

交通死傷ゼロ への提言

11月15日(日) 13:30~16:30

かでの2・7 520研修室 **入場無料**

札幌市中央区北2西7

国連が提唱した「世界道路交通犠牲者の日」(11月第3日曜日)に連帯し、毎年世界で130万人という「日常化された大虐殺」の死者を追悼し、交通死傷ゼロの社会を実現するための課題～小樽、砂川と続いた飲酒運転根絶のための条例制定、第10次交通安全基本計画への意見など～について話し合います。

ゼロへの願い 被害者からのメッセージ

こんな悲しみ苦しみは
私たちが終わりにして下さい

◆肉親を奪われた遺族と、
重篤な後遺症をもつ被害者の訴え

基調講演

飲酒運転根絶と 交通死傷ゼロの課題

愛媛大学法文学部准教授 小佐井良太氏

〈プロフィール〉

専門は法社会学。被害者遺族に寄り添いつつ「飲酒運転問題と法」を研究実践。福岡県飲酒運転撲滅条例の制定(2012)と見直し(2015)に貢献し、広島県議会で政策提言、また、オーストラリア・シドニー大学で在外研究を行う(2014)など、地域での条例に基づく飲酒運転根絶施策をテーマに国内外で活動を進めている。

ゼロへの誓い 関係機関や団体からの報告

後援：北海道・北海道警察・札幌市

〈協力〉 世界道路交通犠牲者の日・東京フォーラム クルマ社会を問い直す会 TAV交通死被害者の会
交通事故被害者家族ネットワーク 交通権学会北海道部会
道は誰のもの？札幌21 道路を考える会 スローライフ交通教育の会 他

主催：北海道交通事故被害者の会

連絡先：札幌市北区北30条西6丁目4-18 北海道交通安全協会内 Tel.011-299-9025



ポルトガルにおけるキャンドル点火の様子
© Pedro Costa/Lusa



2014・7・13 小樽飲酒ひき逃げ事件で命を奪われた、(左から)原野沙耶佳さん、石崎里枝さん、瓦 裕子さん。この写真からおよそ30分後、事件は起きました。

犠牲を無にしないために、飲酒運転根絶条例制定など、道民あげてのとりくみが求められます。



世界道路交通犠牲者の日 いのちのパネル展

11月11～13日 札幌駅地下歩行空間
いのちのパネル展実行委員会主催。道共同募
金会の助成を受け「もう誰にも悲しい思いを
して欲しくない」という被害者のメッセージ
パネル 24 枚を展示。(写真2014年10月 地下歩行空間)

第10次交通安全基本計画に「交通死傷ゼロへの提言」を 北海道フォーラムの歩みと課題

ワールドディ（世界道路交通犠牲者の日）は、1993年にイギリスのNGO「ロードピース」が始めたもので、2005年の国連総会が、11月の第3日曜日を（WORLD DAY OF REMEMBRANCE FOR ROADTRAFFIC VICTIMS）とすることを決議。国連は2011年から「追悼から行動へ、道路安全のための行動の10年」を提唱しています。

日本では 2008年からシンポジウムや追悼行事が行われるようになり、東京、大阪、秋田、熊本など全国に広がっています。

写真：東京フォーラムが昨年港区芝公園で行なった追悼キャンドル



北海道フォーラムは

2009年以来、「交通死傷ゼロ」をテーマに連続講演とシンポジウムを開催し、2013年に「交通死傷ゼロへの提言」を採択。（右欄参照）

2009年 「まちと命を守る

『脱スピード社会』を」
（小栗幸夫氏）

写真：ソフトQカー（道路ごとに設定した最高速度以上の加速ができない段階的速度制御装置付）



2010年 「スウェーデンのビジョンゼロに学び、 システムアプローチを」（今井博之氏）

右図：オランダ発祥のボンネルフ「静穏化道路」の標識。ヨーロッパの住宅地に共通の標識で、「優先権を自動車に与えない」「道路で遊ぶことを禁止しない」「高速で走れない（20 km/h以下）」が基本理念。



