

安全な交通社会とは？

モータージャーナリスト、レーシングドライバー、そしてチューナーと多方面で活躍する太田哲也が、世の中に自らのオピニオンを直球で発信し世相を斬る「俺の話を開け!」。第9回のテーマは交通安全について。どうすれば事故を未然に防ぎ、円滑な交通環境をつくることができるのか？ 様々な経験の末に辿り着いた交通安全の方法を考えてみる。

TEXT ● 太田哲也 (Tetsuya Ota)
PHOTO ● ATO

俺の話を開け!

太田哲也の

交

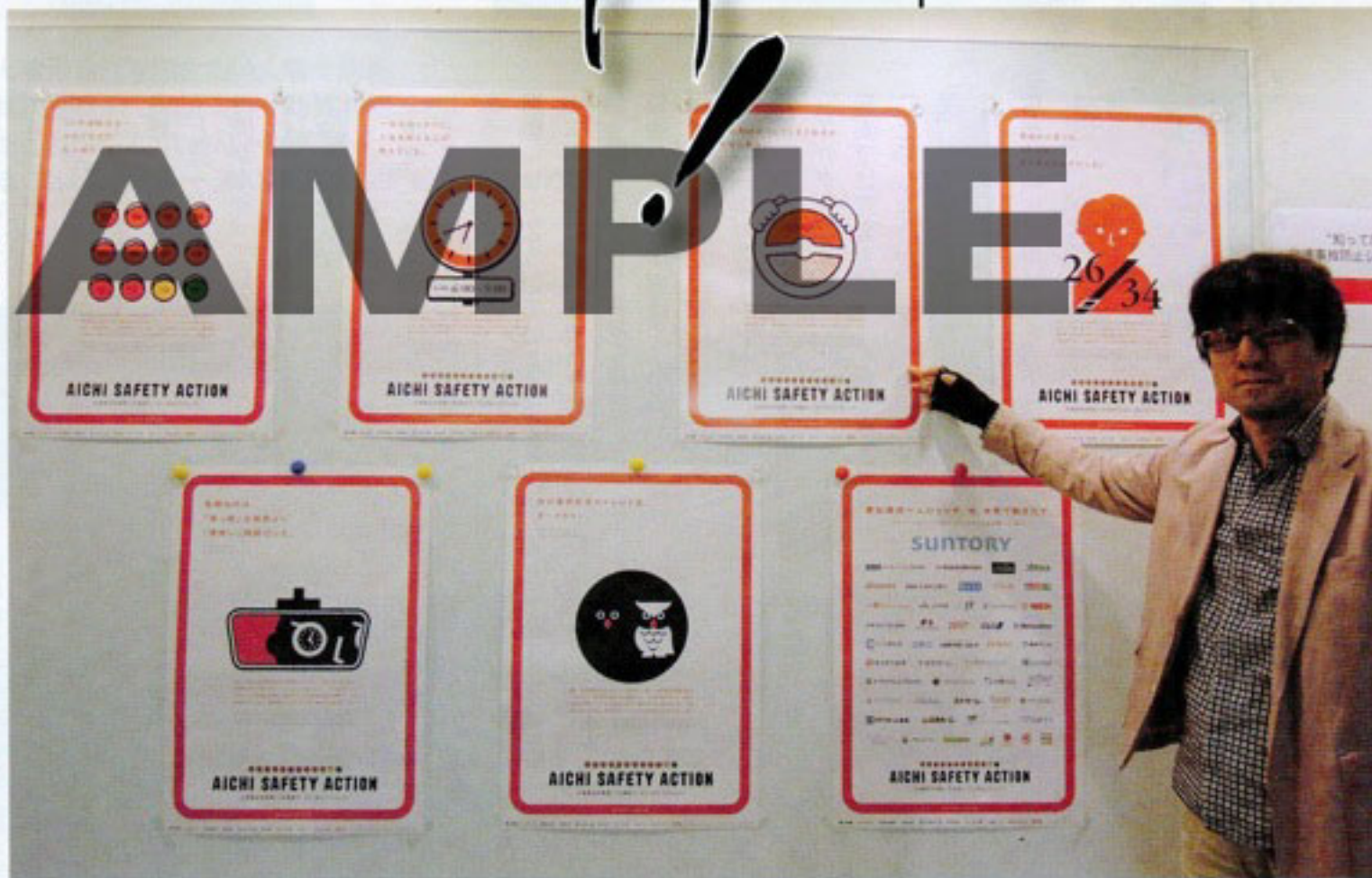
通事故死者数10年連続ワースト1の愛知県で、交通事故を減らすための新プロジェクト「愛知セーフティアクション」が開催され、そのシンポジウムのパネリストとして出席してきた。

