険の生じやすい場所・地形を頭に入れ、起こるかもしれない危険に十分警戒しながら走行するのが高速道路における基本である。

トンネルは、道路施設のなかでも最も環境の変化が大きい場所である。構造的にも、視界が大きく変化するばかりでなく、外の明るさから、にわかには暗くなるため瞬間的に注視目標を失ってしまう。その際、壁面や天井が視界を圧迫し、一種の視界狭窄(きょうさく)に陥ってしまうことがある。

さらに、側面に視線をうばわれるため、別の刺激を受け、ついにハンドルで回避しようと対向車線に飛び出すことになる。トンネル入り口付近の大部分の事故は、このタイプに属する(この原理からサングラスの使用は不可)。

そこで、進入時に注意することは、壁面を見ないこと、暗いトンネル内では目が明るさに慣れるまでは加速せず、先行車の尾灯を目標に徐々に遠くへ注視点を伸ばすことが大切である。トンネルの出口に達したとき、勢いよく加速するものである。その際、後続車も反射的に加速するものであり、出口で追突される原因となる。

この種の事故は意外に多く、これを防止する最良の方法は、不必要に車間距離を詰めないこと、トンネルを完全に抜け出るまで絶対に急加速しないことを、習慣づけることである。また、突風にあおられ、ハンドル操作を誤ることもある。トンネルの連続や距離の長短なども、あらかじめ知っておくことも大切である。

高速道路では、正確な情報を必要な時に、的確に運転者へ伝達されることが、安全確保のためにきわめて重要である。しかし、すべての情報が外部から与えられるものではない。運転者自身が意志的に「変化を読みとる」かたちで感知しなければならない。したがって、運転者の経験、知識によっても情報を感知する能力に差異が生じ、そこから読みちがい・判断のちがいが起こり、事故原因となっている。

「この先事故発生」の標示をみて、運転者の示す反応は百人百様とみてよい。

事故原因を、運転者の過失、自己責任として処理することは、運転の実際、高速走行の実態を無視することにもなりかねない。安全対策が、なりよりも運転者のためのものとするならば、まず運転の実際に即して対策を講ずるべきである。事故の検証は惜しむべきではない。

(1995年2月24日)

夜間の交通安全

—明るい道路環境を—

道路交通における夜間の死亡事故が増えている。昨年の松山東署管内の死亡事故の90%は夜間に発生している。

夜間の死亡事故の増勢は、1980年を境に昼間の件数を上回り、91年には全体の60%を占め、その被害者の多くは高齢歩行者である。

夜間の交通死亡事故がどのような地点で、どんな形でなぜ発生するのか、昼間の事故との相違や、そして夜間の事故を防止する決め手は何か、などといったことは、必ずしも十分には解明されていない。

夜間の歩行者事故は、車両による事故が死亡率を高め、昼間の2～3倍を示し、大半は道路の横断中に発生し、中でも横断歩道以外での事故が多い。

事故車両は普通乗用車が過半数を超え、年齢層別の死者は、13歳以上のすべての年齢層で60%を超え、特に中高年齢では85%にも達している。

交通事故の発生件数は朝夕にピークがあるが、死亡事故は午後4時から翌朝の2時にかけて多発している。

夜間の交通事故の増勢は、一般に夜間人口の増加、交通量の増大、夜間行動・運転、気象を含む夜間環境などが密接に関連していると言われ、特に昼間との相違は照明環境の有無にある。

照明設備のない道路での対向交通の際、運転者が暗い物体に気づく距離は普通100メートル未満で、気象や周辺状況によっては50メートル未満のこともよくある。これに車両の速度も加算される。

道路の街灯など固定照明装置を設置・維持・運用する費用は高額であり、高速道や主要道路では、かなり整備されているが、一般の道路では特定の信号機のある横断歩道を除けば、通常は設置されていない。

日本交通科学協議会は、全都道府県の警察本部などに歩行者の夜間交通安全対策のアンケートを実施している。

それによると、人（歩行者自身）に対しては、歩行者用反射材の使用の推進、反射材の効果を実際に体験させることなど、使用を促進している。

道路環境に対しては、その要望が最も多く、道路照明、道路標識、道路標示など特に歩道区分のない道路のカーブ地点、車道外側線や横断歩道の道路標示を蛍光ビーズを使って高輝度表示化の推進が求められている。

さらに歩行者事故防止策として信号機を設置する際、赤黄色点滅の一点式信号機の設置か、夜間押しボタン制御への運用切り替えを例示しているところが多い。

最後に夜間の歩行者安全教育として、歩行者を車の運転者から「見えやすく」する対策を指導し、テレビ等の映像メディアによる「歩行者の見え方」についての広報活動、「体験学習プログラム」の体系化、小交差点における歩行者用信号機の設置などである。

