

座 談 会

「新しい車文化の創造を」

交通現象を構成する主な要素として、人、車、道路がある。

車の性能は、著しく向上している。

道路環境は、着実に良くなっている。

しかし、交通事故件数、死亡者数は減らない。

人と自動車と道路構造のインターフェイスの部分に、

なんらかのミスマッチがあるのではないだろうか？

今回は、自動車交通に関わる各分野のご専門の方々にお集りいただき、交通安全、なかでもヒューマン・ファクターに焦点を当てて、語り合っていたいた。

出席者

司会：川俣甲子夫氏 / 札幌国際大学人文・社会学部教授

荒本 隆氏 / 三菱自動車工業 株 乗用車技術センター十勝研究所長

今田 美明氏 / 北海道自動車短期大学教授

辻 信三氏 / 北海道警察本部交通企画課調査官

中野 修氏 / 北海道開発局建設部道路維持課長



川俣 甲子夫（司会）：私事で恐縮ですが、初詣に神社に行った時に事故に遭ってしまいました。渋滞で数珠つなぎになっていたので私も安心していましたが、前の車が突然バックし始めたのです。何かと思ってクラクションを鳴らした時にはもう遅く、私の車にゴツンとぶつかってしまいました。聞けば対向車が右折して側道に入りたがっていたのでバックしたそうで、親切でした行為が逆に事故を起こしてしまったというわけです。人間の優しささえも事故の原因になってしまうということで、交通事故の複雑さを改めて感じた次第です。

そんなわけで今日は、自動車交通に係るいろんな分野からお集まりいただいていますので、交通事故の話題を中心に、北海道の交通問題や、車を安全・便利に使っていくためにはどうしたらいいのかというようなお話を、それぞれの立場から語っていただければと思います。

北海道の交通事情

中野 修：まず最初に、事実関係からいいますと、北海道の死亡者数は県別では数年を除いてずっと1位です。その中で特徴的なのは、死亡交通事故の半分が国道で起きていることです。なぜかといえば、ひとつには、北海道は高速道路が発達していないため、幹線交通は国道に依存しています。そのため、事故発生件数の中で国道の占める比率が高いのです。もうひとつは、北海道の地理的特性といいますか、都市間距離が長い上、それらを結んでいるのが国道ですから、おのずと発生する割合も高くなります。

この死亡者数は、都道府県別にただ単純に死亡者の数を数えただけです。ところが別の観点、走行台・キロという1台の車の走行距離あたりの死亡事故件数を調べてみると、平成8年と9年の平均では香川県が1位となります。だから尺度を変えて見れば、必ずしも1位ではないのです。北海道の数字が良いとはいえませんが。

平成8年から14年まで、建設省と警察庁が共同で、特定交通安全施設等整備事業7箇年計画という交通安全事業を行なっています。その中で、科学的な処方を取り入れようということで、事故データをもとに死亡事故が起きた場所をベースに事故多発地点をピックアップしています。全国で3196箇所がピックアップされた中で、北海道は77箇所しかありませんでした。ですから、北海道



札幌国際大学
川俣 甲子夫氏

では構造的に死亡事故が起きやすい場所というのは少なく、平均的に事故が起きていると言えます。

北海道の事故多発地点77箇所のうち、半分以上の45箇所が開発局の管理している箇所です。なかでも交差点が3分の2くらいで、残り3分の1が郊外地となっています。この45箇所は、何かの因果関係があって事故が多発しているというのは事実なんですけど、全道的に死亡事故が多いというのは、やはり都市間距離が長く、スピードが上がりやすいという地理的な要因が大きいように思います。

また、並行して道警さんと共同で北海道版の新事故多発地点をピックアップしています。結果的に61箇所がピックアップされましたが、平成14年までにはこれらの地点でなんらかの対策をとろうと、集中的に事業を実施しています。

北海道で特徴的なのは正面衝突事故なのですが、それに対しても道路管理者と交通管理者が一緒になって、中央分離帯を設けるなど、道路構造的に改善するよう努力をしています。

荒本 隆：郊外と都市内での安全対策の違いという意味では、やはり道路側の工夫という要素も大きいと思います。私は4年くらいマレーシアに住んでいましたが、住宅街や商業地区の入口にはハンプという長さ2mほどで高さ15cmほどの突起が必ず設けられていました。これがあると、今まで60km/hくらいで走っていた車がスピードを落とさざるを得ないのです。さらにハンプが何箇所もあるので、住宅街の中を走っている車のスピードが自然に抑えられる。それで住宅街は安全だというわけです。

