

交通事故被害者の会

第55号 2018年1月20日 (年3回発行)

E-mail hk-higaisha@nifty.com ホームページ <http://hk-higaisha.a.la9.jp/>

発行 北海道交通事故被害者の会
代表 前田 敏章

事務局
001-0030 札幌市北区北30条西6丁目
北海道交通安全協会内

TEL 011-299-9025 FAX 011-299-9026

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、交通事犯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。会報が送られ、例会等に参加できます。

母は、自転車で走行中、前方不注視の車に衝突されて遷延性意識障害となり、今も入院中です

江別市 山崎 直子

2015年9月、母は自転車で走行中に、工作中的の貨物自動車と接触し転倒。頭を打ち、遷延性意識障害（植物状態）になりました。その年の春に脳内出血で入院した、父の入院している病院へ行く途中の事故でした。

警察の話では、母は自転車で歩道を走行。車道を横切って小道へ侵入してきた、貨物自動車の後ろのタイヤ部分と接触し、転倒したようだ、との事でした。

母は何度か手術をし、脳の一部を取りました。医者からは「これから先、意識がもどることはないでしょう。肺炎や寝たきりでおこる合併症などに注意が必要です。将来、透析が必要になるかもしれません」などと言われました。しかし、事故相手の保険会社からは「運転手も目撃者も、車にぶつかった感じではなく、自転車が単独で転んだようだ」との事で、検察に送致されるまでは何もできない、治療費は払えないと言われました。

私が最初に困ったのは、母の入院費の事です。警察の話と保険会社の話も違うので、これは素人の自分ではどうにもできないと思い、弁護士を探して頼みました。弁護士の交渉で、治療費は払ってもらえる事になりました。

事故から9か月経ち、やっと送致され検察に呼ばれました。弁護士の同伴を断られました。そこで事故の内容を説明してもらえました。母と車が接触したのは認定されましたが、不起訴になると言われました。車が自転車で注意すべきタイミングは、自転車が歩道を降りて車道（小道）へ出て車の進行方向に侵入した時で、その時にブレーキを踏んでも、衝突を回避できる距離では無かった。だから、罪には問えない。その説明に納得できず、弁護士はすぐに上申書を持って一緒に検察に行ってくれましたが、不起訴が確定しました。

不服の申し立てを検察審査会にしようとしたのですが、それができるのは事故にあった本人だけでした。母は意識がないので、それができません。弁護士は、告発という形で申し立てをしてくれました。それは受理されて再捜査になり、実車を使った実証実験が行われました。すると、車が注意すべきタイミングでブレーキを踏めば、衝突が回避できる事がわかりました。そして、不起訴は略式起訴に変更されました。

私は検察が不起訴の理由として説明した、「自動車が注意すべき義務のタイミング」が一般市民の感覚からはおかしいと思っていました。そのおかしい理由を、検察が実証実験し、その結果「処分」が変わったのに驚きました。泣き寝入りしないで、本当に良かったと思いました。

私が母の事故で困ったのは、入院費の事と弁護士を依頼するタイミングでした。事故相手には、保険会社や弁護士がいますが、被害者にはいません。どの弁護士事務所サイトにも、保険会社から示談金が示されたらご相談ください。などとありますが、事故直後にこそ弁護士は必要だと思います。

それから、病院や役所関係、警察や検察などの事故処理手続き全てをする事になりましたが、それらはほとんどが平日にしかできません。私は、何度も仕事を休みました。職場にも事情を説明したり、親戚をはじめ母の仕事先にも友人にも、事故の事を説明するのはとても辛い事です。

※ 2017年11月19日、北海道フォーラムでの発言（被害者からのメッセージ）より。 p2へ続く

〈今号の主な内容〉〈特集〉世界道路交通被害者の日・北海道フォーラム 2017 ①～⑪

- ①～③ 被害者からのメッセージ ④ 特別講演「現行の安全運転教育・管理の問題点と安全運転法の科学的な考え方・実行法」(松永 勝也) ⑩ 関係機関挨拶 ⑪ 「交通死傷ゼロへの提言」
⑫ 要望書提出と被害者支援条例 ⑬ いのちのパネル展 ⑭ 犯罪被害者週間全国大会 ⑯ 日誌 他

