交通事故被害者の会

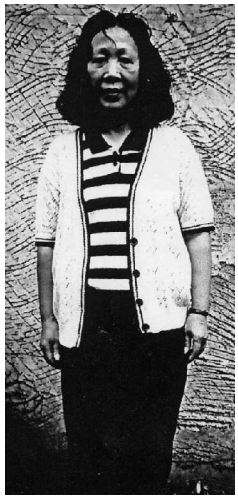
発　行　北海道交通事故被害者の会
代表　前田　敏章
事務局
060-0001 札幌市中央区北１条西９丁目
ノースキャピタルビル４階

第 16 号　2005 年 1 月 10 日　（年３回発行）　TEL 011-233-5130　FAX 011-233-5135
E-mail　hk-higaisha@nifty.com　ホームページ　http://homepage2.nifty.com/hk-higaisha/

被害者の会は、被害者どうしの支援と事故をなくすための取り組みを目的とした、交通事故被害者や遺族でつくる会です。入会希望の方は事務局に電話をください。会費はありません。年３回の会報が送られ、毎月の例会に参加できます。例会時に当事者同士としての相談も受けています。（例会の日程はｐ 12）

追突、本当の痛みは１年半後に

札幌市清田区　荻野　京子



事故後は真っ直ぐに立てなかった

大雪が降り6時をまわった札幌市内は大渋滞、停車中突然後ろからの衝撃、加害者の100パーセント過失でした。

病院では頚椎捻挫、両下膝・腰部挫傷で2週間の治療が必要と診断されました。通院、痛み止めを飲みながら回復を待っていましたがなかなか回復せず、しかし本当の痛みがやってきたのは1年半してからでした。体の硬直とよじれ、自由に動くこともかなわず、仕事を続けることも困難になり辞めざるを得ませんでした。

事故後、唯一の収入だった休業補償も10ヶ月で打ち切られ、生活にも困る日々が続き、事故日より時間が経過していたため病院からは「症状固定予定」の診断が出されましたが、なお症状はよくならず病院には通わなければなりません。保険会社からは債務不存在として治療費の支払いも止められました。

「追突事故が原因」と裁判で3年以上闘いましたが私の訴えは届かず症状は「更年期障害」にすりかえられてしまいました。

人身事故の恐ろしさは後から症状が出てくる事もあり、理解されるには長い時間と労力がかかります。

私の場合は後遺症14級が認められましたが、事故から6年経った今でも痛みが襲い耐えながらの生活は本当に辛いものです。人に優しい運転で交通事故がなくなる日が訪れることを願います。

（「いのちのパネル」より ）

今号の主な内容

②～⑧　特集「フォーラム・交通事故Ｖ」
「高齢者を被害者にも、加害者にもさせないために」
⑥～⑧　「高齢者と公共交通」（川村雅則）
⑨　「犯罪被害者等基本法に思う」（内藤裕次）
⑩　「犯罪被害者支援の日、中央大会に参加して」（内山孝子）
⑪　会員の報告とお便り　（高橋利子、後藤正之、中島良子）
⑫　活動日誌、編集を終えて、お知らせ、

※　写真は、道庁でのパネル展示（9 月 21,22 日）の様子です。「いのちパネル」の小冊子版は、石狩管内の小中高校で命の教育に資料として使われるなど、2000 部以上が活用され、5 月には冊子の改訂を予定しています。パネルへの新たな参加希望者はご一報下さい。（担当、小野：Fax　011-822-2721）

フォーラム・交通事故Ⅴ
高齢者を被害者にも、加害者にもさせないために

被害者の会主催の 5 回目のフォーラムが、11 月 5 日札幌市中央区の「かでる 2・7」を会場に開催されました。参加した約 50 人の市民、関係者、会員は、犠牲者への黙祷の後、「高齢者を被害者にも、加害者にもさせないために」をテーマに、熱心な討議を行いました。

貴重な提言をいただいたのは、(発言順に) 内山孝子 (副代表)、卜部　弘（豊平さつき会会長)、小安　登（道警交通安全教育課課長)、川島泰子（道警交通安全教育隊)、川村雅則（北海学園大学講師)、本間義美（道交通安全対策室参事）の各氏です。

司会は、佐川昭彦（副代表)、内藤裕次（世話人）の両氏が務めました。

フォーラムⅤのテーマの趣旨

～高齢者の生理的能力の低下を共通理解にして～

★ 高齢者を被害者にしないために
　歩行者への責任転嫁ではなく、安全運転義務違反の刑罰強化を
　高齢者も安心して渡れる交差点や信号を。分離信号増設を
　歩行者優先の安全な街づくりを

★ 高齢者を加害者にさせないために
　高齢者の生活の足確保に、公共交通機関の整備と活用を
　適切な免許管理を。家族の協力で勇気ある免許証返納も

※以下、記録テープを基に編集者の責任で要約させていただきました。なお、川村講師からは原稿をいただいています

主催者より　前田 敏章（代表）

今日現在、道内では交通死 321 人、ケガをされた方も 29000 人以上と状況は深刻。今年は天災が多かったが、交通犯罪（事故）は人災であり、「ゼロ」にしなければならない。

発足６年目の被害者の会は、相互の支援・交流と共に、犠牲を無駄にせず、被害ゼロの社会を作るためにこのようなフォーラムなどを企画している。

今日は、深刻な高齢者の交通事故問題に的を絞る。皆さんのご協力で実りある討議をお願いしたい。

テーマと討議の方向性　小野　茂　（副代表）

高齢者による事故件数が平成 13 年は平成元年の 5 倍となり、死者数は全体の 36 %。私たちが独自で行ったアンケート結果でも（回答者の）約 30 %の方が被害に遭い、16 %の方が加害者になっている。

原因はどこにあるのか。高齢による身体的な衰え、以前は何でもなかった横断歩道が渡りきれなかったり、以前のように運転できなかったり。中心街では歩車分離信号が進んでいるが、一般の生活圏ではどうか。公共交通機関は使いやすいか。車を運転しなくてもすむにはどういう移動手段があるか。老人会などに入っていない人にどう安全を伝えたら良いのか。国土交通省は白書で、交通バリアフリーをすすめ、車よりも歩行者などの安全を優先すると述べているが、「車に気をつけましょう、夜光反射材をつけましょう」から一歩進んで、安心して暮らせるということは何なのか、語っていただきたい。

