

第8次交通安全基本計画（中間案） に対する意見&要望

2005年10月13日

交通事故被害者遺族の声を届ける会
（トラック事故被害者をなくす会）

代表：金澤喜三

事務局：神奈川県川崎市宮前区梶ヶ谷 1384-1-309

TEL/FAX 044-861-7126

Mail:info@higaisha-no-koe.com

ホームページ：<http://higaisha-no-koe.com/>

●はじめに

今回の第 8 次交通安全基本計画の意見募集や公述人募集では、初めて広く意見募集をしていただいたことに、少し『交通事故死者ゼロ』への希望を見出しました。しかし、残念ながら、本気で交通事故死者をゼロにしようという想いは伝わってきません。他の交通事故被害者遺族の団体などには連絡がなかったようですし、インターネットに出しましたというだけでは極めて不十分ではないでしょうか。また、広報の期間もあまりにも短く、意見を準備するだけの十分な時間が考慮されていないことは残念です。

まずは、交通事故死者ゼロを目指す施策に関わる関係者の交通安全思想の徹底からお願いいたします。

準備期間の不足から、会として十分にまとまった意見を用意することができず、若干まとまりのないものとなっておりますが、大切な家族を理不尽に奪われた交通事故遺族の心からの願いとしてお聞き届けいただきたいと思えます。

さて、「安全で安心な社会を目指す」とは、正に交通事故死者を減らすのではなくて、「ゼロ」にするということではないでしょうか。年間 5000 人もの生命が奪われる社会が「安全で安心」とは言えないでしょう。

中央交通安全対策会議専門委員会議（第 1 回）議事要旨（17 年 2 月 24 日）には、専門委員の方から

- 近年の死者数の減少理由として、車両の安全性の向上も取り上げるべきではないか。
- 近年の死者数の減少理由として、救助と救急医療も盛り込んだらどうか。

という声が上がっています。

私たち遺族が、政府発表の「交通事故死者が減少した」という記事を見るたびに、「いえいえ、実は本質的には減ってはいないのですよ」という説明のために述べる文言です。

「死傷者数と事故件数は昭和 53 年（1978）から一貫して増加しているが、自動車 1 万台当たり死傷者数は横ばい」（6 ページ）から推察しても、死者の減少分は負傷者となっている。しかも、その大半は統計上の数字にも出てこない重度障害ではないでしょうか。

これらの文言が、なぜ第 8 次交通安全基本計画には触れられていないのでしょうか。交通安全対策が効果を上げていると見せかけなければならないからです

か？ 年間 95 万件を超え、さらに増加している交通事故件数を見れば、一時的な誤魔化しは何の意味もありません。下降を続ける日本経済建て直しのために、基幹産業である自動車製造メーカーの後押しをするのが交通安全基本計画の目的ではないでしょう。豊かな生活を夢見て、それらを支えるべき文明を興し、その文明に人間が滅ぼされている現状は皮肉なもので、他人の人柱の上に成り立っている豊かさはありえないのですよ。

死者は減少させるものではなくて、『ゼロ』にするものです。

交通安全基本計画における目標として、2 年前に「10 年間で交通事故死者数を 5,000 人以下とし、世界一安全な道路交通を目指す」とした事を基準に、2 年前から 8 年後の平成 22 年に 5,600 人まで達成できれば、後の 2 年間で 5,000 人まで減らせるとした表現はあまりにも理念のなきことではないでしょうか(9 ページ)。先に述べたような数字の誤魔化しがどこまで有効でしょう。

「平成 17 年度第 1 回香川県交通安全教育推進会議の開催結果について」(<http://www.pref.kagawa.jp/police/suishinkaigi/torikumi/kaigi17-1/>)には、交通安全活動で最も効果を挙げているドイツでは、交通事故死者数が 1970 年の死者数を 100 とした場合、2001 年は 32.2%に減少している。しかし、日本の減少率は、52.2%であるとあります。

交通死亡事故減少に関して、事故研究の面も含めてまだまだ不十分である日本において、9 ページに書かれている「世界一安全な道路交通」の達成が『絵に描いた餅』であると思うのは私たち遺族だけでしょうか。

12 ページの「講じようとする施策」で「重大事故の再発防止」(20 ページ)とありますが、重大事故の定義とは何でしょうか。人の生命が失われる事故は、すべて重大事故でしょう。百歩譲って、何人もの生命が奪われるような事故を重大事故と定義するとしても、その重大事故が起こってから対策するのでは遅いのです。一つ一つの事故を重大事故と捉え、原因を徹底的に究明して対策を講じることが重大事故を未然に防ぐことになるのです。

