

交通死傷ゼロ への提言

11月18日(土) 13:30~16:30

かでの2・7 4階 大会議室
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 被害者からのメッセージ

こんな悲しみ苦しみは、 私たちが終わりにして下さい

- ◆「ひき逃げ被害死から10年、今も、亡き娘から“私の命はそんなに軽いの”という声が聞こえます」
- ◆「小学4年の娘は青信号でひかれ義足になりました。歩車分離信号など、クルマを凶器とさせない社会を切望します」

ゼロへの提言 基調講演

交通死傷根絶に向けて 行動科学からのアプローチ

埼玉県立大学保健医療福祉学部 准教授 白岩 祐子 氏

〈プロフィール〉

常磐大学大学院 (被害者学専攻 修士 ※諸澤英道氏の指導を受ける)
東京大学大学院 (社会心理学 博士)、東京大学総合教育研究センター
特任助教、東京大学大学院人文社会系研究科講師を経て現職。
専門は、被害者学、社会心理学。研究テーマに、公共政策と心理学、
司法の民主化など。著書に「ナッジ・行動インサイト ガイドブック」
(勁草書房)、「理性への希求」(ナカニシヤ出版) など。

ゼロへの誓い 関係機関・参加者からの発言

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

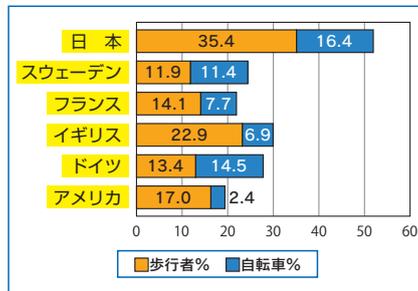
連絡先：札幌市北区北30条西6丁目4-18 北海道交通安全協会内

Tel. 011-299-9025

知っていますか？

日本は歩行者・自転車の被害割合が
諸外国に比べこんなに多い

(R5年交通安全白書「状態別交通事故死者数の構成率
2021年」より)



世界道路交通被害者の日 いのちのパネル展

11月15日 札幌駅地下歩行空間
北3条広場

いのちのパネル展実行委員会は、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枚を全道各地で展示しています。

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年の国連総会は、11月の第3日曜日を World Day of Remembrance for Road Traffic Victims とすることを決議しました。いまWHOは、「道路安全のための行動の10年」として、10年で半減のための行動を提唱しています。



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りました。

写真：ワールドディ・日本フォーラムの追悼キャンドル（港区芝公園2022/11/19）



北海道フォーラムは

2009年から「交通死傷ゼロ」をテーマに講演とシンポを開催。2013年より「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）



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：ヨーロッパの居住地に共通の交通静穏化標識で、「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交通文化の時代へ」（津田美知子氏）

写真：歩道、自転車道、車道の幅が1対1対1のコペンハーゲンの市街地



2012年 「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」（島田尚武氏）

2015年 「飲酒運転根絶への課題」（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」（長谷智喜氏）

2017年 「安全運転法の科学的な考え方・実行法」（松永勝也氏）

2018年 「高齢者を加害者にしないために～社会的認知の障害を知り早めの免許返納を」（伊古田俊夫氏）

2019年 「交通死傷ゼロと被害者の尊厳・権利～基本法制定から15年の課題」（諸澤英道氏）写真



交通死傷ゼロへの提言(2023年案)

北海道交通事故被害者の会

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、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。「第11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ことを再認識すべき」と記されていますが、「究極的には」でなく、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。

不確かな「自動運転車」に幻想を持つのではなく、今あるクルマの速度規制が急務です。クルマ自体に、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、速度と安全操作の二重三重の管理を徹底すべきです。

第3 歩行者保護と居住地の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通行する中を、ハードなクルマが危険速度で疾駆し、横断歩道での歩行者優先（道交法38条）が守られていないなどの現状を今すぐ改め、横断歩道のある全ての交差点を歩車分離信号に変え、生活道路における通行の優先権を完全に歩行者に与えるために、速度を少なくとも30キロ以下に一律規制（「ゾーン30」など）し、交通静穏化を実現しなくてはなりません。

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

- ①命の尊厳を第一義に、交通死傷被害ゼロのための抜本的総合施策を
- ②クルマの抜本的速度抑制と規制(30キロ以下)を社会のすみずみに
- ③歩行者保護と交通静穏化(歩車分離信号、自転車レーンなど)の徹底を