ところが日本の場合にはスピード標識だけです。

今田 美明氏

北海道自動車短期大学



ドライバーが制限速度を守ればいいのですが、実情はほとんど守られていません。ですから、強制的にハンプのようなものでスピードを落とすといった対策もやはり必要なんじゃないかなと思いますね。

川俣：道路の工夫といえば、街中ではガードレールのある場所でも人は横断するものなんですか？

辻 信三：歩行者がどこで横断するのかを調査した結果、横断歩道があるにもかかわらず、そこから50mも離れると横断禁止の場所であろうが渡る人が出てきます。もちろん横断禁止の看板だけじゃなくて、横断できないような構造にしてしまうという方策もあるわけで、本州の方ではそれこそ猫も通りたいがらないようなトゲのある低木を道路脇に植えている例もあります。こうした構造上の分離ができれば、ある程度歩行者も渡るべきところで渡っていただけるのではないかと思います。

ところが北海道では、これまで冬の除雪に支障があるとの理由で、歩道と車道の境界に防護柵を設置することに消極的な面もみられましたが、高齢者や子供の歩行者事故を防ぐためには、何とか工夫して歩車分離をする必要がありますね。

川俣：冬道に関して、今田先生が行っておられる、プロのドライバーにアイスバーンの斜面を体験させるという試みでは、体験後にドライバーの意識はどう変わっていますか？

今田 美明：やはり体験できて良かったという意見が大半です。

経緯をお話しますと、バスやトラックのプロのドライバーといえども、最初は実技34教程と学科24教程の教習を受けて免許証を受け取り、あとは

毎日の経験を蓄積していくわけです。この経験をうまく運転に取り入れているドライバーは事故に遭遇しにくいのです。少なくとも自ら事故を起こすことはまれでしょう。それでも相手が突っ込んできた場合には回避のしようがありませんけれど。

そこでトラック協会やバス協会、道警さんや開発局さんの肝いりで、プロのドライバーに経験の幅を広げてもらおうということで、一般の交通と隔離された場所で、安心して雪道を体験できる場を設けました。

具体的には、直線の氷盤路と圧雪路でのブレーキング、それから斜度10%くらいの凍った坂道での上がり下がりです。坂道は、上るのは上れなくてもいいとして、問題は下り坂なわけです。実際に下り坂を体験してもらったら、3分の1くらいの方が車を横に向けてしまいました。ブレーキを無造作にかけて下っていくと、前後輪で受け持っている荷重が違うものですから、後輪がロックして車体が横を向いてしまうのです。もし一般道路で大型車の車体が横を向いてしまえば、重大な事故にもつながりかねません。やろうと思ってもなかなかできないことなので、ドライバーの方々はいい体験をしたと言ってくれます。

それから氷盤路や圧雪路のブレーキングについても、ABSの有無によって全然車の動きが違ってしまいます。また、ABSがついていれば制動距離が短くて済むという誤った感覚を持っている方が多かったのが意外でした。その辺のところを自らの体験を通して認識していただいたという意味は大きいと思います。プロドライバーといえども、どの領域まで本当にプロなのか、あるいはまた教わったり頭で理解していた知識が自分の運転に十二分に生かされているのかという点で、言葉は適切でないかも知れませんが、欠落している部分をいかに再教育して注入してあげるかという機会を設けていけないといけないと実感しました。

川俣：では、運転に関してはプロ中のプロであるテストドライバーの皆さんは、この辺のところはいかなのでしょうか？

荒本：テストコースで走ることを仕事としている私どものドライバーは、運転の技量的な能力では一般のドライバーの方々よりも秀でたものを持っているかも知れませんが、ところが、業務中には事故を起こさなくても、不思議なことにプライベートタイムでちょっとした接触事故を起こしたり、スピード違反で捕まったりする例が少なくありません。もちろん本人たちは事故や違反をしてはい

けないと分かっているはずですが。業務中には非常に高い集中力と緊張感で車を運転しているが故に、プライベートタイムではちょっと気が緩んでしまうという傾向があるのかも知れません。

