

# 第8次交通安全基本計画（中間案）に関する公聴会

報告書

内閣府政策統括官（共生社会政策担当）

交通安全対策担当

## 目次

|  |    |
|--|----|
| 1 . 開会 .....                                     | 1  |
| 1) あいさつ 内閣府政策統括官(共生社会政策担当)林 幹雄 .....             | 1  |
| 2) 中央交通安全対策会議専門委員の紹介 .....                       | 1  |
| 2 . 内閣府説明 「第8次交通安全基本計画(中間案)について」 .....           | 2  |
| 1) 交通安全対策担当参事官 二見 吉彦 .....                       | 2  |
| 3 . 中央交通安全対策会議専門委員説明 「同中間案及び今後の交通安全対策について」 ..... | 5  |
| 1) 政策研究大学院大学教授 森地 茂 .....                        | 5  |
| 2) 自由学園最高学部長 鈴木 春男 .....                         | 7  |
| 4 . 公述人意見発表 .....                                | 10 |
| 1) NPO法人 KENTO(児島 早苗 代表) .....                   | 10 |
| 2) 交通事故被害者遺族の声を届ける会(金澤 喜三 代表) .....              | 14 |
| 3) 財団法人 国際交通安全学会(石附 弘 専務理事) .....                | 15 |
| 4) 社団法人 日本自動車工業会(大越 茂 交通統括部長) .....              | 17 |
| 5) 社会福祉法人 日本盲人会連合(渡辺 哲宏 理事) .....                | 19 |
| 6) 山下 馨 .....                                    | 21 |
| 5 . 意見に対する総括コメント .....                           | 26 |
| 1) 政策研究大学院大学教授 森地 茂 .....                        | 26 |
| 2) 自由学園最高学部長 鈴木 春男 .....                         | 26 |
| 6 . 質疑応答等 .....                                  | 27 |
| 1) 質問者 A .....                                   | 27 |
| 2) 質問者 B .....                                   | 27 |
| 3) 質問者 C .....                                   | 28 |

### 公聴会開催概要

日 時：平成17年10月13日(木) 13:00~15:00

場 所：東京都港区新橋 1-18-1 航空会館 7階大ホール

参加者数：約170名

### 資料協力

奈良新聞社、毎日新聞社

注：編集にあたり、読み易くするため、儀礼的表現や口語的表現、敬語等の冗長的な部分は発言内容を損なわない範囲で一部修正しています。

# 1. 開会

## 1) あいさつ 内閣府政策統括官(共生社会政策担当)林 幹雄

司会 ただいまより第8次交通安全基本計画(中間案)に関する公聴会を開会いたします。

最初に、開会に当たりまして内閣府政策統括官の林幹雄よりごあいさつ申し上げます。

○林政策統括官 内閣府で共生社会政策を担当しています政策統括官の林です。

本日はお忙しい中、このように多数お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。第8次交通安全基本計画(中間案)に関する公聴会の開催に当たりまして一言ごあいさつ申し上げます。

さて、昨年中の交通事故は、交通事故による死者数は7,358人となりまして、一昨年をさらに下回って7,000人台前半まで減少するに至っております。しかしながら、負傷者数は118万3,000人を超え、全国民の約100人に1人が死傷するという厳しい情勢は、依然として変わりがないわけです。

また、本年4月にはJR西日本福知山線におきまして、極めて重大な列車事故が発生したほか、航空交通の分野におきまして、ヒューマンエラーや機材不具合による安全上のトラブルが相次いで発生しております。

政府といたしましては、陸上、海上、航空のすべての分野において全力を挙げて交通事故防止に取り組んでおりますが、特に道路交通につきましては、平成15年に「10年間で交通事故死者数を

5,000人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指す」という方針を立てたところです。さらに交通事故発生件数や負傷者数についても、減少させていく必要があります。

また、今後本格的な高齢社会へ移行するわけですが、特に高齢者の交通安全対策が重点的に取り組むべき課題となることから、政府におきましては、平成15年に新たに総合的な高齢者交通安全対策を取りまとめ、これに基づく交通事故防止対策をより一層強力に推進しているところです。

