

海外の交通安全活動について

(株)損保会館 塩野 光高

小職は、1997年9月から10月にかけて、アメリカ・ドイツ・スウェーデンの行政あるいは損保関連機関が行っている交通事故調査分析はどのようなものであるかに関して現地調査を実施した。この調査報告書に基づき、主にドイツと日本の交通事故調査を比較するとともに、日本においてどの点に問題があるのか、あるいはどの点が欠けているのかを明確にしていきたいと考えている。

例えば、ドイツ保険協会の自動車安全研究所では、1990年の1年間の人身事故について保険会社から140,000件の保険データを収集（「車両の安全性90(FS90)」と呼ばれている）し、さらにこの基礎データから分析に有用な車両相互事故15,000件についての詳細な情報によるデータベースを構築して、各研究テーマに基づき様々な視点から分析を行い、その結果を公表して具体的施策に繋げている。

この詳細な情報（保険金請求記録）とは、①警察記録と尋問調書、②事故経緯の詳細、③車両損傷に関する写真入りの専門家意見、④人身損傷の詳細であり、当然ながらプライバシーの保護には十分な配慮がなされているが、当事者や警察・医療機関と保険会社・調査機関との強固な信頼から入手されたものである。

一方、日本では交通事故総合分析センターにおいて地元警察や医療機関の協力の下で、茨城県内で発生した重大事故を中心に年間約300件の人身事故を抽出し、現在までに約1,500件が集約されている。

同センターでは、このデータを元にいわゆるミクロ調査分析が行われ、他のマクロ統計による調査分析とともにその一部が公表され、各種施策に寄与している。

このような日独における事故調査の手法等の違いを比較検討し、わが国の交通事故減少や被害軽減に役立てるためには、どこをどのように手直しし、あるいは新たな手法や考えを取り込む必要があるのかを考察したい。

長大道路トンネルの火災事故対策

(株)コンテク 定塚 正行

昨年、ヨーロッパを代表する、モンブラン、タウンエールの長大道路トンネルにおいて大火災事故が発生し、多数の死傷者が出てしまった。

思い起せばわが国においても、21年前の昭和54年7月、東名高速道路の日本坂トンネルで火災事故が発生し、173台の車両が延焼し、7名の尊い命が失なわれた。

長大道路トンネルの火災事故は、このように時として大災害につながるケースがある。我々道路技術者はそれを認識し、この問題解決にどのように取り組んでいるか紹介する。

この問題で、わが国で最初に注目を集めたのは、昭和42年3月、国道1号の鈴鹿トンネル火災事故であり、この事故を契機に建設省において、道路トンネルにおける非常用施設の設置仕様が示された。（昭和42年8月）

さらに、昭和54年7月の日本坂トンネルの火災事故を教訓にし、道路トンネルの非常用施設設置規程が昭和56年4月に定められた、規程としてはこれが現在も使用されている。

一方 日本道路公団（JH）では、恵那山トンネル関越トンネル、東京湾アクアラインの海底トンネル等、5km以上の長大高速道路トンネルを数多く抱えている。その関係上、実物トンネルでの火災実験を実施することにより、トンネルの設備以外の避難環境、火災時の煙の制御にまで着目し、高速道路トンネルの非常用設備の設置規程を見直してきた。

現在は、昨年のヨーロッパの二大事故の教訓を生かし、さらに最近の自動車に取り付けられた、カーナビゲーション等諸設備、携帯電話を利用したの情報伝達方法も研究している。

これらの安全対策技術は、第二東名神高速道路の建設にあたり実験を重ね、自動車を造る側の技術者の協力をお願いしながら、トンネル火災時のドライバーの安全を考えて行くことになろう。