ですから、ハード面の整備や技能の向上だけでなく、いかにメンタルな部分を指導していくのかという点を重視するようになってきています。先頃道警さんが交通事故の現況を『交通事故の素顔』としてまとめられましたが、その中にヒントになるような分析がありましたので、参考にさせていただきます。

車の安全装置 正しい理解を

辻：ABSやシートベルト、エアバッグ、チャイルドシートなど、車に乗っている人向けの安全装置が普及するのはいいことですが、これらの正確な働きや仕組みなどが、実際にはうまく伝わっていないのではないかという気がしています。例えばチャイルドシートを前席に置いた場合のエアバッグとの相性や、ABSは制動距離の短縮を目的としたシステムではないということなど、せっかくいい機能があるわけですから、正しく理解して、正しく使用していただかなければ意味がありません。川俣：最近のエアバッグに関する報道の中に、エアバッグが危険だという論調のものがああります。「本来は安全性を高める装置であるけれど、使い方によっては危険なケースもある」というべきところを、爆発の衝撃でエアバッグが顔を傷つけてしまうという点だけを強調した、ショッキングな話になっています。

荒本：車間距離自動調整装置とか、これからますます安全装置が増えていきますから、機能を正しく伝えていくことが非常に大切になってくると思います。こんなに便利とか、こんなに安全という部分だけを強調するのではなくて、最終的には人間が、ドライバーが機能を使いこなさなければいけないということを、きちんとメーカーとしても伝えていかないといけない。あるいは自動車教習所などでも指導していく必要があるでしょう。

車の二面性 移動、プラスアルファ

川俣：例えば車の広告にしても、スピード感やスポーティさを前面に押し出しているものが多々あります。私たち車のユーザーは、車をこう楽しみたいとか、こういうふうに使いたいと夢を見



荒本 隆氏
（三菱自動車工業株）

がちですが、そうした要求というのは、安全という見地からはどうしてもリスクが高い方向に移行しがちです。こうした要求に応じるように車社会全体が動いていくと、やはり事故は減らないのかなという気がしているのですが。

荒本：そうですね。特に日本では車というのは、移動の手段であると同時に、人間がもともと持っているスピードに対しての欲求を充足させるための道具だとか、それから趣味、あるいはステータスといった意味合いも大きな割合を占めています。ですから、自分はなぜ車が欲しいのか、どういった使い方をするのかということ、つまり、自分に生活の中での車の位置付けをちゃんと考えた上で車選びをしなければいけない。また、メーカーサイドとしてもそういったものを踏まえて、車を区分して創っていかなければいけないと思います。川俣：先日タクシーに乗った際に、ドライバーの方に「車持っているんですか？」と聞かれました。「持ってますよ」と答えると、「1カ月に7万か8万円かかるでしょう。タクシーに1カ月7万円乗るのは大変ですよ」と言われて、はたと考えてしまったんです。

タクシーは安全だし、快適だし、寒い車に乗らなくて済みます。では自分の車を持つということはどういうことなのか。そう考えたときにやはりプラスアルファの部分大きいと。

ですから、プラスアルファの部分に依存するような事故、冒頭の優しさの例も含まれてくるわけですが、そうした事故はなかなか減らないような気がします。

移動という基本的な部分に依存する事故 と、

辻
信三
氏

北海道警察本部



それ以外の部分に依存する事故 というのは、統計上は分類されているのですか？

辻：例えば、若いドライバーが死亡した事故というのが平成10年で163人。これは全死者数のだいたい3割にあたります。実際に事故を起こした方に、車をどのように使っているのかというお話を伺うと、まず 車は自己表現 と言います。もちろん移動するための手段でもあるんでしょうけれども。

例えば車に対してのエンゲル係数ってものがあるとすれば、彼らの係数はすごく高いんです。収入の3割を車につぎ込んでいるという方が4割もいました。自分で車を買ったと答えたのが6割近くもいました。昔は若者がそんなに簡単に車を持てなかったし、自分のお金で維持をできなかったと思います。それだけ車が身近になってきて、だれでも車を買えるような環境になっています。車を持つことで友達が広がるということですから、車自体が一般に思われている移動のための道具ではなくて、自己表現であったり、生活の糧になるという雰囲気、若者たちの間にはあるようです。

当然、運転も未熟ですし、運転に対しての過信もあります。そういうことが原因で事故になっている例は結構あります。そういう意味でいくと、若者の事故というのは、またちょっと違った意味があるのかも知れません。

