

# 交通死傷ゼロへの提言

2025 年 11 月 15 日

世界道路交通被害者の日・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。「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」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、施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」の発展）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人権の保障につながるのです。