

第8次交通安全基本計画（中間案）

- 施策に関する提案
  - ▶ 各施策項目について現状評価と理想状態のイメージを共有化する。
  - ▶ やりっぱなしではなく、実績・利用頻度を必ずフォローする。（被害者支援パンフレット、HP等）
  - ▶ 国民から直接意見を聞けるような仕組みを考える。（例えば、インターネットを利用し、危険な道路や改善すべき道路標識を通知してもらう等）。
  - ▶ 交通安全におけるITの活用について積極的にアイデアを募集する。

2005年10月13日 内閣府公報会 13

第8次交通安全基本計画（中間案）

- 事故から1年後に事故現場近くに横断歩道が設置された。

国道168号線バイパス迂回により交通量が増加していた。事故発生の1年以上前より横断歩道の設置を要望していた。



2005年10月13日 内閣府公報会 14

先程身体障害者の方もおられましたが、子供、高齢者、身体障害者の視点で道路標識とか、交通インフラを造っていただきたいと思います。

第8次交通安全基本計画（中間案）

交通事故をなくすんだ！

第8次交通安全基本計画の  
目標達成宣言  
(全国一斉CM放映を実施)



2005年10月13日 内閣府公報会 15

時間もないので、最終的に言いたいことは理想のイメージをまず共有化していただきたいという

ことです。やりっ放しではなくて、実績・利用頻度を必ずフォローする。パンフレットは、作りっ放しではなくて、きちんと誰に何時手渡したかということちゃんとフォローしていただきたいということと、国民から直接意見を聞けるような仕組みを考えていただきたいということです。要はこのように「交通事故をなくすんだ。」という意気込みを持っていただきたいと思います。

第8次交通安全基本計画（中間案）

国民みんなの力で安全な日本を実現する

ご清聴ありがとうございました。

奈良県生駒郡平群町  
山下 篤

2005年10月13日 内閣府公報会 16

## 5. 意見に対する総括コメント

### 1) 政策研究大学院大学教授 森地 茂

司会 引き続きまして、森地座長及び鈴木専門委員から、ごくごく簡単にコメントをお願いしたいと思います。

森地座長 大変貴重なご意見ありがとうございます。今日、我々だけではなくて各省庁の担当の方も来て聞いていただいております。いくつか議論をしなければいけないこともあります。良く承って可能な限り良いものは全部取り入れるような方向にしたいと思います。

ただ一つだけ、目標をどこに設定するかということについては昔からこの議論をしまいいりました。この国では、「人の命は地球より重い」ということで、いつも絶対起こしてはいけないというのが目標である、そのことは正しいんですが、このような言い方をして結果的に何が起こったかという、目標がはっきりしないものですから何に向かって何をやるのかということになかなか結びつかなかったようなことがあります。ここが欧米系のドライな社会と全く違っていて、何%減らすから事故はこういう確率で起こるので、その確率を下げるために、こうやるんだというような格好で行っているのに対して、この国はすべてゼロだ

と書いていました。

最近、色々な評価の話とか目標設定の話が出てきて、評価というのは目標がないと評価出来ませんので、そういうところがだんだんすり寄って来たような、こういう社会でもあります。ただ、目標は高く掲げなければいけないというのはおっしゃるとおりだと思います。

もう1点だけ、私自身、実は自分の住んでいるところの交通事故情報をコンピュータ上に落とし、例えば雨の日に追突事故がどういう車で起こったのかなんていうのを検索出来るようなシステムを12年間作り続けたことがあります。何で自分のところでやったかということ、そこへ行ってみると何でそこが危ないのかということが良く分かるからです。そのようなことも学生と全く費用をかけないで行っていたわけですが、そんなことをもう少し広く出来たら、「今の色々な提案に応えることが出来るのになあ」などと思いながら伺っておりました。また、予算の限りもあることから、各担当の方とよく相談しながら進めたいと思います。

### 2) 自由学園最高学部長 鈴木 春男

○司会 引き続きまして、鈴木専門委員、お願いいたします。

○鈴木専門委員 時間が大変少ないようですので、一言だけお話をしたいと思います。

先程、私は専門委員が今回3度目だと申し上げましたが、中間案がまとまった段階でこのような形で公聴会を開いたのは、今回が初めてではないかと思っています。その意味で多くの団体や個人からいろいろご意見をいただくチャンスを得たこと、大変重要なことだと思います。

先程もお話したように、交通安全基本計画が本当の意味で国民一人一人の身近なものになる大変重要なポイントだと思うんですが、こうして色々な方々から意見をいただく機会がまず国民を安全に向けて動機付ける第一歩になるのではないかと考えております。いただいた意見は出来るだけ細かに書き留めました。専門委員会議での発言ももちろんですが、私個人的にも、ぜひそのような意見をいかす方向で努力をしなければいけないと思います。

## 6 . 質疑応答等

司会 ただいまから、最後の質疑応答の時間とします。なお、御意見や御質問に対する回答については、この場に各省庁から担当の者が来ておりますので、答えられるものについては答えますし、この場でちょっと答えが難しいものについては、

