

●論壇

適正なスピード走行の復権を

竹内善昭*

The Restoration of Our Right to Freedom of Speed and Movement

Yoshiteru TAKEUCHI*

マニラやバンコクなど東南アジアのめばしい街を訪れると、自動車の警笛騒音のすさまじさにびっくりする。ちょっとした渋滞が出来ようものなら、忽ち一斉にクラクションが咆え立てる。街中が狂ったような騒ぎになる。しかし、振り返ってみれば、20年ほど前の東京は、そっくりそのままだったわけで、今日、そんなことを覚えている日本人の方が、むしろ少ないのではないだろうか。つまり、“往時茫々”となるほど、わが国のモータリゼーションは、この四半世紀の間、目まぐるしく様変わりしたのだ。

国を挙げての交通安全運動もその一つである。ひところ、カミカゼタクシーやジャリ・トラの暴走で年間1万6,000人を越えた交通事故死者が、昭和45年をピークに8年間連続して減少し、ほぼ半数になった。道路や信号など交通施設の整備に大規模な国費を注ぎこみ、交通法規を厳しくして取り締まりを実施し、学童をはじめ国民各層の交通教育を徹底した結果が、みごとに実ったわけだ。交通事故対策に悩む各国にとって、参考となるところも少なくはあるまい。

ところで、時あたかも80年代の入口に当って、自動車の数は3,500万台、運転免許人口は4,000万人という、いわば“国民皆免許時代”の到来を思わせるわが国のモータリゼーションの盛大さである。このことは、自動車交通が公害や交通事故といった社会にマイナスをもたらす部分もちながら、なおそれ以上に、社会に便益を与えるものであることを、社会そのものが認めてきた結果に他なるまい。加えて、若い世代の“車志向”の異常なほどの高まりを考慮に入れれば、これからの交通政策の基本的な方向は、自動車交通のもつマイナス面をいかにして減少させ、プラス面を最大限に活かすかにある、とさえいえよう。

そこで、さしあたっての提案。各道路の適正速度の見直しをやってみたらどうだろうか。自動車交通にとって、安全性が第一、最大の条件であることはもちろんである。しかし、それだけがすべてではない。スピードや快適性も大事な要素だ。従来、安全対策のとばっちりを受けて、自動車のもつそれらの魅力が不当にゆがめられてはいないか、どうか。いうならば適正速度の復権運動である。

最近の自動車の性能や走行状況を見ると、現状の各道路の制限速度は、それぞれ10kmほど低いように思われる。ドライバー自身、その事を知っていて、制限速度にほぼ10km上乘せしたスピードで走行している。そして、それが取り締まりの“許容範囲”でもあるかのような、奇妙な馴れ合いが、ドライバーと警察官の間でいつの間にか出来上がっている。

実際には道路の状況に合わせて、スムーズな車の流れにのっているドライバーが多いのに、時たま状況を無視して、杓子定規のスピード取り締まりを実施するところに、ドライバーの不満や不信が高まるのだ。こんなところから、車社会の法やルールを守る気持ちがくずれていくとしたら一大事である。規制速度と実際の速度、それと安全との関係について、国は十分なデータを集め、実情にあった規制速度の改正をできるだけ早く実施すべきだ。いつまでも度の過ぎたノロノロ運転を強制している時代ではあるまい。

*毎日新聞論説委員
Editorial Writer, Mainichi Shimbun Press
原稿受理 昭和54年10月9日