WORLD DAY OF REMEMBRANCE FOR ROAD TRAFFIC VICTIMS

世界道路交通被害者の日 北海道フォーラム 2017

交通死傷ゼロへの提言

11月19日(日) かでる2・7 520研修室

- 主催：北海道交通事故被害者の会
 - 後援：北海道・北海道警察・札幌市
 - 協力：クルマ社会を問い直す会
- 参加 約70名



始めに、2017年1月以来、この北海道で交通禍の犠牲になった133人をはじめ、国内外のこれまでの幾多の犠牲者に黙祷を捧げました。

今年も3部構成で、第1部「ゼロへの願い」：被害者からのメッセージ、第2部「ゼロへの提言」：特別講演、第3部「ゼロへの誓い」：関係機関挨拶が行なわれ、司会は山口紗季さん(写真右 弟さんが交通死されています)と内藤副代表が務めました。

**主催者挨拶 代表 前田 敏章**

本年も、道と道警、札幌市など、関係機関のご協力をいただき開催出来ますことに感謝申し上げます。

19回目のフォーラムですが、ワールドディ(11月第3日曜日)に合わせての開催となつてから9回目です。



東京では昨夕、ワールドディ・日本フォーラムが、今年も東京タワー前の港区公園で、キャンドルイブを行っています(写真上)。そして、本日は、世界とも連帯して、秋田、東京、大阪、奈良、京都など全国各地で、多様な取り組みが行われています。

私たちも、16・17の両日、札幌市の協力で地下歩行空間にて「いのちのパネル」展を行ってきたところです。

本日の討議を深めるために、遠く九州より松永勝也先生にお越し願ひ、科学的な安全運転法について講演いただきます。よろしくお願いいたします。

今年も「ゼロへの提言」(p11)を提案させていただきますが、昨年の提言文からは、不確かな「自動運転車」に関連する部分を改訂しております。「提言」でも強調していますが、本来道具であるべきクルマが、今も人を殺傷する凶器のようになっている事態、これは、正に異常です。「減らせば良い」ではなく、決してあってはならないのです。

最初に、被害者の声としてお二方に代表してメッセージを頂きますが、「被害者の視点」は「命の尊厳」が貫かれる社会に直結します。

交通死傷ゼロの社会実現に向けて、皆さまのご理解とご協力をよろしくお願い致します。

ゼロへの願い 被害者からのメッセージ①

調書を最初の処分前に見たかった

※1面の発言の続き 山崎 直子

私が知りたかったのは、「何があったのか」「母は意識を失う前に何と言ったのか」「事故相手は何と言ったのか」「周りにいた人達は何と言ったのか」ということです。



「何があったのか」についての捜査内容は、警察から詳しく教えてもらえませんでした。意識を失う前に言った言葉も、少しかったです。事故相手と周りにいた人達の言った事については、略式起訴されてから調書を見る事ができました。目撃者がちゃんといました。これらの調書は、不起訴の時には見られなかったものです。

私は、警察が捜査した資料を、処分前に全て見たかったです。そうすればこんなに長い間、しんどい思いをしなくて良かったと思います。

事故相手の調書の中には、「早く事件処分を受けて、将来にむけて再出発したい」とありました。私達は、処分が決まっても再出発できません。母はこれから先も、ずっと入院したまま意識は戻らないでしょう。

なぜ、私達家族が辛い思いをしなくてはならないのかと思います。来年には、民事裁判がはじまると思います。もっと嫌な思いをすんでしよう。

それでも、私は早い段階で良い弁護士と巡り会え、交通事故被害者の会とも巡り会えたので、いろいろと相談する事ができました。

この会の活動がもっと広がって、事故で辛い思いをする人達が少しでも減れば良いと思います。

ゼロへの願い

被害者からのメッセージ ②

WORLD DAY

息子（当時33歳）は 飲酒・睡眠導入剤服用という加害者の危険運転によってひき逃げされ その全てを奪われました

北斗市 森 恵子

3年前の11月、平穏な日々を送っていた私たちの日常は、息子の事故を知らせる1本の電話で一変しました。

それは、息子が車にひかれたから病院へ・・・というものでしたが、どういう状態なのか、聞くこともできず、病院へと向かいました。そこで、私たちが目にしたのは、言われなければわからないほど変わり果てた、息子の姿でした。