言うまでもなく、交通事故死者数を10年間で5,000人以下とするという政府目標を達成するためには、来年度から始まります第8次交通安全基本計画を真に実効ある内容とするとともに、それを着実に実施していくことが重要となります。

その意味におきまして、本日の公聴会は公述人の方々からさまざまなご意見を拝聴し、よりよい計画案を策定するためのものでありますので、大変重要な機会であると考えております。本日の公聴会が実りあるものとなりますことをご期待申し上げます次第です。

最後になりましたが、本公聴会への出席を快諾いただきました専門委員を始めとする関係の皆様方に厚く御礼を申し上げますとともに、ご参集いただきました皆様のますますのご健勝と今後のご活躍をお祈りいたしまして、あいさつとさせていただきます。

## 2) 中央交通安全対策会議専門委員の紹介

○司会 続きまして、中央交通安全対策会議専門委員をご紹介します。

中央の演台の向かって右側から、政策研究大学院大学教授、森地茂様でございます。森地様には

専門委員会議の座長をお務めいただいております。

そのお隣ですが、自由学園最高学部長、鈴木春男様でございます。本日はよろしくお願いたします。



応」です。高齢化が急速に進むということですので、多様な高齢者の実像を踏まえてきめ細かな総合的な交通安全対策を推進する必要があるということです。特に、今後高齢運転者の方が大幅に増加するということも予想されるところでして、高齢者が事故を起こさないようにするための対策の強化が求められているということです。

4 ページの二つ目の視点では、「国民自らの意識改革」ということを掲げています。交通社会に参加するすべての国民の方が交通事故のない社会を目指して、交通事故を起こさない、交通事故に遭わないという意識を再確認していこうではないかということです。多くの国民の方が自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持っていくということが重要であるということを書き記述しています。そのために住民の方々が身近な地域等におきまして、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくといったような仕組みづくりも必要なのではないかということを書き記述しています。

三つ目の視点ですが、「ITの活用」です。情報通信技術（IT）については、我々人間の能力等を補ったりするということで、交通安全にも非常に大きな寄与、貢献が期待できるところです。中でも、高度道路交通システム（ITS）につきましても、その取組を推進していくということです。

次に、これらの視点を踏まえて、具体的に講じようとする施策について記述しています。具体的な施策については、ここでは8個の施策を書いています。一つ目が「道路交通環境の整備」です。これまでの主として車中心の対策に加えて、身近な生活道路を始めとした人優先の道路交通環境整備の強化を図るということです。具体的な施策を列挙しておりますが、本日は省略をさせていただきます。

二つ目の施策は「交通安全思想の普及徹底」です。幼児から成人に至るまでの段階的かつ体系的な交通安全教育あるいは高齢者自身の交通安全意識の向上、参加体験実践型の教育方法、また関係

者の連携をとりながらの地域ぐるみの活動の推進等について記述しています。

3 番目の施策は「安全運転の確保」です。運転者教育等の充実、道路交通に関する総合的な情報提供の充実について記述しています。

4 番目の施策は「車両の安全性の確保」です。これまでの被害軽減対策の進化を図るということに加えて、今後は事故を未然に防止する予防安全対策についても先進技術の活用等により、更なる充実を図ることとしています。

5 番目の施策は「道路交通秩序の維持」ということです。死亡事故等重大事故に直結する悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進していくこととしています。

6 番目の施策は「救助・救急活動の充実」です。救助・救急体制、救急医療体制の整備、特に救急現場等における応急手当ての普及等を推進していくということです。

7 番目としては「損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進」です。犯罪被害者等基本法も制定されたところであり、交通事故被害者等のための施策を総合的、計画的に推進していくこととしています。

8 番目の施策として、「研究開発及び調査研究の充実」です。以上、6 ページまでが道路交通に関する部分です。

次に7 ページは、鉄道交通の安全です。鉄道事故のすう勢については、長期的には減少傾向ですが、ご承知のとおり重大な列車事故が発生したところです。交通安全基本計画における目標としては、乗客の死者数ゼロを目指すとともに、運転事故件数の減少を目指していくことです。