提言①　被害の実相、遺族の心情
内山 孝子　（ 遺族・副代表 ）

平成８年４月９日の夜、自宅前にて、携帯電話に夢中になった加害者の前方不注視という人為的な原因で、68 歳の主人が帰らぬ人になった。３月末で全ての仕事を定年退職、当日は町内会の有志の人々によるご苦労さん会に招かれ、「行って来るぞ」が最後の言葉。当時の出来事を思うとやりきれない。これからは老後の二人の生活が始まると話していた主人。私の小さな小さな幸せを突然奪った加害者を許すことはできない。長年、苦楽を共に過ごした人と、もう二度と会話も食事も共にすることができないという絶望感、この世で自分を一番理解してくれた人がいなくなったという不安感、急激な生活の変化にギリギリの精神状態での日常。

11 月 1 日から道交法が改正され、携帯電話を運転中に使用しただけで罰則の対象になった。私の夫を奪った原因が携帯電話だったので大変関心があったが、これで終わりではないとの思いでいる。今回の

改正では、イヤホンマイクを使えば罰則の対象にならないというすり抜けを許しているからだ。早速、イヤホンマイクの販売が促進されているが、ここには一瞬の安全確認違反が相手の命をも奪ってしまう重大犯罪という捉え方がない。事故後は必ず携帯の通話記録を確認することなど「ながら運転」を規制する措置がまだまだ不充分。

人命軽視の車優先社会の犠牲になっているのは、子どもや高齢者など、本来社会が守らなくてはならない弱い人たち。「被害者も気の毒だが、加害者も大変」という言い方を耳にするが、社会全体がドライバーの立場に偏って動いている。

今年、98 歳の母が亡くなった。後半にはわらべになってしまったが、医者や看護師の手厚い看護で、床ずれ一つ無く静かに命を終えることができた。私たち遺された子どもに「本当にご苦労様、よくがんばったね」と声をかけられ、母は天に召されていった。「命の尊厳」とはこういうことではないか。突然、大切な人の命を奪われる交通事故が世界から減るよう心から祈る。

提言② 高齢者を交通事故から守るために

卜部 弘　「豊平さつき会」会長

私の老人クラブは豊平の古い地域の所にあり、72 名の会員がいる。私たちは仲間内で、74 歳までを「ヤングオールド」、75 歳からを「オールドオールド」と呼んでいるが、高齢者の事故防止について、特に 75 歳を過ぎたお年寄りを対象にしてお話したい。

75 歳以上のお年寄りは、自分のことで精一杯で、他人のことを考える余裕が無くなっている。そして、距離感が非常に弱まっている。すぐそこだと思って道を横切ろうとしても、えらい道幅があることがある。それから、1時間前にお話したことを忘れてしまう。仲間と歩いている時に「奥さん、信号赤ですよ」と言うと、「あら、赤でしたか」と言いながら、２，３歩出てしまう。一人でいてそのまま歩いたら危険極まりない。さらに、年齢が高くなるほど気ぜわしく、こうと思ったら他のことは一切考えずに目的地に行く。オールドオールドの方々は、こういうことが日常的にあり、事故に遭う率が高い。

一昨年、隣のクラブの 72 歳の女性の方が、3 時頃 36 号線の横断歩道でひかれて亡くなった。この人はおしゃべりが好きで、お友達の家に行き、夜中を過ぎようやく腰を上げ、早朝３時に猛烈なスピードでやってきた車にはねられて即死された。

豊平に 30 年近く続いている老人大学「創造学園」では、朝の会に必ず五つのこと（下記※）を朗唱する。ところが、オールドオールドの方は自分のことしか考えられず、時間の観念がきわめて弱く、距離感が無くなっているのが災いして、いくら繰り返し教えても達成されない。80 前後の方が出歩くときには、誰か付き添いがいてくれたらと思う。子どもであれ老人クラブの会員や地域の方など、それは問わないが、これも社会奉仕活動の一環ではないか。

高齢ドライバーの方にお願いを。私は息子から「お父さん、車と免許はいつ捨てるの」と言われて、あんまりうるさく言われるから、車の免許におさらばした。すごく愛着あり、写真がついた免許証を今も持っている。家内が「お父さんがやめたのだから私も」と車を廃車にして、息子がやれやれと安心した。車の運転をやめて、すごく気が楽になった。

高齢者は記憶力や思考力が限界にきているのだから、周りの人が細心の注意を払う必要がある。

街づくりの中で、昔のような隣組とまではいかなくても、連帯感を強め、助け合い、自治意識が目覚めるという地域の組織化ができるように行政は指導、援助をして頂きたい。

※創造学園の「交通安全の誓い」から

1　道路の横断はいったん止まり、左右をよくみて安全を確かめてから渡ります。
2　近くに信号機や横断歩道があるときは、少しぐらい遠回りでも、その所へいって渡ります。
3　信号無視は絶対にせず、青に変わるまで待つ心のゆとりをもちます。
4　夜間の外出には、車からよく見える服装をしたり、夜光反射材をつけるようにします。
5　冬道での自転車は危険ですので、冬期間は乗らないようにします。

提言③ 高齢者（歩行者等、運転者）と運転者の実態を踏まえ、注意すること

小安　登（道警交通部交通安全教育課課長）

道内の高齢者（65 歳以上）は約 115 万人。このうち老人クラブ加入が約 28 万人。80 万人近くの方がクラブなどに所属しておらず、この方にどう事故防止を呼びかけていくかが課題。

免許人口の約 12 %が高齢者となっているが、今年道内で高齢者が亡くなったのは 104 人。運転する立場で相手や自分が亡く

なったというのは 33 人。年代別の事故率は一般運転者の 2.1 倍。75 歳を越えると 4.1 倍になる。致死率が年齢とともに高くなる。

被害事故、歩行者や自転車利用者の死亡事故は 75 名で、昨年比 23 名増。高齢者の事故を減らすことが、北海道の事故全体を減らすことになる。

高齢者の行動特性の一つは、動体視力や遠近感が落ち、安全の見極めが甘い。二つには、安全確認から行動まで時間がかかる。いわゆる敏捷性が落ちている。三つ目は、渡る前には見るが横断中は安全確認をしないケースが多い。高齢者講習などで、自分の衰えの部分を気づいて頂こうと実技講習に力を入れ、家庭訪問をして直接訴え、夜光反射材も配っている。しかし、115 万人分の 5 万人でしかない。街頭指導も行っているが、正直なところ決め手はない。

運転手さんには、高齢者の行動特性を知ってもらい、高齢者の方を見たらスピードを落としてくださいと呼びかけている。

警察の所管を超えるが、高齢者が道路を横断しなくてもいいような環境作りが進められないか。独居の老人の方が、家族と一緒の老人に比べ４倍事故に遭っているという数字がある。一人でいたら自分で通院や買い物に行かなければならない。社会全体がそういう環境を考えていかないと事故は減らせない。

