

平成22年10月22日

第9次交通安全基本計画に関する意見書

全国交通事故遺族の会
副会長 戸川孝仁

昨年の交通死者数は、9年連続して減少し、ついに5000人台を割った。「交通戦争」といわれた、昭和45年の死者16765人に比べれば、3分の1以下になったことになる。

しかし状態別の交通被害死者数について見ると、「乗車中」つまり運転者および同乗者の側よりも、「歩行者・自転車」、すなわち交通弱者と呼ばれる者たちの被害の割合が確実に増えている。昨年は交通弱者側の犠牲者が、乗車側の数を超えて、第一となってしまった。

この事実を踏まえ、今後交通死者数を減らしていくための政策としては、より交通弱者にスポットを当てることが、緊急かつ重要であると考える。

交通弱者保護については、今回の第9次案においても広範囲に提唱されているが、即効性・具体性に欠けているように感じられる。同案「3つの視点」において「高齢者」、「歩行者・自転車」、「生活道路」に着目しているが、もっと明確に、強い姿勢での「人最優先策」の実行が求められる。

まず交通事故で、現状最も被害を受けているのは、「交通弱者」であるという事実認識を、国民に周知徹底させる必要がある。「我が身は、自分で守る」という、交通弱者の側に責任を転嫁するのではなく、行政と市民が一体となって事故防止を図ることが絶対条件である。

交通行政の成果を、交通死者数だけで測ってはならない。安全社会の実現、すなわち交通弱者の安全がどれだけ確保されたかという、本質的な問題として捉えていただきたい。

行政の役割であるが、住宅地や文教地域、病院や公園などが主人公であるエリアを「生活ゾーン」として法的に設定し、地方行政や周辺住民の関わり方について、方向性を示して欲しい。さらには、形骸化しつつあるスクールゾーンなど現行の域内規制を見直していただきたい。

その上で、車優先の「幹線道路」と、人間優先の「生活道路」を明確に区分して、両者の棲み分けを明確にすることから取りかからなければならない。歩道・ガードレールの整備、歩行者の通行妨害になっている電柱の地下埋設化、道路標示・標識などの整備などを進めていただきたい。

次いで重要なことは、「生活道路」における車の走り方である。計画案には、歩車分離やIT導入など、ハード面での対策が謳われている。だがその前に、生活ゾーン内では「人」の安全が最優先されることを実感することができる政策を実行するべきではないか。

近道・抜け道や渋滞逃れなど、住民に係わらない外部車の侵入制限や、侵入車の速度制限など、現行法下ですぐにでも実行可能な対策が求められる。

生活ゾーン内に不用不急の外部車を侵入させないため、侵入した車に物理的なストレスをかけるライジングポールや、ハンプなどを増設して、市民の安全を確保して欲しい。

場合によっては、これら施策の効果を高めるため警察による取り締まり強化や、違反者への厳しい処罰など、徹底した包囲網を敷くべきである。

以上、生活ゾーンと生活道路の設定と交通弱者対策を、今般計画に盛り込むとともに、タイ

ムテーブルを設けて、計画の実効性を監視していただきたい。

そして、これが第9次交通安全計画の目玉であることを市民に知らしめ、市民の側もこの計画に引き込むため、徹底した啓蒙活動をお願いしたい。

ところで政府は、環境やエコロジーの観点から自転車の普及に乗り出している。それに連動して道交法が改正された結果、軽車両である自転車が、大手を振って歩道に侵入して来た。

必然的に歩道上における自転車とのトラブルが増え、歩道といえども、もはや安全な通路ではなくなってしまった。

このところ自転車による事故は激増し、ひき逃げも増えている。しかし自転車には、自賠責保険のような被害者救済制度がないため、救済されない被害者も多い。

自転車専用道路や駐輪場の増設、自転車の運転マナーや事故時の対応などの教育、自転車の登録制による悉皆保障制度など、行政が力強いリーダーシップを発揮して、来るべき自転車社会を牽引していただきたい。

また最近、自転車と自動車の間に位置する、様々な移動機が登場している。身体障害者や高齢者用の電動車イス、セグウェイのような遊具、ますますパワーアップする電動自転車、発売目前の電動バイクや、少人数用の電気自動車等々、従来の自転車と自動車の間隙に、多種多様な乗り物がひしめき合う時代が、間もなく到来しようとしている。