総じて、自動車メーカーに対する配慮、経済優先の考え方が支配していると疑いたくなる計画内容で、生命を奪われたものの家族としては、生命の尊厳に基づいて全面的に内容を見直していただき、『**交通事故死者ゼロ**』を強く推進する基本計画としていただくことを強くお願いいたします。

以下、各論の中で特に強く要望したい点について述べてまいります。

【道路交通環境の整備】（ページ12～）

『道路交通環境の整備』において、生活道路における交通安全対策の推進に関しての要望を述べさせていただきます。

まず、生活道路における「安全で快適な生活空間の確保」を実現するためには、基本計画案にも謳われているように**車優先の社会からの脱却、人優先の視点に立った交通安全対策を重視、推進**することが不可欠であると考えます。

・国民の意識レベルを高める施策をお願いします。

現在の道路環境は、戦後の高度成長に伴い、企業や人口の増加、車両の増加などに、都市計画自体が対応できていない箇所が多く見られます。一概に生活道路といっても企業や住居が混在しているため、狭い道路に車があふれています。これは、経済優先の政策から、人の生命よりも車の利便さを重視し、黙認してきた結果ではないでしょうか。

そして、今現在、なんらの改善も着手されていない生活道路において、毎年、死傷事故の約4割が発生し、大切な人の生命が奪われているのです。

国民の大半は、交通事故は別の世界の出来事のように考えているのではないのでしょうか。しかし、ある日突然、その失意の世界に引きずり込まれる確率が非常に高いことを知っていただくことが、『交通事故死者ゼロ』達成につながるのではないのでしょうか。

- ・生活道路から無関係な車両の進入を減らすことに取組んで頂きたい。
- ・通学時間帯などには、重点的に交通指導の取締りを強化して頂きたい。

しかし、残念ながら幹線道路の渋滞を避け、生活道路へと流出入する車両が問題化されているのが現状です。時間規制されている通学路においても、子ども達を守るべきはずの大人が、堂々とその中を通過しているのが信じがたい実態です。また、車両規制の中でもクラクションを鳴らし、人を排除して我が物顔で通過するドライバーさえ数多く存在しています。いくら保護者で子ども達を誘導しても、その数は減りません。

生活道路への外部からの車両の進入を減らす規制、通学時間帯を重点とした取締りなどの対策が急務です。

・人に優しい歩道の確保を推進して頂きたい。

基本的には歩道幅を2 mとし、車椅子などがすれ違える歩道拡張を進めて頂きたい。

道路幅の確保するためには車線を減らしたり、用地買収なども含め、積極的に推進していくべきです。

また、一般生活道路では両側を住居に挟まれ、歩行者・自転車・車両を共有できる道路幅員が取れていないにも拘らず、車両を優先するような形で区画線が引かれているだけの道路がほとんどです。やむなく共有するのであれば、歩道を優先し、カラー舗装やバリアー等の工夫をして頂き、歩道の存在を明確にして頂きたい。

・交差点には分離信号を設置して頂きたい。

青信号を頼りに渡る歩行者は、人を見落として迫る右左折車などを避けることができません。運転手の注意力、不確実な人間の注意力の前に自らの命をゆだねている状況なのです。

実際、類似死亡事故件数の比率からも人間の過失を無くすことができないことが証明されています。

歩行者事故は、交通事故の約30%を占めています。横断歩道横断中は8~9%、その他横断中は12~13%、対背面通行中は3~4%、その他4%。毎年毎年、この比率は横ばいです。同じ確率で人間の過失が繰り返されているのです。

このことは、信号機のある交差点において、歩行者の安全を車両運転手の注意力のみに任せるという構造が変わらない限り、毎年、決まった数だけ、罪もない犠牲者が発生するということを意味しているのです。

平成14年に全国100箇所の交差点を抽出してモデル運用を実施した結果、全交通事故が4割減少、その内歩行者事故が約7割減少、懸念されていた渋滞も逆に2%減少したところもあり、交通事故減少の大きな効果が認められています。また、地域住民からも7割以上の方が導入に賛成といった結果が得られています。

歩行者横断中は、車を全面停止させる歩者分離信号の設置は、確実に『交通事故死者ゼロ』達成に近づく施策であることは明らかであり、経費も多くは必要としません。すべての信号機が歩車分離となるよう、早急に進めて頂きたい。

・ **地域住民の要望を確実に返答して頂きたい。**

現在の基本計画案には、各状況において都道府県公安委員会と道路管理者が連携して推進を行うよう謳われていますが、関係する窓口を分かりやすいように一本化して、要望には必ず返答を頂きたい。現状多くの要望は、市町村や警察の予算不足等で、すぐには改善されるに至っていません。

