

第10次交通安全基本計画公述人意見書

2015年11月6日

交通事故被害者遺族の声を届ける会

代表：大塚兼治

私たちの会が発足して11年を過ぎましたが、道路交通被害は依然として非常に多くの悲しみを産み続けています。このような悲しみをこれ以上繰り返さないように私達は「交通死ゼロ」を目指して活動しています。しかし、当会が先頭に立って平成19年に新設された「自動車運転過失致死傷罪」による厳罰化が効果を上げ死傷者数は減少してきたものの、ここ数年その減少率は鈍化し今年には減少から増加への転換の年となってしまう可能性もあります。第9次交通安全基本計画で目標とされた24時間内死者数3000人はすでに10月時点で超えており、第10次交通安全基本計画ではより強い対策が必要であると考えております。宮崎県において発生した歩道上の暴走事故に代表される高齢者の運転適性問題と歩車道の整備問題なども緊急に対策が必要でしょう。

さらに、千葉県警においては24時間内死者数の改ざんがされていたという驚くべき事実も発覚し、道路交通被害対策においてその姿勢が問われることにもなると考えます。各担当部署が成果を強調したいという思いがそうさせるのでしょうか、基本計画自体も24時間内死者数を中心に据えるのではなく、ヨーロッパと同じように30日内死者数をより前面に出し国民により真実に近い数字を示すべきと当会は考えます。

基本計画全体において「交通事故は不慮の事故＝アクシデント」であるという前提のように感じますが、特に自動車運転におけるものは犯罪・事件としての側面が重要であり、犯罪対策としての捜査・立件などの面における改善対策が交通安全実現のために必要であると強く主張いたします。

また、重大な事件においては「道路交通事故調査委員会」を設置し、自動車メーカーにも積極的なデータ提供などの協力を求めて事件の徹底解明を行い、同様の事件の防止に努めることの必要性を常を感じております。

以下、具体的に意見を述べさせていただきます。

前回第9次交通安全基本計画のときにも申しましたが、基本計画の専門委員に被害者遺族の参加を求める要請がされたにも関わらず、実現されなかったことを残念に思います。引き続き、これらの委員会にはこの基本理念に基づいて委員の選考を行っていただくことを強く希望します。そして、公聴会開催についても、もっと早い時期から国民に告知し、希望者はもれなく傍聴できるようにしていただきたいとお願いしていたのですが、今回は前回よりもさらに対応が後退してしまったことは残念至極です。

基本理念「3. 交通社会を構成する三要素」の「(1) 人間に係る安全対策」に「交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。」とありますが、この推進に当たって自動車メーカーの積極的な協力を強く求めてほしいと考えます。被害者遺族による講演なども有効な手段ではありますが、テレビなどのマスコミによる効果はその比ではありません。

毎日何度も繰り返して流されている「クルマ」コマーシャルで「クルマ」の快適さだけではなく、安全運転を前面に出すことによりどれだけの命が救われるのでしょうか。自動車メーカーは「クルマの危険性」について触れることを避けるでしょうから、コマーシャルの最後には必ず「クルマは凶器です。安全運転をお願いします」とでもいう文言を入れなければならないといったルールを決めるなどの方策を考えていただきたい。

第8次交通安全基本計画での目標値は2年前倒しで達成されましたが、第9次の目標はすでにその達成が失敗に終わり、その原因は自動車乗車中の被害対策には一定の成果があったものの、日本の交通死の特徴である「歩行者と自転車」、いわゆる弱者の被害対策がまったくおろそかになっていることにあると感じております。シートベルト着用、エアバッグの装備などによる対策によって着実に死者数を減少させてきたわけですが、自動車の乗員を守るばかりの方策は限界を迎え、運転者ではなく交通弱者の保護対策が真剣に問われるのが今回の第10次交通安全基本計画なのです。特に通学路における子どもたちの安全確保については、2012年4月に京都府亀岡市で児童ら10人が死傷した事故を受けて13年から毎年春と秋に実施されている全国一斉取り締まりにおいて、27年9月24日朝の取り締まりでは、約3000路線で10,879件の違反を摘発し、無免許運転などで3人を逮捕、26年10月の一斉摘発と比べ1908件の増加と報道されており、取り締まり対象外の通学路での違反も勘案すると、依然として子どもたちが通学路で毎日命の危険にさらされていると考えざると得ない状況です。警察庁を中心に行政が一丸となり「通学路での子どもの死傷ゼロ」の実現に向けた、安全な通学路の確保、さらなる取り締まりと啓蒙の徹底を強く要望します。

