

首都東京の交通課題への対応

—21世紀に向けて—

藤田勝弘

警視庁交通部長

Katsuhiko FUJITA

Director General, Traffic Bureau,
Metropolitan Police Department

平成7年に東京都が実施した「都政への都民要望に関する世論調査」によると、高齢者・福祉・ゴミ・防災対策などへの要望が強かった反面、交通対策に対する関心が極めて低いという結果が出ている。

道路交通の現状を見ると、極めて深刻な状況下にある。ちなみに、交通事故による死者は、全国的には8年連続して1万人を超えており、8年間に阪神・淡路大震災に匹敵するほどの人災が、すでに16カ所発生していることになる。また、交通渋滞についても都市部を中心に随所で見られる現象であり、経済的にも計り知れない損失を生じさせている。

このことに対して都民の意識は慢性化しており、「交通」に対する危機感がまるで見られないことは由々しき問題として提起したい。

東京における交通環境の整備は、この20年間で首都高速道路延長が2倍、地下鉄延長が1.7倍になるなど、交通基盤に関わる重要な部分における整備が図られ、また、交通管理面でも世界一の交通管制システムや、リアルタイム交通情報提供システム*を持つなど、数多くの交通安全・管制施設の整備が図られており、交通秩序を向上させる努力も重ねられている。

しかし、あまりに急激な都市生活の膨張によって巨大な交通需要が生じたため、これらの整備や施策が十分に追いつかず、また道路を利用する都民の意識も育成されないまま今日を迎えているために、危機感が湧かないのではないかと危惧するものである。

したがって、これから将来に向かって最も求められるものは、車社会における道路の利用者である都民が自らの立場を自覚し、責任ある行動を取るとの意識を高めること、つまり道路交通の安全と円滑の重要性を都民自身が認識し、行政はそのために都民を支援するという形にならなければ、改善は期待できない。

このような観点から、我々は現在いくつかの「試み」を行っているところである。その一例は、シートベルト(S)・ティーンエイジャー(T)・オールドピープル(OP)など、発生形態の多い事故について総合的な対策を実施する「交通死亡事故STOP作戦」の展開であり、また自動車販売店組織によるセーフティアドバイザー制度の導入など、都民の自立的な交通安全対策の推進を取り入れている。

また一方で、事業所が所有する自動車のうち、従業員が通勤用に自宅に持ち帰る分をなくせば、通勤時間帯の交通渋滞が20%減少するとの試算に基づき、事業所参加型の「持ち帰り車両削減運動」のキャンペーンを展開している。

これらは長い交通の歴史から見れば、まだ緒についたばかりの施策であるが、このように一つひとつ対策を積み重ねていく一方で、交通対策の長期かつ根本課題として、「交通安全教育」面において生涯学習制度を新しい観点と手法により導入し、幼児から社会人までのあらゆる場面における教育を徹底して行い、交通の安全と円滑を身近なものとして捉え、真に地に着いたものにしたものである。

これらの成果が、バランスのある都市交通機能を作り出し、「21世紀の首都に相応しい東京」を創造することを強調したい。

原稿受理 1996年1月18日

*交通管制システムによる交通情報提供を目的とした第三セクター「アティス」によって提供されている。