死亡事故の防止は、夜間の交通安全が緊急の課題である。
(1998年2月13日)

夜間走行の交通安全

—道路照明欠かせず—

交通事故の発生件数では夜間の事故は昼間に比べ半分以下であるが、死者数では夜間の方が多い。

これを死亡（致死率）で比較すると、夜間事故のそれは昼間より約3倍の増となっている。

このことは夜間は重大な事故が多発しやすい状況にあることを示している。特に夜間の歩行者事故は昼間に比べると約4倍にも達している。

このように夜間事故の増勢が最近の交通事故の特徴の一つにあげられるが、その原因としては全国的な自動車の保有台数の増加に加えて、国民生活および経済活動の24時間化の進展により夜間の交通量が増加していること、若者や高齢者の夜間外出も増加していること、夜間歩行・走行などの道路整備が後れをとっていることなどがあげられる。

問題は、このような夜型社会において、夜間走行に伴う特性や危険性を車両運転者が十分認識できているかという点にある。

夜間走行の安全を確保するためには、運転者や歩行者、自転車などの安全教育あるいは交通違反の取り締まりのようなソフトな対応も重要であるが、ハードの面からも夜間における安全な走行を確保する効果的な道路環境の整備が必要である。その中でも最も効果的なものは道路照明であろう。

わが国においては1978年に「道路照明施設設置基準」が定められ、同基準では設置場所により連続照明は高速道路では4千台/日以上、一般道路では2,500台/日以上交通量がある区間あるいは夜間交通量の多い区間に設けられる。これに対し局所照明は交差点、横断歩道、見通しの悪いカーブ、橋梁（きょうりょう）、トンネル内部、道路幅員の急変する個所などに設けられている。その他、夜間における視認性向上のためにはさまざまな施設や装置を必要に応じて積極的に活用することが望まれる。

たとえばレーンマーク、チャッターバー、路側障害物などの視認性の高い材質や反射材の改良などである。また雨天時においても視距離の減少や視野の狭隘（きょうあい）化による視認性の低下に対し、道路標示の明確さを確保する必要がある。特に雨天の夜間には、レーンマークや中央線が見えにくくなる場合が多く、より視認性を高めるような道路標示材料を用いることが望ましい。

交差点における十字マークや交差点中心鉄（びょう）、一時停止標識に蛍光塗料や反射材あるいは太陽電池を利用した自発光式の装置を使うなどさまざまな工夫が開発されている。

一方、歩行者や自転車については反射材の装置や自転車の灯火運転の励行など、人と車が相互に夜間でも相手の存在を認識できる工夫がなされなければならない。そのための奨励を自治体は積極的に実施する必要がある。

今後ますます夜間交通量は増勢すると考えられるため、夜間の交通安全対策が急務である。特に夏場の夜間交通は人も車（運転者）も安全行動が必須（ひつす）である。
(1999年7月30日)

異常増加が続く県内の交通死

(愛媛新聞・社説)

今年の県内の交通事故による死者が、7月末で100人を記録した。昨年より81日早いペースで、昨年同期に比べ40人も多く、増減率は全国で最悪、増減数もワースト3位という。

見過ごせない事態である。年初からの交通死亡事故続発に対し、県警の東川一本部長ら幹部からはこの5

月の時点で、「交通警察のかなえの軽重が問われる」「県警史上最も異常な事態」などの発言が相次いでいた。指導取り締まりや広報啓発活動が行なわれてきたが残念ながら当局の取り組みによっても歯止めがかからないのだ。

お盆の帰省ラッシュなどで、今月も死亡事故が発生する恐れがある。交通事故はだれの身にも降りかかる可能性がある。と同時に、われわれの努力次第で必ず減らすことができるのである。

まさに県民の自覚が問われる事態でもあろう。警察、行政、県民総ぐるみで交通死の根絶に取り組み、汚名返上に全力を挙げたい。

県内の交通死亡事故をみると、高齢化の進展、高速化、交通量の増大という構造的な背景がある。

昨年一年間の交通死者のうち、高齢者は44%、61人に上ったが、今年も37人が高齢者である。歩行中17人、自転車運転中12人などという。

加齢に従って、速度などに対する感覚や判断力、身体能力は衰える。そんな高齢者がこれからも増えるのである。被害者になりやすいのはもちろんだが、ハンドルを握っていて加害者の立場となるケースも増えるだろう。

高齢者自身の交通安全意識が第一であるが、県警など関係機関も高齢者に絞った対策に工夫をこらし、意識高揚を促す必要がある。

愛媛ではさまざまな面で警察官の業務負担の重さが指摘され、例えば交通事故だと警察官一人当たりでは全国5位という（1998年）。県は高速交通警察体制の強化などのため、来年度の政府予算編成に向けた重要施策要望で、警察官の増員を盛り込んだ。