日本での事故死者数自体は交通戦争と呼ばれ大きな社会問題となった70年代の1万数千人から三分の一程度に減っている。でもこれは車体の衝突安全性向上と緊急医療体制が整ったことで24時間以内に死ぬ人が少なくなった結果であり、負傷者や重度の障害を負う人の数はさほど減っていない。09年に総務省が発表した、世界での10万人あたりの事故件数によると、日本は先進国を含む39カ国の中でワースト1だった。愛知県は死者数だけでなく事故件数も日本一多く、そういう意味では世界でも有数の事故多発地域と言える。

トバーンは速度無制限だし、一般道も90〜100km/hで流れている。アメリカのフリーウェイは数車線もありそこをビックアップトラックが爆走(?)し、ヨーロッパの郊外の一般道もやはり90〜100km/h、ベルギーに至っては130km/hと、クルマの速度域は押し並べて高い。日本では北海道の原野の一本道でさえ50km/hだ。信号もいっぱいあるし、舗装率が高いから安全性も高レベル。何しろ速度を落とさせて安全に配慮しているはずなのに事故は多い。これらのことから、制限速度の抑制や信号設置に頼っているだけでは事故は減らせないとと思う。

その昔、ドイツを初めて走ったときの驚きは昨日のこのように覚えている。アウトバーンを飛ばしているから、工事箇所があるため80km/h制限になる旨の速度標識が出てきた。日本の感覚で、マージンまで数十km/hは水増しだろうと思って工事箇所に差し掛かったら、本当に狭くなってフルブレーキングを強いられる。さらにこんなこともあった。ドイツ郊外の一一般道で、前を走るメルセデスがかかり飛ばしていた。それをカーチェイス張りに追従していたら、そのメルセデスは村路に入る手前で強くブレーキを掛けて30km/hくらいまでしっかり落とした。別に取締りをやっていただけではなく自主的にだ。郊外と村落でメリハリをつけ

る運転に感心した。交通安全は、クルマ、道路、人の三位一体だ。クルマに関しては衝突安全性が向上し、安全性が格段に上がってきている。道路はもとも国土の狭い日本では抜本的対策は難しい。ただし人に関しては、事故の90%は人為的ミスによるものらしく、そのミスのほとんどは不注意だというから改善の余地がある。日本はクルマ自体の事故件数はヨ



ロッパ諸国と比べてさほどではないが、歩行者、最近では自転車の死者数が急増している。そして事故には人の問題が大きく関わっている。その原因は何なのだろうか？

ヨーロッパで運転していて日本と違いを感じるのは「アイコンタクト」だ。イタリアでは赤信号でもクルマを縫って横断する歩行者をよく目にし、イギリスでは不用意に車道に近づくと轢かれてしまいそうな雰囲気がある。でも運転していると、歩行者とのアイコンタクトが多く、事故を未然に防いでいる。日本だと最近ではスマホを見ながら歩道を渡っている若者が目立ち、アイコンタクトが少ない。ずいぶんクルマを信用しているなあ、と思う。日本で横断歩道での事故が多く、飛び出し事故も多いのは「安全通信」からだろう。

