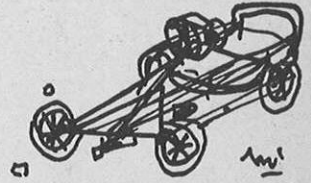


人・車・道

高橋 光



『三宅坂のお濠に自動車転落』明治三十三年五月、アメリカから初めて輸入された車である。原因はブレーキの故障とあるが、わが国における自動車事故第一号といふべきものである。

それから六六年、交通事故も多種多様となり、昨一年の件数(死傷者を伴うもの)は実に四二万余件に達した。

昨年一月二五日、警察庁はこの日交通事故による死亡者数が前年(昭和四〇年)のそれを突破し、このまま進めば年内に戦後最高の前々年(昭和三九年)を上廻るのであると警告した。果して二月一六日午後一時半、これを突破し年間一三、八九五人の史上最悪の記録となった。まことに痛ましい新記録である。

勿論交通事故防止については、政府、地方公共団体、民間各種団体等あげての総ぐるみの運動にまで発展し、それぞれ懸命の努力が重ねられて来た。にも拘らず交通事故と呼ばれるこの交通事故の様相はますます複雑となり、簡単には終結しそうにもない。

道路交通関係の事故はわれわれの周囲で、毎日のように起っており一層その深刻さは身につまされるものがある。そしてその原因として世論はまず、道路施設の不備を指摘するのが常である。

わが国の自動車保有台数はこの一〇年間に五、八倍に激増した。また今後二〇年間に今の五、四倍に増えるという。この国民所得に比例して遠慮なく増える「車」と過去の貴重な社会資本の蓄積である「道路」とが競争すること自体無理があるといいたい。しかも道路が完備したからといって、事故発生に終止符は打たれない、安全施設も車や運転者に対して事故防止の特効薬とはなりえない。あくまでも運転者や人為的或いは機械的なミスに対する配慮がその設置の目的であり、使命でなければならぬ。

事故の原因を分析して、道路環境の整備によって減少する率より、道路利用の改善によって三倍も多く事故を減少しようという推定がなされている。わが国の事故死傷者は歩行者が圧倒的に多い。しかもその大半は横断歩道以外の道路横断中であるという事実や、運転者では交通違反が依然としてあとを絶たない。しかも違反者に違反の意識が極めて薄いことは、一方で事故防止は交通取締りだけではもうどうしようもない事態にまで来ているとは言われるけれども、やはり歩行者、運転者の通ルールの順守、交通道徳の高揚がなければ、決して事故の減少は望みえないのではなからうか。

自動車交通の先進国である欧米各国の事故死亡者の率はそれぞれ人命尊重の度合を示している。わが国の死亡事故の原因がかつての人命軽視につながるものであるならば、命の尊厳をこの際いくら強調してもしすぎることはないであろう。アメリカでは昨年自動車交通安全法が成立し、車体の安全性確保が問題となっている。しかしわが国では、例えば『ダンプロトラックの運転室は高さ、強度を乗用車と同じにせよ』というような提案がなされているように、車の技術的な研究よりもむしろ精神面からの改良を必要とするのではなからうか。

今も一分間余に一件の割合で交通事故は起っている。将来画期的な自動車交通のオートメーション化でもない限り、自動車は甚だ便利しかし非常に危険な必需品としての地位を失うことはないであろう。その危険性を少しでもなくするためには、人、車、道、それぞれ安全対策の中に占める位置づけをよく認識して、真剣に事故防止に取り組む以外に途はないのではなからうか。

(たかはし さかえ 国土大臣)