

IATSS三十周年によせて

二輪車の普及動向と交通安全について

関根太郎 日本大学理工学部専任講師

1996年日本大学大学院理工学研究科博士後期課程修了。同年日本大学助手、2001年同大学専任講師(理工学部勤務)、現在に至る。2004年より(財)国際交通安全学会会員となる。社会活動として自動車技術会「二輪車の運動特性部門委員会」委員長などがある。



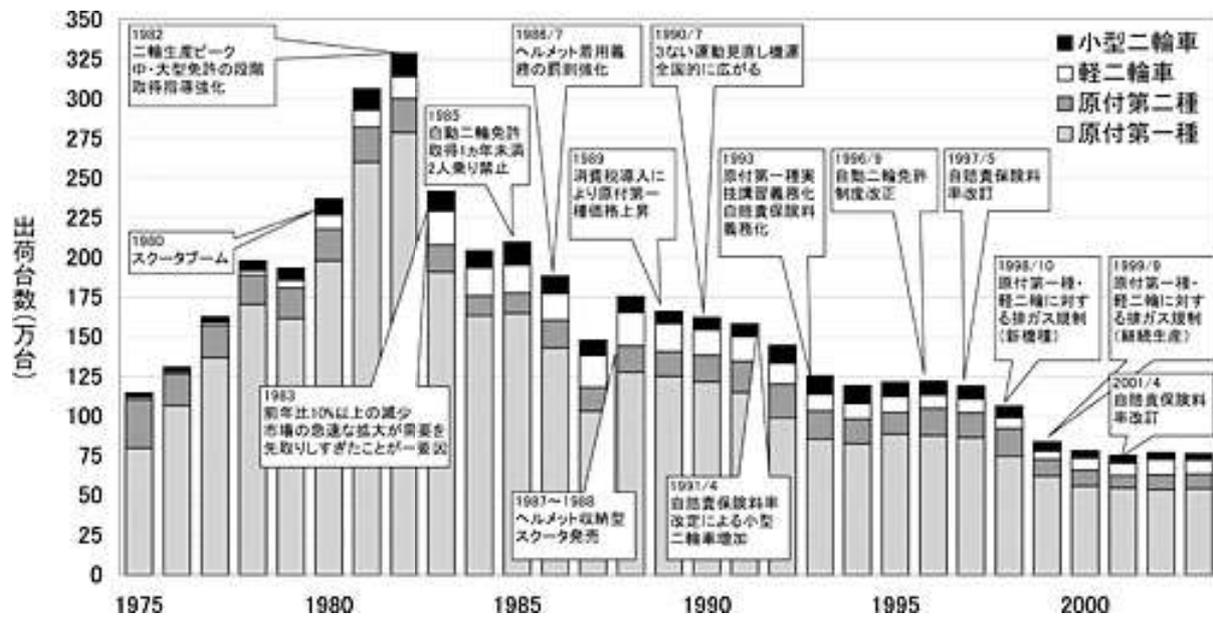
国際交通安全学会の設立三十周年をお喜び申し上げます。

さて、この30年間の日本国内の二輪車の出荷台数の推移はFig.1になり、特に1982年までは現在の東南アジア諸国に見られるように急速な普及が見られました。この変化は、市場変化と交通施策に非常に密接に関連しており、戦後復興が一段落した1955～1970年にかけて二輪車保有台数の増加、続いて四輪車の普及と急速な変化が起こり、車両の増加とともに、交通事故が多発し社会問題化しました。交通事故防止対策要綱が政府で決定し、自動車交通を受容する道路に着手されましたが、経済活動の進展に追いつかないアンバランスが目立っていました。その中で、免許取得のための教習、交通安全を図る全国交通安全運動の展開を始められ、二輪車運転者教育の本格的な取り組みが開始されたのもこの時期に当たります。1970年以降、交通安全基本計画の策定と5か年計画の実施で交通事故死者数の減少を示し、道路整備、交通安全施設整備、車両保安基準、交通取締等が連携し機能を発揮しました。また、四輪車が増加する中で、便利な二輪車(原付車)の普及が進み、四輪、二輪の共存策が打ち出され、3Eが調和的に取り入れられました。特に乗員への教育については二輪車免許取得教育、取得者講習に民間が協力を開始し、免許取得時の教育の充実が図られました。

国際的に見た場合、現在のアジア地域の開発途上国での二輪車の普及は著しく、それに伴い各国で当時の日本のように二輪車の交通事故が問題に挙がっています。各国の文化・伝統、国民性、気候ならびに経済状況などにより、その発展形態は日本とは異なる部分が多々ありますが、ここに挙げた日本における過去の二輪車から四輪車へのモータリゼーション変化に伴う交通問題に対して実施された調査・研究ならびに施策は、各国の解決策検討の有用な資料として活用できると考えます。その役割を担っていくのが国際交通安全学会と期待しております。

末筆ながらこの場をお借りして、学会設立三十周年を迎えた記念の年に本学会会員の末席に加えていただきましたことに感謝申し上げますとともに、今後、本学会のますますの発展を祈念し、私自身も交通安全の一助となるよう努力していきたいと存じます。

Fig.1 二輪国内出荷台数



資料) 日本自動車工業会の資料をもとに作成。