もちろん運転者としては嫌々たくないが、雨の際、ワイパーのふき取りがない死角で歩行者が見えないことがあることも知ってほしい。

また、都内では無



愛知セーフティアクション

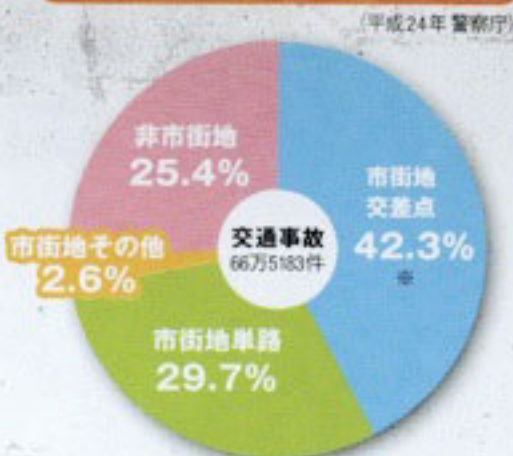
2012年まで10年連続交通事故死者数ワースト1という不名誉な記録を残した愛知県は、2013年も昨年を上回るペースで死亡事故が発生している。この現状を打開するために中部地区の主要新聞社6社を中心に、交通事故を減らすための啓蒙プロジェクト「愛知セーフティアクション」が実施された。活動の一環として、各界の識者を招いて開かれたシンポジウムに我が太田哲也がパネリストとして参加し、当日集まった参加者と議論を行った。



法令違反別交通事故件数の割合



地形別・道路形状別交通事故件数の割合



※交差点には交差点付近も含む

愛知セーフティアクションで啓蒙された交通事故を減らすポイントは、6時から9時の早朝時間帯と夕暮れ時に事故件数が多いこと、夜間はダークカラーの服装が目立たず危険なこと、シートベルトの重要性、高齢者(65才以上)の事故死者率の高さなど。さらに警察庁の統計ではこの円グラフが示すように、運転者の不注意や市街地での事故が多い。つまり道路の上では他車と他者を信用せずに身を守るよう心がける必要がある。また高速道路の上での事故件数の少なから「速度が高い＝事故が増える」ではないことがわかるはずだ。

「事故を減らそう、そのためにはどうしたらよいか」というテーマで話合っていくと、どうしても論調がだんだん「クルマが悪い」の認識になり、クルマなんか乗らないほうがよい、クルマを居住地域から締め出せ、もっと取り締まりを厳しくしろ、という方向に行きがちだと感じた。

その一方、議論が行き詰まると参加者から「警察は取締りのための取締りではなく、もっと事故を未然に防ぐことをやるべき」という意見も寄せられた。至極もっともな意見で、実際にネズミ捕りなど、見晴らしのよい一本道でやらずに市街地でやる

べきた。そう言いながらもしんみりと警察批判を聞いている愛知県警の関係者を見ていたら、逆に警察に事故を減らす全責任を負わせること自体に無理があり、彼らが気の毒にも思えてきた。警察としては交通法規の中で取り締まりをやるしか方法はないのも事実ではある。

自動車メーカーは自動車の安全性を高めることしかできない。彼らにとってお客様であるユーザーに対して、もっとマナーや運転を良くしろとは言いにくい。警察は警察で交通法規を守らせるしか方法がない。

日本での交通安全は警察や国交省の管轄だが、スウェーデンなどは事故が起これば経済損失も大きいと考え、そういう観点から警察だけに事故減少の責任を負わせていない。日本も経済損失の観点から入って、経産省あたりも交通安全に取り組んでもらいたいものだが、現状で警察に任せていたらどんどん取り締まりが厳しくなる一方だろう。

確かに制限速度を抑えれば、重大事故は減るかもしれない。だが事故の全数にはあまり関係しないだろう。事故は運転者の不注意により起きるケースがほとんどのからだ。

日本では安全マージンの上乗せ幅が大きく、個々の運転者の制限速度の許容量がバラバラで、120km/hまではOKとか、150km/hでも安全と思っている人がいて、そういう人が市街地を走ったとき、本当は30km/hでも危ないのに速度を出してしまう。むしろドイツのように安全マージンの幅を狭くして、運転者が自らの意志で制限速度を守る気持ちを育てることが大切だ。ヨーロッパのやり方が合理的だと感じる。新東名の制限速度も設計時は140km/h、まあ実際には120km/hくらいかなと思ってはいたが、結局

灯火で走っている自転車もよく見受ける。自転車にすれば街灯が明るいうから点けなくても大丈夫と思ってしまうのだけれど、運転者からは無灯火の自転車は目立たない。自転車には自分の存在をアピールするために灯火が非常に大事だと知ってもらいたいと思う。

一方クルマの場合、ヨーロッパで2年前からデイライトが義務化された(日本ではまだ未導入)。デイライトはもちろん自分の存在をアピールすることだ。それを見留めて、歩行者も派手な蛍光色の洋服を身につけるなど存在をアピールするとよいが、そもそもの存在が。歩行者も自転車もなるべく自分の存在を知らせる努力をすべきだ。