本来目的以外への配慮

川俣：道路を造ったり維持したりする際に、移動という本来目的以外に何か特別な配慮というもの

はあるのでしょうか？

中野：従来は 速く着ける道づくり といったら変ですが、スムーズに流すのがいい道だという考えがあったと思うのです。ところが最近は たまり と言うのでしょうか、停まらせる、休ませることを大切に道づくりに変わってきています。その発想が「道の駅」を生みました。現在、全道で56箇所あります。

川俣：トラックというのは朝から晩まで動かしているわけですから、走るだけじゃなく居住性ということは随分工夫されているんじゃないかと思うんですが、トラックに詳しい今田先生は、トラックの居住性というか、動かすこと以外の性能向上はどんなふうにか？

今田：現在のトラックやバスは、車としての性能では乗用車より上回っているのもありますし、運転席はドライバーのオフィスですから、環境的には大変向上しています。さらにもうひとついうと、ユーザーからお預りしている荷物を痛めないようにということで、例えばエアサスを装備したりする車両も増えています。

ところが北海道の場合には景気が低迷していることもあって、非常に性能アップした車両と、10年15年くらい前の車両が入り交じって走っている、その格差が激しいという面があります。こうした状況から発生するトラブルもあるのではないかと思います。例えばABSを装備した車両と装備していない車両では、特に冬道などではドライバーは気分的に違ってきますから。

最終的にはドライバーの自己管理

今田：車の性能は確かに向上していますが、やはり最終的に大切になるのは、乗用車にしてもトラックにしても、プロにしても一般の方にしても、ドライバーの自己管理をどうするかということだと思いますね。いくら車の性能を上げても、路面管理を向上させても、ドライバーをどう教育していくかということが解決しない限り、根本的な事故防止につながらないと思うのです。

ドライバーの教育というとちょっと大げさですが、それに起因する事故として挙げられるものに十勝型事故というものがあるのではないのでしょうか。ドライバーの地域性というものがあるとすれば、そこをいかに改善していくか。これは具体的に十勝という意味ではなくて、北海道全体に言えることなのですが。

荒本：私も今田先生がおっしゃったことに全く賛成ですね。今回座談会のお話をいただいたときに、なぜ事故は起こるのかと一生懸命考えてみました。やはり最終的には今おっしゃったような、人間的な弱点をいかに抑えていくかということが大切になってくるわけです。

昔は車もそんなに性能が良くない、道路も整備されていない、だからこそドライバーなり歩行者なりが、今以上に自分自身で気をつけていたと思うんですよ。ところが今は、車の性能はどんどん向上するは、やれABSだAYCだとハイテクを使ったものが登場してくる。道路もどんどんよくなっていく。そのために安心感というものが必要以上に増えてしまい、自分で身を守るということを、忘れたとは言いませんが、おろそかになってきているのではないのでしょうか。

川俣：車が守ってくれると過信してしまうわけですね。

荒本：そうです。極論すれば、気が動転してしまっても車は止まってくれる、避けてくれると思うってしまうわけです。氷の上で運転しても、自分の車にはABSがついているからブレーキを踏めば止まってくれると。でもそれは違うんですよ。ですからもう一度、自分で身を守るということなのかを考えてみる必要があると思うのです。

それともうひとつ。地域性的の話が出ましたが、これは国によっても違いがあります。私が感心したのは、仕事でアメリカに行き市街地を走行した時のことです。停車・乗降中のスクールバスは追い越してはいけないんですね。必ず後ろに停まってスクールバスが動き出すまで待っていなければいけない。それを皆が守っているのです。それまでいくらビュンビュン走っていても、そこでピタッと停まるわけです。日本人と比べるとマナーというものがしっかりしています。これは小さい頃からの積み重ねだと思うのですが。

中野：日本では人間があまりにも弱者扱いされているんです。弱いものは守られるべきだという考え方が強すぎる。というのは、私はケニアに3年間行ってましたが、当時は交通ルールも何もない、目茶苦茶でした。その時によく言われたのが、辻さんに怒られそうですが、「横断歩道を青になるまで待っているのは、日本人とドイツ人しかいない」と。自分のリスクで行けばいいじゃないのと言うわけです。ルールを破れと言っているわけではありませんが、日本人はあまりにもルールの下で守



