

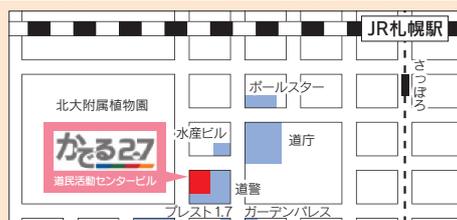
交通死傷ゼロへの提言

11月19日(日) 13:30~16:30

かでの2・7 520研修室
札幌市中央区北2西7 **入場無料**



国連が提唱した「世界道路交通被害者の日」(11月第3日曜日)に連帯し、交通死傷ゼロの社会を実現するための課題について話し合います



ゼロへの願い

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後遺症をもつ家族からの訴え～

ゼロへの提言 特別講演

現行の安全運転教育・管理の問題点と 安全運転法の科学的な考え方・実行法

九州大学名誉教授 **松永 勝也 氏**

〈講師プロフィール〉

九州大学名誉教授。事故なき社会株式会社 研究担当取締役。特殊法人自動車事故対策機構適性診断専門委員

研究領域：自動車運転事故防止法、人の情報処理特性、など。

著書：「交通事故防止の人間科学」(ナカニシヤ出版)・「交通事故を7割減らす、たった2つの習慣」(日本経済新聞社) など。

自動車の運転事故は突発的な停止距離の延長か進行方向空間距離(車間距離)の縮小要因によって多くは発生するという『KM理論』を展開。

ゼロへの誓い 関係機関・参加者から

後援：北海道・北海道警察・札幌市

協力：世界道路交通被害者の日・日本フォーラム クルマ社会を問い直す会

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

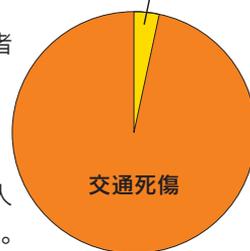
Tel. 011-299-9025

知っていますか？

身体犯被害の**96%**は
道路交通の死傷

2015年において生命・身体に被害を受けた人の数は、
70万243人。

うち、交通死者は5,646人(厚生統計)、
負傷者は66万4,494人
におよびます。



※ 殺人等一般刑法犯
死者：802人、同負傷者：2万9,301人

H28年版「犯罪白書」より



世界道路交通被害者の日 いのちのパネル展

11月16・17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」というメッセージパネル26枚を展示。
(写真は昨年11月札幌駅地下歩)

人命軽視のクルマ優先社会を正し、交通死傷ゼロの社会へ 北海道フォーラムの歩みと課題

ワールドディ（世界道路交通被害者の日）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、北海道、東京、大阪、秋田、熊本など全国に広がっています。

写真：ワールドディ・日本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」をテーマに講演とシンポを開催。2013年より「交通死傷ゼロへの提言」を採択。

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自動車）



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（20km/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」
(元道警本部長 島田尚武氏)

2015年 「飲酒運転根絶と交通死傷ゼロへの課題」
(小佐井良太氏)

2016年 「今こそゾーン30と歩車分離信号の本格実施を」

写真：歩車分離信号への切替を訴える長谷智喜氏



交通死傷ゼロへの提言(2017年案)

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依然として深刻であり、命の尊厳とは何かという根源的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」のための施策推進を

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。平成28年3月策定の「第10次交通安全基本計画」の基本理念には「究極的には交通事故のない社会を目指すべきである」と記されていますが、「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。

未来の「自動運転車」ではなく、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べきです。道路ごとの制限速度に応じて自動で速度制御を行う技術（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行き通る中を、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、交通静穏化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権利の保障につながるのです。

ゼロへの願い

今こそ、人命軽視・クルマ優先の麻痺を改め

- ① スピードや効率ではなく、命の尊厳を第一義として、死傷被害ゼロのための抜本施策を
- ② 抜本的な速度抑制と規制を社会のすみずみに
- ③ 車道至上主義を改め、生活道路の歩行者優先と交通静穏化(ゾーン30、歩車分離信号など)を