

「今日もまた、どこかの道路で誰かが命を奪われ、残された遺族は茫然と立ちつくし、絶望の淵に立たされているのでしょうか？」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「交通事故死ゼロ」を目指して取り組んでいます。

以下、意見を述べさせていただきます。

基本理念の「6」に「計画段階から国民が参加できる仕組みづくり」とありますが、多くの交通犯罪被害者遺族団体から第9次交通安全基本計画の専門委員に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。今後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ひしておきます。

全体的に「楽観的」な展望をもって交通犯罪を抑止していこうとする中間案になっていますが、これではこれ以上の被害者の減少は望めません。第8次の目標値が2年前倒して達成されたことは一応の成果ですが、自動車乗車中の被害者減少が主たる成果内容であり、第9次の目標を達成するためには、日本の交通死の特徴である「歩行者と自転車」、弱者の被害を無くすることが急務です。そのためには、今までの考え方を根本から改め、楽観視ではなく、国民の危機意識を高める方向性の計画に見直す必要があると考えます。私たちとしては、第8次のときと同じく「目標は交通死ゼロであるべき」と強く訴えますが、このままでは、平成27年に30日間死者数3,500人を確実に達成することすら危ういのではないかと危機感を抱いています。

弱者の被害を無くするためには、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を要すると思われます。それらの対策を急いで推進するとともに、弱者の保護を徹底する必要がありますが、車の運転者の弱者保護意識は非常に低く、自衛のための安全教育も必要でしょう。日本に於ける車の走行距離あたりの死者数は交通安全白書のデータではワーストトップです。そして弱者の犠牲の比率は欧米の2倍から3倍と異常な多さです。日本の道路は最も危険だと言えるのではないのでしょうか。「日本は安全だ」という錯覚を助長するような表現は見直す必要があると考えます。

例えば、中間案の5ページ、図1の考察は

「多くの人が、道路交通事故をゼロにすべき、あるいは、大幅に減少させるべきと考えている。」

これだけの文言で終わっています。

前回平成16年の調査と比較して、「なくすことが可能であり、ゼロとすべきである」が18.2%から9.3%と半減し、「ある程度生じるのはやむを得ず、減少できなくても仕方ない」は4.1%から11.2%と3倍近く増加している重大な事実に関して一言も触れていません。これは、国民の交通犯罪に対する危機意識が薄れてきたことの証です。

減少を続けていた交通犯罪は、2010年6月頃から再び増加に転じる傾向にあり、今月10月17日にはついに昨年の24時間死者数を上回り、交通犯罪が増加に転じたことはほぼ間違いありません。この背景には、このような国民の意識の薄れがあるのは間違いありません。

また、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。現に、第 8 次の基本計画でも同様の表現をしていますが、「世界一安全な道路交通」には遠く及びませんでした。

それどころか、ヨーロッパでは国連で議決された「世界道路交通犠牲者の日」(World Day of Remembrance for Road Traffic Victims) が積極的に推進され、2008 年 5 月には第 1 回の NGO 世界会議がブリュッセルで開催され、同年 11 月には「第 1 回 路上安全に関する閣僚級会合」がモスクワで開かれました。そして、「交通安全のための行動の 10 年」と題した世界的な行動が来年から始まります。このような世界の動きの中で、日本の交通安全対策は非常に遅れているのではありませんか？ 日本においても、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。

次に、基本理念の「3」の交通社会を構成する 3 要素として、交通事故の科学的な調査・分析や、施策を策定し... とありますが、現実には再発防止策等が出る筈もなく、むしろ被害者は車社会なのだから自分自身で身を守れ、等と暴言を浴びせられ、弱者への対策など殆ど感じる事が出来ないのが現実と言えます。事故を根絶するためにも、再発防止策がきちんと取られるように、その具体的な対策として、他の交通事故にはすでに設置されているのと同様に、道路交通事故にも、事故調査委員会の設置が必要ではないでしょうか。メディアも取り上げるような重大な事故に対しては警察独占ではなく、有識者等を交えて構成される「道路交通事故調査委員会」の設置を、具体案として挙げていただくことを希望します。

また 41 ページ「キ」の「効果的な広報の実施」の所では、自動車メーカーはテレビ・ラジオ・新聞等で CM を盛んにしていますが、酒類製造業者等が飲酒運転事故の防止を呼びかけているように、危険な車を製造・販売する責任と義務を担う点を考慮すれば、当然 CM に交通安全対策を取り入れるべきと考えます。自動車メーカーに対し、これらの義務付けをする事は当然です。自動車メーカーの CM で、安全運転への警鐘が流れる日の近い事を希望し、早急な対応をお願いします。

先にも述べましたが交通事故死が今年に入り減少から増加傾向にあることを非常に危惧します。「交通死ゼロ」に向けた実行性の高い基本計画として頂くよう心からお願いいたします。

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。その想いが目標はあくまでも「交通死ゼロ」であると言わせるのです。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