

道路交通の制限速度そして安全性 雑感



高木 秀貴*

先日（平成10年8月）、北海道経済連合会の総合高速交通体系を考える懇談会は、「国道の制限速度を八十キロに引き上げるなど規制緩和により道路の高速化を図り経済の活性化を図ろう」と言う提言を発表した。

特に、北海道の交通体系の中で道路交通は広域分散型社会にあって、都市部地方部問わず軌道系の交通体系が極めて限定されているため人流および物流ニーズに応えるために非常に大きな役割を果たしている。しかし、高速道路の整備率が低く社会および道路利用者のニーズに十分に応えているとは言い難い。また、交通事故死者数が毎年600人前後と全国ワースト1という汚名も続いている。実際には、自動車走行距離当たりの事故率および死亡事故率とも全国平均以下であるが、人口1人当たりの自動車利用率が高いため人口当たりの死者数が大きくなっている。

このような北海道の道路交通の現況にあって、安全性の向上を図りつつ制限速度の引き上げは実際的な提案と言えるのだろうか？

まず制限速度については、我が国では、道路交通法及び道路交通法施行令により一般道路では60キロの最高速度となっているが、あわせて状況により公安委員会は道路管理者の意見を聞いた上で政令で定める最高速度をこえる最高速度の指定を行う事が出来るものとされている。この思想は道路交通法の昭和35年の制定・施行以来不変であるが、実際にはこの適用例はほとんど見られない。現在、この時からすでに40年弱経過しているが、この間の道路整備の目覚ましい進展、車両の高性能化を考えると我が国における、とりわけ北海道における今後の合理的な道路交通運用について考えてみることは大いに価値があると思われる。

この制限速度の論議は、全世界的に今なお盛んである。米国では、各州で制限速度が異なっており、その比較研究や同じ州でも制限速度を変化させて実勢速度や交通事故の変化などを研究している。欧州でも、ごく最近（1996年）のOECDのレポート（SPEED MODERATION）からその動向を知る事ができる。それによると、ほとんどすべての国で高速道路の制限速度は、110～130km、一般道路では、非市街地では80～100km、市街地では、50～60kmとなっている。我が国のような高速道路で80～100km（暫定2車線道路で70km）、一般道路で60km以下という制限速度の低い国は皆無である。私の経験からも諸外国の道路を走行し北海道と同じように対面2車線道路であっても80～90kmの制限速度の国がほとんどであり、冬期の除雪のために路肩拡幅をしている北海道の2車線道路の方がむしろ立派であると思われることが多い。このことは、交通安全に係わる責任所在論の思想の違いによるのかもしれないが、社会との論議を経て検討していくべき課題と思われる。

次に道路交通の安全性については、どうであろうか？

先進諸国の中で死亡交通事故を見てみると、我が国の走行億台キロ当たりの死亡事故率（1.94人）は、イ

タリア（2.15人）より低いドイツ（1.69人）、アメリカ（1.09人）よりは高くなっている（1993年データ）。この中で特徴的なのは、我が国は歩行者、自転車、二輪車等交通弱者に係わる死亡事故率が極めて高く、自動車死亡事故率が決して高いわけではないと言う事である。したがって、郊外部の制限速度の向上は国際比較からすれば妥当なものと考えられ、かつ、このことは、市街地部等の低速度規制の遵守にもつながる可能性があると思われる。つまり、メリハリのある交通運用は、真に低速度で注意すべき箇所、区間の認識をより一層高めるものと考えられる。いずれにしても、交通弱者に係わる交通事故が多い事は、我が国において特に都市圏における幹線道路整備が極めて貧弱なことによるもので、道路利用の機能分担の欠如を物語るものである。したがって、この種の交通の安全性の向上は基本的に幹線道路の道路構造の高質化、ネットワークの拡充なくしては抜本的な解決は困難な意味合いを持つものである。人口の増加および都市圏の広域化が依然として進んでいる札幌圏の道路交通体系は、この意味で典型的な課題を抱えている。

自動車の死亡事故率および死者数の低減についても、各方面で交通安全対策に努力されてきており、基本的には自動車利用の急増傾向に比べ事故の増加は抑えられてきているが、より一層の努力が求められている。道路管理者や交通管理者にとって道路構造や交通規制との係わりで歩行者、ドライバー等が実際にどのように判断し行動しているのか、したがってどのような対策が効果的かと言うヒューマンファクターからのアプローチが益々求められる時代になってきた。

近年、北海道の死亡者数の低減に向けてシートベルトの着用キャンペーンが強化されているが、このことは事故の被害を最小限に食い止める点で最も効果的である。北海道の国道の交通事故とシートベルト着用の関係を見てみると、シートベルト着用者と非着用者の事故発生頻度は、着用率1パーセント当たりで比較するとあまり変わらないが、非着用者の致死率は、数倍にもなっている。もし、シートベルト着用率が100パーセントであったなら、北海道の国道における年間死者数だけでも一挙に数十人は、減少するデータとなっており、シートベルト着用は絶大な効果をもたらすものである。にもかかわらず、シートベルト装着義務違反の反則点数は最も軽い1点かつ反則金なしとは、少々考えさせられる。交通事故（死亡事故）の低減に最も効果的な施策こそ、完全に遵守させる施策であるべきと思う。シートベルト装着義務違反、即免停！ いかででしょうか？

道路部長*