提言④　教育隊の活動を通じて高齢者について感じること

川島　泰子　（道警交通安全教育隊）

交通安全教育隊は、昨年４月に発足。男性隊員はドライビングシミュレーターを搭載した教育車を使っての運転者教育。女性隊員は、子どもから高齢者まで主に歩行者の側に立った参加体験型の交通安全講習を担当している。

高齢者は体の方は衰えてはいくが、心の中はいつまでも若者。横断歩道を渡る時も、心の中はまだまだ若者だから、５秒くらいで渡れると思っている。しかし実際にはそれ以上の時間がかかってしまう。この意識と行動のミスマッチの部分を高齢者自身に発見してもらい、自分の身を守るためにはどうしたら良いか考えさせる必要がある。本当は車が、渡る側に立って守ってくれるのが一番良いのだが・・・。

この教育のために、参加体験型の機材を使う。体験者が大型スクリーンの前の仮想道路を、画面を見ながら横断し、車両が接近してくる際の遠近感、速度感を体験する。車の速度は見た目よりもかなり速く、自分が思っている速さで歩けていないことを認識してもらっている。高齢者は、横断する前は慎重すぎるほど左右の安全確認をしているが、歩き始めると接近車両に対する安全確認はほとんどない。危ないと思っても歩く速さを変化させることが難しいようで、最後まで一定の速さで渡りきってしまう。

それから、これは高齢者に限らないが、直前まで車が迫った時に、どうしていいかわからなくて立ちすくんでしまう。また、安全確認の動作のみで、実際には見ているようで見ていないということもある。

これらの特性を見ながら教育隊が実施している手法として、カバーリング指導がある。例えば、高齢になると目線が足下の方に下がり、上の方の視野が狭くなってくるので、この改善につま先を上げるような歩き方を指導する。

講習を理解して、すぐに実践しようとしてくれる方もいるが、その反面、無理な横断をして帰る高齢者がいるのも事実。長い人生の中で身に付いてしまった習慣は、一度や二度の講習で簡単に改善することは難しい。交通安全教室中心でどうなのかと思う部分もある。今後は、運転者の教育がさらに大事になる。高齢歩行者の行動の特性を、運転者自身が十分に理解して実践することが重要で、今後の課題。

私自身、小学生の時に交通事故に遭い、また、大好きだった担任の先生を交通事故で亡くした経験もある。交通事故を減らしたいという気持ちで警察官という道も選んだ。一生懸命活動をしていきたい。

ーーこの後の提言⑤川村講師の報告は後掲ーー

助言　住民の声を聞きながら

本間義美（道環境生活部交通安全対策室参事）

高齢者の方の実状が実感を持って説明、提言されたのが印象的。交通安全対策室は、道警や各団体とも連携し交通安全教育をするという立場だが、このフォーラムで課題が良く見えてきた。被害者の会や住民の声などよく聞きながら、対策を考えていきたい

ハードの部分の整備は一朝一夕ではできないが、現在、札幌市では安全安心歩行エリアということで、市内の事故の多い地区を９地区に分類し対策を進めている。意見などあれば市の担当者に提言して頂きたい。道としても、高齢者の方々の被害を一人でも無くすることが、全道の死亡事故を減らすことになる。

ーーここからフロアー発言に移りましたーー

分離信号機の増設を　北区　太田　澄子（会員）

平成11年2月、友人と買い物の帰り、横断歩道を青信号で渡っていて、右折車が私の足にドーンと凄い音でぶつかってきた。一瞬の出来事だった。

丈夫だけがとりえだった私は、座る事も、歩く事も困難になってしまった。治療のため長い入院。退院しても、主婦なのに買い物さえ行けず、毎日リハビリのためハイヤーで病院との往復という生活が１年以上続き、家族の援助なしでは生活できなくなっていた。痛みによる肉体的苦痛、交通費、治療費等の経済的負担、何時治るかという心理的不安、三つの負担を抱えながら５年経ち、少しずつ改善してきたが、まだ長距離歩行が困難で、杖がたよりの生活。交通事故により、人生も大きく変えられてしまう。

なぜ、交通ルールを守りながら身の安全さえ守られないのか。今の一般的な信号の構造に問題がある。同方向の人と車を一緒に青信号で流し、右折、左折車と人を交差させるから、車両と人との衝突の危険がある。人は車に勝てる訳がなく、運転者の不注意で歩行者が一方的に殺傷される。人の注意力は、不確実なもので、これでは、いつ、どこで、誰が事故に遭っても不思議ではない。

今の一般的な信号機が作られたのは、車両台数も限られる昭和5年といわれ、1世帯当たり1.46台、免許所有者が 3395，669 人の現在では通用しないシステム。人命尊重から、歩行者横断中は車の流れを赤信号ですべて停止させる分離信号が一番有効と思う。

平成15年度の警察白書には、全国100の交差点で分離信号をモデル運用したら、事故の発生件数が約4割減少したと報告されている。この結果を基に実生活でも危険度の高い所に分離信号を運用して頂きたい。

道警に問い合わせたところ、分離信号機は道内12,582機のうち94機と少なく、歩行者が危険にさらされている。交通事故の65％、死亡事故の43％が交差点に集中していると言われる。なぜ、構造上の危険と尊い犠牲を知りながら、分離信号機が少ないのか。

私も、事故にあったあの場所に、分離信号機があれば、こんな想いをせずに済んだのにと思うと悔しく、交通事故のない世の中を願うばかり。事故に遭い、身体の自由がきかず、ベッドに横たわる人、理不尽にも尊い命を亡くされた人、その家族の悲しみを思う時、私の助かった命を通して、関係行政機関にお願いする。分離信号機を増やして下さい。交通事故のない道路環境を構築して下さい。傷害を持ちながら生きなければならない、私たちの心の叫びをどうか聞いてください。

交通安全協会の事故相談から

寺地　栄一　（被害者の会事務局長）

交通安全協会で交通事故被害者の会のお世話をさせて頂いている。前職は警察官で、交通事故には結構詳しいと思っていたが、被害者の会の方と接したり、安全協会で交通事故相談を受けてみると、これまでは見えていない部分があったことを痛感する。

今、相談を受け、痛切に感じることは、被害者の方が非常に苦しんでいるということ。相談のほとんどは、むち打ち症など軽いと処理されている事故。しかし、その後とても悲惨なことになっている。若い人だと1週間から 10 日で治るような傷でも治らない。むしろ、どんどん悪くなり、精神的にも参ってくる。耳鳴りとか頭痛を訴えると、詳しくないお医者さんは「この打撲傷は治ったからこれで終わり」。保険屋さんは「これで示談しましょう」。弁護士も取り合ってくれず、周囲からも「もういい加減にしろ」という冷たい言葉が返ってくる。このような実態をもっともっと知らせていかなければならない。

