

第3次交通安全基本計画の発足に際して

仲山 順一*

On Starting the Third Basic Traffic Safety Plan

Junichi NAKAYAMA*

わが国の道路交通事故は、モータリゼーションの進展と共に飛躍的に増加し、昭和45年には死傷者100万人を数えるに至り、交通事故防止という国民的悲願を背景に制定公布されたのが「交通安全基本法」であった。かくて第1次交通安全基本計画が作成された。昭和51年にはさらに第2次交通安全基本計画が実施され、昭和45年をピーク時の交通事故死者数16,765人の半減を目指す運動が展開された結果、ほぼ目標に近づくことができた。しかしなお、年間60万人に及ぶ死傷者があり、総理府の行った世論調査によれば、国民の日常生活における不安の第1は交通事故である。さらに最近、暴走族グループの出現、無謀運転の増加が目立ち死傷者数も増加に転じた。

かくて昨年9月には、「暴走族に対する総合対策の推進に関する関係省庁会議申合せ」をはじめ、異例の全国交通安全運動を実施するほか、取締り、行政処分も強化される等、官民あげて事故防止に努力がなされてきた。最近の事故をみるに、相変わらず外国に比べ、全交通事故死者中に占める歩行者および自転車利用者の割合が高いこと、交通事故発生に著しい地域格差を生じること（人口10万人当たり死者数最低東京2.4、最高県13.5）が大きな問題といえる。いまや、わが国は国民皆免許の本格的な「くるま社会」を迎えつつあり、今後は、人とくるまのよりよい共存を目指した交通環境づくりに努めることによって、交通事故を着実に減少させなければならない。

交通道徳・安全教育の徹底：まず、健全な「くるま社会」を確立するためには、自動車の運転者をはじめ交通に関わるすべての者が進んで交通の規則を守ろうとするばかりではなく、自他の生命 safety の理念に基づいて、他人を思いやる心をもって行動することが肝要であり、このため交通道徳の徹底を図る必要がある。とくに本格的「くるま社会」を迎え、これに適應できる人間を育成するためには、幼稚園から小学、中学、高校、大学、さらに社会に出てからも成人、老人向けと、一貫した交通安全生涯教育を施す必要がある。ドイツやアメリカにおいては、中学、高校において2輪車さらには4輪車にいたるまでの正しい乗り方の教育をさせていることも、今後の参考としてよいのではなかろうか。

交通安全施設の整備充実：車と人との分離が基本的に必要である。昨年11月には「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律」が制定され、安全な自転車交通網の必要性がさらに強まった。歩道等の整備は、昭和60年度までに10万kmの概成を図る計画となっている。その他、都市内における歩行者優先道路の整備（コミュニティ道路）、交差点改良、車両停車帯、道路標識、道路情報提供装置、交通信号機の整備等が重要な課題である。また、交通の円滑化のためには、環状線の整備、立体交差等を今後も推進する必要がある。

救急体制の整備：ヨーロッパ諸国では、重大事故においては、医者が救急車、ヘリ等で現場に臨んで応急手当をしながら病院へ運ぶシステムをとっている。この点、わが国の救急体制にはまだ問題が多く、合理的に改善する必要が叫ばれている。

本年は国際障害者年である。交通事故による身体障害者はわが国だけでも10余万人いるとみられている。この悲劇を防止するため、内外の知識人によるシンポジウム等で徹底して取り上げ、各種の改善施策を講ずる計画であり、関係皆様方の御協力を切にお願いする次第である。

*内閣総理大臣官房交通安全対策室長
Director General, Traffic Safety Bureau, Prime
Minister's Office
原稿受理 昭和55年12月18日