

## 今後の交通安全対策について

\*中村俊行



来年度から始まる次期の道路整備計画の策定にあたり、今後の道路政策や行政手法について幅広く検討するために、社会資本整備審議会道路分科会に基本政策部会が設置され3月から議論が重ねられてきた。中間報告として「今、転換の時～よりよい暮らし・経済・環境のために～」が8月に取りまとめられたが、道路行政の改革のための具体的な提言として「安全で安心できる質の高い暮らしの実現」、「都市の再生と地域の連携による経済活力の回復」、「環境の保全・創造」の3つの政策目標の実現が求められている。

この中で、道路交通の安全については、「依然として事故発生率が高く、国際的に見ても高水準にあり、道路交通の安全を取り巻く環境は極めて厳しい状況にある。これを改善するため、幹線道路の事故危険個所での集中的な対策を進めるとともに、徒歩圏における歩行者等の安全対策を集中的かつ総合的に推進すべきである。」としている。

確かに交通事故について、死者数ではやや減少傾向にあるものの依然として年間9,000人前後で推移し、事故件数、死傷者数は毎年過去最高を記録し続けている。このために死亡事故の7割が発生している幹線道路での「事故危険個所」での集中的な対策の実施と、諸外国に比べて死亡事故率の高い歩行者・自転車利用者の生活道路での事故対策を面的に実施することが必要である。

これらを含めて、今後の交通安全対策を検討する場合に、「高齢者対策」と「道路管理者以外との連携」に留意することが重要である。

高齢者の事故に着目してみると、高齢者人口、高齢運転者の増加に伴い事故死者数は近年3,000人を超えており、人口千人当たりで見ると65歳未満の約3倍となっている。このため、今までの研究で明らかになったように、交差点での右折時やカーブ区間での反応時間の遅れ傾向等の高齢者の運転特性を考慮した事故対策の検討が必要であ

る。また、高齢者の歩行・自転車走行時の心理的、身体的な特性についても心理学、医学等の異分野の研究も含めて実施していくことが重要である。

道路管理者以外との連携については、公安委員会、関係自治体をはじめとして道路利用者、沿道住民、NPO、学識経験者等幅広く行っていく必要がある。連携の一つの形として、「道路安全監査」制度の導入が考えられる。これは、道路管理者の道路計画案を着工前の段階および工事が完了した供用直前の段階において、交通事故につながる危険因子がないかを点検するものであり、制度を導入している諸国では交通安全の専門家が行うのが一般的である。しかし、日本では公安委員会が管轄している道路の交通管理方法まで含めて、上記の幅広い関係者が連携した形で「道路安全監査」を行うことが効果的であると思われる。特に市街地への通過交通の排除を目的にバイパスを整備する場合などには、このような場を活用して、将来の沿道への立地規制などについて自治体の関係者や住民との意見調整に努めるべきである。

さらに広い意味での連携を考えると、交通事故に関連する車両・道路・人の3要素について単独に対策を考えるだけでなく、それぞれの関連についての検討が必要である。車両単独としての乗員の安全性の向上はもちろんであるが、道路構造や路面と自動車の関係についてもさらに考慮されるべきである。車両と人との関係では、ヒューマン・マシンインターフェイスについての研究が求められる。また、車両・道路・人の中で、最新のIT技術を使って情報のやり取りを行うことにより交通事故の削減を図るAHS（走行支援道路システム）の今後の適用が期待される。

交通事故負傷者対策のための連携も重要である。事故現場、医療施設へ救急車両が少しでも早く到着できるように道路の整備や、ヘリコプターを使っての負傷者搬送のために道路に隣接した離着陸スペースの整備なども今後の検討課題である。