被害者の会には、交通安全講習の依頼が同じ所から何回もくる。「また被害者の方でよろしいのですか」と聞くと、「何回でもいいです」との返答。当事者の話が一番胸にしみる。だから高齢者の方の話を実際に聞くというのは非常に大事。

高齢者が加害者になる率が上がっているのは大問題。交通事故を起こしたら罰金取られますよ、刑務所に入れられますよとか、脅かし的なことよりも、むしろ、被害者の方に大変な苦しみを与えてしまうということをお話ししていくことも大事と思う。

フロアー発言（男性）

石狩支庁で交通安全の仕事をしている。管内でもお年寄りの歩行者、自転車の事故で何人も亡くなられたが、子どもの死亡事故は１件もない。おなじ弱者で、なぜ高齢者が何人も亡くなるのか。子どもは信号で横断するのに、大人が横断歩道のない所を途中で渡るという光景を目にする。10 年、20 年後にお年寄りになる中堅の人たちの考えをどう改めていくかが大事。中堅がまず見本を示すべき。

フロアー発言（男性）

交通手段に関する二元化は問題。事故で友人を亡くしたが、事故調書をオープンに出来ない警察組織も大いに問題である。色々なことに対してオープンでないとわからなくなる。

司会

今日出された意見などを行政や警察も十分に受けて頂いて、交通事故ゼロを目指して、皆さんで取り組んでいきましょう。ありがとうございました。

提言⑤　高齢者と公共交通

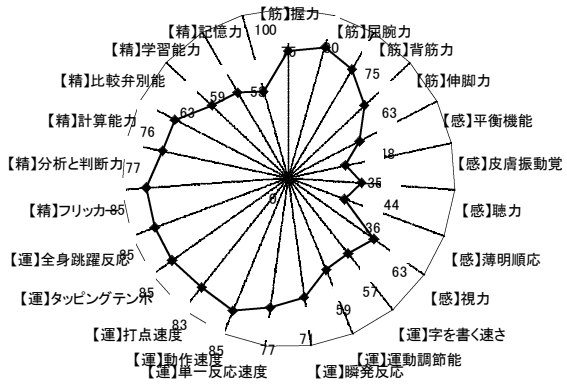
川村雅則（北海学園大学経済学部講師）

私はこの分野の専門ではなく、バスやタクシーなど自動車旅客運送業の事業経営の問題や、そこで働いているひとたちの労働問題などに関する実証的な研究を行っている。今日はそうした研究の中で考えていること、すなわち、今後の高齢者人口のさらなる増加は私的モータリゼーションに代わって公共交通機関の整備・充実を急務の課題にするということを話したい（付け加えると、現時点でもたらされている災厄を考えるならば高齢者人口が増大せずともモータリゼーション転換の必要性は明らかだと考えている）。

潜在的加害者層の増大
―加齢にともなう心身機能の低下―

これまで交通事故における高齢者というのは被害者としての側面がとくに問題視されてきたが、高齢者人口の増大＝高齢ドライバーの増大にともない、加害者としての側面が拡大している。詳しい数値などは割愛するが、高齢者が第一当事者となった事故は約10年で2倍に増加した。

高齢者の事故の主たる要因の一つには心身機能の低下があげられるだろう。もちろん機能の低下には個人差が大きいし、全ての機能が一律に低下するわけではない。重要なのは、運転に不可欠な機能はどう変化するかである。そもそも運転というのは、外界からの情報を収集しその情報にもとづいて適切な判断をくだし、実際のハンドル操作なりペダル操作なりを、高速度で連続的に行うことである。よって視覚・（情報）処理判断・運動の三つの機能が重要になる。図1は、20代前半ないし最高期を100としてみた場合の50代後半（高齢者ではないので注意）の機能水準を示したものだ。但しそれぞれの機能水準は、あくまでもあるテストの成績にもとづくものなので、表だけから拡大解釈をしないようお願いしたい。



注:【筋】は筋力、【感】は感覚及び平衡機能、【運】は速度に関係した運動機能及び動作調節能力、【精】は精神機能と知能要素。
出所:斉藤一・遠藤幸男『高齢者の労働能力』p9 より作成。

まず視覚。運転に必要な情報の8割は目で獲得しているという。静止視力、動くものを視認する動体視力、明暗環境下での視認能力等々、目に関する機能だけでもいろいろあるが、あまり細かな議論はさておき、低下が顕著である。それから分析と判断力も低下している。高速度での（瞬時の）適切な判断と運転作業の連続に耐え得るだけの水準は高齢になっても維持されるのだろうか。

ところでこれらの機能の低下は、運転手から立場は変わって歩行者になったときにも当然影響を及ぼす。つまり、道路を横断しようとした際などの、車までの距離感や、横断が可能かどうかの判断。加えて、道路をわたりきれずに事故にあう高齢者が多いこととの関連で、筋力の低下のうち脚力の低下が手や腕の力に比べて大きいことにもふれておく。

移動制約者の増大

ところで、高齢者の増大は、事故を起こす可能性の高い者、すなわち潜在的加害者だけでなく移動制約者の増大をも意味する。移動制約者の規模がどの程度なのかは不明だが、例えば、日常生活（外出）に影響のある者や病院に通う者は年齢とともに増加し、65歳以上では人口1000人当りそれぞれ104.1人、631.6人に達する（厚労省『国民生活基礎調査』）。もちろんマイカーで対応「可能」なものもここには含まれるだろう。だが例えば要介護者はどうか。要支援も含めた要介護者は現在（2004年）約350万人で、2000年から1.6倍の数となった（厚労省「介護保険事業状況報告」）。いま、介護の分野で進められている「在宅」を可能にするためには施設や病院との間の移動を欠くことはできないが、その整備は十分でない。なおこの点に関連して補足しておくと、この間、介護報酬単価をどうするか、NPOによる自家輸送を認めるかどうか等々の介護タクシーをめぐる議論が国交省と厚労省との間であった。介護保険に関わる議論だったので議論の内容もそこに限定されるのは仕方なかったとはいえ、そもそも要介護者だけでなく高齢者の移動ニーズに国や自治体はどう対応しようとしているのか、その基本構想が分かりづらかった。