たとえば生活道路に密着している通学路の安全で、2000年度の大阪府内公立小学校(1042校)の内385校の調査回答では、改善の要求について171の学校が計400箇所もの要求をしているとの結果が出ました。しかし、その結果について過去5年間で改善された箇所は4割弱にとどまる事が分かりました。

改善内容として信号機の設置・歩者分離信号や交差点のスクランブル化・横断歩道の設置・歩道の改善・幹線道路の抜け道となっている危険カ所・違法駐車による危険などです。

いつ、その改善がなされるのか返答もなく、毎年要望を出すだけに終わっている有様です。結局、あきらめに終わり改善がなされていない結果になっています。

住民からの要望提出先が国交省道路局の「道の相談室」以外にも、総務省や都道府県・市町村の役所や議会、警察等様々で、返答がある・ない、すぐに対応する・しない、などもバラバラなのが現状ではないかと思えます。

各役所間で窓口を一本化して、例えば国交省道路局が窓口になるのであれば、役所、警察等それぞれに提出された要望を国交省道路局が一括して把握し、国交省道路局が責任をもって要望者に対応（どの役所が担当で、調査・改善にはどれ位の時間がかかり、住民はどのような形で参加できるのか等）を返答する。といった意味での「窓口一本化」が必要だと思います。

以上を検討いただき、地域の事情に合わせた道路の整備・改良を積極的に推進し、計画から整備に至るまで地域住民の参加・協力による整備を進めるようにして頂きたい。

【効果的広報の実施について】(38 ページ)

- 『交通事故死者ゼロ』を目指す強い目的意識を伝える広報活動をお願いします。

交通安全思想の普及徹底(31 ページ)の中で、簡単にテレビなどの媒体による広報活動が触れられていますが、テレビ放送やインターネット上での動画による交通安全啓蒙番組を材料として提供し、危険予測や路上での行動等について学び考える機会を与えることは、子供と保護者、また様々な交通事情の諸外国から来日している外国人にとっても、周りの大人や日本人と共に交通安全についての理解を深める上で効果が高いと考えられます。

このように動画を用いたテレビ放送やインターネット上の交通安全啓蒙番組を警察庁、交通安全協会、国土交通省等関係省庁や団体の協力のもと制作し、教習所、免許更新時における免許保持者の知識・心構えの向上に役立てることに加え、継続的に学校、職場、家庭等において外国人を含め子供から老人まで広く交通事故防止知識を効果的に普及させ、また双方向で体験や意見を受け付け、更に番組製作に反映させるような広報政策を立案し、国をあげて実施し「ビジョン・ゼロ」を目指して頂きたい。

中央交通安全対策会議専門委員会(第1回)議事要旨(17年2月24日)にも ●交通安全意識の低い人への働きかけとして、諸外国では既に行われていることであるが、事故の悲惨さや事故シーンを公共広告テレビで継続的に流したらどうか。 ●交通安全思想の普及については、俳優や役者を用いたテレビ広報等によるPRが効果的ではないか。との専門委員の意見が述べられています。

日本の基幹産業の一つである自動車製造メーカーの思惑と人命尊重は反比例するものです。人命尊重を優先するのは当然であるし、メーカーは全力を挙げ、内外に対して安全な車を研究開発することはもちろん、コマーシャルなどの中で交通安全を呼び掛ける義務を負わせ、利益の一部を交通事故死者ゼロに向けての資金源として提供させるべきです。

業界による交通安全関連の広報活動としては、酒類業界がその社会的責任において、飲酒運転など不適切な飲酒防止対策等についての「酒類の広告・宣伝に関する自主基準」を今年(2005年10月)より施行しますが、自転車を含むすべての車両のメーカーおよび販売店にも交通事故死者ゼロに向けての積極的な啓蒙・広報活動を求め、義務化すべき項目については早急に対応して、交通

安全思想の普及徹底に努めて頂きたい。

また、一例として、ドイツでは以下のような番組が公共放送で流されて効果を上げているようですが、国の施策としてこのような取り組みを考えていただくことも提案したい。

1966年からドイツ（当時西ドイツ）ではWDR（公共放送）で7 Sinn という3分程度の交通安全啓蒙番組を放送しており、現在（1995年以降）の放送時間帯は、毎週日曜の午後6時5分からの人気スポーツ番組の前（視聴率が高い所謂ゴールデンタイムと思われる）になっています。

番組HPによると視聴者は毎回3－4百万人、番組の認知率は93%。世論調査機関EMNIDによる調査：この番組を「重要」あるいは「非常に重要」と答えた人96%。

この番組の内容は、免許取得の際の自動車教習所における教材としても利用されています。

この番組7 SinnはHP上でも過去の番組の内容を文書と動画（Real Player）で見ることができ、免許保持者・子供を含めた非免許保持者にも分かりやすい内容です。