どちらかというとヨーロッパは歩行者とクルマの運転者がイーブンな

関係で、歩行者が悪ければ歩行者が責任を負うべきという見解だが、日本はたとえ歩行者が悪くても運転者が責任を取らされる度合いが高い。だから自然と歩行者や自転車は過度に安心してしまっているのではないかと。結局、日本人は安全神話を信じ規則を守っていい安心だと思ってしまう(勘違いする)気持ち強いのだろうか。

もちろん運転者が常に注意して、くれればいいが、注意しているつもりでも見えていなかったり、あるいは集中力が途切れてボーッと走っている人もいる。悪いと知りながら飲酒運転する人もいるから、人というものを信じてはいけない。「クルマに気をつけよう」という標語があるが、運転しているのは人で、人は必ずミスをする生き物なのだ。

今回のシンポジウムで感じたが、「事故を減らそう、そのためにはどうしたらよいか」というテーマで話合っていくと、どうしても論調がだんだん「クルマが悪い」の認識になり、クルマなんか乗らないほうがよい、クルマを居住地域から締め出せ、もっと取り締まりを厳しくしろ、という方向に行きがちだと感じた。

「新東名を100km/hで走るのは、北海道の原野を50km/hで走ると同じくらいナンセンスだ」と、常日頃思っていたことをシンポジウムで発言したら、終了後、警察関係者との挨拶で「率直なご意見ありがとうございました」と言われてしまった。笑顔の中に鋭い目があった。もう警察関係からは「(遠い目)」。

というわけで、事故を減らすには運転者と歩行者、自転車、それぞれの意識向上こそが大事だとオレは思っている。これについてオレは2つの活動を行っている。子供向けには「小中学校の出張授業」だ。ここで言っているのは、「青信号でも渡るな」ということ。青であっても自分の目で見てクルマが止まろうとしていることを確認する。クルマを運転しているのは人なので、ボーッとしたりする場面もある。悪いのは運転者でも、痛い目にあうのは君たちだから、ということだ。

大人向けには「エンジョイ&セイフティドライブングレッスン」だ。本誌ともコラボしているから読者の



交通安全を目指すライフワーク

太田哲也がライフワークとして取り組んでいるふたつのテーマ、それが「太田哲也×出光出張授業」と「Tetsuya Ota 出光ENJOY & SAFETY DRIVING LESSON」。前者は子供たちにクルマの楽しさや夢を叶えるためのチャレンジを進めるとともに、今の交通環境で生き抜くための自衛手段を伝授するものだ。そして後者のレッスンは大人向けで、サーキットを使って走る楽しさを伝えるとともに、運転スキルの向上を通じて安全な交通環境の構築を図るもの。いずれもクルマの楽しさや交通安全に対するアプローチだ。ちなみに後者のレッスンは、次週12月23日(日)に袖ヶ浦フォレストレースウェイにて開催される。今回も太田校長を始めとする講師が、サーキットを舞台にして運転スキル向上のためのレッスンを進行。講習車にはフォード・マスタング、フォーカスなどを用意。詳しくは下記Webまで。
http://www.sportsdriving.jp



皆さんもご存じだろう。モーターズポーツの面白さ、そしてクルマの魅力を知ってもらおうという気持ちで「エンジョイ」なのだ。もうひとつのテーマが「セイフティ」だ。

サーキットで学べることは多い。例えばル・マン24時間耐久レースでは360km/hくらい出るが、中には300km/h以下で走るクルマもあって、ドライバーもみんながうまいわけではない。そういう中で自分だけの速さを求めようとしたら、相手を殺してしまいかねない。やっぱり自分の身を守りつつ、相手を守るためには周囲に気を配り弱者を守ってあげる気持ちが必要だ。

一般道でもそうで、とんでもない歩行者とかめっちゃくちゃな自転車とか横暴なクルマとか、そういうめっちゃくちゃな人もいることも受け入れたい。ある意味そういう人たちがモリスベクトとして、共存するということが必要だろう。そういうことがサーキットでは学べるのだ。

日本から悲惨な事故をなくしたい。そしてクルマの魅力を広げたい。こうと考えている。