

## 1. 基本理念に関して

第8次より「人優先の交通安全思想」を掲げるも、交通死者の半数以上を交通弱者が10年以上占める状態であるにも関わらず、強い警告を感じない。第1次時の歩行死者半減のような強固な目標を望む。

第1次時に最も多かった歩行者死者数が第8次中に再びトップに戻り、現在まで続いてしまっている。第8次より掲げられた「人優先」の基本でもある歩行者の安全確保のため、歩行者被害をなにより中心に据えた安全対策を行うべき（特にクルマ側に対して）。

## 2. 死者数目標に関して

検討会では「ビジョンゼロ」の発言が見受けられたが、「ゼロ」という文言が原案には見られない。「ゼロ」目標をどこに見立てて計画をしているのか。

とにかく「ゼロ」目標を打ち出し、強い姿勢で重大被害を無くす。

そのための全ての事故調査や責任の明確化を示す。

## 3. 歩行者（特に子ども）の安全確保に関して

「歩道の整備」や「生活道路の対策」、「遊び場の確保」まで踏み込んでいるものの、そのためのクルマ側に対する対策事項が弱い。学校や公園などの周辺の車両規制・駐車禁止の強化や速度抑制、スクールゾーン内での被害時の厳格処罰（危険運転罪）を示すべき。

生活道路内の安全確保のためにもスクールゾーン・キッズゾーンの形骸化を無くし、無信号横断歩道等でのクルマ（交通強者）側への意識付けのための指導・対策を強化する。

## 4. 交通事故被害者等に関して

未だに理解の足りない交通犯罪被害者等への心情に配慮した支援や対策の更なる充実のためにも、被害当事者の経験を活かした講話等による被害者理解、学習の場を増やす。

交通安全についても被害の悲惨さに対する理解が乏しく、「安全」に対する意識も低い。被害当事者の生の言葉から「交通安全」の真の意味を理解し、行動につなげてもらう。

国連が定めた11月第3日曜日の「世界道路交通被害者の日」の活用も効果的。

## 5. 先端技術の積極的活用に関して

導入へのユーザー理解が足りないと考える。

レベル3（条件下での自動走行）が開始されようとするも、その使用説明や作動条件などが利用者に十分に理解されていないための危険性がある（過信や異常時の対応など）。

「自動運転」と「運転支援」の違いを明確にすべき（用語違いにも言及）。

さらにレベル3でのハンズオフ機能搭載の主旨が理解できない。