2002年5月5日放送分 子供特有の行動（子供の視界・行動・心理特性等について）

http://www.wdr.de/tv/siebter_sinn/archiv/20020505.html

このように、テレビで放送した題材をインターネット上にデータベースとして公開する手法などは、大いに参考となると思います。

例えば、子供特有の行動・危険予測教育に関して日本でも以下のような報告があります。このような内容を動画にして放映すれば効果的ではないでしょうか。

（参考資料）

「平成16年度第11回香川県交通安全教育推進会議の会議結果」より

（<http://www.pref.kagawa.jp/police/suishinkaigi/torikumi/kaigi14-11/>）

「危険予測の背景」（長山評価専門委員）

子どもの交通事故分析、危険予測教育について

1 子どもの交通事故を防止するために

- ・ 歩行中の子どもの負傷者は7歳をピークに、6～7歳が最も高い。

特に、4～7歳の男の子は、女の子に比べて2倍以上の負傷者数である。

- ・ 道路横断中とその他行為を比べると、1歳以下・2歳はその他が5割以上であるが、年齢とともに横断中が増え、6歳では7割を超える。
- ・ 自転車運転中の事故は、男女差が歴然で男が多く、5・6歳からの指導が必要。

○ 子どもの交通事故

- ・ 事故特徴～「兄弟姉妹の後を追いかける」、「行き先を知っていて一人で先に出る」、「車の陰から飛び出す」、「遊んでいて」など
- ・ 左折内輪差による事故は、昭和53年に都内での連続発生を受け、「左折一内輪差一巻き込み」事故の危険性が大々的に報道され、国民に周知された。
- ・ 内輪差事故と同様に、後部張り出し現象（オーバーハング）による危険性の教育も必要である。
- ・ 子どもの事故防止には、子どもに対する教育とともに、運転者に対しても、子どもの行動・心理特性を教え、認識させることが重要である。

○ 子どもの飛び出し事故

- ・ 飛び出しは、衝動的、本能、欲求のままの行動であり、避けられない行動と考えられがち。衝動的行動に何の抑制もかけず、ほっておけば、いつまでも危険な行動が発現してしまう。

日本では、親は子どもに「早く」「いそいで」と毎日、せかす習慣をつけている。

ドイツでは、「ゆっくりして」「落ち着いて」と、子どもの習慣づけを行っている。

日本の幼児交通安全クラブの英国のタフティクラブでは、道路に出るに当たって、必ず「止まる、よく見る、耳をそばだてる」ことを学ばせ、行動の抑制を身に付けさせている。

2 子どもに対しての危険予測訓練は可能か

○ 子どもの頃から、危険予測の基盤を身につけさせるため、

基本の第1は、「次はどうなるか」を考えること

基本の第2は、「あの人は何をしがっているか」を考えること

基本の第3は、「あの人は自分に気がついているか」を考えること

ができる子どもを育成する。

○ 子どもの目から見た動画による危険予測では、現実の場面としての「兄の

後ろを迫りかける危険」「道路を渡るときに横から来る車の危険」「母親が道路の向こうにいる時の危険」「怖い犬がきて、それを避けようとするときの危険」などを描く。

○ 危険を両親と一緒に学ばせることの必要性

子どもが単独で危険を学ぶことはできない。両親と一緒に学び、実際の道路上で繰り返し教える必要がある。

ドイツでは、「両親の夕べ」を開催し、子どもにどのような場面で危険を予測し、行動しなければならないかを教えている。

日本でも、子どもの危険予測を可能にするため、両親をいかに巻き込み、一緒に学ばせるかを真剣に考えなければならない。

【運転免許制度の改善】(43 ページ)

- 運転免許の交付条件を厳しくしてください。
- 運転免許更新の内容を厳しくしてください。

基本計画中、わずか 10 行の運転免許制度の改善の項に『国民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の簡素化の推進により更新負担の軽減を図るとともに』とあります。

交通安全の基本計画に、これ以上の手続きの簡素化を盛り込むという考えは、どうすれば浮かんでくるのでしょうか。免許制度に対する基本的姿勢が交通事故減少と逆方向であることに問題があります。

日本の経済はクルマとともに発展してきたといってもいいかもしれませんが、国民の大多数もクルマという便利な道具のおかげで快適な生活が営めているのも事実です。しかし、その結果、多くの尊い生命が失われているのです。『**交通事故死者ゼロ**』を目指した運転免許制度の改善をまず第一に考えるべきであり、国民が求めているのは、自動車メーカーの利益確保を後押しするような免許交付・更新手続の簡素化＝免許保持者数減少に歯止めをかけることではなく、自分や家族を死傷させるかもしれないような運転手がハンドルを握ることのない安心して歩行・運転ができる道路交通です。

