

18. <エアバック装備の自転車は必要ですか？>

自動車の技術進歩には目を見張るものがあります。数ヶ月前のニュースで自動車の安全対策のため車間距離制御装置（ACC）や車線維持装置（LKA）を装備した実験車の完成を日本の自動車会社が発表していました。かつてオプションであったエアバックは標準装備になっているようです。交通戦争といわれたかつてほどではないにしても、未だに年間1万人弱の交通事故死があることを思えば、事故を起こさない技術、事故を起こしても被害を最小にする技術を自動車業界が追求するのは当然のことでしょう。

ところで、H13年度の警察白書によれば、自動車の交通事故死が3,953人(43.6%)に対して、自転車の交通事故死も984人(10.8%)あります。手軽に愛用している自転車の危険性を認識しておられる方は多いと思います。その安全対策をインターネットで調べたところ、自転車専用道や駐輪場の整備、安全運転指導、夜間灯火の励行などがほとんどでした。車線維持装置、転倒防止装置さらにはエアバック付自転車があれば、少しは安心して自転車に乗れると思ったりしたのですが、そのような取り組みはないようです。そのようなものは技術的な問題もさることながら、自転車のスピード、事故の程度、必要コストなどを考えると、技術開発対象にもならないということでしょうか。自転車も自動車と同じく人や物を移動するのに便利な機械ですが、危険性の程度、予想される安全対策コストと効果を天秤にかけて常識的に判断すると「エアバック装備の自転車は当分必要ない」、自転車の安全対策は別な視点で考えるべきだということでしょう。

さて、JS技術開発部が提案した小規模処理場用プレハブ式オキシデーションディッチ（POD）をご存知でしょうか？ オキシデーションディッチ槽のプレハブコンクリートに目がいきがちですが、PODでは、何万、何十万 m^3 というような大規模処理場の安全対策やリスク対応とは異なる提案をしています。例えば、チェーン吊り下げ型汚泥かき寄せ機のような経済的な安全対策技術や広域管理、共同管理による共通

予備品でリスク対応することなども提案しています。その考え方は、現在JSが提案するベーシックプラン(低コスト型処理場設計)や船団方式にも引き継がれています。

財政厳しき折、他人の高級自動車ばかり見ている、自分の自転車についてエアバックや車線維持装置を装備してしまったということのないよう気をつけたいものです。

< 大森 信慈 >

※No. 20号(2003/9/17)に掲載