

## 日本の実情は？

欧米では若者の犠牲者が多いとも言われますが、日本では歩行者・自転車利用者の被害が多くなっています。特に、子どもや高齢者、歩行者や自転車などの「交通弱者」が、生活道路に入り込むクルマに日々おびやかされ、しばしば被害に遭ってしまうのが実情です。

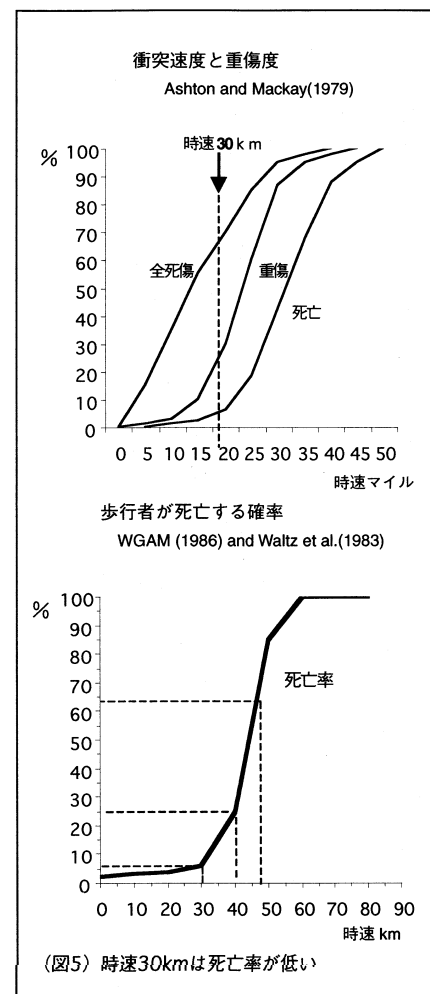
また、近頃は「交通事故による死者が減ってきた」という話も聞きますが、高齢者や子ども、歩行者や自転車利用者が被害に遭う傾向はむしろ強まっており、総事故件数もあまり減っていません。これは、クルマに乗る人の自衛手段（シートベルトやチャイルドシートなど）の使用が義務づけられた一方、道を歩く人や自転車利用者の保護という視点が欠けていることを示しています。

## とっても危険な生活道路

時速30キロと40キロ、大差ないと感じる方もおられるでしょうか。

ところが、いざ衝突事故を起こしたとき、仮に30km/hなら軽傷で済んだ人を重傷に、死なずに済んだはずの人を殺してしまうおそれがあるのです（右グラフ参照）。このように重大な意味があるにもかかわらず、日本の警察当局は制限速度10キロ超過を取り締まることはまずありませんし、やもすれば私たちも「10キロくらいなら出したって」と思っているかもしれません。

しかも、制限速度表示のない区間は法定速度60km/hが適用される（横浜・川崎市内においては40km/hに制限されています）ことから、無謀運転者が通園通学の子どもの轢き殺す事件が起きても危険運転に対する法的責任を問えない事態すら起きました。今もなお、生活道路を歩く私たちは日々危険にさらされており、逃れる術はありません。私たちの生活に欠かせない生活道路をまもってゆくためにはどうすればいいのか、私たちは考え、行動してゆく必要に迫られています。



## 啓発を怠る日本政府

パネルでご紹介している「世界道路交通犠牲者の日」を国連が定めたのは、全世界で自動車による死傷などの交通犯罪をなくしてゆく必要があることを受け、WHO（世界保健機関）をはじめとする国連機関が行っている取り組みの一環で、手引書や報告書、各種資料を発行・配布して各国での普及を促しています。



ところが、この件に関して日本政府は未だに何らの取り組みも実施していません。国連の事業については、英語等（国連の公用語）で発表される公式文書を各国政府が翻訳等して啓発、取り組みがされることが多いものの、この取り組みについては国連決議がされて2年経った今なお日本語版の諸資料は発行されず、広報もされていないことなどから、残念ながら日本国内ではこの記念日の存在すら知らない方が多いのが実情です。

今回ご紹介する手引書は、今井博之さん（クルマ社会を問い直す会、吉祥院こども診療所所長）ら有志により翻訳されたもので、やはり有志が運営するホームページを通じて皆さんにご覧いただけるよう提供されています。