クルマは、一つ間違えば『凶器』であり、それを取り扱う免許を付与するには十分な審査が必要であることは当然です。また、車の性能・形体は日進月歩であり、それに速やかに対応する必要もあるはずです。

高齢者の免許や身障者の免許に関しては、移動のための利便性ということが安全性を確保するためのネックとなっている面があるのではないのでしょうか。しかし、人の生命ということを第一に考えるのは当然のことであり、利便性を優先することで人の生命が犠牲になることは許されません。この問題を補うためには別の施策（公共交通の充実など）を考えるべきです。

昭和 20 年台に免許を取得した人は、昭和 31 年の改正時に大型二種へ格上げされ、トラックにも大型二輪にも乗れるというのは異常だと思いませんか？

原付は昭和 35 年に免許制度となりましたが、ラッタッタと呼ばれた時代はまだしも、現在の原付バイクは時速 100km くらいは出せる性能を持っています。スピードリミッターは街のバイク用品店で部品を購入すれば簡単に解除できます。原付バイクが被害者になるだけでなく、加害者になる事例が増えているのも当然です。この『凶器』にはペーパーテストだけで免許が与えられているのです。おかしいと思いませんか？

昔は技能・学科ともにある程度の能力と知識がなければ免許が取れなかったはずですが、どんどんと簡単になり、オートマ免許ができて、技術的に運転には不向きな人間にも免許を与える方向に動いてきました。さらに、今年の6月には二輪のオートマ免許まで実施されるにいたり、免許制度の改悪によってさらに犠牲者が増加することは確実です。

運転免許は「できるだけ与えよう」ではなく、「できるだけ与えない」方向に向けて検討するのが当然であり、『凶器』を安全に操ることのできる技能と、交通ルールの徹底的な習得を条件とすべきです。さらに、身体的条件などもより厳しくする方向で検討するとともに、業務上過失致死傷罪を含めた前科のある人間には免許は与えないなどの検討も必要と考えます。また、アスペルガー症候群などの精神的な面でのチェックも研究・検討していくべきです。

運転免許の交付に対する安易な傾向は、免許の更新においてはさらに顕著に感じられます。

満70歳までは運転免許証の更新がない英国や、生涯更新の必要のないフランスなどにおいて、日本に比較して交通事故が有意に多いというデータがないと言われますが、これは日本の免許更新制度が、実質的にはほとんどノーチェックで効果が上がっていないためと推察します。運転免許証の更新制度は、年間500億円以上にもなる「交通安全協会」に対する収入を確保するためのものであると批判があるのも頷けます。ある遺族が更新に行ったとき、前の人が視力検査で担当係員からヒントをもらってパスするのを目撃したという話もあるほどです。

現在、一旦免許を取得すると、視力検査以外には免許更新時に検査する項目がありません。高齢者、心身障害者、病気のある人等、運転に支障がある人が、ほとんどノーチェックでハンドルを握り続けています。

免許保有者の自己申告に頼っている現状のままでは、全国民がロシアンレットの対象です。

免許更新時に適切な検査を実施し、視野狭窄、聴力なども分かるようにして、運転業務に適した基本的身体能力があるかどうかを審査する必要があります。障害年金を受給している人や、老齢年金を受給している人は、医師の意見書を提出する義務を課すとかの対策も必要です。

認知症、総合失調症、高次脳機能障害、睡眠時無呼吸症候群、てんかん、白内障、視野狭窄、難聴、など事故に直結する症状が、免許取得後に発症したものはノーチェックなのです。

免許更新時必須検査項目のリストを基本計画中に明示していただき、「運転に危険が伴う症状」とであると診断された場合の報告義務と免許の取り扱いの法制

化がぜひとも必要です。

65歳以上の免許取得者はここ10年で2倍にも増え、それに伴い高齢者が第一当事者となる交通事故も正比例して増加している実情を踏まえ、国家公安委員会、警察庁ではどのような対策が講じられているのか大きな疑問を抱いております。ようやく高齢者講習は実施されるようになりましたが、運転能力に問題が認められても、指導がなされるだけで、取消にはなりません。幼い子供を認知症の高齢者がひき殺す、悪夢のような社会が目前に迫っています。

現在の高齢者の免許制度こそ、交通事故を容認し推進していくと言っても過言ではないと思います。誰もが加齢とともに身体の機能は衰え、視力、聴力、運動能力共に自分で思っている以上に低下しているものです。

世界一の長寿国、世界第二位の自動車生産大国として、高齢者を交通事故の被害者にしないだけでなく加害者にもしない社会の実現には、高齢者免許制度の根本的な見直しが不可欠です。

