

## ■全般に関して

第9次での目標は「24時間死者数を3,000人以下にする」となっていました。私たちは目標はあくまでも「ゼロ」とお願いしましたが、第10次ではぜひとも「ゼロ」を目標としていただきたい。常に「ゼロ」を目標として全力を挙げて交通安全に向かうのが本来の理念だと思います。

以下、調査票の記述にしたがって申し述べます。

### 調査票 01

歩道や自転車道に電柱があるため一時的に車道に出なければ通行できない道路が多数存在しており、歩行者および自転車運転手が危険にさらされています。

子供たちが通行する通学路を優先して、歩道および自転車道にある電柱の地中化を迅速に進め、交通弱者の安全を確保する必要があります。



#### 女児3人に車突っ込む 衝撃音と泣き声「信じられない」

産経新聞 9月18日(木)7時55分配信

小学生の列に軽トラックが突っ込んだ現場を調べる捜査員＝17日午後、東京都世田谷区代沢（栗橋隆悦撮影）（写真：産経新聞）

### 調査票 02

カーナビの普及も大きな原因だと思いますが、幹線道路の渋滞を避け、生活道路へと侵入する車両が問題になっています。このような車両は、そこが生活道路であるという意識も薄く、周りの状況を知らずに走行するため非常に危険です。この危険から、通学中の子供たちや弱者を守ることが必要です。

生活道路から、無関係な車両の進入を減らすための立て看板などの設置、通学時間帯には交通指導の取り締まりの強化が必要です。

カーナビメーカーに要請して、生活道路は、出発地点・経由地点・到着地点以外の場合は案内経路からはずすようにプログラミングを考えるよう指導することも考えていただきたい。

### **調査票 03**

ドイツなどでは、交通安全思想の普及徹底として、ゴールデンタイムのテレビ放送やインターネット上での動画を利用して教育啓発をしています。わが国においても、このような交通安全啓発活動が必要と思われれます。

自動車メーカー及び販売店による、安全性への啓もう・広報活動を義務化する事により、安全思想の普及徹底に努めるほか、例えば、利益の一部を交通安全施策に還元させるとか、テレビのコマーシャルに交通安全をテーマにしたものを流すことを義務付けることなどはいかがでしょうか。

### **調査票 04**

件数の多さや交通事故を軽く扱う傾向からくる警察・検察の杜撰な捜査や加害者よりの捜査を是正し、被害者の人権を守り、加害者の再犯を防止する必要があります。

そのためには、警察の捜査段階の早期における捜査情報の開示がぜひとも必要です。

### **調査票 05**

インターネットを核とした通販などは今後さらに拡大し、それに伴うトラック業界の競争による事故の増加が懸念されます。

大型車特有の左折巻き込み事故を防止する必要があります。

大型車の死角にカメラやセンサーを装備するなどのハード面での対策をメーカーに義務化することや、ドイツで実施されているような、交差点に左折巻き込み防止用のミラーを設置するなどの対策が必要です。

### **調査票 06**

運転手の自己申告に頼る捜査しかされないため、カーナビやテレビ、スマートフォンが原因である事故は、実際には相当数あると思われれます。多機能化するスマートフォン（須磨一フォンとなっている）や、テレビを視聴しながらの事故がさらに増加することが懸念されます。

移動中は携帯電話やスマートフォンが作動しないようにハード面での対策をすることや、走行中にカーナビの操作やテレビ視聴ができるようにする改造が

公然となされている現実を調査し、厳しく法規制する必要があります。

### 調査票 07

時速 30km を超えると死亡事故が急増する事はよく知られています。法定速度を時速 60km として、生活道路周辺などだけを標識で時速 30km に制限するやり方では全ての地域の安全は確保できません。

法定速度を 30km/h とし、安全性の確認できた幹線道路などに標識による 40～80km/h の速度制限を設ける、これが本来の交通安全に基づいた考え方であり、早急に実施すべきです。

### 調査票 08

毎日多くの命が奪われているにも関わらず、しかもそれが犯罪であるにもかかわらず、メディアにとりあげられることもほとんどなく、静かに、不気味に交通犯罪は行われています。これでは国民は交通事故の実態を知る事も無く、交通安全への気運もそがれるばかりです。

全国民に交通事故の悲惨さを知ってもらい、「交通死ゼロ」を呼び掛け、実現していくために、国による「慰霊祭」を開催することを切望します。

### 調査票 09

交通安全基本計画の連絡会議には被害者遺族の代表が含まれていません。

交通犯罪の悲惨さを身をもって知り、交通安全の推進にもっとも関心のある被害者遺族の代表を連絡会議に加えることにより、真の交通安全思想が根底に流れる基本計画を実現することができると考えます。全国にいくつかある交通犯罪被害者遺族団体の中から会員数の多く、最近の被害実態に精通した団体の代表者などが適任かと思えます。ぜひご検討願います。

### 調査票 10

日本のドライバーの歩行者優先意識は欧米に比べて格段に低いと、訪日した外国の方々には驚きます。そしてその結果として多数の歩行者が被害者になっています。訪日外国人の数が増加傾向にあり、訪日外国人を交通事故の被害者、加害者にしないための対策、特に「歩行者優先」を徹底する対策が必要です。

横断歩道の直近では徐行義務がありますが、守っているドライバーはほとんどいません。さらに、警察もこれを取り締まりません。信号のない横断歩道等での警察による取り締まり強化や、外国人を含むすべての交通参加者に向けた「歩行者優先」の意識を高める広報・啓発が積極的になされることを求めます。

## 調査票 11

現在、一般国民は、交通死者数を 24 時間以内の数字で認識しています。しかし実際には人口動態調査による 1 年間での死者数が厚労省より発表されていません。その数は認識している数の約 1.5 倍近くにもなります。

交通死ゼロを目指すのはまず、この実際の数字の認識が必要と考えます。

尊い命のすべてを守るためにも、24 時間以内という安易な数字の表示を改め、今後は人口動態統計による 1 年間の交通死による犠牲者数を基本に、広く国民に公表していくべきと考えます。

## 調査票 12

歩行者等、いわゆる交通弱者の死亡率が非常に高いのが日本の実情です。国土が狭く、人口密度が高いという事も原因の一つかと思えます。幹線道路といっても学童が横断したりと、歩行者等にとっても身近な道路も多くあります。幹線道路での速度制限の見直しは必須（必至となっている）のものと考えます。

速度超過は交通死の死因のトップとも考えられます。減速する事による死亡者の減少はすでに実証されています。すべての幹線道路における制限速度の減速の見直しを図る事により、交通弱者を守ると共にドライバー自身の事故もまた防ぐ事になると考えます。