高齢化社会、省エネ、生活の多様化などに後押しされ、これから急速に発展・発達が予測される移動機について、性能面における基準作りを急がなくてはならない。

さらに免許制度の見直しを含めた法的整備が必要と思われる。何より被害者対策は、すぐにでも取りかかっていただきたい。

自転車、および新規移動機について、今般計画における重点施策や新規施策には、積極的に盛り込まれていないように見受けられる。その必要性と重要性を認識されるとともに、本計画の中に対策を盛り込んで欲しい。

さもないと、一番近距離にある歩行者に大きなリスクを負わせることになりかねない。

最後に、ひとつの提言を行いたい。交通安全は、それぞれの国が取り組む問題であるが、今後は地球規模で取り組む時代に変わって行くと予想される。

世界では、毎年130万人の命が道路交通で失われている。全ての国が、この問題に関心を持ち、知恵を出し合い、先進国は新興国を物心でサポートし、そして国家間で安全を競い合う、こうした社会を実現する義務が、我々にはあると思う。

このきっかけともなった、2つの国連議決がある。ひとつは「世界道路交通被害者の日」、交通事故死者を悼むことから、交通事故防止につなげようという、出発点としての運動である。

もう一つは国連決議された「世界的な交通安全の改善」に伴い、09年モスクワで開かれた「交通安全に関する世界閣僚会議」で採択された「交通安全のための行動の10年」という指針である。

今般計画は、ふたつの決議を踏まえたものとなることを望むとともに、こうした世界的な流れに乗り遅れることなく、むしろ積極的に関わり、世界をリードする役割を日本が担っていくことを、切に要望する。

以上

生活ゾーンでの進入車 「交通事故ゼロ」 を実現しよう！

我が国には、8000万台近い車が、日夜ひしめき合って走っています。それらの車は「生活ゾーン」といわれる商業や文教地区、そして住宅地の中の道路にも進入して来ます。無法な運転者によって、近道や、渋滞を避けるための抜け道として利用されているからです。

生活ゾーンは、歩行者が中心であるべき地域であるにもかかわらず、住民の生活は乱され、身の危険にさらされています。交通事故も多発しており、痛ましい重大事故も後を絶ちません。その犠牲者には、歩くことしか出来ない高齢者や子供が多く、いわゆる交通弱者の命が脅かされています。

生活ゾーンの安全がなぜ脅かされるのか、その原因是、生活道路に対する規制と取り締まりが不十分だからです。幹線道路と呼ばれる広くて直ぐな道路上に、40Kmや50Kmという制限速度が定められている所があります。ところが狭い生活道路が無指定となっている場合が多く、そこは法定の60Kmで走ることが許されているのです。

「生活ゾーン」での制限速度は、一律に30Km、もしくはそれ以下にするなど、規制強化が必要です。また、時間進入禁止の措置がなされているスクールゾーンや商店街などでは、不法に進入して来る車に対し、警察は厳しい取り締まりを行うとともに、大幅な罰則強化が求められています。

こうした規制や取り締まりと同時に、安全な生活ゾーンを確保するため、インフラの整備も大切です。立体型歩道の設置を進め、歩車分離式信号を普及したり、ハンプやクランクの設営など、人に優しい道路構造の改革にも積極的に取り組んでください。

安全な生活ゾーンの確保は、日本が文明社会といわれるための必須条件です。全国交通事故遺族の会は、安全を願う市民と一体となって、国会や行政に対して法の整備やインフラ整備を求めていきます。

- 生活ゾーンエリアの早期法的認定と、道路表示などの整備
- 生活道路は制限速度の30Km以下に抑制、隣接する幹線道路の安全確保
- 通学路など進入規制エリアでの、取り締まり強化と厳罰化
- 立体型歩道やガードレールなどの歩行者保護策の整備
- ハンプ・クランクなど、強制的スピード抑制や、歩車分離式信号の普及
- 車のメーカーは、対歩行者用の衝突安全装置の開発を急げ
- 事故抑止効果がある、ドライブレコーダーの全車標準搭載



全国交通事故遺族の会

会長 井手 渉

東京都中央区日本橋中州 5-1-703 Tel/Fax 03-3664-1065 URL=<http://www.kik-izoku.com/>