※ちなみに札幌市では財政の悪化を理由に無料の敬老パスが廃止（有料化）されようとしている。

さて、移動制約といえば、モータリゼーションの進展の影で免許を保有していない高齢者はじつは少なくない。女性の場合、むしろ多数派である。女性の75歳以上人口は女性全体の1割を超える（675万人）が、そのうち免許をもっているのはわずか3.1%に過ぎない。60歳以上まで範囲をひろげてみても、同年齢層は女性全体の3割を超える（1843万人）が、免許保有者はそのうちの5分の1（21.6%）に過ぎない（内閣府『交通安全白書』）。もちろん、家族に免許保有者がいれば移動の制約はまだ少ないかもしれない。だが、わが国の高齢者世帯は665万世帯（世帯全体の14.6%）を占め、そのうち単独世帯は318万世帯で、女性がそのうち245万世帯と圧倒的に多い(厚労省『国民生活基礎調査』)。単独世帯高齢者（とりわけ女性）の日常の移動手段はきちんと確保されているのだろうか。

加えて、収入の面からも高齢者は移動制約者となる可能性をもつ（もともと移動制約とは広義には、身体機能の低下によるものだけでなく経済的な面での移動制約まで含む)。一般的に高齢者は豊かといわれる。だが高齢者というのは高所得層もいれば低所得層もいるという、現役時代の蓄積が反映した、所得格差の大きい層なのである。高齢者世帯全体の４割は年収（可処分所得）が200万円以下で、300万円以下に限ってもその数は６割に達している。上でみたとおり、加齢にともない通院など文字通り生命に関わるような移動が不可欠になるわけだ。無料を含め適切な価格の交通の整備が急がれるゆえんである。

※内閣府「本格的な高齢社会への移行に向けた総合的な高齢者安全対策について」平成15年3月27日がweb上からダウンロードできる。

モータリゼーションの悪循環

さて、人口の高齢化が急速に進んだのがわが国の特徴だ。およそ50年後には3人に1人が高齢者となる。モータリゼーションに依存した交通政策を踏襲すればその弊害は一層深刻化すると予測される。もっとも、とはいえもはやその転換は不可能だという考えも少なくないだろう。実際、モータリゼーションへの依存は悪循環的な要素をもっている。例えば、モータリゼーションは公共交通の経営の困難を招き、サービスの低下→客離れ→マイカーへの依存を強めることとなった。道路政策も然りである。一時話題になったが、道路整備（建設）投資にしか使えない道路特定財源制度は、マイカーの利用→自動車関連諸税の徴収・財源の確保→道路投資の拡大→マイカーの利用という悪循環をもたらしている。都市構造や都市の交通計画も然りで、マイカーの保有は郊外への流出を招くなど都市の構造を変化させ、公共交通での対応を困難とさせている。

こうして、モータリゼーションはますますやめるにやめられなくなる。だが、この過程での弊害、例えば公共交通衰退の過程での移動制約者の発生や、過剰な道路建設にともなう財政悪化（道路投資には特定財源だけでなく一般財源ももちいられ、国と地方による毎年10兆円を超える道路投資のうち半分だけが道路特定財源から支出）などを考えれば、モータリゼーション依存から公共交通充実へと政策をどこかで転換しなければならないのではないか。

諸外国における公共交通についての経験・考え方など

ところで諸外国での公共交通の実情はどうなっているのだろうか。もちろん国のよる差異はあるだろうし、私の勉強不足から詳しい話はできないが、公共交通に関する海外の先進事例の特徴などをまとめたある文献※によれば、わが国との違いのまず第一は、公共交通をどうとらえるかという基本的な考え方の相違、すなわちそうした国々では都市交通やローカル交通の維持は地方自治体や国の任務と考えられている点だという。つまり自由な移動を確保することが、公的なサービスの一環とされているのである。また第二は、費用負担の問題で、わが国の場合は、狭義の利用者負担、つまり運賃収入ですべての費用をまかなうことが原則とされている。だがほとんどの先進諸国では、都市交通事業者の収支をみると、運賃収入は費用の半分以下のところが多く、不足は国や自治体が補填しているという。その根底には公共サービスの提供が地域住民全体の便益になるという考えがある。なおこの点に関連して、先の道路特定財源制度だが、先進諸国にも同様の制度はあるが一般財源化されていたり、公共交通への整備・補助などにも使用されているという。

こうした考え方にもとづいて、公共交通と私的モータリゼーションとの調整あるいは道路交通の需要調整が図られているのだそうだ。

※交通権学会『交通権憲章』日本経済評論社、1999年、p76～p79

規制緩和のもとでのバス、タクシー

これに対してわが国の公共交通の現状はどうか。モータリゼーションの推進という背景や採算が合わなければならないという私企業としての限界がありやむを得ない側面があるとはいえ、誰でもが利用しやすい、「公共」の名にふさわしいものになっているとは言い難い。さらに今日では、事態の改善どころか、規制緩和政策が交通分野にも導入され、結果として衰退する公共交通に追い討ちをかけている状況さえみられる。

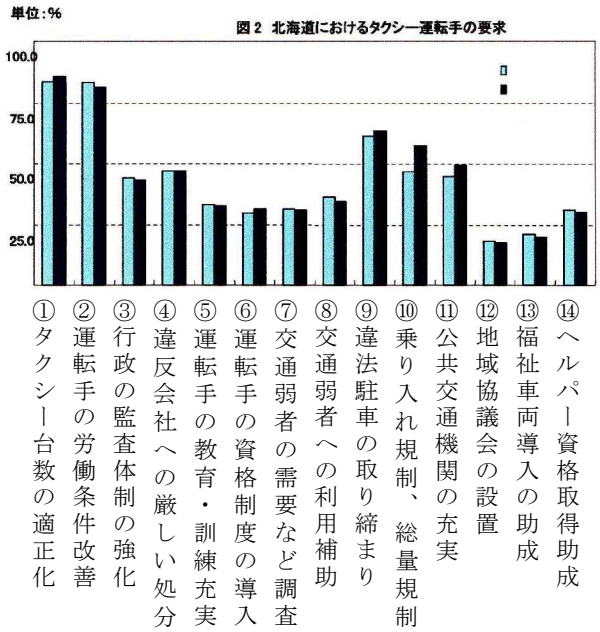
乱暴にまとめると、規制緩和というのは、これまで課されてきた種々の規制が企業の活動を阻害しているという認識にたって、規制を緩和あるいは撤廃することであり、端的には、市場にゆだねるというスタンスだ。そこで描かれていたのは、規制緩和で競争が促進され企業活動が活性化し、よりよい企業が残り努力もしない効率の悪い企業は淘汰される、そして良好で廉価なサービスの供給にともない新たな需要も発生するというシナリオだった。だが実際には、バスでは不採算路線からの事業者の撤退など地域住民の「足」を奪う結果がまずもたらされた。バス事業を分離して子会社化し人件費を半減するなど徹底した合理化も進んでいる。しかも、それでも経営は困難で約7割が赤字とされている（国交省資料）。タクシーでは規制緩和にともない過剰な参入が続いている。利用者が減っているにもかかわらず新規参入・増車が続き、交通環境を悪化させているだけでなく、売上（＝収入）の減少する中で利用者の獲得のために運転手に無理が強いられることとなり事故も増大している。

