

われる方もたくさんおられるわけですので、階段に端から端まで縁取りをしていただきたい。

それから、街を始め公共交通機関においても照明を明るくし、そして文字も拡大をして弱視の方が安心して社会参加できるようにしていただきたい

い。最近が高齢化社会と言われて、高齢の方で弱視の方がたくさんおられますので、そういう方のためにも弱視対策というものを一つ重視していただきたいというのが多くの会員からの希望です。

6) 山下 馨

○司会 続きまして、最後となりますが、山下馨様、よろしくお願いいたします。

○山下 最後になりました。奈良県から来ました山下と申します。

第8次交通安全基本計画(中間案)について — 交通事故のない社会を目指して —

山下 馨

平成17年10月13日
内閣府(交通安全対策) 公聴会
東京港区 航空会館

時間も押していますので、早速始めさせていただきます。

第8次交通安全基本計画(中間案)

● 自己紹介

交通事故被害者遺族

2003年11月に長男(当時6歳 幼稚園に通う)を交通事故で亡くす。

友達の幼児と二人で一緒に道路を横断中

- ✓ 事故現場 自宅から300m離れた道路
- ✓ 事故時刻 夕方 17時前
- ✓ 加害者 50歳代の女性ドライバー
- ✓ 事故原因 ドライバーの前方不注意

2005年10月13日 内閣府公聴会 2

自己紹介ですが、今回は個人という立場で、このような公聴会に参加させていただきましてどうもありがとうございます。私は交通事故被害者遺族ということで、約2年前に長男の子供を亡くしました。これは余り詳しく話はできないんですが、ここで言いたいことは、要は子供が亡くなった場所は、自宅から300メートル、時間も17時。加害者は50歳、女性ドライバー。これは交通事故発生条件に一番典型的なパターンになっています。

すということです。

今回基本計画を読んだ内容と私の2年前の事故、その経験を踏まえて今回の計画案に対して意見を述べさせていただきたいと思います。

まず、当初お2人の方の話にもありましたように、現状5,600人というのが妥当な数字かというのがありますが、私は現状のこれまで第7次まで行われてきた安全対策が万全だったとは思っていません。ここで何かブレークスルー、突破口がない限り劇的な死亡者、あるいは交通事故を減らすことはできないと考えています。

第8次交通安全基本計画(中間案)

- 基本計画(中間案)を読んで
 - 現状の安全対策は万全・十分か?
(交通安全対策のブレークスルー(突破口)が必要!)
- 体験から感じたこと
 - ハード面
 - ①道路行政の見直し(ちくはくな道路整備)
 - ②人・車・道路の知能化(人は過ちを犯すもの)
 - ソフト面
 - ①交通事故を取り巻く悪循環(デスマバール)の打破
 - ②交通事故情報の統一化(事故発生から心のケアまで)
 - ③交通安全教育の見直し(事故に遭わない、起こさない)
 - ④法律の不備・未熟さ(犯罪被害者等基本法の成立)

2005年10月13日 内閣府公聴会 3

次に、私が事故の体験から思ったことが5点ばかりあるのですが、まずハード面としては道路行政の見直しということです。結局はいろいろ手を打っていますが縦割りなんです。県とか市とかそれぞれ勝手な道路工事を行っています。よくあるのは年度末にあちこち道路工事を行っているとか、そんなこともあります。

2点目は、人・車・道路の知能化。計画書の中にもありましたが、人は過ちを犯すものだという前提で対策をとらない限りは絶対不可能だと思います。意識だけで、「あなた守りなさい」と言うだけでは絶対守りません。加害者に話を聞くとよくわかります。そんな簡単なことで交通事故は

なくなりません。そこを補完するためのIT化とかITSとか、いろいろな技術を使わない限り、過ちを犯す人は何回も犯すんです。そう簡単に直るものではないということです。

ソフト面では、交通事故を取り巻く悪循環、これは後で詳しく述べます。

交通事故情報の統合一元化ということですが、これも縦割りであっていろいろなところに情報はあるんですが、それが統合されて管理されていないということです。これも事故発生から最終的には心のケアの被害者対策まで一貫通貫でやらない限りばらばらです。皆さん役所仕事なので、やっている、やっていると言われますが、実際にはばらばらです。

