

IATSS三十周年によせて

次の30年に向けて

岡野道治 日本大学理工学部教授

1970年日本大学理工学部卒業。75年同大学大学院博士課程修了(機械工学:材料力学)。同年より日本大学理工学部助手を経て現職(機械工学科)。大学での担当科目は自動車工学、機械力学、システム工学。交通安全教育は幼児からの自転車教育と主張する。



私の自宅は埼玉県の一部にあり、自宅から東海方面に車で行く場合、首都高速道路を使って東名に出るか、外郭環状線の和光で降りて環状八号線を通して世田谷まで行くかである。どちらを使うかいつも悩んでいる。というのはどちらも不便だからである。首都高は60km/h制限の自動車専用道路で、合流点、出入り口、カーブなどが本格的な高速道路として設計されていないにもかかわらず、通行する大多数の車両速度は100km/hであり、走行するのにきわめてリスクが高く感ずるのである。事前に拡大地図でどちら側の車線を走ったらよいのかとか、合流点で注意しておくべきことなどを地図ソフトのシミュレータ機能を使って予習し、実際に走行した時のリスクの低減に努める。それに対して環八を使う場合は時間帯によって渋滞を覚悟しなければならない。リスクの高い道路を使用するのか、渋滞覚悟で環八を使うのか迷うところである。首都高はIATSS創立10年前の昭和39年の東京オリンピック開催を機会に急遽整備されたもので、現在から見ると不合理かつリスクの高い合流方式が散見される。1日平均111万台の車両が通行する首都高であるが、リスクの割には事故件数が少ないように思われる。しかし、ヒヤリ件数は相当な件数であることは間違いない。高齢者予備軍である私にとって、いつまで首都高を走ることができるであろうか不安を感ずる。この30年間に当初建設された部分の本質的な改良はなされないまま今日に至って、この間、物流が大きく変化し、東京に関係のない物資を運ぶ車両も東京を通過せざるを得なくなっている。

一方、車両の方はこの30年間に大きな進歩を遂げている。30年前の車両と比べると現在の車両は動力性能、運動性能、環境性能、耐久性、安全性のどれをとっても格段に向上している。これらは、この30年の間に、その時々々の社会的要求に応じて技術者たちが行った途方もない努力によって一つずつクリアしてきたものである。さらに、現在ではこれらの確立した技術によって多様化した個人の好みと使われ方、すなわちユーザーのニーズに細かく対応した車づくりを行っている。車両のハード面だけではなくソフト面を考えたものとなりつつある。例えば、ウィンカーレバーの操作感一つにもこだわりを持つような人間の感性にマッチするものが好まれようになってきている。行き先と目的によって二輪車を含めて使う車を選べる時代であり、高級車一台ですべてをまかなうよりも、一家で数台の車を所有し、うまく使い分ける時代となってきた。このような意味でいわゆる大衆車でも質の向上を目指している時代であり、車文化が形成されつつあると言えるのではないかと。

車と道路の質という面でこの30年を比較してみると、明らかに車の質の向上が目立つ。車と道路のバランスが取れていない状態と言える。30年後のIATSS設立六十周年記念に記事を書くことができるかどうかかわからないが、次の30年で道路の質がよくなったと言えるように期待したい。