

より善い交通社会実現のための利器

白石修士

Shuji SHIRAISHI

クルマに乗って何処かに行こうとする。行きたいとか、行かなければならないという気持ちで、車に乗り込む。気持ちを落ち着かせて、エンジンをスタートさせ、右左を確認してから幹線道路に向かう。住まいが住宅地で小学校が近いから、ここを脱出するのに気を遣う。ご近所のクルマともすれ違う。どうやら先方はスーパーにでも向かうらしい。こうして、運転という動作の中にも、自分や他人のこころを探り、道路や歩行者、環境などの交通状況を捉えようとする。こういう日常では、“交通安全”などという厳めしい標語は思い浮かばない。“交通社会”などという絵空事のような概念もピンとこない。日常の運転というのは、まるでご近所との“会話”や“挨拶”のようなものである。

何でもない日常が平穏無事に毎日続くのなら、われわれはこれを楽しめばよい。“交通社会”などという難しいことを改まって考える必要はない。これを考えるのは、恐ろしい交通事故が身近に起きたり、迫ったりしたときである。1965年に、アメリカで“交通安全”が真剣に議論され、すぐに運輸省(DOT)という組織が整備された。連邦安全法規だけでなく、車両技術に対して大胆な改良研究を始めた。理由は、日常の米国社会で“自家用車の横転”という事件が頻発し、国家としても交通事故死が戦死者数を上回るという深刻な事態に至ったからである。これを契機に世界中で交通安全に真剣に取り組むようになった。

真剣に“交通安全”に取り組もうとすると、これらに関連するあらゆる物事を机の上に並べて、比較し、因果の網やメカニズム、力動的な慣性、ダイナミクスまで考察することになる。このとき、個人的な嗜好や生活時間や生活空間という個々の事情は平滑化され、物事は客観的、社会的になる。こうした取り組みは、われわれが歴史時代の初めから文明や文化として行ってきたことである。取り組む相手が“安全”なら、手本とする事例はいくらでもあるはずである。

お隣の中国では異民族から身を守るために長城まで作ったが、何をするのか想像さえつかない相手では、こうするよりほかに手立てがなかったのかもしれない。クルマでも乗員を最後に保護するために客室の強度を確保している。人命を救うために衝突時の衝撃を吸収するのは車体と乗員拘束装置、最期は人体自身である。最近では適切な衝撃吸収構造をコンピューターで計算できるようになった。残された課題は、どうすれば衝突をなるべく回避できるか、である。

さて、人命を守るのは、いつの時代でも国民自身である。民主主義以前では貴族や親族などの集団が単位であった。外敵から身を守るには、相手も含めて集団同士の和が大切であり、王政よりも共和制を推奨したのはブッダであり、わが国で受け継いだのは聖徳太子であったと聞く。自立した者同士の話し合いが大切なのだと思う。厳罰化の交通法規以上に、まずは運転者自身が自らを頼りとする覚悟や教育が肝要であろう。その上で、生来の能力を超えた運転という行為を運転者同士で互いに補完するような文明の利器があっても善いと思う。

(株)本田技術研究所四輪R&Dセンター主任研究員／原稿受理 2012年5月17日)