交通安全教育の見直し、これも色々な所でしていますが、実際よく守る人だけに安全といっても駄目なのです。やるべき対象をもっと絞らないと、守らない人に徹底的に行わない限り、「交通安全教室を行います」と言って、来る人は大体よく守る人なんです。そんな人にいくら言っても効果はないです。

法律、これは実際に犯罪被害者等基本法ができましたので、その中で検討していただけたと思います。

第8次交通安全基本計画（中間案）

- 基本計画(中間案)を読んで意識の持ち方

平成22年までに5,600人になれば、施策が上手くいった？
(平成16年の死亡者数は7,358人(24時間以内))

しかし、理不尽にも5,600名/年の人が命を落としてしまう。
したがって、数値目標は、当然0(ゼロ)人を目標とすべき。

確かに、ゼロ(0)は理想であるが、事故は起きる。
よって、平成18年から平成22年まで対前年比2割減↓を目標

結果として、平成22年は2,000人以下とする。
(その上で、個々の事故原因を徹底的に分析)
交通事故件数も対前年比2割減↓を目標とする。

従来どおり(第7次計画)の考え方、対策では劇的に死亡者は減らない。高い目標と強い決意がない限り、交通事故は決して減らないと考えるべきである。

2005年10月13日 内閣府公報 4

意識の持ち方です。前半のお2人の話にもありましたが5,600人になれば良いというものではなくて、やはりここはゼロを基本的には目指す。とはいってもそれは理想ですから、ではどこを目標に置かかということなのですが、まずは2割減です。すべて2割減。なぜ2割かと言いますと、1割では誤差範囲と言いますが、対策を行っている

かないか、わからない程度で減ることもあります。2割減らそうと思いますとかなり一生懸命、真剣に取り組まないと減らないです。これはどこでも同じ、会社でも同じです。2割の費用削減をしたいというと結構一生懸命やらない限り減らないので、2割削減ぐらいの目標を立てていただきたい。

最終的には平成22年には2,000人ぐらいを目標にしてやりますというぐらいの意気込みがない限りは何となく減っていますねということになります。今年も減っているようですが、今年9月末現在で死亡者が減っているのは大体6%くらいです。そんなものではだめで2割減ぐらいの目標を立てていただきたい。それから、事故件数も2割減。従来どおりの考え方ではだめだということ肝に銘じていただきたいと思っています。

第8次交通安全基本計画（中間案）

- 中央交通安全対策会議専門委員会の意見について(参考)

■ 良い意見

> 「事故のない社会を目指す」大まかすぎる表現である。

■ 首をかきあげる、もう一度よく考えるべき意見

> 「交通事故の悲惨さを教える。」

→ 事故の現場、事故の状況だけが悲惨ということではない。

> 「交通事故データベースを作らないより作った方がよい。」

→ 何が必要かの認識が甘い。

> 「安全対策は効果を上げてきたが、官主導で行われてきた。おせっかいなまでに規制しないと交通事故を減らし得ない状況に陥っているのではないか。」

→ 本来運転免許は国が特別に許可された者に与えたもの。

> 「原点に立ち返って、命の大切さを教えることからスタートしないと本当の交通安全教育にならないのではないか。」

→ 自分は事故を起こさない。遭わないという過信。

2005年10月13日 内閣府公報 5

専門委員会から今日お2人來られています、もう少し真剣というか被害者の立場を考えていただきたい。事故の悲惨さというのは単に事故の形態が悲惨ということではないんです。実際事故が起こってからの後の方が悲惨なんです。目撃者探しとか、署名を集めたり、検察・警察から暴言を吐かれたり、そんなことがいっぱいあるわけです。そういうことを良く考えていただきたい。

それから、「データベースを作った方がよい」というのは、要は何が必要かということを考えて欲しいというわけです。単にあれば良いのではなくて、どういう情報があれば対策を立て、それをフィードバックできるかと、先程「Plan Do See」がありました、きちっと作らない限りはだめです。