

「安全対策」に思う

根本芳雄

総務庁交通安全対策室
室長

Yoshio NEMOTO

Director, Traffic Safety Policy Office,
Management and Coordination Agency

平成5年度交通事故の死者数は10,942人、国際比較のために30日以内の死者数を推定すると13,000人をこえ、負傷者数は87万人、たいへん大きい数字である。

世界はどうか。IRF等の数字で計算すると、交通事故の死者数は39万人、国によって調査日時、調査の正確さに疑問があるので、実態はさらに大きいだらう。これに数十倍の負傷者数を加えると、交通事故の損失は巨大なものになる。今後、多数を占める途上国の発展によって、さらに増加が予想される。その中で特に多い国は、インド5万6千人、中国5万3千人、旧ソ連4万7千人、米国4万1千人で、年間死者数が1万人前後の国が、南ア、日本、韓国、インドネシア、フランス、ドイツである。

交通事故の実態をみると、いくつかの段階がある。その特徴が米国やヨーロッパではゆるやかに、日本でははっきりと現われている。

- (1)自動車、死傷者が増加する時期、この段階では自動車の便利さが優先し、安全は二次的である。
- (2)死傷者の増加が社会的に問題化し、安全対策が始まり、大きな効果が出てきている時期、道路の整備と安全対策、運転者対策、大規模な安全キャンペーンが行われ、死傷者が減少する。
- (3)安全対策がきめ細かく、総合化していくが、その効果が小さくなり、死傷者は増加が横這いとなっている時期、ヒト、車、道路等の各要素にきめ細かい対策が打たれているが、効果は短期的かつ小さくなっている。

この状況を安全対策の観点からみれば、安全対策の(1)生成期、(2)発展期、(3)成熟期、ともいうことができる。日本、ヨーロッパ諸国は(3)、発展途上国は(2)、さらに(1)やその前段階の国の場合もある。この安全対策の段階によって、安全の概念の範囲と対策が違ってくる。その意味で安全のコンセプトは、相対的、論争的ともいえる。成熟期の交通安全対策としては次の点が重要だろう。

- ・現代社会の自動車の持つ影響が経済、社会、さらに文化面にも及び、そのプラスとマイナスを検討し、安全のコンセプトをつねに点検し、自動車問題の対象領域の拡大、変化に関心を持ち続けること。
- ・安全対策を、ヒト、車、交通環境についてさらに科学的調査と分析によって具体化し、効果的なものにする。その中から現在の状況に対応する対策を総合的に検討し、重点的に展開すること。
- ・自動車先進国間、自動車開発途上国との間の国際間の交流を進め、交通対策におけるさまざまな経験と実験を共有し、活用すること。

安全の内容は、生成期、発展期の死傷者の減少と防止から、成熟期では自動車文明のプラス面を維持、発展させつつ、自動車にかかるマイナスを減少させることに広がっている。こうした安全の内容に適切な手が打たれなければ、自動車はこの社会にとって不可欠であるが同時に大きなやっかい者になってしまう可能性がある。その意味で成熟期の安全対策における効果的な具体策は、特に重大な課題と考えている。

原稿受理 1993年11月22日