そのための対策として、過去に起きた事故等の教訓を活かして効果的な対策を講ずるべく、総合的な視点から、例えば速度超過防止用のATSの設置等の各種の交通安全施策を推進していくということです。

次に8 ページは、踏切道における交通の安全です。踏切事故のすう勢については、長期的には減少傾向にあるところで、今回の交通安全基本計画

における目標としては、平成 22 年度までに踏切事故件数を平成 16 年度と比較して、約 1 割削減していくことを目指すとしています。そのための対策として、「開かずの踏切」への対策等より効果的な対策を総合的、積極的に推進していくということを記述しています。

次に 9 ページは、海上交通の安全です。海難等のすう勢は、死亡行方不明者についてはほぼ横ばいの状況です。第一義的にふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生を防止しその発生数をゼロとするということを目指しているところ。

そのための対策ですが、引き続き海難防止のための諸施策を推進していくとともに、人命救助体制の充実・強化等、より効果的な施策についても強力に推進していくことを記述しています。

次に 10 ページは、航空交通の安全です。航空事故のすう勢は、航空機の事故の発生件数については長期的には減少傾向にあるところですが、これも本年に入って以降、ヒューマンエラーや機材不具合等による安全上のトラブルの発生が顕著に見られるところ。目標としては、航空交通事故の発生を防止して、昭和 61 年以降継続しております特定本邦航空運送事業者における乗客の死亡事故ゼロの記録を継続するということを掲げています。

そのための対策として、事故の予兆ともいえる一連のトラブルの発生を断ち切り、国民の方々の信頼を回復するということです。航空容量の拡大を図るとともに、より一層安全で効率的な航空交通システムを確立するということを記述しています。

以上が概要のご説明ですが、最後に 11 ページに参考として、道路交通の安全に関する施策の体系図を付けていますので、参考までにご覧下さい。

今回の交通安全基本計画においては、大きく 1 2 3 の流れになっております。1 のところで交通安全についての基本的な考え方をお示しているところ。それを受け、2 のところで目標を具体的に定めているところ。そして、その目標を達成するための対策として、3 のところでまとめて記述している、というような構成で整理をしているところ。これは道路交通の安全に関する施策の体系図ですが、他の分野におきましても、ほぼ同様の形で構成をしているということです。参考までにご覧下さい。

以上、大変簡単でしたが、今回提示しています第 8 次交通安全基本計画（中間案）の概要でした。

### 3. 中央交通安全対策会議専門委員説明

#### 「同中間案及び今後の交通安全対策について」

○司会 続きまして、議事次第の3でございます。  
中央交通安全対策会議専門委員でいらっしゃいます  
お二人の先生方より、中間案及び今後の交通安

全対策につきまして簡単にご説明いただきたいと思います。

#### 1) 政策研究大学院大学教授 森地 茂

○司会 まず最初に、森地座長よりお願いいたします。

○森地座長 一つは、中間案がまとまるまでの経緯  
や雰囲気、もう一つは、これからどういうことを  
私自身が考えているか、この2点についてお話を  
申し上げたいと思います。

まず1点目ですが、この厚いフルペーパーを作成するプロセスでどういう議論の進め方をしてきたかということです。交通事故についての専門家、この研究を行っている方々はもちろんですが、車両の専門家ですとか、航空の専門家ですとか、交通工学の専門家、心理学者、お医者様、経済学者、法律の専門家、安全教育に現場で携わっておられる方々、ボランティアとして交通安全のために尽力しておられる方、極めて多様な専門家の集団で、毎回私が「たくさんおられるので何分以内にしゃべって下さい。もうストップしてほかの人のことを考えて下さい」とやらなければいけないぐらい大変熱心なご議論をいただいています。

一番冒頭は事務局の案があったわけではなく、それぞれの方々から何が問題で何をしなければいけないかということをそれぞれ議論しました。それを事務局でとりまとめ、全体としてどういうことが問題になっているのかという意見一覧の表を作り、まだ欠けていることがないかという議論を進めてまいりました。

