

OPINION

私はこう考える

久保田 尚 埼玉大学工学部教授

1958年神奈川県生まれ。1982年横浜国立大学工学部土木工学科卒業。88年東京大学大学院工学系研究科都市工学博士課程修了。埼玉大学助教授を経て、2005年より同教授。専門は地区交通計画、都市交通計画。主な著書は『都市交通計画第二版』(共著)『鎌倉の交通社会実験』(共著)『岩波講座都市の再生を考える7公共空間としての都市』(共著)『歴史を未来につなぐ まちづくり・みちづくり』(共著)など。

生活道路の概念を転換させ、 ドライバーとライダーに速度を抑制して 走行する意識を持たせることが必要

生活道路での事故が増えているなかで、その事故防止のヒントを集めた小冊子「トラフィック・タウン(いつもの道の安全)」(当紙6面参照)が本田技研工業(株)安全運転普及本部より、このほど発行された。監修は地域の交通計画を専門とする久保田さん。「生活道路で交通事故に遭って亡くなった歩行者・自転車利用者の事故の4分の3以上が高齢者です。これから高齢者がさらに増えていくなかで、事故防止は重要な道路交通の課題です」。その重要な生活道路が実は、道路交通法、道路法には規定されていない。「トラフィック・タウン」では、生活道路を自宅から500m以内で、道幅5.5m未満の道路として、事故などを分類している。

「法的に根拠がないこともあって、生活道路にあらゆる道路交通問題のしわよせがきている」と、久保田さんは指摘する。クルマが幹線道路の渋滞を避けて生活道路を抜け道に使うことが、事故が増える要因の1つになっている。この6月から民間委託による駐車違反の取締りが始まったが、この取締りから逃れるためにトラックやタクシーなどが生活道路に入り込んでくるのが予想される。久保田さんは「今後さらに、生活道路での事故が増える可能性がある」と心配する。



こうした交通安全施策の実施、普及の一方で、久保田さんはドライバーやライダーの安全意識の向上が欠かせないという。「生活道路を走りぬけるクルマにとっては一瞬のことですが、抜けられる側の住民にとっては一生続く問題です。地域の人々にとって、毎日、毎日、クルマがすくそばをスピードで家のすぐそばを通り、身近なところを走りぬけていく。これでは、安心して生活できない。ドライバーやライダーには自分の行為が住民に与える影響を想像して欲しい。危険予測というより、自分の立場を想像してもらおうという安全意識の考え方が必要です」。久保田さんは、クルマと住民とのコミュニケーションの方法を開発して想像性をもたせる研究を、いま構想している。

hに制限する施策)の考え方を取り入れたコミュニティゾーンが日本で導入されたクルマのスピードを抑制する安全施設としてハンブ(道路の一部を盛り上げたもの)が初めて例外的に認められました。その後さらに道路構想等に位置づけられ法的根拠が整ったのですが、まだまだ思想として浸透しておらず、警察、道路管理者など関係機関に住民も含めた合意が難しいという問題を抱えています。

地域住民の思いを 想像する安全意識

2001年のコミュニティゾーンの事後調査では、事故半減の成果をあげたが、問題点は導入事例が全国で100に満たないことであった。そこで、2003年に導入条件を緩和した「あんしん歩行エリア」がスタート。全国796カ所を指定し、2007年までに導入する計画だ。クルマの流入を規制するよりもスピード抑制に重点をおき、歩行者とクルマの「共存」をめざしている。これを受け、久保田さんたちは埼玉県内で、埼玉県警察本部と埼玉大学との共同開発によるハンブを4カ所に設置し、事故が8割減るという成果をあげた。「効果が実証されたことで、これから全国に普及していきたい」と期待する。