- **免許更新時に受ける講習の対象年齢を70歳から65歳に引き下げてください。**
- **適性検査基準を高め、不適格とされた者には免許の更新を行なわないでください。**
- **70歳が4年、71歳からが3年と定められる免許有効期間の間隔を65歳、66歳からに引き下げてください。**

意思のない殺人といわれる交通死亡事故。過失云々にかかわらず奪われた尊い生命は戻ってはきません。現代の車社会での事故は、既に過失ではなく車を凶器に変えた殺人に移行しつつあります。

理不尽な事故により簡単に人の命が奪われる社会。それに対し対策を講じようとしなない行政。その行政を司る国に、たとえ経済発展があったとしても、その国を法治国家とは言いません。

このように有名無実な免許更新をこれ以上『簡素化』させて犠牲者を増やすような基本計画は、ぜひとも見直していただく必要があります。

【車両の安全性の確保に関して】(47 ページ)

- **乗員を守るために第三者(弱者)を犠牲にしない構造を確認してください。**

車両の安全性の確保は確実に進歩し、乗員の死亡数はかなり減少しているようです。しかし、最近流行のコンパクトカーに見られるように、ボンネットとフロントウィンドウが一体になったような形状と乗員の安全性を確保するために『フロントピラー』が従来のクルマに比較して、かなり太くなっている傾向があるのではないのでしょうか。また、サイドやリアのウィンドウも小さめになり、地面からウィンドウ下端までの寸法が大きくなっている傾向もあるように思います。

これらは、おそらく乗員の生命を守るために必要な強度を確保するためなのでしょうが、運転者からの死角が増えているのではないかと懸念されます。フロントピラーは従来の垂直に近い角度からははるかに後方に倒れた角度になっているため、死角を無くそうと運転者が首を左右に振っても死角は消えません。

車両乗員の安全性ももちろん大切ですが、それを優先して歩行者・自転車・二輪車などの交通弱者に対する危険度が増加するのであれば大問題です。運転者に安全な車はメーカーにとっては売るための大切な要素なのでしょうが、クルマが頑丈であればあるほど、運転者は比例して横暴になる傾向が強いです。極端な話ですが、大型トラックなどは、意図的に強度を低くしておけば乱暴な運転が減るのではないかと思うほどです。

丈夫で安全なクルマを追求するために、第三者の安全を脅かす構造になっていないかを確認していただきたい。

【交通犯罪捜査及び交通事故捜査体制の強化について】（53 ページ）

● 交通事故捜査情報の開示を求めます。

まず、交通事故処理と被害者遺族の置かれている現状は、基本的人権さえ踏みにじられ、保障されていないということを認識いただきたい。現在の警察、検察の交通事案の処理は、杜撰といわざるを得ないものが多く、被害者の人権を踏みにじる事で成り立っているといっても過言ではないのです。

『捜査の合理化を推進するとともに』とありますが、被害者遺族が聞くと、どんどん合理化を推進して『簡単に片付ける』という風に勘ぐってしまいます。被害者遺族が、これ以上さらなる被害を受け続けることのないよう、実際に運用する現場に於いて、手抜きのための口実を与える事の無い明確な文言を入れていただきたいものです。基本計画の中で触れられている「交通事故捜査体制の強化」は、警察の杜撰な捜査で、多くの場合、証拠が“不足”している事実を認識されてのことでしょうか。

被害者遺族の被害の回復には「真相究明」が不可欠であり、個々の事案に対して、真相を解明し、その事案に最もふさわしい解決を導くべきが捜査機関のあるべき姿のはずです。捜査は事案の真相を明らかにして事件を解決するという強固な信念をもって迅速的確に行われなければならないのです。

交通事故は「事故処理」ではなく、あくまでも「事件捜査」なのであり、事件捜査としての捜査の基本に徹して処理されることを強く望みます。

特に初動捜査に於いて、捜査員の能力向上、要員、装備等の充実はもとより、専門家を交える事によって事故実態を的確に把握し、科学的に分析できる体制を取ることが必要ではないでしょうか。また、場合によっては車両の安全対策のため自動車メーカー等が参加することも検討されるべきです。（別項で述べている事故調査委員会など）

専門家と合同で捜査を行う事で、現場警察官の知識を補い、また透明性を持たせる意味でも、警察が独占している交通事故捜査の現状を改善する効果があると考えます。

また、捜査情報について被害者側に知らされない事にも大きな問題があります。情報が開示されないために、捜査がいい加減になるということがあります。

多くの被害者が、簡単に「不起訴」とされることで、刑事裁判を受ける機会を奪われ、捜査情報、刑事記録を隠蔽される事で、民事裁判を公正に受ける権利も同時に奪われているのです。