まとめに代えて
―多様な、モータリゼーション改革主体の共同の追及を―

こうした厳しい現状だが、他方でこう考えている。これまでみてきたとおり、今日のモータリゼーション依存政策のもとで、様々な層が災厄をこうむっている。本日のフォーラムの主催者である交通事故被害者・遺族はむろんのこと、高齢者は加害者にも被害者にもなる高い危険性にさらされた層だ。そして最後にふれた規制緩和のもとでの旅客運送業にたずさわるもの、すなわち事業者及び職業運転手はモータリゼーションの進展のもとで経営の困難や労働条件の低下のなかにいる。ここにあげた層は、多くはなお潜在化しているかもしれないが、モータリゼーションの改革主体となり得る存在とはいえないだろうか。

タクシー運転手を対象とした私の調査結果で具体的に示そう（図2）。すなわち彼ら（計2100人）はタクシー台数の適正化や労働条件の改善に続いて、⑨違法駐車の取締り（61.3%）、⑩市内中心部への自家用車の乗り入れ制限・総量規制（46.8%）、⑪公共交通機関充実への転換を促進する各種の施策（44.6%）を求めている。札幌市で働く運転手に限定すればさらにこれらの要求は増加し、とりわけ⑩総量規制は57.0%に達する。以上は被害者・遺族や高齢者らと重なる要求でもあるだろう。幅広い共同でモータリゼーション依存から公共交通充実への転換を追求するのもあながち夢物語ではなかろう。

図２　北海道におけるタクシー運転手の要求（2003 年度調査、詳細は拙稿、左の棒グラフは全体（n=2100）右は札幌市（n=1319））



さて、最後にひとこと強調したいのは、モータリゼーション依存から公共交通充実への転換は生活水準の低下を意味することなのかということだ。もちろん現状の公共交通に多々問題があることは承知だが、マイカーによらずとも「誰でも、いつでも、どこへでも安全快適な移動」が可能な環境を整備する、この夢のある事業を中長期的なビジョンをもちながら、安全や移動の確保については早急な実現を図ること。そのためにまずは関連する情報を集めること、本日のテーマでいえば、自分たちの住む地域の高齢者の交通（移動）に関する実態やニーズを明らかにする作業が必要だと考える。

犯罪被害者等基本法について

中央区　内藤　裕次（世話人）

1．はじめに

平成16年12月、国会で犯罪被害者等基本法が成立しました。

犯罪被害者は、刑事手続きにおいて、つい最近まで「忘れられた存在」でした。すなわち、戦前の過酷な取り調べから生じたえん罪を避けようとして、戦後の刑事手続は、被疑者・被告人の人権を重視するようになっているので、被害者は刑事手続きにおいては、参考人として「取り調べの客体」という地位しか与えてこられなかったのです。そして、被害者のこのような地位から、様々な二次被害が生じていました。

しかしながら、ここ数年、被害者保護を求める声が高まり、少しずつ制度も改善されてきました。このような流れの中で、犯罪被害者等基本法が成立したのです。

しかしながら、この法律は、犯罪被害者のための施策に関する基本理念を定めるものであって、国などの責務を明らかにしたものに過ぎないことに注意すべきです。ですから、具体的な被害者保護の施策は、今後の法律と政策に委ねられています。

とはいえ、この法律の制定によって、被害者保護の流れにははずみがつくでしょう。そこで、具体的な局面毎に、どのような課題が残っているのか、そして犯罪被害者等基本法によってこの課題が解決されるのかということについて見ていきたいと思います。

2．捜査の段階

(1) 取り調べの客体としての地位との関係

捜査については、被害者は取り調べの客体になります。従って、捜査機関の接し方次第では、精神的な二次被害を受けることが多いのです。

そこで、数年前、犯罪捜査規範（捜査の心構えを規定したもの）が改正され、「捜査を行うに当たつては、被害者又はその親族の心情を理解し、その人格を尊重しなければならない」という、考えてみれば当たり前な一文が追加されました。 しかし、交通事故事件に関しては、現場の警察官から非常に横柄な態度で接せられ、親族を失っているのに輪をかけてつらい思いをさせられたという声をよく聞きます。

今回の犯罪被害者等基本法では、国らは、捜査等において被害者の人権に配慮した施策を講じなければならない（第19条）とされておりますので、かかる二次被害を食い止められるような今後の施策に期待するしかないようです。

(2) 情報収集の主体としての地位

1998年頃から、被害者連絡制度という運用によって、被疑者の氏名・年齢や捜査の進捗状況を、被害者が知ることができるようになっています。

しかし、実況検分調書などの捜査記録は開示されないので、被害者は起訴まで（あるいは不起訴まで）半年から１年以上も真実を知ることなく過ごさなければなりません。

犯罪被害者等基本法には、捜査段階で捜査記録の開示を義務づける規定はありませんので、今後の課題となってしまいます。

私見では、被疑者のプライバシーという利益を保護しつつ（判決が確定するまでは被疑者・被告人は犯罪者と扱ってはならないという原則は崩せないので、被疑者の利益も一応保護すべき）、被害者の知る権利を満たすことが出来ると考えるので、捜査段階における刑事記録の開示を義務づけることは可能であると考えています。

3．起訴の段階

起訴の段階では、起訴に向けた被害者の意思反映と、検察官のする不起訴処分の監視という問題があります。

起訴するかしないかは、検察官の裁量によりますが、被害者の被害の程度や心情も一つの判断材料になりますので、私は、被害者が検察官の前で意見陳述することを、権利として保障すべきだと考えています。

また、不起訴処分の監視については、検察審査会による審査があります。しかし、問題は検察審査会に強制権限が無いことです。

犯罪被害者等基本法にはこのような問題点を改善する明文はありませんので、今後の立法に待つしかありません。

4．裁判の段階

(1) 裁判の段階では、被害者の刑事手続き参加が認められるかどうかが一番の問題です。現状では、被害者は証人に過ぎません。起訴は検察官が行いますので、被害者は刑事訴訟の主体では無いのです。しかし、最近の改正で、被害者の意見陳述権が認められるようになり、すこしだけ訴訟への参加が認められました。

この点、犯罪被害者等基本法では、刑事手続に参加する機会を拡充する制度を整備する（第18条）とされていますので、今後の具体化に期待したいところです。実際に、法務省は、刑事裁判で被告に直接質問するなど被害者が何らかの形で審理に関与できるようにすることを軸に、被害者の裁判参加を拡充させる法整備の検討を始めたそうですので、将来被