別途ホームページ上にて行っています意見募集（パブリックコメント）の回答と併せて行いたいと考えておりますのでよろしく申し上げます。

それでは、フロアの方から、何か中間案に対しての質問がありますでしょうか。

### 1) 質問者 A

質問者 A 質問ということではなく、意見として簡単に三つほど申し上げたいと思うのですが、鈴木先生から、この交通安全基本計画の中に目標管理を導入されるというお話を聞きましたが、私は大変賛成でして、これが正確に導入されると、間違いなく良い成果が上がっていくだろうと思います。ただ、その際には、各階層ごとに管理項目をどのように設定していくのかということが大変重要になるかと思えます。

この中間案を見て良く分からないのが、今までのそれぞれの施策のレビューがどのようになっているのが良く分からない。大変つらいことかも知れませんが、それぞれ担当されている部署が今までどのような施策を取り、それがどう良かったのか、悪かったのかということを冷静に反省するということが大変重要かと思えます。それを確実にしていただきたい。

それと、年間7,000人以上の人が死ぬということは、満員のジャンボジェットが毎年20機墜落するということです。これは大変な大事件だと思うのです。「事故」よりも「事件」に近いのだろうという気がいたしますが、目標管理を導入

するに当たっては、体制ということが大変重要になるかと思えます。どんな船に乗って、何処へ行くのか、その舵を誰が切るのかといった体制が重要になるかということで、そこを充実させていきたいと思えます。

何が言いたいのかと言いますと、今まで取られてきた施策と、何がどう変わるのかということが、分かり易く、国民一人一人に理解できるようにしていただきたいと思えます。

そのような意味では、前に座っておられる各省庁の方で、企業活動が交通流と安全に対して大変重要と思うので、経済産業省の方が加わって検討していくということが重要と思えます。

最後に、安全教育というのは体験が大事だと思います。先程、山下さんのお話で、本当に教育が必要な人は来ないという話がありましたが、市民が気軽に体験を通した教育が受けられるような、あるいは訓練が自ら進んで簡単に出来るような、そのような施設の充実あるいはそのようなことに対する支援の施策等が大切になってくるかと思えますので、この辺の充実についても、具体的に考慮いただけたらと思えます。

### 2) 質問者 B

○司会 その他にありますか。時間がないので手短にお願います。

○質問者 B 目標管理、それから管理項目の細分化と今おっしゃったんですが、大賛成です。この計画に最も抜けているものは自主責任がどこにあるのかというのが明確に書かれていないということです。この計画を達成しなくても、どこも責任を

問われないのではないかとこのところを非常に疑問に感じておりますので、自主責任の明確化をお願いいたします。

先程からスウェーデンのビジョンゼロの話が出ておりますが、これはビジョンゼロではあるのですが、スウェーデンの中ではミッションとして、責任分担がきちんと決まって実施しようとしてい

ます。だから、課題ごとのゼロと、日本で従来から言っているようなゼロではなくて、計画として

のゼロなのです。その点を盛り込んでいただきたいと思います。

---

### 3) 質問者 C

○司会 では、最後ですが、どうぞ。

○質問者 C 日本自動車工業会の大越さんから若者に対する交通安全教育という話が出てきましたが、今まで高齢者に対するものは出て来たのですが、なかなか若者に対する交通安全教育というものが出来なかつたので危惧していたのですが、このようなところに力を入れて行くということは、ぜひ今後とも推進していただきたいと思います。

中間案の中にもありますが、そして自動車工業会の方の話の中にもあったように、ハード面のみならずということだったのですが、ではハード面の方はどうなのか。実際に車の性能がどんどん良くなって来て、特に若者の間で四輪駆動車が非常に人気を博している。これは車高も高いですし非常に危険です。それに加えて、カンガルーバーなる物を付けて、普通の一般道、生活道路、そういうところを走っています。若者はどうしてもスピードも出している。カンガルーバーのようなもの、本当に野生のカンガルーが1匹もない日本において、このような危険な自動車を販売するのはどうなのか。これは国の方でも規制なり廃止なり本当に安全を考えるのであれば、ハード面からもぜ

ひ考えていただきたいと思います。

それから、ハードのみならずソフトの方ということで、若者に対する教育ということですが、多分、CMは自動車工業会に関係すると思うのです。若者は新聞などを読むよりはテレビを見る。そういう意味では、広報の媒体としてのテレビ、そういうものを担っている自動車メーカーが、できれば自主的に安全教育に対しての広報を行っていただきたい。現実問題とすると、自動車メーカーのコマーシャル、これは映像から見ると非常なスピードで走っていたりします。こういうものを若者が見た場合どう思うのか。そういう面で若者に対する教育もぜひ考えていただきたいと思います。製薬会社ですとか、たばこの会社ですとか、消費者金融ですとか、そういうところにはコマーシャルの規制があって、安全を確保するようなものを入れなければいけないというようなCM作りになっております。若者に対するそういう教育面でもぜひお願いしたいと思います。

○司会 以上で質疑応答を終わりたいと思います。

これをもちまして、第8次交通安全基本計画(中間案)に関する公聴会を終了いたします。

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

〒100-8970 東京都千代田区霞が関3-1-1

TEL 03-5253-2111(代)

無断転載・複製を禁ずる