同時に、たくさんの役所が関わるので、事務局はそれぞれの役所と具体的な手段はどうなのかという議論をし、両方集約して素案を作りました。その素案に対して、再びメンバーが極めて事細かに、大きくはここが抜けているとか、ここの表現がおかしいとか、全面的な議論を行ってここに至

っているところです。もちろん、このような場や一般の方々のご意見を伺って、もっと良いものにしていこうということです。この案が出た後も、この会議のメンバーからたくさんのご意見が出ております。ここまでがご報告です。

もう一つの問題は、これからどうするか、今の状況をどう理解をしているかということですが、数値目標をなるべく具体的に出すことが今回の一つのスタンスです。先程説明いただいたような目標になっていますが、もう一つさらに事故件数や死傷者数についても目標を設定するべきではないかという議論も大変強くあります。もちろん目標を設定することが目的ではなく、交通事故を減らすことが目的ですから、設定した目標に対してどういう手段があり得て、どのように実現可能かということと同時に検討していかなければいけないのは当然です。今、交通事故死者数では5,000人を目標に、スウェーデンが1位で日本は世界6位ですが、トップまで持っていこうと当然努力を続けますので、諸外国とも情報も交換しながら世界一安全な国にしようということです。

5カ年計画の費用はたくさん掛かるわけですから、その費用に見合った効果が出てこなければ困りますし、なるべく有効な扱い方をしなければいけないというのは当然です。評価が大変重視される時代です。

過去を振り返りますと、世界最高水準の安全性ができた背景は色々あると思いますが、一つは道路交通法は戦後二、三年おきにずっと改正を続けてきております。最近では、例えばチャイルドシートやヘルメットとか、私の子供の頃は必ず一旦停止をしないと非常に大きな罰金が科せられる

とか、あるいは飲酒運転のこととか、このようなことを一つずつ行ってきて、この国の国民の意識を随分変えてきたと評価できるのではないかと思います。これを一度にガサッと10年に1回変えるのと違って、着実に一つずつ行ってきたことが大変大きな効果を及ぼしたように思います。

同じように安全な環境も随分作られてまいりました。道路整備、例えば非常に危険な2車線の曲がりくねった歩道もないような道路を安全な道路に変えますと、格段に台キ口当たりの事故は減ります。ただし、時々事故が逆に増えるケースもあります。その「時々」は、ほとんどが私の経験では、交差点です。交差点の設計に何か問題があると事故が逆に台キ口当たり増えてしまい、そういうところをまたつづしていく。こういうことが繰り返された結果、世界一安全な状況になったと思いますが、まだ毎年7,000人の方が亡くなっている、あるいは100万件以上の事故が起っているというのは、まだまだ努力の余地は大きいわけです。

これから、さらに高い目標を掲げていくには新たな手段として何があり得るかというのは、一つの論点でもあります。IT化は確実にこれから進んでいきますし、ストックとしての安全環境はどんどん改善される方向に動きます。それから車両自身も安全な方向に動きます。それから意識も後退することなく着実に安全に向かうわけですから、前向きには進むわけですが、高い目標を掲げるとすると、それに加えて、何か画期的な新しい手段を講じる必要がある。それがどこにあるのだろうというのが我々の一つの悩みでもありますし、これからの最終案に向けての課題でもあります。

道路の問題だけではなくて、鉄道、航空あるいは海上輸送の問題がありますが、ここにはもう一つ違う局面が三つあります。一つは技術の伝承、ノウハウの伝承ということが、世界的に問題を起している。航空機のメンテナンスの話がされますが、それ以外にも世界中で、例えばロケットの安全性はどうかとか、あるいはいろいろな製品についての技術の伝承がきちんとできているかとか、

こういうことについて大変大きな課題を我々は交通安全のみならず抱えております。世代を超えていろいろなノウハウをどう行って伝承して技術力を維持し発展させるのかという問題が一つです。

もう一つは災害の話で、地震、津波、高潮、台風や豪雨などのいろいろな類いの災害に対する安全性、これが交通事故にもつながるといって、一つの大きな関心があります。特に最近の極地豪雨や地震が多発することも一つの大きな問題です。この中にも耐震の強化が書かれているのは、その意味です。

