

車社会文化の育成と向上

—— 新生生の参加を特に期待する ——



学生委員会交通安全専門委員会委員長
交通安全教育検討委員会委員
交通問題対策委員会専門委員会小委員会委員
菅野義信

「範をたれる」という言葉が昔あった。昔あったと書いたのは今はすたれているか、あるいは死語に近くなっているからである。新生生に向け交通安全について書くことになり、最初に思いつく言葉が、今は死語に近くなった「範をたれる」である。広島、また広島大学の多くの人々は交通安全に対して、決して範とはなっていないのである。

一方1989年、国内の自動車生産台数は1302万5741台で、初めて1300万台を突破した。前年比でトラックとバスは減少したが、乗用車は8.0%の伸びである。二輪車は前年比5.1%減ではあるが279万4362台と発表されている。要は車、車、車の世の中になったのである。車がこれだけ増加したのは、車による多面的恩恵がやはり大きいからである。現実を直視し、車社会にどう対応するかが、いつも問われている。

一般道路では道路交通法（以下道交法と略す）により、広島大学の各キャンパスでは必要に応じたそれぞれの規制により秩序の維持がなされている。そして交通安全といえ、まず法規や規制を守ることから始まる。しかし道交法にしても、地域や場所による規制にしても、これをすべて遵守することは絶対不可能である。実際二輪車を含め、車を運転する時、あまりにも他人の違反が多くて、法規を遵守しては走行できないのである。都会では、ものの2・3分も車で走行してみれば、不法駐車・不法駐輪から不法停車にすぐ出合う。自分も違反をやらなければ走行できないのである。法律でも緊急避難を認めて

いるが、一方、運転中事故に遭遇すれば、自分は法規を守っていても安全運転義務違反が問われるのである。

1. 法規と規制
必ず守れるものと、一時的に緊急避難をしなければ走行できないものに分けて考える必要がある。しかし守れない規則も、あくまで緊急避難であって、それはやはり違反なのである。不法駐車、不法駐輪を避けるだけでも違反をせざるを得ない場合がほとんどである。逆にいえばこれは遵守できる法規と規制は、厳密に守らなければならないということである。本学の教職員で遵守の可能な法規・規制を厳密に遵守している人はどのくらいの数であろうか。範をたれている人はどのくらいの数であろうか。一方、守れない規制があり、改善が放置されていることも驚きである。例えば霞キャンパスでは一部の駐車場は指定され、大きな利便を得ているが、その場所以外に駐車できない車がある。その駐車場所を他の車に占拠された時どうしたら良いかの規則がない。指定駐車場を占拠され、やむを得ず他の場所に駐車すれば、それは必ず規制違反になる。実際これをねらって車の写真をとって、鬼の首でもとったようにいやがらせをする性の悪い学生がいたし、またいても不思議のない大学生の大衆化と教育の不在である。規制はいつも守れるように作るべきものである。

一方、絶えず緊急避難（一時的違反）をしていると、いつのまにかそれがあたり前になってしまい、守れる法規・規制も守らず、

事故に遭遇するのは、残念ながら学生に圧倒的に多い。緊急避難と知って行う違反は、これを決して責めてはいけない。後述の車文化の育成にも関係のあることである。責められるべきは、守ることができ、また守らなければならない法規や規制を知らなかったり、なんの事情もなく遵守しないことである。これは特に教職員に要望し、範をたれてほしい。

2. 運転技術

次は運転技術の向上である。例えば四輪ではフットブレーキが作動しなくなった時どうするか。更にサイドブレーキもきかなくなった時どうするか。マニュアルシフトの車はもちろん、オートマチック車でもシフトダウンしてエンジンプレーキを活用し停止や徐行にもってゆくことである。そこまでの距離は当然長くはなるが、ある安全確保が可能なのである。これには平素の練習が重要で筆者ははるか前方の信号が赤になり、前後の車との車間距離が充分ある郊外での走行中には、常々シフトダウンによるエンジンプレーキによる徐行と、サイドブレーキによる停車を心がけている。この時はブレーキランプが点灯しないので、後続車に減速を警告していないので、充分後続車に注意する必要がある。ハンドル操作の練習は毎日できる。駐停車の時が大切な練習の機会である。隣接の既駐車との位置関係もあるが、可能な時は指定白線と全く平行に、またどの位置に1回で停車できるか、また何回で思いどおりの位置に停車できるかとことんまで技術の向上に努力することが大切である。

要は乗っている車の性能・特徴をよく知り(前後輪のどちらが駆動であるか、二輪の場合はエンジンパワーや重量、タイヤの大きさ等)、日々運転技術の向上に意をつくすことが肝要である。バンク等に対する簡単な車の修理に習熟し、他人にたよることなく修理のできるようになっておくことも大切である。

