

わが国の現在の道路交通情勢は、戦後 20 年間の経済の高度成長によるひずみの最も端的なあらわれの一つといえよう。昭和 41 年にはついに史上最高といわれる 14 000 に近い交通事故死を記録し、東京をはじめ大都市の交通渋滞は慢性化の兆しを見せている。自動車とこれを運転する人の数が今後ますます増えてゆく以上、交通事故の記録もさらに書きかえられる可能性が高い。

こういう事態を招いた原因としてはいろいろあるが、交通現象の各要素、すなわち交通の場である道路交通環境、手段としての自動車などの車両と、さらにこれらを利用する人間の間のアンバランスが大きい原因となっていることは周知のとおりである。明治以来 100 年、駕籠人力車から一足飛びに世界の文明国として自動車時代に突入したため、質量ともにアンバランスを生じる結果となった。あえてここに質量ともという言葉を使ったが、歩行者事故の実態などに見られるように、人間の意識あるいはマナーの欠陥を含めて、質量両面のアンバランスといって誤りではないと思う。

交通事故対策は、したがって、このアンバランスの是正を大きな命題としているが、その手段として、3E すなわちエンジニアリング、エンフォースメント、エデュケーションともう一つ被害者救済の 4 本の柱がたてられていることもすでにご承知のとおりである。従来、どちらかといえば交通事故防止は、もっぱら警察の担当分野と考え、交通の規制取締りによる事故防止の面が強調されてきた。しかし、そこにはおのずから能力の限界があり、かつ客観的条件と人間性にマッチしない規制取締りには大きい効果を期待しえないことも明らかである。

さて、上記 3E の間にもやはりバランスが必要であって、事故対策は総合的に推進されねばならないが、しいて先行すべきものをあげるとなれば、私は躊躇なくエンジニアリングであるといいたい。交通安全のための最も基礎的な条件さえも十分に設定せずにおいて、どうしてエンフォースメントとエデュケーションの効果を期待しうるであろう。以下、断片的ではあるが、道路におけるエンジニアリングの役割について感ずるところを述べたい。

まず第一は、交通問題の基本として考えられる立地計画の重要性である。交通現象が社会経済活動に密着した

人と物の動きのあらわれである以上、その動きを捉え、計画的に規制し、発生させるとともに、これに対応する施設の整備をはかる技術が交通問題解決の基本であるべきである。今日の混乱と災害をもたらした最大原因として、土地問題を含めて、いろいろの事情があるにせよ、思いきった地域計画、都市計画が実行に移されなかったことを指摘しても誤りではあるまい。人口の都市集中化が世界的傾向として一層はげしくなる折柄、今後に残された重大な問題点である。

つぎに交通工学の役割についてふれておきたい。公共土木施設は、国民の社会経済活動の基盤として、経済的かつ良質であらねばならないと同時に、最も効率よく利用される必要がある。効率は同時に安全にも通じる。わが国に交通工学が導入されて約 10 年、道路工学と交通現象の媒体としてその重要性は十分認識され、最近ようやくわが国独自の交通工学が開花の時期に達したといえる。近く完成を予定される高速道路や改正道路構造令において、これが見事に結実してゆくことであろうが、たとえエキスパートたらずとも、道路技術者として十分な理解を欠いてはなるまい。

道路および構造物などの計画、設計、施工の段階において、これを管理しあるいは利用する者の立場に身を置いて眺め直してみることがいかに大切であるかは今さらいうまでもない。車の特性や人間の心理生理に対する理解と、わずかな心遣いが、事故を未然に防ぎうる場所が少なくない。ちょっとした路面の修正や安全施設の設置、改善によって、事故防止の効果をあげた幾多の例に見られるとおりである。特に都市および周辺部の歩行者事故の防止はまことにやっかいな問題であり、歩車道を分離して歩行者の安全を確保するに当たって、交通の円滑化をはかり、かつ安全施設の有効度を高めるためには、なお一層の研究と努力を要するところであろう。

いまや、交通安全施設の緊急整備を契機として、各方面の総力を結集して事故防止対策を推進せんとする機運が急速に高まりつつあることはまことに喜ぶべきことである。そして、その推進力として、また中心勢力としてエンジニアに期待される役割もまたきわめて大きいことを知らねばならない。ただ、くりかえしているが、対策はあくまで総合的に立案実施されるべきであって、ひとりエンジニアリングのみのよくなることでないことを忘れてはならないだろう。

* 正会員 警察庁科学警察研究所交通部長