それからもう一つが、この国がストックしてきた社会資本が老朽化の時期を迎えるということです。実は1980年代初めのアメリカで「崩壊するアメリカ」という出版物が大変有名になったことがあります。コネチカットで高速道路（日本の東名に相当）の橋が落橋したが1920年代の橋でした。五、六十年たって老朽化により落ちてしまったわけです。メンテナンスを怠っていたわけではなくて、老朽化に対するメンテナンスのやり方やメンテナンスをウォッチングする資格制度といったものを作っていたにもかかわらず、そういうことが起ってしまいました。その後、同時期にできていたいろいろな構造物について、不況の時代ですが、長いことかかって復活をしてきた。このときはアメリカがもうだめになるのではないかという議論がありました。

日本でも新幹線のトンネルのコンクリート剥落がありました。否応もなくあと何年かするとアメリカが経験したような時代が来ます。そのときに他山の石として、我々はもっと良い方法でこの問題を解決しなければならないという問題も抱えています。ぜひ今日はたくさんのご意見をいただくとともに、インターネットを通じてご意見を寄せていただいて、より良いプランにできればと思っている次第です。

最後に、我々が世界で一番安全な交通環境を作ってきた、あるいはこれからそういうことをするとするならば、その成果を海外でも活用できるようにすべきです。非常にユニークな政策であるな

らば世界中で参考になります。特に近隣の諸国、アジアの諸国でモータリゼーションがすごい勢いで起っています。1970年代、日本が約1億人強の人口で1万6,000人の死者を出した時期がありました。中国はその約10何倍ですから、同じ比率でも20万ということになります。今のところ台キロで見ますと、中国の人たちと議論すると、正確なデータがないのですが大体3倍とか4倍とかというオーダーですから、毎年、下手をすると

40万とか50万の人が、お隣の国だけでも亡くなるようなひどい状況が最悪の場合には生じるわけです。そういうことがないように、もし我々の経験がいけるとすれば、それを分かりやすい格好で整理をしていくこともこの国の大きなミッションではないかと思っている次第です。

また最後に皆さんと意見交換をさせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

---

## 2)自由学園最高学部長 鈴木 春男

---

○司会 それでは、次に鈴木専門委員よりお願いいたします。

○鈴木専門委員 こんにちは。専門委員の鈴木でございます。ちょうど10年前の第6次交通安全基本計画作り、その段階から中央交通安全対策会議の専門委員をさせていただいています。今回、3回目の計画作りに参与させていただいています。

私は交通社会学を専門にしております。社会学という学問は余りお耳に慣れない研究領域ではないかと思いますが、心理学に比較的近い学問で、人間の意識や行動を中心に、交通問題も含めて社会問題を考える、いわゆる人間科学と呼ばれている領域を専門にした学問です。

したがって、今回専門委員としていろいろ発言をさせていただいておりますが、交通安全を担うのは結局一人一人の国民であって、その一人一人をいかに交通安全に向けて動機付けるか、安全に向けて動機付けるかが大変必要だ、そんな観点から発言をしています。

先程、森地先生から全体的な流れとこれからの方向性を中心にお話をいただきましたので、多少、我田引水になるかもしれませんが、私が考えている方向性について少しお話をしたいと思っています。

人間というのは、実は、本来自分は正しい、私が行ってきたことは絶対間違いではない、つまり自分を正当化したいという気持ちが大変強いという特性を持っています。したがって、交通安全にとって大変障害となる困った意識を持つあるいは

行動をしている人には、そういう意識あるいは行動が間違いであったことに気付き、修正してもらうことが必要ですが、実はそれは大変難しい作業だと思います。そういった誤った考えや誤った行動を修正してもらわない限り、交通安全というのは確保できないわけで、どうやって修正してもらうかということが大変重要な課題と思っています。

では、自分の間違った行動や意識に気付きそれを修正してもらう方法ですが、人間は1人でいるとなかなか自分の考えを修正せず自分をつい正当化してしまうんですが、仲間を持ち、仲間との人間関係に深く参加したとき、初めて自分の立場に固執しないで相手の立場に立ってものを考える、それが自分の考えや行動を修正するきっかけになるということが分かっています。いわゆる「参加による動機付け」と呼ばれているのがこの点です。