左上／「世界道路交通犠牲者の日」組織者のための指針 右上／世界の道路交通による傷害とその予防に関する報告書  
左下／クルマの速度超過の危険さを啓発するポスター 右下／25歳以下の若者・子どもの交通死者に関する報告書

© 2004-2007 World Health Organization

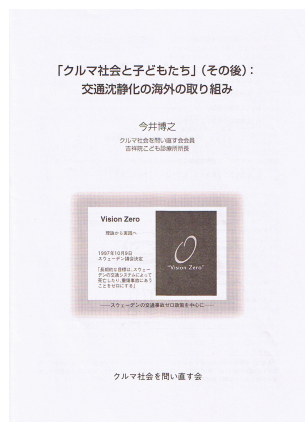
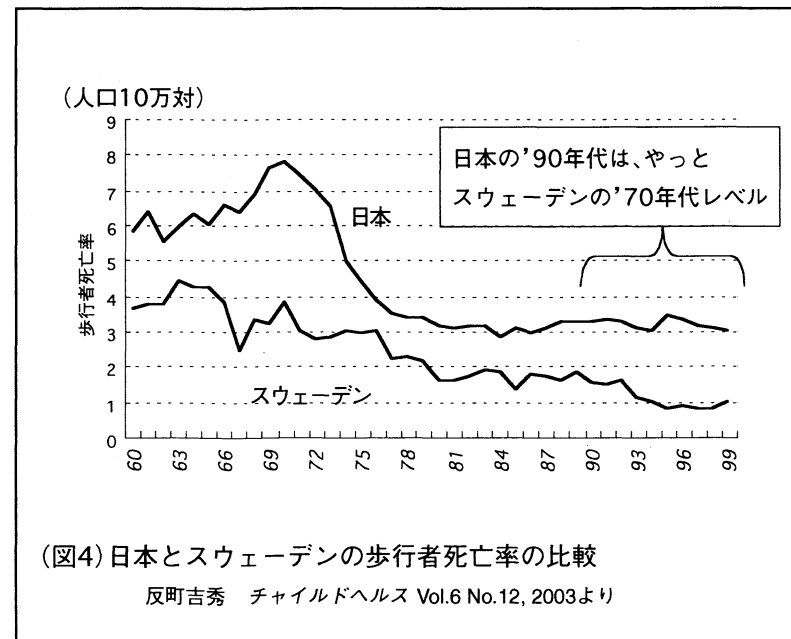
- 国連（WHO 世界保健機関）の関連ページ（英語他）：  
[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/)
- 邦訳版が紹介されているページ（交通事故被害者遺族の声を届ける会）  
<http://higaisha-no-koe.com/world/world.htm>
- ロードピース（イギリス、英語） 欧州道路交通犠牲者連盟 (FEVR)（英語他）  
<http://www.roadpeace.org/> <http://www.fevr.org/>

# 生活空間をまもるための取り組み

生活道路の安全確保は、クルマが使われている国に共通した課題になっていますが、欧州では、生活道路での歩行者等の安全をまもるための取り組みが進められています。その中でもスウェーデンでは1997年に国会で「ビジョン・ゼロ」を決議して以降、死亡・重傷事故の全例を徹底調査し、事故が起きた原因とその予防法を分析してきました。そうした結果が、欧州諸国で進められている「ボンネルフ」や「ゾーン30」などの施策に活かされています。

残念ながら日本では取り組みが遅れているのが実情ですが、最近になり下記のような取り組みが始まっています。私たち生活者自身が、クルマ優先の現状に疑問を持ち、生活道路での安全をまもるために声を上げる必要があるのです。

- くらしのみちゾーン 歩行者・自転車優先のみちづくり  
(国土交通省) <http://www.mlit.go.jp/road/road/yusen/michizone/>
- 生活ゾーンでの「事故ゼロ」運動 (全国交通事故遺族の会) <http://www.kik-izoku.com/rinji-news/jiko-zero.pdf>
- モビリティウィーク&カーフリーデー (日本では横浜を含め6都市で実施) ..... など



本文中のグラフは、クルマ社会を問い直す会 <http://red.zero.jp/kstn/> が発行する小冊子、今井博之著『「クルマ社会と子どもたち」(その後): 交通沈静化の海外の取り組み』(2004年)より引用したものです。この場を借りて御礼申し上げます。© 2004 今井博之/クルマ社会を問い直す会