たくさんの管につながれ、呼吸の度に大きくパウンドする体。その都度、吹き出す大量の出血。とても助かるとは思えませんでした。

担当してくれた医師は、何一つ希望のもてることは言ってくれず、その言葉どおり、やがて、機械で生かされている状態になりました。このままでは本人が苦しむだけだと言われた私たちに、選択の余地はなく、私たちが見守る中、静かに、息を引き取りました。33歳でした。

まだまだ元気で生きられたはずなのに。どんなに無念だったかと思うと、可哀想でなりません。

その年は、数日後に夫の還暦だったのですが、その還暦祝をしてくれると、弟や妹たちと話し合っている矢先の事故でした。皮肉なことに、夫の還暦の日が、息子の通夜になりました。

息子の事故は、眠剤を飲んで飲酒運転をし、ひき逃げをしたことで、事件扱いになり、翌年の6月、危険運転致死罪で、裁判員裁判になりました。

裁判の中では、それまで知らなかったことが沢山あり、私たちにとって、つらい3日間でした。

息子が事故にあったからの一部始終が、こと細かに告げられました。そんな中、モニターに、息子がどんなふうにはねられ、どんな状態だったのか、それが映し出された時、私たちは、裁判の進行を止めるほど、号泣してしまいました。

判決は、懲役7年……。人1人の命を奪って、たった7年で刑罰を終え、何食わぬ顔で、日常を取り戻せるなんて、到底納得のいくものではありません。

裁判を終えて、私たちが思ったことは、法律は私たち被害者に対して、決して優しくはないのだ、ということです。

私には、今でも忘れられない裁判長の言葉があります。（被告に）最初に言った言葉の中に「言いたくないことは、言わなくてもいい」と。

こんなことで、公平な裁判ができるのだろうか

思いました。眠剤を飲み、飲酒運転で、踏切を止まらず、踏切に背を向けていた息子をはねとばし、救護することなく逃げた加害者に、弁護士がついて弁護するのです。今回は初犯だとか、私たちには関係のない加害者の過去の不幸な経緯を持ち出し、あげくの果てに、息子が後ろに注意を払わなかったような言い方でされました。

事故から3年が過ぎましたが、私たちの悲しみは癒えることはありません。

明日が来ることを疑うことなく生きてきた息子の思いと、もう二度と会うことができないとの思いが、私を泣かせます。

そして結婚して、わずか4年で、2人で生きて行く人生を絶たれた妻の思い……。これからずっと、助け合って生きていくはずだったのに、遺された嫁が可哀想でなりません。

毎日のように起きている交通事故のニュースを見ていると、本当に心が痛みます。どうしてハンドルを持つことにもっと緊張感が持てないのか。一つまちがえば凶器になる車を、飲酒して運転するのか。そして、どうして、人の命を奪ってしまう交通事故の罪がこんなに軽いのか、残念でなりません。

事件概要： 2014年11月13日、八雲町の国道で、北斗市の森一正さんは、踏切工事の準備中、飲酒した上睡眠導入剤を服用した加害者によりひき逃げされました。

2015年6月、函館地裁（裁判員裁判）は、加害者を危険運転致死罪で懲役7年（求刑は8年）に処しました。

被害者の無念 遺族語る

札幌 交通事故根絶へ集い

北海道交通事故被害者の会は19日、「世界道路交通安全の日・北海道フォーラム」を札幌市中央区の森一正さんの自宅で行った。加害者は自動車運転免許を返上し、懲役7年の判決を受け、約70人が来場した。（石川泰士）

「毎日のように起きている交通事故のニュースに本当に胸が痛む」と話す森さん



北海道交通事故被害者の会は19日、「世界道路交通安全の日・北海道フォーラム」を札幌市中央区の森一正さんの自宅で行った。加害者は自動車運転免許を返上し、懲役7年の判決を受け、約70人が来場した。（石川泰士）