交通安全教育は参加体験実践型で行うのが良い、そうしないとなかなか効果が無いと私はこれまで主張してきましたが、それも実はまさにそのことから来ている、ということです。

私が国際交通安全学会で座長をした研究の中から提案したものとして、「ヒヤリ地図作り」というのがあります。私はお年寄りだけを考えていたのですが、最近はそのお孫さんの世代やそのご両親の世代と世代間交流型で実施しているところも随分多いのです。ご存じの方も多いと思うのですが、お年寄りが何人が集って地図を作っていたなく、これも与えられるのではなく自分たちで地図をコピーし、それを張り合わせたりして、普段活

動している地域の地図を作り、その地図の上に自分がヒヤッとした体験をした場所にシールを貼っていく。多くのお年寄りがシールを貼った場所はお年寄りにとって大変危険な場所ですから、その場所についてお互いにヒヤリ体験を話し合ったり、お年寄りの目で見るとこのようにしてもらったらこのヒヤリは無くなるのではないかという提案をしていただいたり、出来上がった地図は多くの方々がお集まりになる場所に展示して、さらにそこにシールを置いて貼り加えていただいたり、あるいは多くの方に見ていただいたりというようなことをヒヤリ地図作りと呼んでおります。そのような提案をしたのも、ヒヤリ地図を作りながら危険箇所を発見するという意味もありますが、それ以上に重要なのはそこに参加してお互いに危ない場所を見つけていこう、そしてヒヤリの経験をお互いに共有していこうといういわば仲間作りということに目的があることもご理解いただければと思います。

そうした意味で参加いただくということが実は大変重要であるわけです。相手の考え方、自分たちの考え方が間違っていたのを修正するということが大変重要であるわけですが、実は現実の参加を見ていると、どうも参加になっていないという気がします。物事を進めるには、よく言われますように Plan Do See、計画する段階（Plan）と、計画されたものを実行する段階（Do）と、そして実行した結果かどうであったかということの評価する段階（See）のこの三つの段階があると思うのですが、残念ながらヒヤリ地図作りもそうなのですが、参加しているのはどうも Plan Do See の中の Do のところだけです。例えばシルバーリーダーの方だとか警察官の方だとかいう方々が地図を揃えて、シールも揃えて「どうぞ皆さんヒヤリとしたところにシールを張って下さい」と、それだけの参加であって、その評価も地図作りをしたご本人たちの評価の手を離れているという現実があるように思います。

本当の意味の参加というのは、今申し上げたように Plan Do See という計画・実行・評価の三

つのことが全部ご本人たちあるいは国民一人一人の手によって行われたときなのです。現在、参加の重要性というのはおかげさまで大変認識していただいているように思いますが、残念ながらそれが本当の意味の参加にはなっていないというような気がしています。

それでは計画・実行・評価、このすべての段階に市民に参加してもらうにはどうしたら良いのだろうかということですが、私はこの点についてその答えというのは目標による管理という方法にあると思うのです。これはよく職場で使われている方法ですが、上司による管理ではなく目標による管理を行おうというわけです。つまり一人一人が計画段階から参加してその計画どおり順調に事が進めばゴールはこのようになるという目標を出す、これは業績基準とも言いますが、そのような目標を描いてその目標の達成に向けて自己管理していく、一人一人が自分がつくった目標、こういう目標を掲げようということで、計画段階から参加して作った目標が一人一人の自己管理というところに通じる、そういう仕組みというのが大変重要ではないかと思えます。

この目標による管理は大変難しい考え方のように思われるかもしれませんが、私たちは遊びでは完全に目標による管理を行っているのです。大抵の場合、我々がある遊びをするというときにはご本人が計画し、そして実行し評価をする。例えば、私は釣りが好きで時々釣りに行くのですが、釣りに行くため朝家を出るときには必ず私は、今日は何匹釣って帰ろうという目標を持って船に乗っています。例えばゴルフをやるときもそうだと思います。今日はどのくらいのスコアで回ろうという目標を持っています。そしてその目標達成に向けてゴルフをやっている間や釣りをしている間は自分自身を管理している。そういう意味で、遊びで出来ていることを交通安全に向けて出来ないはずがないと考えています。

