

## 徒歩 自転車 自動車

滝田一成\*

Walking, Bicycle and Automobile

Issei TAKITA\*

今年は、交通死亡事故が非常に増えています。8月までに5,804人が亡くなり、昨年より311人(5.7%)増えています。とくにオートバイ(28%)、バイク(19%)の増加率の高いこと、自損単独事故の増加(16%)に驚かされます。

最近10年間に自動車は2倍に増え、バイクを含めると2人に1台近くなっています。この間に日本では国民の努力により、死者はおおむね半分に、負傷者も60%近くまで減少し、欧米諸国に比して勝るとも劣らない成果を挙げることができました。しかし、まだ交通事故は決して安心できる状態ではありませんし、渋滞や騒音公害なども好転したとはいえません。

大都市では自動車は多過ぎるように見えますが、地方に住んでいると自動車は必要な生活手段であり、全国的にはまだ当分は増えるでしょう。交通問題を考えるときには、都市計画や道路整備を省くことはできませんが、現実にはなかなか自動車の増加には追いつきませんので、理想論だけでなく、現在の道路の使い方をさらに工夫することが必要でしょう。

昨年、自転車の安全利用のための調査を、都市部の駅附近に住む人について行いましたが、この人たちの駅までの交通手段についていろいろと考えさせられる結果が見られました。例えば、千葉県松戸駅と埼玉県新所沢駅附近の調査では、駅の近く(1 km以内)に住む人のうち、徒歩で駅へ行く人がそれぞれ40%と33%、自転車の人が40%と55%ですが、これだけの距離でもバイク、乗用車、バスを利用する人が18%と11%おり、しかも、その所要時間は自転車と同じかむしろ余計にかかっています。また、その周辺(1 kmから2.5 km以内)に住む人では、自転車利用者が最も多く38%と52%で、次いでバス(26%、17%)ですが、この距離ではバス(11~18分、13~21分)より自転車(10~17分、9~16分)の方が速いようです。

最近、体力作りのためジョギングなどをする人が増えているのに、これらの結果は誠に残念な気がします。1 km位は健康な人なら歩いてよい距離ではないでしょうか。もっとも、時間的には自転車(5~8分)の2倍位はかかるようですが、僅かの早起きで済むことでしょうか。さらに、周辺部の人も、バスより自転車で、また、乗用車の人(10%、17%)も自転車かバスに切り換えれば通勤ラッシュ時の道路交通は相当緩和されるのではないのでしょうか。もちろん行政側としても、道路を歩行者や自転車が安全に通りに易いように整備し、あるいは規制するとともに、自転車駐車対策も進めなければならないのは当然です。

一方、家並みの続く道路で歩道のない場所では、住民の安全のため、歩行者優先をさらに徹底し、スクールゾーン、生活ゾーン、コミュニティ道路などの整備、規制を推進して、そのような道路では、住民の車だけが歩行者に遠慮しながら、ゆっくり通るようにできないものではないでしょうか。

国民皆が、自分自身のことだけを考えるのではなく、社会全体に広く目を向け、他人に対する思いやりをもって、その時、その場所に適した交通方法を選ぶようにしたいものです。

\* 総理府交通安全対策室長  
Director General, Traffic Safety Bureau,  
Prime Minister's Office  
原稿受理 昭和57年9月27日