「ドイツの多くの都市では幹線道路以外はすべてゾーン30の対象地域に指定。幹線道路から一歩中に入れば、すべて生活道路ということになります。イギリスは日本に近い考え方で、危ないところだけを指定していますが、ドイツといっしょで人間が生活する道路の安全を大事にするという視点は共通しています。日本も早く生活道路の概念を転換させ、歩行者である人が優先の生活道路があるという道路交通法、道路法の体系をつくる必要があります。ヨーロッパでは1970年代に法体系を変えました。生活道路を实体化し、速度を抑制して、安全に走行するという意識をドライバーやライダーに持たせることも必要です。そのためには社会実験を重ねて実績を増やすことが大事です」と、久保田さんは強調した。

VOICE
読者の声

ご愛読者の皆様へ：SJに対するご意見・ご感想をお寄せください！
SJ編集部では今後の紙面づくりの参考にさせていただくため、日頃よりご愛読いただいている読者のみなさまのご意見・ご感想をお待ちしております。SJへのご意見・ご感想は下記のメールアドレスへ。
sj-mail@ast-creative.co.jp ※弊紙に対する個別のご質問には回答できかねる場合がございます。あらかじめご了承ください。 ※調査協力等のためにご連絡をさせていただく場合があります。

★6月5、6日に「第6回全国自動車教習所教習指導員安全運転競技大会」が開催されました。 今月号のVOICEは、大会に出場された教習所の方の声を大会前にうかがいました。

指導者としてのスキルアップが 交通安全に貢献する

マジオドライビングスクール大垣校(岐阜県)
教務部技能課係長 山越浩一

6月5日、6日に行われる、全国自動車教習所教習指導員安全運転競技大会にはマジオネットグループとして、マジオドライビングスクール大垣(岐阜)、藤枝(静岡)、豊城(鹿児島)の、合わせて3校が出場しており、私も二輪の選手として参加する予定です。

大会に参加する意義は2つあります。1つは、他の教習所の指導員の走りを見ることができると。優れた指導員は、車両の特性を正しく理解することで、基本的なことを高次元で行い、それが結果的にセーフティライディング(ドライビング)になっています。また、ホンダのインストラクターの立ち居振る舞い、話し方等は指導員として大変勉強になります。

念願の初出場。大会で見たこと、聞いたことを教習のレベルアップに活かしたい

津嘉山自動車学校(沖縄県)
教習指導員 名城守

当校は、今回初めて全国自動車教習所教習指導員安全運転競技大会(二輪部門)に参加することになりました。参加する目的は、学校全体として二輪の教習の指導力をレベルアップさせるためです。私を含め二輪の教習を担当している2名が当校の代表として出場します。

私はこの大会のことを以前から知っており、ぜひ出場したいと思っていましたので、やっと希望がかないました。6月の大会に向けて、空き時間を利用して練習に取り組んでいます。競技で使用する車両は教習車と異なるので、教習所で練習用にホンダのCB400を用意してもらったり、上司に自分の運転を客観的に見てもらい、効果的なア

もう1つは、選手として上位入賞を果たすと、良い意味での「指導者」として自信につながっていくことです。教習活動は、生徒に運転の基本を教える「安全マインド」を養い意識付けることですが、「指導者」として自信を持つと教習生にも説得力をもった教え方ができるようです。

「乗り方も、教え方も一流であれ」と会社も指導員のスキルをあげること応援してくれています。指導員大会でスキルを高め、それが教習生に伝わり、交通安全に役立っていくことが大切。私もまた、選手として参加して、「指導者」としてのスキルをあげていくのが目標です。(5月15日取材)

ドライブスを受けたりと、とても勉強になっています。同じ沖縄県から過去に出場した選手にタイムなどの競技結果を聞くと、大会のレベルの高さがうかがえます。自分もそのレベルに近づけるように、日々試行錯誤を繰り返しています。

大会には全国から、自分と同じ教習に携わる方々が大勢集まります。高いスキルを持つみなさんの競技への取り組み姿勢や運転技術を観察し、さらに他の選手と、指導方法などについて情報交換しながら交流することも楽しみにしています。

一つでも多くのことを吸収して、学校に持ち帰り、日々の教習に活かしていくつもりです。(5月17日取材)