9月末にはご存じのとおり交通安全運動が行われました。その際どれだけの国民の方々が交通安全運動が終了したときに、どうなっていたら成功

でどうなっていたら失敗だといった物差しを持って交通安全運動に参加されていたでしょうか。残念ながらその答えに対して私はネガティブ、つまりリーダーの方はこの交通安全運動中にどのような数字を得たいということはそれぞれお持ちだと思っておりますが、一人一人の国民がそういう自分のものとして交通安全運動を考え、そこに参加してどうなったら成功だという物差しを残念ながら持っていないのではないかと思います。

ではどのような物差しであるべきかと考えたときに、もちろん今回この第8次交通安全基本計画の最終ゴールは「交通事故死者を5,600人以下にする」、これは大変大事な目標です。でも正直申しまして、そういう全国的な目標というものを個人の方が果たして身近に感じるかどうかというのは甚だ私は疑問なのです。ゴールというのはもっ

と身近な、我が町において死者はどうあるべきか、負傷者はどうあるべきか、事故件数はどうあるべきか、つまりもう少し目標の数値を地域というところに下げて、そして地域ごとに国民の一人一人が目標を掲げられるような形の展開が必要です。これからの交通安全運動においては「地域」という概念が大変重要な概念としてクローズアップされるのではないかと、つまり地域を中心とした交通安全への動機付けというのが大変大きな課題になるのではないかと私は考え、そのような発言を専門委員会議ではさせていただいています。

ちょっと我田引水なお話になってしまって申しわけないと思っていますが、そのように考えているということをお話ししました。また後ほど機会がありましたら発言させていただきたいと思っています。

## 4. 公述人意見発表

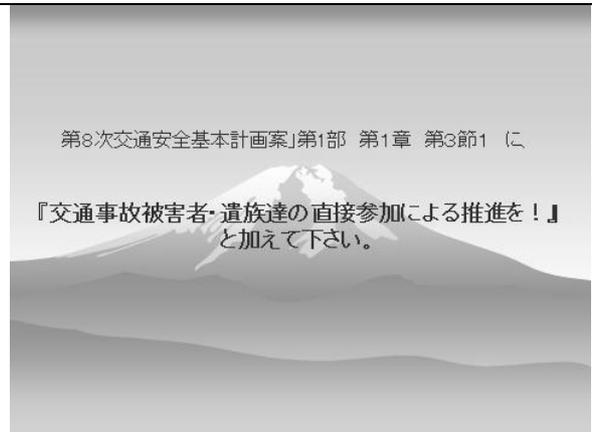
### 1) NPO法人 KENTO (児島 早苗 代表)

○司会 全国から応募いただきました公述人の方々からご意見を発表していただきたいと思います。時間は1人10分ということでお願いしています。まず最初は、NPO法人KENTO代表の児島早苗様です。

○児島 NPO法人KENTO代表の児島と申します。



第8次交通安全基本計画(中間案)、「計画」それは、「目標」を達成するために立てます。交通安全基本計画の「目標」は、「交通事故のない社会の達成」です。しかし、日々起きる交通事故に対する徹底した真相究明の無いところに、真の改善や目標の達成がありますか。交通事故のない社会を最も願うのは誰でしょう。徹底した真相究明を最も願うのは誰でしょう。真相究明を求め奔走し、行動し、政府機関を揺り動かし、国民に国の現状を訴え、新しい提案を呼びかけ、実現する力を持つのは誰でしょう。それは交通事故の直接当事者である被害者と遺族、家族たちです。



第8次交通安全基本計画案第1部第1章第3節1に、『交通事故被害者・遺族たちの直接参加による推進を！』と加えて下さい。



K交通事故を E永遠に N無くす T友達の O輪 KENTOです。

2000年5月、事故が起こり、18歳の少年が亡くなった。



2000年5月事故が起こり18歳の少年が亡くなりました。