

国家公安委員会 委員長様  
警察庁 長官様・交通局長様  
内閣府 共生社会政策担当 大臣様・交通安全政策担当官様  
社団法人 全日本指定自動車教習所協会連合会会長様  
一般社団法人 全国届出自動車教習所協会会長様

2013年1月17日

クルマ社会を問い直す会

## 交通弱者を守る自動車運転教育についての要望

前略、私どもは、交通事故をはじめクルマ社会のもたらす弊害を減らし、安全で暮らしやすい社会になることを願って活動している市民グループです。

わが国では、歩行者や自転車利用者の交通事故被害者が多く、死者のうち半数以上を占めています。道路上の現状を見ると、ドライバーの多くに交通弱者の安全を優先する意識が薄いことや、運転自体に問題が少なくないことも一因として無視できません。

第9次交通安全基本計画では、交通事故24時間死者を3000人以下とすることを目標とし、また、第8次計画から引き続いて「人優先の交通安全思想」を基本理念として掲げ、「あらゆる施策を推進する」としています。

ドライバー養成、免許交付、交通安全対策に関わる関係機関におかれましては、特に対歩行者・自転車事故防止の観点から、以下のことにもお取り組みいただきたく、前向きなご検討をお願いいたします。

★本件についての連絡先：足立礼子（クルマ社会を問い直す会世話人）

（1～7は、免許更新者、交通違反者も対象に含めての要望です。）

### 1：自動車を運転することの責任の重さの啓発

自動車教習所の教習テキストの最初に「くるま社会人としてのモラルと責任」が記されています。ここに、「自動車は免許がなければ動かさないほどの危険物であり、運転は他者の命と人生に対する責任を伴うものである」こと、また、「自動車走行量と死傷者数はほぼ連動

しており（資料1）、車の安易な利用は控えるべきこと」を入れてください。

## 2：交通弱者の現状を知り、注意意識を高める教育

交通弱者保護・優先のルールや注意は教習テキストに記されていますが、現実には、歩行者が横断歩道を横断しようとしているときに止まる車もスピードを落とす車もほとんどなく、通学路や住宅街の道を抜け道として疾走する車が多いなど、ルール無視の走行が常態化し、事故も頻発しています。意識改善のため、次のような取り組みをお願いいたします。

2-1：「日本は交通事故死者のうち歩行者と自転車の占める割合が半数を超え、欧米諸国に比べて特に多い（資料2）」、「歩行者は事故に遭った場合の致死率が極めて高い（資料3）」、「後遺障害を負う人の率も高い（資料4）」ことなどをテキストに盛り込み、交通弱者のおかれている現状を伝えてください。

2-2：歩行者の中でも子どもや高齢者、目や聴覚の不自由な人、車いすの人などには特段の注意が必要ですが、文字では理解し得ない点も多いので、「疑似体験実習」\* 1をご検討ください。

\* 1 子どもの場合は、幼児視界体験メガネ（本田技研工業発行冊子「トラフィックパートナー」付録）をつけて身を低くして歩く、高齢者の場合はゴーグル、耳栓、足に重りなどをつけて歩く（福祉・介護職授業で実施されている方法）など。

2-3：通学路の通学時間帯の走行は、本来すべての自動車が控えるべきですが、せめて教習車だけでも他の車の模範として通学時間帯の通学路は通らないよう、全国の自動車教習所へ徹底指導をお願いいたします。

## 3：スピード抑制の指導

車の速度と衝撃力の関係について、教習テキストには、車が壁に衝突した場合の例が記されていますが、歩行者等への衝撃力を認識できるよう、車の速度と歩行者の致死率、障害度の関係を伝えるグラフ（資料5・6）を入れてください。この資料から、「車の走行速度が時速30kmを超えると歩行者の致死率が急激に高くなること、また、時速20km以下でも重傷を負わせる割合は50%を超えること」を伝え、歩行者と交わる可能性のある道路においては、常にスピード抑制を心がけるよう、指導をお願いいたします。

また、「歩行者死亡事故は道路横断中が多い（資料7）」、「運転者の不注意が歩行者死亡事故を招く（資料8）」こともテキストに加え、慎重運転を強く指導してください。

## 4：「ゾーン 30」などの生活圏安全対策についての教育

警察庁では、住宅街などの交通事故（特に歩行者・自転車事故）を減らすため、国土交通省と連携して平成8年からコミュニティーゾーン対策に取り組み、最近は、「ゾーン30」対策を、2016年度末までに全国3000か所に整備の方針として力を入れておられます。しかし、ドライバーや住民の認知度が低く、理解を得にくい現実があります。

