

目 次

大学の構内での、また構外での交通事故を
少しでも少なくするために

学生委員会交通安全専門委員会

専門委員長 菅野義信

昭和40年代から日本社会の交通事故は年々增加の一途をたどり、一時、年間事故死者が1万人以下に減少したのもつかの間、近時は残念な記録をほぼ毎年更新している。社会の情勢をそのまま反映してか、我が広島大学の学生の交通事故も構内、構外とも増加の傾向にあると聞いている。大学が社会に開かれていなければいけないという理屈からいうと、大学関係者の交通事故も世間に並みになっても良さそうなものだが、世間はそうは見ないところに大学の難しさがある。一方大学は世間に開かれてはいるが、悪いことは入れないという誇りがあっても差しつかえはない。大学関係者の構内と構外での事故発生に関し、種々分析を加え、少しでも少なくする策を皆で考えてみるのも無駄ではあるまいと思う。

I. 交通には乗物というハードウエアがある。時々刻々移動し、速さも異なり、4輪、2輪と種類も異なる。II. は道路というか、通路というか、動かないハードウエアがある。駐車場の設置等もこの中に入るが、ハードウエアそのものは変わらないのに、天候、昼夜の別等意外に変化する要因はこの中に含まれる。III. はソフトウエアの第一で交通のルールである。道路交通法という法律や、条令や、その他個々の規制を含めるとルールとはいえない多様になる。IIとIIIは構内事故に対応するものであり、最後のIV. は構内、構外にかかる個人の交通に関するソフトウエアである。前記I~IIIにどう対処するか平素の訓練による一般的プログラムであり、又その時々の変化分に対する素早い応用力の涵養が大きな要素となる。

新生広大フォーラムとして学外者にも読ま

れるものとして、本稿が適当であるのか疑問もあるが、表題の交通事故を少しでも少なくするために、大学に何が出来るか、上記の分析に従って述べることにする。

Iは大学が対応できない所である。すべての交通手段は西側自由諸国である日本では個人が自由に選ぶべきものである。かつてのノーカーデイの設定や、ガソリン危機の昭和48年の燃料節約思想も加算され、まるで車が諸悪の根源であるような発想から、通達が出したことなど記憶に新しい。しかしガソリン需給事情の緩和から、近時は無類の車販売好景気を迎えており、世の中の事情の急進はあるにしても、公正で、長期的展望を踏まえた行政のみ、不満の蓄積がなく、すべて円滑な運営が可能となる。質の良い交通ハードウエアが開発され、個人が財力に応じて自由に選択することに大学が関与すべきでない。

IIは構内事故防止に大学が行うべき重要な課題である。面積的に限られた構内で、論理的には一台でも多くの交通手段ハードウエアを収容し、円滑な移動が可能で、安全な通路を設置し、社会へのサービスも含めて教育・研究の実を上げることを考慮する必要がある。大学構内の風致・景色・自然的環境等を含めた環境整備も無視出来ないが、交通安全上の整備はもっと重視されるべきものと思われる。霞地区大学病院構内に設置した駐車場の周囲の塀の高さは運転者の眼の位置よりはるかに高く、中の駐車状況が全く見えぬ設計は筆者には考えられない。10年以上もたち霞地区的駐車収入により、塀の高さは低くしたが、筆者の意見では植物を植えるなら、ほぼ地面と同じ高さにし、鉄網の柵で充分と思う。現在

の壁は厚過ぎて駐車場や歩行者の通路面積を狭めている。鉄網柵なら駐車場内の車の動きを察知でき、夜などでも前照燈の動きで、歩行者にも他運転者にも安全性は向上する。その他施設面でのハードウエアに大学として交通安全上英知をかたむけて努力すべきと思料する。

Ⅲは大学構内でも道路交通法は厳重に守るべきものであろう。それに加えて天候や昼夜の変化する物理的条件も考慮し、限られた面積内での特殊事情による規制が必要である。規制はできるだけ公正な一方、大学特有の管理運営・教育研究上の能率向上に資する合理的なものでなければなければならない。同じ規制が長期間継続する方が公正ではあるが、構成員の事情、建築物配置の変化に伴い同じ規制を継続できない場合もある。ここでも大学が英知を集めて合理的規制を公正と管理運営（教育研究）の能率の両面で絶えず自己改革しなければ大学の価値はない。諸外国では速度制限、騒音制限地域内（病院構内・一定居住地区等）に車道路面上に凸面の段差を設ける工夫がなされ、これはもう一般常識となっている。これを霞地区に設置し、注意を喚起する立看板を多数出してあった。美観上からか、立看板を撤去し、制限速度を守らぬ2輪の横転事故による負傷から、段差を撤去したときいた。霞地区内では撤去直後はそれほどでなかったが2輪の速度は次第に上昇している。この段差の場所と設置時期が異なるため、単純な比較は困難としても、段差のあった時と、撤去後では交通事故は増加傾向にある。これは霞地区構内の交通事故対策であるが徹底的に分析して、対応する工夫が不可欠である。各種の車両のあふれる狭い東千田地区本部構内の規制は時期に応じて合理的に設定され、執行は適正、公正に行われているのであろうか。構成員の“さか恨みでない”，不満が蓄積していかなければ幸いである。

Ⅳは構内、構外をとおして交通安全に対する個人のソフトウエアすなわち資質の向上を測る教育と訓練である。特に学生の交通事故

増大傾向に対し、もともと教育機関である大学が対応を迫られるのは当然である。昨年あたりから各学部ともこれに力を入れはじめた。主として講習会の形をとり、時に実地訓練も行われている。しかし自主参加では、もともと自主参加するような学生は比較的良好なソフトウエアの持主ではないのであろうか。国情の異なる他国からの留学生等には、区別や差別ではなく、日本の道路交通法や社会通念を知ってもらうためにも、この種の講習会には参加してもらいたいと思っている。このソフトウエアには基本的行動も大きく関与しており、平素の思慮深い行動こそ、交通資質向上の中心である。

前記分析上のⅠ～Ⅳ項目は互いに密接に関連し、関係しながら交通の安全性は向上するものである。ⅡとⅢは主として構内事故に関係するものであり、Ⅳは構内・構外にかかわらず事故に関係のあることである。しかし、一面交通安全に関する要因は複雑多岐にわたるため、構内外すべての交通事故の減少を推進するにはすべての要因に総合的に対応してゆく必要がある。しかし学生委員会の交通安全専門委員会や各学部が取扱っているのは、ほとんど第Ⅳ項目だけである。教官の意見も参考にはしているが、Ⅱ、Ⅲの項目を取扱っているのは事務部の所掌である。Ⅳのソフトウエアの向上に加え、ソフトウエアの工夫を基礎にしたハードウエアの設置こそ強く望まれる。広島大学に交通安全に関し、すべての機能をもたせる組織の確立は不可能であるのであろうか。事は人命に関することであり、筆者は25年にわたって微力を傾け、他にも心ある者の協力は多々あるが、ⅡとⅢの項目の改善への壁は霞地区の駐車場周辺の壁のように厚い。有料駐車制度の実現まで気の遠くなるような努力があったことも書き留めておきたい。大学内の管理運営と交通事故防止対策がいかに困難であるかを理解され、何か少しでも良い考え、御示唆があれば文書にて御教示願いたいと思う。（平成元年6月27日）