2011年 「歩行者と自転車の道の革命

～車道至上主義から道路交通文化の時代へ」
（津田美知子氏）

写真：歩道、自転車道、車道が1対1対1の対等な関係にあるコペンハーゲンの市街地



2012年 シンポジウム

「交通死傷被害ゼロのための刑罰見直しを」

2013年 「ワールドディの今日的課題」（小栗幸夫氏）

2014年

「ゼロへの課題と被害者の人権」
（島田尚武氏）



交通死傷ゼロへの提言(要約)

2014.11.16 北海道フォーラム

近代産業社会がモータリゼーションとともに進行する中、この利便性を享受する影で、「豊かさ」の代名詞であるクルマがもたらす死傷被害は深刻で、命の重さと真の豊かさとは何かという問いが突きつけられています。

人間が作り出した本来「道具」であるべきクルマが、結果として「凶器」のように使われている異常性は即刻改められなければなりません。

第1 交通死傷被害「ゼロ」を明記した目標計画とすること

憲法が第13条で定めているように、人命の尊重は第一義の課題です。現在の第9次交通安全基本計画の基本理念は「究極的には交通事故のない社会を目指す」とされていますが、「究極的には」でなく、中期目標としてゼロの実現を明記し、政策の基本に据えるべきです。

減らせれば良いではなく、根絶するにはどうするかという観点から、刑法や道路交通法など法制度、道路のつくり、対歩行者を重視した車両の安全性確立、運転免許制度、交通教育など関係施策の抜本的改善を求めます。

第2 クルマの抜本的速度抑制と規制を基本とすること

これまでの長い苦難の歴史から私たちが学んだ教訓は、利便性、効率性、そしてスピードという価値を優先して追求してきた「高速文明」への幻想が、人々の理性を麻痺させ、真の豊かさとは相容れない危険な社会を形成してきたということです。安全と速度の逆相関関係は明白です。施策の基本に速度の抜本的抑制を据えるべきです。

クルマが決して危険な速度で走行することがないように、今あるクルマの速度規制が急務です。クルマ自体に、段階ごとに設定された規制速度を超えられない制御装置やドライブレコーダー装着を義務化し、速度と安全操作の管理を徹底するべきです。高速走行を前提にしないISA（高度速度制御システム）の実用化を急ぎ、二重三重の安全装置を施すべきです。

第3 生活道路の歩行者優先と交通静穏化を徹底すること

子どもや高齢者の安全を守りきることは社会の責務です。道路や通りは住民らの交流機能を併せ持つ生活空間であり、決してクルマだけのものではありません。子どもや高齢者が歩き自転車が通行する中を、ハードなクルマが危険速度で疾駆する日常は、その根本から変えなくてはなりません。生活道路は、通行の優先権を完全に歩行者に与え、クルマの速度は少なくとも30キロ以下に一律規制（「ゾーン30」など）し、必要に応じ道路のつくりにも工夫を加え、クルマの低速走行を実現しなくてはなりません。横断歩道のある全ての交差点を歩車分離信号にすることも重要課題です。

同時に、財源措置を伴う公共交通機関の整備を進め、自転車の更なる活用と安全な走行帯確保を緊急課題と位置づけるなら、道路の交流機能は回復し、コンパクトな街並みは活気を取り戻すでしょう。それは、住民の生活の質をも豊かにし、全ての市民の基本的な人権の保障につながるのです。底にあるのは、人命を軽視しスピードと利便性のみを追求する麻痺した「クルマ優先社会」です。私たちは、今検討されている刑罰改正が、交通死傷被害「ゼロ」につながるものとなることを願います。法は、そして社会は、悪質運転はもちろん、死傷被害につながる「過失」の不注意運転も決して許さないという規範を示すべきです。許容できる事故など無いのです。刑事罰が交通犯罪の抑止力となり、「誰もが加害者になるかもしれないから、罪は軽く」という負の連鎖が断ち切られることを強く望みます。

ゼロへの願い

第10次交通安全基本計画(2016～20)に、パラダイム(規範や考え方)転換を明記すること

- ① スピードや効率ではなく生命尊重を第一に、中期目標として被害ゼロ
- ② 抜本的な速度抑制と規制
- ③ 車道至上主義を改め、生活道路における歩行者優先と交通静穏化（「ゾーン30」など）の普及・徹底