私たちとしては、第8次よりずっと「目標は交通死ゼロであるべき」と強く訴えていますが、第9次の3000人の目標値も達成できず、第10次はただ機械的に2500人を目標としているように感じてしまいます。具体的な方策も持たずに目標値を掲げるのであれば、理想としての「ゼロ」を目標としていただきたい。

弱者の被害を無くすためには、道路整備などを根本から考え直す必要があり相当の時間と経費を要すると思われます。日本の経済の状態を考えると、命を救うために優先してお金が投入されるのかどうか疑問に思う昨今でもあります。アベノミクスの「矢」の一本に「命を救う矢」が加えられることを望みます。さらなる死者数の減少には「根本的な道路整備」と「国民の安全意識の啓蒙」が必須です。

第9次で申し述べたことをまたまた申し上げなければなりません、11ページにある「この目標を達成した場合には、他の各国の交通事故情勢が現状と大きく変化がなければ、最も少ない国となる。」などという、ありえない仮定を前提とした安全の幻想を記述し、「世界一安全な道路交通が実現できる」などと国民に間違った認識を植え付けることは交通安

全の基本理念に反することではないでしょうか。第9次の時点では世界6位だった日本は今回は9位に後退しているのですよ。このようなお決まりのパターン展開が交通安全に役立つとは思いません。それよりも、日本がいかに道路交通において危険な国であるのかを明確に国民に周知することのほうが交通安全に寄与すると考えます。

国連で議決された「世界道路交通犠牲者の日」(World Day of Remembrance for Road Traffic Victims)は今年は今月の15日ですが、日本の政府においてはなんらの参加もなく、ここにお集まりの皆さんの中で、「交通安全のための行動の10年」と題した世界的な活動が2011年から始まっていることをどれだけの方がご存知でしょうか。日本の交通安全意識は非常に遅れています。ぜひ、積極的に「世界道路交通犠牲者の日」の国民への周知、犠牲者を慰霊することによる全国民への交通安全の啓発という世界の動きに参加していただきたい。

『このままでは「世界一安全な道路交通」を実現するどころか、現在の6位からさらに後退する可能性が大きいと考えています。』と申し述べたのは5年前でした。その通り、今は9位に後退しているのです。このままではどんどんと後ずさりするだけです。

ここにおられる「交通安全」に関わる方々が、ご自身の家族を喪うということを想像していただき、何よりも命を優先して交通安全基本計画に携わっていただけるならば、必ずや「交通死ゼロ」は達成できるものと信じております。

例えば「信号機がないために命が失われる」のであれば、信号機をつければよいのです。そのための予算がないから命が失われるというのが現実ですが、これはおかしくないですか？ お金がない？ 本当にないのなら自動車の税金を上げて対応すればよろしい。自動車を使う人間には当然の負担でしょう。しかし、他にいっぱい無駄遣いをしているのを国民はみんな知っているのですよ。

要は「何を優先するか」です。経済ですか？ 命ですか？

答えはお判りでしょう。

私たち交通死遺族の想いは、失くした家族の命を無駄にしないことです。その想いがあなたの家族を救います。ぜひとも、車中心ではない、人の命を中心に据えた基本計画としていただくために、私たちの声が届くことを祈っております。

以上