

# ガラパゴス交通から グローバル交通へ 安全と国際観光の視点から

高田邦道 Kunimichi TAKADA



日本大学名誉教授

名は体を表す謂(いわ)れに照らし、10年後の理想的な交通社会をデザインしてみる。本稿の内容は、東京オリンピック開催には間に合わないが、道路と交通の運用管理は国際化の仲間入りに舵(かじ)を切り換える機会と考える。

まず、問題提起。われわれは海外に行った場合、多くの都市で左右の違いはあっても、半日程度で馴れ、レンタカーを運転できる。しかし、外国人観光客が日本で、運転ができるのか。多くの外国人が、「難しい」と言っている。

狭幅員道路、複雑な交通管理、統一性のないローカルな地名の多い案内標識。オリンピック誘致で世界一安全と標榜したが、交通に関してはどうか。事故率から見れば、世界でトップクラスの安全な国ではあるが、走ってみて安全感は持ち得ないのではなかろうか。

考えるに、管理瑕疵(かし)責任のためか、例外が多すぎる交通管理、優先・非優先が明確でない上、幹線道路と思いき道路は、沿道土地利用用途が緩和され、至る所で出入できる。さらに、幹線・非幹線のヒエラルキーがなく、高速道路のめちゃくちゃな走行マナー、『雨スリップ注意』など無意味な標識、速度分類がなされていないレーン等々ではなかろうか。これからは、外国人が日本でのためだけでなく、日本人も海外に行く機会がさらに増えることも勘案し、同一の土俵で安心・安全に走れることが望まれる。この土俵作りこそが真のグローバル化であり観光立国を目指している日本では、最初に取り組まなければならない課題でもある。

加えて、技術立国日本を標榜しているが、車両づくりが優先し、活用するシステムを構築する術とインフラ整備が極めて遅れている。そのインフラ整備は時間と費用がかかる。それを無

視した雑多な乗り物を作っていないか。

特に、狭い道路空間に、これまでの歩車交通に加え、超小型車、電動車いす、セグウェイなどをどう走らせるかは喫緊の課題であるが、従来型の交通量と速度から設計する道路構造令で継ぎはぎでの対応は危険極まりない。同一な土俵を念頭に置いた高度な技術での新しい乗り物は、海外でも多く受け入れられるはずである。

それには、近隣住区の交通は住民が判断して最適な交通のための空間をつくる手立てが必要である。その手立ては、地区交通の課題をその地区の交通調査解析結果に基づいて専門交通技術者の指導の下、交通安全施策を住民自身が判断する方法論を確立することである。

都市交通は、都市観光を含めた都市内外の人が移動しやすい自動車と公共交通機関の調和のとれたシステムを構築することである。

都市間の交通は、陸海空の交通の結び付きをベースに時間と料金の調和を持ったシステムを構築することである。

そして、外国人旅行者がわが国のすみずみまで見て歩けるシステムづくりが望まれる。それには、案内標識を単に外国語で表示するのではなく、例外のない万国共通の標識の採用と、外国人旅行者もハンドルが握れる、万国共通の交通ルールへの改正である。東京オリンピックの『おもてなし』の一つに、ぜひ安心・安全な交通社会の実現を加えなければならない。そして、国際的に通用する安全な交通社会を構築することは本学会の使命でもある。

工学博士、土木学会特別上級技術者〔交通〕、物流士。1966年日本大学理工学部交通工学科卒業。68年日本大学大学院理工学研究科建設工学修了。日本大学理工学部教授。同学部次長、日本大学評議員・常務理事・副理事長、長崎日本大学理事など歴任。(顧問/1989年会員就任)