こうした対策はドライバーにこそ周知が必要です。ぜひ教習テキストに加え、理解を深める教育をお願いします。スピード抑制のためのハンプ、クランク、ソフト分離、道路中央線の廃止などの物理的対策の意味、走行時の注意も伝えてください（ハンプを、速度を落とさずに通り越す車が多いため、振動・騒音源となってしまうという残念な実態も耳にします）。

## 5：「歩車分離式信号」についての教育

警察庁では、歩車分離式信号の増設にも力を入れ、平成23年4月にも整備推進の通達を出しておられますが、教習テキストには記載されていません。これもドライバーに意義がよく理解されず、それが普及の妨げになっている地域もあるようです。歩車分離式信号は、歩行者が横断時の右左折車による事故を防ぐのに有効であり、また、自動車同士の事故を減らす効果も確認されており、方式によって渋滞解消になることも報告されています（資料9）。そうした意義や分離信号の仕組みを教習テキストに記載して、正しい理解と運用について指導をお願いします。

## 6：ドライブレコーダーの搭載の指導

ドライブレコーダーは、安全運転意識の向上、自分の運転行動の反省、事故発生時の実態解明などに役立ち、事故削減につながるものとして、すべての車に有用です。搭載の意義を教習テキストに記載し、伝えてください。

## 7：自転車の走行ルールの教育

自転車は道路環境の問題などから走り方に混乱が見られ、事故も社会問題化していますが、軽車両であるのに正しい走り方を体系的に学ぶ機会はほとんどなく、自動車運転免許の保有者でも自転車での走行距離あたりの事故率は非保有者と同じと報告されています\*<sup>2</sup>。自転車の走行ルールは自転車に乗る場合はもとより、車を運転する際にも知っておくべきことです。そこで、自動車教習所の教官を自転車走行ルールも教えられるよう養成し、教習の受講者に自転車走行ルールの教育も行なうよう、お願いいたします。

\* 2 「第15回交通事故調査・分析研究発表会」 2012.10.18資料（交通事故総合分析センター）

## 8：再教育・再試験の制度化、など

運転免許の教習は現代人のニーズに合わせてスピードプランなども設けられ、また、免許更

新時の講習も楽に通過できますが、免許制度は便利な社会生活を応援するためにあるのではなく、事故防止のブレーキとして存在するものです。真のブレーキとすべく、国の関係機関には次の対策も要望いたします。

**8-1**：年間の道路交通法違反取締り件数は1000万件超、事故は70万件超の実態を見ると、ドライバーの定期的な再教育・再試験の制度化が望まれます。免許更新時と交通違反発覚時を再教育・再試験の機会として、対象者全員に免許取得時より高度な技能・資質の教育と再試験の義務づけを要望いたします。現在、免許取得後1年以内の違反者を対象とした「初心運転者期間制度」が設けられていますが、死亡事故の95%以上は免許取得後1年以上の者が起こしており、課題は全ドライバーに存在します。

**8-2**：高齢者講習は、現行では認知機能や運転技能に多少低下が見られても免許は交付されますが、合否基準を設けた試験制度を設けてください。高齢ドライバーは他のドライバーに比べて運転操作不適が1.8倍と多く、事故の中でも死亡率の高いペダル踏み間違い事故率も高いこと、認知症ドライバーの事故率が高いことなども報告されています\*3、4、5。

\* 3 「平成 23年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取締り状況について」警察庁交通局

\* 4 『イタルダ・インフォメーション』No. 86.2010.10. (交通事故総合分析センター)

\* 5 「認知症患者と自動車運転 - 臨床における課題 - 」池田学 (第19回日本交通医学工学研究会学術総会シンポジウム抄録2010.)

**8-3**：てんかん、睡眠時無呼吸症候群、心不全、低血糖など、病気が原因の重大事故防止のため、免許取得前には運転に関連する健康状態の診断を受けるよう強く指導してください。将来的には、免許取得前、免許更新時に健康診断書の提出義務づけを要望いたします。

**8-4**：高齢者や病気・障害を持つ人が自分で車を運転しなくても移動に困らないような支援も事故防止の重要な対策です。事故削減の観点から公共交通や福祉交通の拡充を国土交通省など関係省庁に働きかけ、ドライバーへも啓蒙するなど、協力してください。

なお、当会では2011年9月に、「自動車運転免許取得・更新時の、医学的・技能的・資質的運転適性検査の義務化を求める意見書」を、国家公安委員長、警察庁長官、内閣府政策統括官各位宛提出しております。8の要望とも関連しています。

<http://www.toinaosu.org/katudo/menkyo.htm>

併せてのご検討をお願いいたします。

以上