疑者の刑事手続き参加が可能になると思われます。

政府が、被害者の主体的地位を認めたということですから、画期的な動きであると、現段階では一応評価できます。

(2) また、証人となる被害者の保護も重要です。お礼参りの危険がありますし、被告人の面前では畏怖して証言出来ない場合があります。このため、最近の改正で、証言台についたてを設けたり、テレビ会議システムで証言できるようになりました。犯罪被害者等基本法により、もう一歩進んだ施策が望まれます。

(3) さらに、被害の弁償に関しては、最近の改正で、和解内容を刑事事件の公判調書に記載してもらえば、損害賠償について強制執行できるようになりました。さらには、刑事事件と民事事件をセットで審理する方法（付帯私訴といいます）の復活によって被害者の裁判活動の負担軽減が必要ではないでしょうか。

犯罪被害者等基本法では、刑事事件と損害賠償を有機的に結びつける制度の拡充をすることになっていますので、この付帯私訴の制度が設けられるかも知れません。

5．まとめ

このように、被害者を巡る刑事手続きについては、まだまだ問題が多く、不十分なものです。被害者保護論は、ようやく最初の一歩を踏み出したばかりですが、今後の政策に期待するだけでなく、実際に被害者の立場として声をあげる必要がありそうです。

それにしても、被害者保護論を語る必要のない時代、すなわち、交通事故が無い時代が到来することを願ってやみません。

報告　犯罪被害者支援の日に参加して

東区　内山 孝子（副代表）

全国犯罪被害者支援ネットワーク主催の「犯罪被害者支援の日」第２回中央大会が10月3日東京都内の共立講堂で開かれ、前田代表と私が共同参画団体として出席しました。

この大会は犯罪被害者の置かれている現状と支援の必要性を広く訴えると共に、国による被害者支援策の充実を求める目的で行われているものです。来賓の國松孝次氏（元警察庁長官）は、「活動が発展し大きな国民的運動になるよう望む」と述べていました。

５団体の遺族が、体験からの苦悩を訴えましたが、被害者の思いは共通です。犯罪被害者は同じ社会の人によって不当に傷つけられ、社会との信頼の絆を断ちきられた人たちです。その意味でも「支え合い」という意味の「支援」が、人間社会には大変重要です。民間支援団体などが、今後真の支援組織となるよう互いに連携する必要性を痛感しました。

最近、道交法の改正で罰則規定が引き上げられ、また12月には犯罪被害者基本法が成立するなど、被害者の活動が法改正につながっていることは喜ばしいことです。これからも被害者の声に耳を傾けて欲しいと願っています。

会場ロビーの展示ブースに、被害者の会の活動とパネルを紹介しました

中央大会発言要旨

発言する内山さん

平成８年４月、携帯電話に夢中になった運転手の前方不注視により、主人を亡くしました。そして、事件後の急激な生活の変化への不安で、私はぎりぎりの精神状態になりました。

先ごろの道交法改正で、運転中の携帯電話使用が罰則の対象になりましたが、イヤホンマイクを使えば規制からはずされるのです。ここには、一瞬の安全確認違反が相手の命まで奪ってしまう重大な犯罪であるというとらえ方がありません。背景にあるのは車優先の社会であり、その犠牲者は子どもや高齢者など弱い人たちなのです。また、捜査段階において加害者言いなりの事故調書が作られ、遺族や当事者に事故原因や真相が明らかにならないという当事者と捜査機関との著しいギャップが交通犯罪被害者に二次的被害をもたらします。被害者の会は交通事故調書の早期開示を求めると同時に、事故原因解明と公正捜査のため、捜査の科学化、ドライブレコーダーの義務化など求めます。

私たちは望んで被害者遺族になったわけではありません。故人の名誉と命の尊厳から交通犯罪を軽く扱って欲しくないのです。尊い犠牲を無駄にせず、社会正義が実現されることを強く望んでおります。

会員からの報告とお便り

加害者の刑事裁判を終えて

室蘭市　高橋　利子

平成16年8月23日、札幌地方裁判所において、遠藤裁判官より真理子の命を奪った加害者に対し判決が言い渡されました。
「禁固 1 年に処する。ただし、この裁判の確定した日から 3 年間刑の執行を猶予する」
たとえ半年でもいい、実刑になる事を願っていた私たちは裁判官が退席した後もしばらくその場を動く事が出来ませんでした。

平成 15 年 5 月、第1回公判の後ようやく手にすることが出来た捜査資料に書かれていたのは、もう二度と真理子は帰ってこないという事実と共に、加害者の過去5年間の免停 2 回と人身事故を含む犯歴、そして本人の供述調書によれば「覚えていない」ほどの多くの事故と、犯歴には無い人身事故歴でした。当たり前であるべき交通法規の遵守を、全く無視した運転を常としていた加害者が、起こるべくして起こした事件であり、真理子はその犠牲になったのです。

それにもまして許されなかったのは 3 回の公判の間中、全く反省の態度が見られなかった事です。無罪を主張した二度の公判では嘘を並べ立て、再開された公判と判決の日にあっても、私たち遺族や多くの傍聴してくださった方々を冒涜するかのような態度さえみられ、謝罪がなくても反省しているに違いない、との淡い期待は見事に裏切られました。このような人間がこのまま社会に出るという事は、必ずまた同じ事を繰り返すに違いないとの確信から、実刑になる事を願いました。自らを振り返り反省をしたうえで、これからの生き方を考えて欲しい、と思ったからです。

しかし、下された判決は判例の域を出ず、量刑の理由も納得できないものでした。

心のこもった 2200 筆の署名を添えて、検察に控訴をお願いしましたが叶わず、2年 10 ヶ月の辛かった闘いは終わりました。

この間、被害者の会の役員の皆様はもちろん、会員の皆様には本当にお世話になりました。ここまで来ることが出来ましたのも、皆様の適切な助言と暖かい励ましと支えがあったから、と思います。何より同じ想いの方々の中にいる時、どれほど癒されたかしれません。心からお礼申し上げます。有難うございました。

3 年の時効を前に、民事提訴をいたしました。訴えた相手は加害者と道路公団です。

道路公団を訴えましたのは、何よりも、安全な高速道路であって欲しいとの願いからです。もともとは動物が自由に暮らしていた山の中に人間の勝手で道路を造ったものです。現在ある立ち入り防止柵だけでは動物の侵入を防ぐ事は出来ません。動物に優しい道路となる事を考えていただきたい。それは人間にも優しい安全な道路となるはずです。動物も人間も同じ大切な命です。喪った真理子の命を無駄にしたくないと思っています。