3. 交通に対する感性

車を運転する者は歩行者ともなり得るが、車を運転しない歩行者は車を敵視しがちであ

る。いずれにしても歩行者は自分の権利を主張しすぎ、円滑な交通を妨げるきらいがある。歩行者同士、自転車に乗る場合も同様で他人への配慮が大切である。歩行者はできるだけ車の走行しない歩道等を通行するのが安全であり、車道や歩行者が集中して通行するドアの出入口等の付近で立話しをするようでは、いつ事故にまきこまれないとも限らない。たとえ車が来ていない時も、歩行者は歩道がある時は歩道の通行が全く安全であるのは当然である。歩道も車道も交通に支障のないようにしなければならない。発車直前(後退を含めて)や徐行車の前を横切る等は非常に危険である。

道交法にも歩行者や自転車に対する法規はあるが、警察官自身も自転車走行を中心に、法規を遵守していない者があまりに多い。横断歩道で自転車からおりて通行する警察官を広島でみることはない。雨中、傘をさしての自転車走行、夜間無灯火の自転車走行は違反でもあり、かなり危険なものとするべきである。

4. 交通の地域的特性

筆者は敗戦直後の進駐軍がジープで砂ぼこりをあげ、一部の第三国人が跳りようし、上野駅等では浮浪児が物乞いした時期の東京で過ごし、後、新潟市に移った。戦災を受けず、比較的米が豊富な当時の新潟市は交通状況を含め、それはおだやかな町であった。一方広島は日本中で最も悲惨な原爆の惨禍を受けた町である。表面上の復興は他の都市と変わらないが、人々の心の傷は他都市とは異なる。またこれ等を自己の主張に利用しようとする他地域の人々が時に広島に入ってくる存在も無視し得ない。心の傷はあらゆるものに反映し、交通に、運転に心理的影響がないとはいえない。一言でいえば交通状況が“アグレッシブ”なのである。転動等により他地域から来た人は広島のバスの速さ、タクシーの速さにまず驚く。しかし一方こういうものには、しばらく住んでいるとすぐ馴れてしまうものらしいが、それで危険度が減少している訳では

ない。前記新潟市にしても、昭和30年の大火、昭和39年の大地震の後には残念ながら少し変わってしまった。外国でも、同じ米国内でも都市により地域性はかなり異なり、州により法規まで同一でないが、それなりに地域に根ざした合理性はある。白線の上に良く乗る車に対するポストドライバーという呼び名は今もあるのだろうか。他所の地域から来た新入生、転勤者は広島交通事情に充分注意して対応してほしい。

5. 本学学生の事故統計

学生の交通上の諸問題の統計にもちょっと注意してほしい。大学の把握した学生の交通事故は最近4年間で127件、年平均32.8件と30件を上回り漸増の傾向にある。死者は12名で学生の死者は7名で、5名は学生が加害者となって死亡事故をおこしたものである。年間3名以上が亡くなっているのである。事故はやはり夜間、雨天と悪天候時に多い。言い古されたことではあるが、夜間、悪天候時には特に集中力の一定持続が重要である。夜間は走行車の数が少ないので、一層の注意力が要求される。集中力、注意力に加え、運転技術の向上によるとっきの判断力は事故にまきこまれることを軽減することになる。

6. 車社会文化の向上

最後に車社会文化の育成と向上に範をたれるのは、他ならぬ我々広島大学の使命にしてほしい。歩行者も、自転車に乗る者も、二輪、四輪に乗る者も人である。自分だけの権利を主張し、相手を無視しては危険が増大するば

かりである。歩行者も車も必要な時には通行できる権利を保有し、いつもそれができるだけ妨げられないようにすべきである。しかもそれはまず大学の構内では理想的に行われなければならない。

交通問題はもっとも単純な人と人の問題であり、車の運転者、歩行者の別を問わず、人間同士の意志疎通が大切である。車の方向指示器は道交法にも定められた重要な意志表示の方法であるが、もっと積極的な文化の一部にまで育てあげるのが大学である。時に法規には違反するというか、法規外のことになるかもしれない。先に行かせてもらった時の会釈、先に行きなさいというサイン、外から車内が見える時は、車中の人の動作であらわすことができる。車中の人の動作が見えない夜間等は、短時間の方向指示器の利用や、一時停止のハザードランプを短時間点滅するのも方法であろう。

大学が規制にも、交通・通行そのものに文化の範をたれるのが何より重要である。新入生もこの中に入ってほしい。

(筆者は自動二輪の経験がない。自動二輪の記載には誤りがある可能性もあるが、要はその車種の性能を熟知し、技術修得の向上と交通文化の発展が願いである)(1990.2.24)

霞キャンパスの不法駐車による指定駐車場に駐車できぬ車について、現在、歯学部では検討中である。筆者の具体的提案も取りあげなければ実現しないが、取りあげればすぐ実現する。(1990.3.15)