北海道開発局
中野 修氏

られ過ぎていると言うか、そこから一步も出ない。それが逆に悪い方向に働くということです。

だから、日本ではおじいさんやおばあさんのなかにはすごくリスクなことをやる人がいますよね。周りを見もしないで「私は守られて当然だ」というような横断の仕方をしている。自己責任でいくという考え方があまりにも欠けているような気がします。

辻：確かに最近はお年寄りの事故が増えてきています。高齢化社会に向かって絶対数が増えているということもありますが、お年寄りには場合によると非常に慎重な運転をされています。しかしながら、自分の能力をある意味でやはり過信していると思います。

ですから、お年寄りの方にはある程度自覚していただくと言いますが、体験的なものを通して何か分かっていたかということが大事なんでしょうと思います。それは運転する側も歩いて横断される方も同じです。

歩いて横断されるお年寄りが、どこを見てどのように渡っているのか、ということアイカメラをつけて調べてみると、横断の前に慎重に確認はしている。しかし、歩き始めたら足元が不案内な方もいますから、足元、前しか見ていない。要するにキョロキョロしない。反対に若い人はちょっと危険でも横断し始めます。しかし常に周囲の状況を見ながら渡っていきます。

実際、安全に横断するにはどういう判断がいるのかと言うと、例えば11mの道を横断するとすれば、普通11秒ほどかかるわけです。1秒1mとして。もちろんお年寄りだったらもっとかかります。車

が時速60kmで走ってくるとすれば、11秒間には200m近く移動します。それを見て自分は横断できるかどうかを判断をしなければいけないのです。そういうことを何かの機会で見習っていただくということですね。

一方で若い方は先ほど言ったような別の意味で非常にリスクが高いことをしやすいわけです。若い方は自分の腕に自信があるし、ある程度のことはこなせるんだけど、何かひとつ別のファクターが入ったときに、ちょっとした判断のミス、それに対応仕切れない。車のスピードも出ている例が多いです。このふたつのタイプがあるんだと思うんですね。

運転行動の2類型 違反型と事故型

川俣：学生たちの運転を見ていると、どうも違反型の行動パターンを示す学生と、事故型の運転行動を示す学生がいるのではないかという気がします。違反型というのは、自信過剰といえますが、自分に自信があって、危ないか安全かは自分で判断できるというタイプ。

事故型というのは、あまり自信はないけれど、技術過信型というか、決まった法則があってそれにしがみついていくタイプです。

テストドライバーとして職業的にリスクな運転もしなくてはならない人たちにも、このようなタイプはありますか？

荒本：ありますね。どちらかという我々のドライバーは自信過剰型、違反型のほうに入ると思います。我々の運転というのは、ある決まった試験をするための決まったパターンがありまして、それをきちんと運転できなくてはいけません。そのためにいろんな訓練をやるわけです。時にはジムカーナのようなこともやるわけで、そういう訓練をすることによって、自分はやはり他の人よりは運転の技量が優れているんだと思ってしまうわけです。

それともうひとつは、運転にはそんなに自信はないけれど、あるパターンでこのエリアの試験ならば確実にできるとか。そういう二種類のドライバーがいます。

川俣：どんなプロでもそういうパターンは出てくるし、当然我々素人にも当てはまるということですね。ということは違反型の行動を少なくしていけばある程度事故は減っていくのではないのでしょうか。

免許取得、それ以前とそれ以後

中野：川俣先生は『北の交差点』の第3号に「運転技術の習得は人生で一番遅く始まる学習活動だろう」と書いておられますが、今の免許を取るという制度は、限りなく大人に近くなって始めて触れる世界であって、極端に言えば、それまでは全然関係ない世界で育ってきますよね。その免許にしても取ればいいと。ま、日本の大学もそうかもしれないかもしれません（笑）。基本的に教習所の中でしか役に立たないようなテクニックを教えられる。

ケニアに行ったときに家内が現地で免許を取りました。自動車学校に行って試験を受けて免許を取るわけですが、まず日本の公安委員会のような場所に行ってお金を払って仮免許を貰ってきます。それで自動車学校に行く時に「仮免なんか中」と車に貼って、自動車学校まで自分で行き来していました。教習もほとんどが街の中でやっていたようです。つまり実地で経験を積んでから一番最後に体系的に学ぶわけです。