（関連記事は会報10、11、12の各号にあります）

アンケート同封します　遠軽町　中島　良子

次から次といろいろな事があり、本当になさけなくなりますが、自分が歩み寄れば助けてくれる人がいると言う事を最近になってあらためて気付かされました。夫が人にしてあげていた事がムダではなかった。今度は私がお世話になっている。なんだか悲しいけど、今人の手を借りて生きている。生かされていると思う今日この頃です。一件でも二件でも交通事故などが世界から減るよう心から祈っています。

内山さんもお忙しい事と思いますが、風邪などひきませんようお体大切にしてください。会の皆様、事務局の皆様にもよろしくお伝え下さい。（フォーラムの）アンケート同封いたします。

署名送ります　三石町　後藤　正之

私が思うのに、現代の多くの人々は、自分に対しても人に対しても、その命というものに対する意識（生かされている大切な命）が希薄になっている様な気がしてなりません。特に北海道の人は、交通事故の悲惨さを口にするのですが、実際に自分が車を運転するとなると（要は見つからなければいい）と殆ど交通法規を無視した運転をしています。私が驚いたのは、小泉内閣の幹事長である武部勤氏がテレビのインタビューで「北海道は道路事情が良いから、時速を70キロでも80キロでも交通法規を変えた方が良い」と言った事です。今でも全国一という不名誉な交通事故死の記録を続けているのに、なんて事を言う人だろうと呆れて聞いていました。人の命の尊さという感覚が完全に麻痺した人の発言というより言葉が見つかりません。何故なら、交通事故の死傷被害は、その殆どが加害者のスピードの出し過ぎ、前方不注意に因るからです。

「被害者の会」の会合に私も出席したいと思っているのですが、妻が病弱でなかなか出席出来ず申し訳なく思っています。その内、何とかチャンスを見つけて出席したいと思っています。

大変遅れましたが、ご依頼の（事故調書の開示を求める）署名を同封致しました。お体大切にご活躍下さい。

（捨て猫を養っています。この絵はパソコンで描きました）

会の日誌

2004.8.11～2005.1.10.

≪会合など≫

8/11　世話人会・例会、会報15号発送
9/1　ドライブレコーダーについて代理店と懇談
9/13　世話人会
9/21 ～ 9/22　いのちのパネル展（道庁ロビー）
10/3　犯罪被害者支援の日・中央大会出席（東京）
10/13　世話人会・例会
11/5 「フォーラム・交通事故Ⅴ」開催
11/10　世話人会・例会
11/17 交通安全道民総決起大会出席（共済ホール）
12/8　世話人会・例会

≪訴えの活動≫

「心に響け被害者の声！ 100 万人講習」など

◆ 8/19 札幌安全運転管理者法定講習　9/29 上士幌高校　10/12 札幌月寒高校　10/25 羽幌交通安全女性サミット　10/27 札幌安全運転管理者法定講習　11/19（株）北路コムテック　12/16 札幌月寒高校定時制（小野）
◆ 9/2 日本道路公団道支社　10/15 札幌安全運転管理者法定講習　11/17 浦河町交通安全町民大会　12/16 札幌安全運転管理者法定講習（佐川）
◆ 9/6 札幌安全運転管理者法定講習（内山）
◆ 9/10 石狩管内交通安全教育推進会議　9/15 小樽工業高校　9/24 苫小牧南高校　11/26 札幌安全運転管理者法定講習　12/13　札幌厚別高校（前田）
◆ 9/14 札幌安全運転管理者法定講習　9/26 立正佼正会　10/19 札幌北郵便局　11/15 札幌安全運転管理者法定講習 11/18 札幌安全運転管理者法定講習（荻野）
◆ 10/5 札幌安全運転管理者法定講習（水野親）

処分者講習での講師

8/20 水野美　9/17 小野　10/28 佐川
11/26 水野親　12/17 小野

～ 編集を終えて ～

◆クルマ使用の社会的規制が一つ進みました。視界が遮られて危険が指摘されていたトラックなどのフロントガラスの「装飾板」が、この１月から全面禁止となったのです。◆国土交通省が道路運送車両法の「保安基準」を改正（12 月 2 日官報公布、施行日 2005 年 1 月 1 日）したのです。◆被けん引自動車以外の全ての自動車について、前面ガラス及び側面ガラスに装飾板等を装着した状態は、基準不適合とする（可視光線透過率が 70 %以上となるものは除く）というもので、違反した場合、ユーザーは 50 万円以下の罰金、取り付けた業者は６か月以下の懲役または罰金 30 万円が科せられます。◆これまで、スモークフィルムについては違反でしたが、アルミ及びアクリル板をフロントに取り付けた装飾板は違反対象に出来ませんでした。今回はその様な行為も禁止をし、罰則対象にしたものです。

◆きっかけになったのは、2003 年 11 月に川崎市で装飾板を着けたトラックが横断中の母子をひき、ベビーカーの幼児が死亡し母親が重傷となる事件ですが、同様の被害にあった遺族の皆さんが国土交通省に何度も要望書を出すなどの働きかけをして実現しました。◆極めて当然のことであり、いまさらという感がしないでもありませんが、こうした措置の積み重ねが、命や安全よりクルマ通行を優先する倒錯した社会を変えていく力になると思います。

◆私も意を強くしましたが、被害者の会の会員では、筒井さん（世話人・札幌市）の妹さんが、装飾板を装着したトラックの犠牲になっており、当時の新聞（H10.12.5「道新」）も原因の一つと指摘していました。◆その筒井さんは、妹さんの無念を噛みしめながら「今回の改正を聞き、ようやく一安心できたなと思います。しかし、まだまだ世の中には改正してほしいこと、矛盾…様々な問題が残っています。装飾板の禁止はその中の一つでしかありません。今後も、微力ですが頑張っていきたいと思います」とその心境を語ってくれました。◆同じく、平成14年に装飾板を着けたトラックによって奥様を亡くした札幌市北区の四戸岸さん（会員）も「何より大切なのは安全確認。そのための規制はより強化すべきです」と述べています。◆今後も「犠牲を繰り返すな」という当事者の痛切な声を、具体的に上げていく必要があると思います。（前）

◆ 例会に気軽にお越し下さい。　毎月第２水曜日の13時～15時、事務所です。
　予定⇒　★ 2月9日（水）　★ 3月9日（水）　★ 4月13日（水）
◆ 世話人会は同じく毎月第２水曜日の午前中に行っています。
　また毎週水曜日の10時～13時は、世話人が交代で事務所に出ています。何かあれば気軽に訪ねて来てください。
◆ 次の会報発行は４月です。手記や意見、近況などの投稿をお待ちしています。