また、民事裁判にあっても加害者と対峙できる構図になっておらず、保険会社を相手にしなければならない現状では、悪質な加害者に真相を問う機会すらないのです。

この加害者天国の実態が、『交通事故死者ゼロ』を阻む大きな壁であることを十分に認識していただきたい。

また、検察においても、死亡事故に準じる重大事案は、正検事が捜査・公判を担当すべきであるのに、交通事故に関しては、そのほとんどを副検事が行っているのが実状であり、警察の捜査を監視する役目も担うはずの検察庁の機能が働かないのが現状です。

このようにして、多くの交通事故が「不起訴」とされ、闇に葬られているのです。いかに、交通事故被害者の命、人権が軽視されており、またこういった実情が二次被害を大きくしていることを認識していただきたい。

交通事故に関しては、公道上のものが大半で、少なくとも被害者側に開示して捜査に支障を来たすような情報は考えられず、警察が捜査権を独占している交通事故捜査に関しては、公正で真摯な捜査を期待する上でも捜査情報の被害者側への即刻開示は当然であり、そうする事で今の杜撰な捜査や捏造、手心を加えるといった現状を監視、打開することになり、もっとも簡単に、交通事故捜査体制の強化を実現する手段であるのです。そして、それはまた被害者の受ける二次被害を減らす事にもつながるのです。

【自動車運送事業者全般について】

- **自動車運送事業者の監督指導強化をお願いします。**
- **事業経営者自身への講習をお願いします。**

自動車運送事業者の安全運転管理については、特に経済と密接に繋がっているために安全運転管理者や運行管理者の講習、研修だけではカバーすることは不可能です。

特に過労運転においては、自動車運送事業の規制緩和によって認可制から許可制に代わり、参入事業者数が増えて競争が激化、不景気が重なって運賃がどんどん低下しています。経営者は利益を確保するために少ない人員で多くの仕事を請け、運行管理者はいくら安全な運行計画を立てなくてはならないと分かっているにもかかわらずその状況で無理な運行計画を立てざるを得なくなり、運転手は過労運転をしなければ、仕事をこなせない現状があります。

この現状を改善するためには、そもそも許可制にした事自体に問題があると考えられますが、許可した後の事業者に対する監督指導を強化することも必須です。法定外労働をさせたり、過積載をさせたりした事業者は即刻許可取り消しをするなどの厳しい処分にするべきです。同時に、労働時間や荷物の積載量を記入しないという行為に対しても厳しいペナルティを課さなくては意味がありません。現在の違反点数制度ではあまりにも軽すぎます。

まず運送事業を許可する時点で経営者自身に講習を受けてもらい、法律でどのような事が決められているか、安全が守れない場合は処分される、又は経営許可取り消しになることを周知してもらいたいと思います。

そもそも、交通事故を起こしたり法律違反をした場合、道路交通法において運行計画や管理には個人の責任が問われ、会社全体の安全管理には使用者と呼ばれる会社以外実際には誰も責任をとれないというもおかしな話です。安全に対する責任の所在を明確にするためにも経営者自身が刑事責任を問われるべきです。

このような事までしなくても良いのではと思われるかもしれませんが、実際経営者は利益の事はしっかり考えていても安全に関してはまったく無知である場合があります、それが社風となって事故の原因になると思われます。また、実際にはどのように安全確保をしなければならないか知っていても、責任逃れするために「知らなかった」で通す経営者を無くす必要があります。

以上、安全運転の確保について運送事業者に対する根本的全体的指導の強化をお願いします。

- **大量輸送時代に向けて予想される事故対策への施策をお願いします。**
- **大型車の左折巻き込み事故などの対策としてモニターカメラ設置義務化をお願いいたします。**

郵政民営化の可決がほぼ確実となり、これからインターネットを核とした通販の流通量拡大、コストダウン競争に伴うトラック事故の増加が懸念されます。

すでに、宅配には正規の従業員ではなく、個人契約と思われる主婦やシルバー世代の人たちが目に付くようになってきました。このようなプロドライバーではない人間が、個人所有の乗用車などで生活道路を走り回っている現実が目の前にあるのです。

宅配業者による安全運転の周知徹底や、事故発生時の対応などがどうなされているのか大きな疑問があります。

昨今のガソリン価格高騰に伴う個人契約ドライバーへのしわ寄せなどもマスコミに取り上げられており、このような時代変化に伴う事故の増加は容易に想像できるのではないのでしょうか。