一方我が国では、閉じた空間で純粹培養したようなドライバーが、免許を取っていきなり地獄のような一般道路に出てくる。これでは事故が起きないほうがおかしいと思ってしまいます。

川俣：中野さんのお話は、もう少し車の技術とか、周辺の人間性とか、哲学のようなものを含めて訓練をしなければいけないということと結び付けてくるような気がしますね。

今田：今の免許取得制度でいきますと、ある一定期間、学科と実技教習を受けて免許を与えられるということで、これは、やっぱり車を動かすための最小限の教育だと思います。でもそれだけでは車を動かすことはできないのであって、それ以前の部分とそれ以後の部分、このふたつが重要になってくるのです。

それ以前の部分というのは、幼児期から家庭で、小学校、中学校、高等学校での教育の中で、交通に対する教育が為されていれば、それなりのものが身に付いてくると思います。ところが北海道の教育委員会ですら実際に調べてみると、交通教育は体育の講義の中にちょっと入っていると、ホームルームの時間にちょっと入っているぐらいでした。安全教育でなくて、交通に対する教育というものがかなり欠落しているのです。

その結果、シートベルトをしない、あるいはいろいろ良い装置があっても、その活用ができないドライバーが生まれてしまう。基本的なドライ

パーとしての素養が身につけていない、遵法精神がなっていないというのはだいたい交通教育の欠落というところからきているのではないかと思います。

それ以後の部分では、ドライバーは運転免許を取った後にいろいろな体験を実地で積み重ねていかざるを得ないわけですから、そうした体験を意識的にさせてあげる場が必要だと考えています。

例えば教習所で高速道路教習をしますが、免許を取って半年後くらいに、もう一度走行の体験をしたり、急ブレーキをかけたりできるような訓練をする必要があるのではないかと思います。さらに3年後の免許更新の時などに、いろいろと体験できる場を提供していけば、交通事故防止に対する認識、交通安全に対する意識を向上させることができ、安全な車社会ができてくるのではないかと思います。

こうした交通に対する人格形成を行なう場として、三菱さんのようなコースなどで体験ができると良いですね。5年後、10年後の体験とか、歳をとって体力が衰えたときの訓練をさせていただくことによって、安全な車社会ができるのかなと思います。残念ながら北海道にはそういう場所がありません。こうした体験の場を北海道に何箇所か作ることによって、先ほど申し上げた道民性というか、地域のマナーが向上してくるのではないのでしょうか。



高速周回路（三菱自動車十勝研究所）
北海道警察釧路方面交通機動隊の運転訓練



圧雪・氷上路（三菱自動車十勝研究所）
ふそう系北海道バス協会のABS体感運転訓練



荒本：車をつくる立場としては、交通安全に対して何らかの形で社会に寄与していかなくてはならないということで、十勝研究所としては、試験の妨げにならない範囲で、テストコースを利用させていただいています。例えば自動車学校の教官の方々が、高速走行の体験をしないと生徒にうまく教えられないということで、日曜日にコースにおいていただき、高速からの急ブレーキなどの訓練をしていただきました。また、北海道バス協会の方々が、アイスバーンや圧雪路と乾燥路でのABSの有無による制動の違いを体験したいということで、体験の場を設けさせていただきました。道警の方も、追尾中の事故を減らしたいと訓練をしていかれました。

我々としても、今後ともご希望があれば可能な限り協力させていただきたいと思っています。

情報の多様化 人間の意識を生の世界につないでいくコミュニケーションを

川俣：携帯電話を使用中の事故はどういう状況にあるのでしょうか？

辻：運転しながら携帯電話を使用するとそこに意識が集中してしまい、周囲が見えなくなってしまう。プロのドライバーの方は、自分が運転している姿を高い所から見下すように、周囲の様子を客観的に感じながら運転しなさいと言いますが、それが携帯電話によって、見ているようで見えない状況が発生してしまうのです。

川俣：先ほど荒本さんから「車がさまざまな情報を取り入れて運転者に提供する方向で車の開発が進んでいる」とお話がありました。確かに重要なことだと思いますが、一方では携帯電話で問題になった意識の分散は、操作パネルへの集中ということと競合するのではないのかなという気がしています。多分ITSでは十分に検討されているとは思いますが。