ただ、増員の実現などは容易ではないと思われる。既存組織や配置を不断に見直し、交通警察を強化する努力がまず求められよう。

高知県警は本年度、高齢者の交通安全対策を専門とする職員を全国で初めて配置した。愛媛県警も高齢者対象の交通安全教室など多彩な行事を実施してきたが、これらの事例を参考に、もう一步踏み込んだ対応を検討してほしい。

高速道路の延伸やしまなみ海道の開通に伴う流入を含め、県内交通量は増えていくだろう。県内インターチェンジの今年上半期の通過量は前年同期を9万台上回り、796万台に上っている。高速道路関連道や主要幹線道路の安全施設整備、危険個所の解消も急がねばならない。

特に、今年の高齢者の交通死で歩行中のうち12人が夜間であったことをみれば、夜間事故の対策が急務だ。愛媛大の向井康雄教授は、道路照明や視認性を高

める道路標示材料の使用の必要性を求めている（7月30日付、本紙「えひめ論壇」）。当局はこうした提言を生かしてほしい。

交通死亡事故は遺族の悲しみはもとより、加害者とされる側の苦悩も大きいのが通例だ。命の大切さとともに、周囲を巻き込む悲慘さにも思いをいたしたい。

愛媛は人口千人当たりの交通事故件数が7.01件、全国10位（96年）と上位にある。これは何を意味するのだろうか。

高齢化率の高さや道路環境の未整備のほか、シートベルト着用率の低さや運転マナーの悪さなどが象徴するように、車社会への適応未熟の表われなら残念である。（1999年8月3日）

おわりに

—ま と め—

不況下の交通安全対策

—道路環境整備急げ—

今年には道路交通における死亡事故が多発し、すでに「緊急事態宣言」が3回も発令され、年末を控え県民の安全意識の高揚が望まれる。

交通事故の防止は、歩行者や運転者への注意喚起、取り締まりや規則の強化、県民総ぐるみ運動の展開など人々へ直接に訴える方策もあるが、交通量の増大、道路の整備状況、高齢化の進展など構造的な背景にも目を向ける必要がある。

15年前の昭和59年3月3日、「愛媛県交通安全対策推進研究会」は、3年間の研究成果を「今後の交通安全対策」にまとめ、県知事に提言している。

この報告は国民皆免許、高齢化社会に対応した、県内の新しい総合的な交通安全対策を探ったもので、高速道路を中心とする交通体系整備、新交通システム導入を含む輸送体系整備をはじめさまざまな角度からの提言がなされている。

おもな道路交通環境の整備拡充策は、まず道路網整備を挙げ、都市部のバイパスや環状線整備は急務とし、中心市街地への交通を分散させ、通過交通を円滑にすることにより、混雑緩和、市街地環境の改善が図られるとしている。松山市の環状線、国道56号バイパスなどは早期完成が急がれる路線。また、四国縦貫横断自動車道など高規格道路は人と物の高速移動のため不可欠で、これら道路と一般道路の有機的ネットワークの必要性も指摘されている。

都市の交通環境改善のためには新しい輸送システムの形成も欠かせない。都市周辺に大規模駐車場を建

設、マイカーの中心部乗り入れを制限し、公共輸送機関の有効な活用を図る。例えばパーク・アンド・ライド方式を採用し、これによりバスの定時性が保たれ、公共輸送機関本来の機能が回復されることになる。

さらに「新交通システム」の導入も検討する必要がある。例えば神戸市のポートアイランド線のような中量輸送システム、モノレール、呼び出しバスなどがその対象となるが、当面は松山市周辺をモデル圏域とし、導入の検討を進めるのが適当である。

道路環境整備のためには、コミュニティ道路設置やゆとりある歩道の建設なども必要であり、これら施策により交通弱者を保護し、交流のためのオープンスペースの確保が可能となる。

その他直面している課題は、都市部の駐車場確保、自転車やミニバイク対策、運転者教育（ヘルメットやシートベルトの着用など）、交通取り締まりの方法など多面的な対策、さらに物理的対策としては、二輪車

レーン設置、交差点の二段停止設置などが講じられるべきとされている。

そして、救急医療体制の確立、交通公害への対応なども挙げられている。

こうした提言を、15年後の今日、観察してみると、高速道や主要道など大型投資による道路整備は進展しているものの、道路環境のソフト面や安全モデル事業などに遅れをとっている。

例えば、中心市街地への交通分散、通過交通の円滑化、公共交通の発展、市街地への車両の集積緩和、車両の排出ガスの抑制、駐車場難の解消、利用客増による低運賃などの施策の遅れ、モデル圏域を設定し、福祉バスの運行やマイカー規制、路線バスの運賃百円化などの試行にも遅れをとっている。

こうした道路利用のソフト面の改善は、交通事故の防止に役立つものであり、その対策は急務である。

(1999年12月7日)