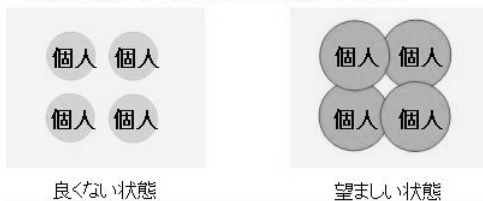


それから、「官主導で行われてきた。おせっかいなまでに規制しなければだめ」という意見があったのですが、そもそも運転免許というのは国が与えているものですよ。それから道路も道路交通を造るのは国ですよ。国がしっかりしていただかないと、何かおせっかいという規制じゃなくて、きちっと出来ない人は出来ないです。交通規則を守らない人は絶対守らないんです。だからそういう人に対してはきちっと規制を行っていただきたい。

それから、命の大切さと言われますが、交通事故を起こす加害者に「命を粗末にしていますか」と聞いてもそのような人はいません。事故を起こさないようにしていても結果的には起こるんですよ。それはなぜかというとお話します。事故はなぜ起こるかということなんですが、先程一番初めに鈴木先生がおっしゃったように、個々人でどのように行動するかということなのですが、周りの人を見る、自分はこの限られた範囲だけを行ってれば良いというように思っていたら事故は起こるんですね。この間を埋める、そういう意識を持ってやらない限りは、事故はなくなりません。結果的には、そういうことは意識がない限りは出来ません。

#### 第8次交通安全基本計画（中間案）

- なぜ事故、トラブルは起きるのか？（共通）



1つの重大事故が起こる前には、10個の中程度の事故が発生し、100個の小さな事故が発生している。

重大事故は突然には起こらない。小さな事故も見逃さない。

2005年10月13日 内閣府公報会 6

それから、交通事故とか他の「R」の事故にしても、原発の事故にしても、突然大きな事故が起こるわけではないのです。一つの大きな事故が起こった背景には10個の中規模の事故があったり、100個の小さい事故が現実に行っているわけです。死亡事故を起こすドライバーは大抵前科があるんです。いきなり死亡事故を初犯でする人はほ

とんどいないです。原発とか「R」の事故にもそういう背景があるわけです。そこを押さえない限り事故はなくならないです。そういう意識を持っていただきたい。

#### 第8次交通安全基本計画（中間案）

- 安全対策の視点

	キーワード	視点
方法	官から民へ メリハリ (人・もの・金) 使い易さ	質の向上、コスト削減 重点主義(対象者、拠点等) 無駄遣い排除で資金調達 (設備更新で景気対策、治安・災害対策と一体)
ハード (体・箱)	高知能化 高機能化	人は過ちを犯す。 人はずぼらな動物である。 人は自己中心に行動する。
ソフト (心)	アメとムチ	人は弱いもの。 報償(インセンティブ) 動機(モチベーション)

2005年10月13日 内閣府公報会 7

安全視点のキーワードですが、私はこういうふうに考えました。「官から民へ」で行って下さい。何でもお国任せだと税金を無駄使いされるので、民間に任せて下さい。サービスが向上します。

満遍無くやるのではなくて、重点・対象とか焦点を絞って下さい。新たに予算を立てるのではなくて、現状の予算の中で何とか工面できるのではないかと思います。「人は過ちを犯すものだ」、「ずぼらな動物である」、「自己中心に行動する」とか、そういった意識を持っていただきたい。

最後は、心は弱い、結局は、人は弱いものなのです。倫理観の高い人は言わなくても交通規則は守ります。でも守らない人がいるから、それをどうするかということで、そこには報償と動機、モチベーションです。悪いことをしたら罰せられるんだという意識をもっと持たさないと駄目だと思います。

#### 第8次交通安全基本計画（中間案）

- 施策についての意見

基本計画(中間案)では、対策の実施に当たっては、「可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果評価を行い、必要に応じて改善していくこと」を謳っている。

- > 現状分析を含めて全ての項目を数値で表し、今後5年間に投下する予算を予め明示
- > 各年度における施策毎の予算と実績、実施内容についても進捗率で管理
- > 事故発生件数の内訳を十分に分析し、毎年実績を評価し、投資効果(交通事故が減る)の高い施策を重点的に優先して実施
- > 総花的な(なんでもやります)基本計画ではなく、重点施策
- > 交通安全対策関連に投下された総費用の把握 ⇔ 経済損失との比較

2005年10月13日 内閣府公報会 8

施策意見は、ちょっと時間も無いので、要は出