今後ますます多様化した情報が車の中に入り込んでくる一方、車自体は気密性が高くなり、道路が良くなって、逆に生の情報が車内に入ってこない、非常に人工的な空間になってしまうと思います。その中で人間の意識を生の世界につないでいくというコミュニケーションが大切になってきますよね。これからの車はどうなって、ドライバーの意識はどのように対応していくのか、このあたりのお話をお聞きしたいのですが？

辻：ITSがどんどん進んでも、車の運転席は飛行

機のコックピットにはならないと思うんです。飛行機にはものすごくたくさんスイッチがあって、出発前にそのチェックをして、一旦動き出せば巡航中は自動で飛んで行くわけですね。でも道路というのは、周りにいろいろなものがある、それがどう動いてくるか分からない。飛行機のように全て管理されていたり、新幹線のようにスケジュールが決まっていたりというものではありません。

道路において公安委員会が規制をかけるということは、ドライバーが、規制のある地点は危険があると認識し、自分が行動する際の判断材料のひとつにして欲しいということです。例えば今まで60km/hだったものが50km/hになった、何かあるのかなと。半径150mの標識があれば、ちょっときついカーブがこの先にあるのかなと認識する。雨が降っているときに車の下から見えてくる前の車のテールランプを見て、「あ、何かついたら、ひょっとすると前の車も停まるかもしれないな」と判断する。情報はいろんなところにあると思うんです。それを車内で機械に頼って運転するだけではなくて、若干昔の野性に還って自分の力で判断する。もしくは情報を整理して、自分でそれをうまく活用していく必要があると思います。

荒本：さまざまな情報が車内でも受け取れるようになって、人間が判断する部分は残しておかなければなりません。また、車内で扱うシステムは操作が非常に簡単であることが必要だと思います。VICS対応のカーナビにしても、どの車に乗っても同じ操作で利用できるようにすることが大切です。情報は、発信する方はいくらでも発信すればいいのですが、ドライバー側で自分の必要な情報を容易に選び出して使えるようにしておかなければ、携帯電話ではないですけれども、操作に集中するあまり事故を起こしてしまう例も増えてしまうでしょう。

中野：現在、高速道路ではVICSが稼働中ですが、今年の5月くらいから札幌圏でも稼働します。また、開発局では、峠の画像、峠の情報をインターネットで提供したり、HBCの朝の番組でも部分的に放送するというような試みもしています。昔に比べたら交通管理者、道路管理者が情報化時代に対応して情報を出すようになっていきますから、最終的にはそれを自分でどう判断するかが問題になるでしょう。

結び 新しい車文化の創造を

辻：冒頭、中野課長から「北海道は死亡者数で全国1だけど、見方を変えればそう悲観することではない」というお話がありました。しかし発生数における致死率が高いという一面もあります。要するに速度が速くて致死率が高い。ある時期全国1位を返上したことが数回あるわけですから、やはり道警としては限りなく事故は少なく、亡くなる方も限りなく少なくというのが目標です。安全な道路環境づくりも大事ですし、ドライバーをはじめとした交通教育の面でも力を入れていかなければいけないと思っています。

今田：日本に車が入ってきて、厳密にいうと101年になります。もはや日本人は車の良さというものを十分に認識したわけで、これからはさまざまな情報を得ながら、正しい車の使い方を後世に伝えていかなければいけないのではないかと思います。免許を取るだけでなく、免許以前の部分と免許以後の部分 をフォローできるように努力していきたいと思っています。

川俣：自分の運転スタイルとか自分と車が作り上げた生活スタイルというものが、次の世代に伝わっていくんだという文化的な側面が車にはもうそろそろ必要になってくるんじゃないのかなという気がするんですね。

親父が車を運転している、後ろに乗っている子供がそれを見ているうちに親父と会話を始める。車というのはこういうものなんだ、前だけ見てもだめなんだ、その前も見なきゃだめなんだなどと話しながら、車の中で生活が展開していく。

道具ではなくて、生活としての車がでてくる。規制もただの規制ではなくて、コミュニケーションとしての規制、何かあるはずだという予測が働く規制。免許も、ただ動かせばいいじゃなくて、いかにサービスするために動かせるようになるのか、ということが条件になってくる。それから一度車を運転し始めたら、さらにトレーニングが必要になってくる、というふうな車の文化的な側面ができてくればいいなと思っています。

皆さんのお話を伺って、人間に関わる部分が非常に大切なんだ、新しい車文化を創造することが大切なんだということを痛感いたしました。

今日はありがとうございました。