

出ておりました。

△教育関係▽

教育関係で出てきた意見は、老朽校舎の改善、中学浪人の解消、これと関連して高校の増設、学級増の問題などの意見が目立ちました。その外、教職員の待遇改善、教育予算の増額等がありました。

なお抽象的な意見として、次代を担う青少年の人づくりに努力してもらいたいというものもかなりありました。

教育関係は件数八十五件で、部門別にみて、五位を占めているもので、教育に対する関心の深さが感じられます。

△警察関係▽

警察関係では、暴力の取締り、非行青少年の補導、交通事故対策等についての意見が目立ちました。

その他、農民から耕運機の運転免許についての要望もありました。

△各回の傾向

このエコ・カードは冒頭でも述べましたように、無作為で抽出した一万人の県民に対して、昨年五月、十月、今年の一月と三回に分けて発送し、県政に対する意見を求めたものです。

このように三回に分けた結果、その傾向はどのようなようになってきたかをみますと、回収率についてはすでに述べたとおりですが、部門別の順位では次のとおりになっています。

一位	土木	土木	土木	土木
二位	総務	農政	農政	総務
三位	企画	総務	総務	農政
四位	農政	民労	民労	農政
五位	民労	教育	商工	民労
六位	教育	商工	教育	教育
七位	商工	衛生	衛生	商工
八位	衛生	企画	企画	企画
九位	警察	警察	警察	警察
				総計
				土木



十位 林務 林務 林務 林務
 以上、右の表をみてみますと、三回とも全然別個の人々の意見であるにもかかわらず、その傾向はほとんど変わっていないことがわかります。ただ第一回の分の三位に企画がありますが、これは部門別の企画関係のところでも述べたようにカードに記載したアンケートが、新産都市についてのものであった結果だとみて差支えないものと思われれます。

その他、四位、五位の順が前後するなど、わずかな変化はみられますが、エコ・カードに表われた限りでの県民の意向というものが判別出来るように思われます。

これを、他の公聴部門の陳情、投書の傾向と比べてみますと、大体は同じ傾向を示しています。ただ、陳情、投書の場合、民労関係が極端に少なく、ほとんど最下位を占めている状況で、この点が自発的な意志を表わす陳情と、このエコ・カードの異なる点だと思われれます。

声をきき声を、このエコ・カードが捨っていることを立証するものと考えられるのです。

いくら用心していても交通事故を起こしやすくなる。体質的にドライバーとして不向きな人である。そういう人が、現行試験制度ではテストがないため、自分でも不資格者であるという自覚をもたず、どしどし免許証をとっているとすれば大変なことである。

精神病、てんかん等のものの検査をせよ、という声はよくきくし、当局でも検討をはじめているようだが、最近もう一つ「動体視力」の問題が紹介されて注目をひいている。「動体視力」とは、動く物体を迫る視力のことである。名古屋大学の鈴木昭弘助教授が、静止した物体を見る視力と、動いている物体を見る視力には差があることに気づき、実験をした結果それを確認した。

実験には、愛知県警の白バイ隊員六四名の協力を得て、時速二キロの物体が五メートル先を動くのを迫る場合の視力検査をしたが、視力一・〇の人で〇・四、隊員全員の平均では、一・三四か一・〇一、すなわち〇・三三だけ視力がおちることがわかった。そして、静止視力に個人差があるように、動体視力にも人によってかなりの差があることもわかった。動体視力の弱い人ほど事故を起こしやすいわけである。

動体視力は、午前六時と午後六時に低下が著しいが、これは人間のからだから夜から昼、昼から夜に適合するように内部で生理機能の変化をおこしているときに合致するということで、夕方交通事故の多いのもそのせいである。

二キロのスピードで視力が〇・四もおちる

のだから、時速六〇キロでは相当な視力減退であろう、それに、アルコールでも入っていたら、事故を起こさないのがおかし。

アルコールにも動体視力に似た作用がある。アルコールが入ると視力が減退するのである。さきごろ、熊本日日新聞社が、県警の協力で行った酒運転のテストを行ったが、酒を飲む前の運転では赤く見えた人形が、酒を飲んだあとの運転

動体視力とアルコール

交通安全のために

交通安全をなくする県民運動 推進本部

では白いハンカチに見えた、というドライバーがいて、関係者をギョツとさせた。

これは視力の減退というより錯覚か幻覚であるが、いずれにしてもアルコールが入ると正常な視力ではなくなるわけである。少し酒を飲んだときの方が、運転も調子がいいという人がある。気の毒な錯覚である。

これも実験の結果ハッキリしているが、まず反射神経がニブル。三人のドライバーについて

実験したところ、アクセルペダルからブレーキペダルへ足をのせかける時間、つまり障害物を発見してブレーキを踏むまでの時間は、普通〇・二秒である。被験者三人ともほぼ同じ時間であった。ところが飲酒後はそれぞれにぶくなく、平均して〇・四秒かかった。

〇・二秒おそくなんてどんなことになるか、具体的にいうと、二〇メートル前にいきなり人形を放り出されても、飲酒前は七メートルから八メートルあまして止まっていたのに、飲酒後一五メートル先に投げ出されると三回に一回はひいてしまうのである。運転歴一六年のベテランにしてこのとおり。他はおしてしるべしであろう。

動体視力の弱い人を検査する制度はいまのところない。したがって、各人が弱いことを想定して注意するほかない。アルコールはハッキリ禁じられている。飲んで運転してはいけないのである。車の前に現れるのは人形ではなく人間だからである。

一分間に一件の割合で交通事故がおこり、四十分に一人が死んでいる。その死亡事故の割合以上が酔っぱらい運転である。〇・二秒の差が死亡事故へつながっているのである。

交通事故という言い方はおかしい。事故ではなく交通犯罪だ、と叫ぶ人がいる。極刑論も巷に強い。もっともなことである。しかし、罰せられるからではなく「人を愛するがゆえに自戒する」でなければ、交通戦争は終わらないであろう。

交通安全をなくする県民運動 推進本部