予測される事態への事前の事故防止施策をお願いいたします。

大型車の左折巻き込み事故は後を絶ちません。

昨今のエレクトロニクス技術の向上はめざましく、大型車の死角にカメラを装備し、モニタに映し出すことは簡単に、しかも低コストで実現できるのではないのでしょうか。これが実現すれば、左折や、バックの際に子どもを巻き込む事故の大半は予防できると考えます。

メーカーへの早急な研究開発を促し、モニターカメラ設置義務化をお願いいたします。

【道路交通事故調査委員会 設置の要望】

中間案における幾つかの項目の中に、事故の調査・分析の重要性が掲げられていますが、事故の原因究明は被害者・遺族にとっても、また再発防止の観点からも非常に重要と考えられます。それらを具体化していただきたく、以下を要望します。

現在交通事故は軽微なものから重大な事故（死亡事故、またはそれに準じる事故）に至るまで、警察による捜査、調査の方法は同じであり、その事により被害者やその遺族は多大な損失を被り、生涯に渡り納得の出来ない事実を背負いながら歩まなければならない事になります。

重大な事故であっても、科学捜査が成される事は皆無に等しく、口のきける加害者のみの証言ですべてが決まってしまうというのが殆どの事故捜査、調査の現状です。

ここまで何ら調査もされないのは、交通事故捜査が警察独占で行われている事にも起因するのではないかと考えられます。重大な事故に対しての公平性、その原因の重大性を考えた場合、警察だけでなく、多方面からの調査、分析が必要になります。

鉄道事故・航空機事故調査委員会が、事故が起きれば直ちに現場に駆けつけ、警察とは別に調査・分析を行い、一定期間の後、報道機関を通してその事故の原因を解明し、被害者や遺族に真実を示すと同時に一般国民にも知らせる事により、再発防止への啓発となり、事故を根本的に無くす方向を示す事が可能になります。

他の事故からは考えられないほどの沢山の命を奪っている道路交通事故こそ、すべての面から調査委員会を設置すべきと考えます。報道機関も取り上げるような重大な事故を調査・分析できる事故調査委員会の設置を要望します。

『**交通事故死者ゼロ**』を目指す「日本版ビジョン・ゼロ」の観点からも、重要な位置を占める一つと考えます。

【交通安全教育全般について】

既存の交通安全教育には、組織化されていない国民への対応が難しいこと（特に、成人して免許を得た後の教育が免許更新時に限られるなど）、また、自らの生活圏の交通環境を理解する視点が欠けていることの二つの問題があると考えられる。

また、道路利用のルールや命の大切さなどへの教育は全国共通に行いうると考えられるが、後者は地域行政や警察の積極的な関与がなければ難しい。さらに、基本計画案には地域住民やボランティア団体の参加が謳われる中、その具体的なあり方についての提言が欠けており、前記二つの問題点が上位機関に認知されるとして、実際にどのようにして地域の交通環境の安全確保に反映されるのか、道筋があきらかではない。市町村レベルで過去の事故事例の分析を含む交通安全基本計画を作成して学校や町内会への周知を図り、実際に事故多発地域を歩いて危険性を体感するなどして道路整備に反映させるくらいの具体的な取り組みが必要と考える。

また、地域外からの流出入車両についての種々の通行規制などは町内会等でとりあげられることの多い問題であるが、市町村や警察に対策を求めても「静かに暮らしたいというだけの住民エゴ」などの返答に終わることがほとんどである。地域住民自身が自らの交通環境を把握し、安全性の確保について具体的な対策を提言できる力を、地方行政や警察と共に培ってゆくことのできる仕組みをつくりあげてゆくこと、また、それらを道路計画に反映させてゆく自治体側の姿勢を国の基本計画段階から確保してゆくことが必要と考えられる。

【その他】

- 「交通事故犠牲者慰霊祭」を実現して頂きたい。

「交通事故被害者遺族の声を届ける会」では、毎年、国による「交通事故犠牲者慰霊祭」の実施を要望し続けております。

全国民に交通事故の悲惨さを知っていただき、『交通事故死者ゼロ』を呼び掛けるためにも、前向きな検討をお願いいたします。

- 「日本版ビジョン・ゼロ」に対する審議会（推進委員会）を設置して頂きたい。

『交通事故死者ゼロ』を目指すためにスウェーデンの施策である「ビジョン・ゼロ」を参考に、日本の実情に合わせた『日本版ビジョン・ゼロ』を策定し諸問題の具現化に取り組み、統括、指導できうる機関として専門の審議会設定を要望します。

メーカー、運送業者などの企業からも参加を求め、環境整備の専門家も、救命医療に従事する医師なども、そして、被害者・遺族も入れた構成を望みます。

- 連絡会議などには被害者遺族も参加させていただきたい。

19 ページにある、「連絡会議などの活用」では、メンバーとして被害者遺族を加えていただきたい。