

IV-10 交通事故安全政策立案への市民参加

広島大学 正 員 ○今田 寛典
 広島大学 正 員 門田 博知
 広島大学 学生員 南宮

1. はじめに

交通安全政策に多大な費用、人的資源が投資され、多くの効果をあげてきている。しかし、交通事故は増加し、死亡者も増加している。道路交通事故の深刻さは周知の通りであり、依然として交通事故防止政策は重要な問題である。従来の安全政策を実施することはもちろんであるが、今後、新しい考え方の導入も大変重要である。

本研究は、交通事故防止政策立案への市民参加の一例について報告し、市民の目からみた交通事故防止政策について考察するものである。

2. 研究活動の目的とその組織

交通事故防止研究会の活動は、交通事故発生要因について道路交通環境と人的原因の両面から分析して、その特殊性を明らかにし、交通事故多発箇所あるいは類似箇所における今後の道路、交通安全施設の整備、交通規制及び交通安全教育・広報活動等のあり方について調査、研究することを目的としたものである。

ところで、従来より安全政策は4Eであるといわれてきている。このため、安全政策には行政の色々な機関が直接的、間接的に関わっている。また、民間の色々な団体も関わっていることも事実である。そして、それらの機関が独自に様々な対策を実施している場合が多いと思われる。仮に多様な対策のある部分でもお互いが意志疎通しておれば、困難な対策でも実施可能であり、効果も大きいと考えられる。国レベルでは色々な機関が行う安全政策の調整や統合を総務庁が行っている。地方行政でも行われているようであるが、具体的でない場合が多い。とくに、市町村レベルでは具体的な取り組みは少ない。これには多くの原因があるが、本研究では議論しない。

表-1 研究会組織

本研究では、広島市の例を取りあげる。広島市は交通事故防止政策立案に市民参加を目的として研究会を持っている。表-1は研究会の組織を示す。表に示されているように参加者は各グループの代表者である。多方面からの参加者とは必ずしもなっていないが、現実として妥当であると思われる。同時に関係する行政機関も研究会に参加している。

研 究 会 組 織
警察署交通課、警察本部交通課、交通安全推進体連絡協議会、交通災害共済審査委員会、国道工事事務所、市教育委員会、市役所内の建設に関わる課、身体障害者福祉団体連合会、新聞社、大学、タクシー協会、ダンプカー協会、テレビ局、道路公団管理局、二輪車安全普及協会、バス協会、PTA協議会、老人クラブ連合会、その他。

3. 研究会の活動と市民から見た安全政策

(1) 現地調査と安全施設や交通規制に対する意見

研究会参加者は現地調査が義務づけられている。研究対象となる問題箇所の選定には問題があるが、参加者全員が出向き、現地での議論、改善策の提案等が活発になされる。参加者の中で小グループができ、そのグループでの議論は活発である。討議内容は一般論から具体的な道路構造の改善まで広範にわたる。この議論では机上でなされる対策の問題点の洗い出し、それに対する解決策等現場に合致しないものに対するものが多い。実際の目で見、多様な人の見方による対策は重要な意味合いを持つ。問題のある現地、たとえば事故多発交差点に参加者全員が行き、いろんな角度から検討し、議論された意見の一部を示したものが表-2

である。

表－2 研究会で出された意見の一例

表に示されているような具体的な改善策自体についても参加者が属しているグループの意見や考え方が大きく反映している。特に、身体障害者、高齢者の参加者の意見は、実際の政策を立案、実施する際に有用な意見が多い。きめ細

右折レーンの設置、十分判読できる標識の設置、路面の凹凸が激しい、電車停留所の移設、レーンマークの明示、障害物の撤去、電柱の移設、交差点内の不要部分のゼブラマーク表示、信号機の音声化、右折規制、信号周期の変更、信号機の移設、ドライバーのマナーの向上、段差、混合交通を考え直す、歩行者のマナーの向上、二輪車のマナーの向上、安全教育指導者の育成、点字ブロック設置の不適切、その他。

かい安全施設の設置にはこのような市民を政策立案の段階、政策案のチェック段階に参加させることは有用なことであると思われる。また、研究会参加者である行政の意見や対応を直接市民（ここでは行政以外の参加者）が知ることができるメリットも大きい。現在、現地調査には研究会メンバーだけが参加しているが、現地周辺の住民も参加させ、討議する機会を持つことが望まれる。現地調査時には地域住民の関心の高さが伺われることが多かった。

表－3 交通安全教育・広報活動に関する意見の集約

（2）安全教育、広報活動に関する意見

ここでは道路の改善や交通管理に対する意見以外に今後の安全対策に望まれる意見を集約し、結果を表－3に示す。

参加者の意見は表に示されるとおりであるが、教育と広報活動に関する一般論的なものである。しかし、従来これらに対する投資は安全施設整備に比較すると、非常に小さかった。今後は安全教育の具体的な施策、教育を実施する施設、たとえば実地体験のできる施設の建設、安全教育のためのリーダーの養成、民間の交通安全に取り組んでいる団体への補助等が積極的にされることが望まれている。

4. まとめ

本研究は広島市で実施されている交通事故防止研究会への市民参加と市民の意見を行政に反映しようとした試みを報告したものである。

多くの市民の意見を事故防止に反映するには研究会の規模も大きくならざるをえないが、安全政策に対する具体的な意見は市民参加の中で見いだされ、さらに、その地域の特性も安全政策の中に生かされる効果が期待される。

また、意見が一般論になる可能性は大きい参加者に具体例を提示すること、たとえば、現地調査は具体的な意見を引き出すのに大きな効果を示した。

分 野	意 見 内 容 の 概 要
一般的事項	・ 子供の時から交通安全教育の徹底 ・ 人格形成期における過程教育の重要性 ・ 学校教育における交通安全教育の強化 ・ ドライバーや高齢者など大人に対する交通安全教育の充実 ・ 交通安全指導員養成の強化 ・ 教育、広報活動の指摘改善
小・中・高校生に対する教育	・ 交通法規を遵守する態度、善悪の価値観を植え付ける教育の重要性 ・ 交通ルール、正しい交通マナーを身につけさせる教育の重要性 ・ 昭和40年代に教育した子供が、今ドライバーとなって無謀な運転をしている。将来ドライバーになるという前提での教育、現実に即した教育が必要である。 ・ 高校教育の「三不運動」の見直し ・ 高校生の通学時の自転車マナー、中高生の塾通いでの自転車の無灯火等の指導強化
ドライバーに対する教育	・ 若者のバイク指導の強化 ・ 女性のミニバイク指導の強化 ・ スピード違反は罰則は厳しいが、飲酒運転のような社会通念上悪いという意識の徹底 ・ ドライバーに事故状況を体験させるためのシミュレーション施設の設置
高齢者等に対する教育	・ 老人クラブ、婦人会等地域での教育の強化 ・ 高齢者の歩行、自転車等マナーについての教育の徹底 ・ シルバーリーダー養成講座の強化
免許取得・更新時における教育	・ 自動車学校等免許取得時における安全意識交通マナーを身につけさせる教育の徹底 ・ 免許取得時の条件の見直し ・ 免許取得時における高速運転体験の必要性 ・ 免許取得者の実地講習の強制措置の必要性