特別講演

現行の安全運転教育・管理の問題点と 安全運転法の科学的な考え方・実行法

九州大学名誉教授 松永勝也



〈プロフィール〉特殊法人自動車事故対策機構適性診断専門委員 事故なき社会株式会社 研究担当取締役。研究領域：自動車運転事故防止法、人の情報処理特性、など。著書に「交通事故防止の人間科学」（ナカニシヤ出版）、「交通事故を7割減らす、たった2つの習慣」（日本経済新聞社）など。自動車の運転事故は突発的な停止距離の延長か進行方向空間距離（車間距離）の縮小要因によって多くは発生するという『KM理論』を展開。

■ はじめに

30歳の頃から交通問題に携わることになり、以来事故防止の研究をしています。

警察庁や国交省関連の専門委員として、運転適性検査の開発や個々の運転者への安全運転の助言・指導をするという中で、運転者が知識をもっている、ほとんど実行していないという状況から、従来の考え方のままでは、効果も上がらないということが分かりました。

そのような活動の中で到達いたしました、後に「KM理論」と呼ばれるようになった考え方などについてお話ししたいと思います。

目次

1. 現在の安全運転の考え方と実行度、問題点
道交法を守った運転（一時停止線での停止車：1～2%）
2. 上記の実行度を高めるための策
 - 1) 取り締まり（1人の警察官の取り締まり効果は約300mの範囲）
 - 2) 教育（知識があっても実行するとは限らない）
3. 安全運転の考え方
 - 1) 事故発生条件：車間距離 < 停止距離
 - 2) 事故条件発生要因：
 - ・車間距離の短縮要因：人には先急ぎ本能と省体力本能があり、それにより、車間距離短縮、安全確認省略（安全運転の実行は非優先）
 - ・停止距離の延長要因：気をつけているつもりでも、気づくのが遅くなる場合がある。それにより停止距離が延長
 - 3) 安全運転とはどのような運転法か
車間距離（進行方向空間距離） > 停止距離
 - 4) 発進時や狭いところでの事故（主に物損事故）防止法
運転操作開始前の安全確認
 - 5) 追突事故防止法：停止距離よりも長い車間距離（4秒の車間時間）保持運転
 - 6) 出会い頭の衝突事故防止法：停止状態での安全確認

■ 現在の安全運転の考え方と実行度、問題点

安全運転とは「道交法を守った運転」、「注意した運転」と周知説明がなされており、ほとんどの人がその基本的な知識は保有しています。しかし、現実には、例えば、一時停止線で停止する車は、1～2%に止まっているなど、知っていても実行できていない、あるいは自分では実行していると思込んでいる、自分の運転行動を観察出来ていないという状況があります。

また、制限速度で走行している運転者は少なく、注意しているつもりでも気づくのが遅くなる場合があるなど意識と行動は異なっている人が多いのです。

知っていても実行出来ない知識は役に立ちません。警察の取り締まり（罰を与え、条件付けをする）には限界もありますので、従来のままでは安全運転の実行率を上げることは難しい。実行率を評価し、具体的に、知っていれば率先して実行したくなる安全運転法が求められます。

最初に、結論である、私たちが行うべき安全運転の仕方について話します。

■ 事故防止、4つの運転法の習慣化

- 1) 歩行者との衝突防止（歩行者優先の運転）
 - 2) 追突事故防止（停止距離以上を見通せるところでの事故防止）：
 - ・停止距離よりも長い車間距離（約4秒以上の車間時間）保持。
 - 3) 出会い頭衝突事故防止（見通しの良くないところでの事故防止）：
 - ・停止状態（2段階停止）での安全確認
 - 4) 信号停止後の発進時や狭い場所（駐車場や構内）での事故防止
 - ・アクセル操作を行う前に、進行方向の安全確認
 - ・ハンドル操作を行う前に、進行方向と後方の安全確認
- 安全運転は簡単 !!!**
- ・ただし習慣化されていなければ事故防止はできない
 - ・習慣化のためには繰り返しの実行が必要。
 - ・そのためには個々人の運転行動の評価・記録が有効

先ず大切なのは、歩行者との衝突事故防止です。我が国の歩行者の死亡事故率は全死亡事故の約30%ですが、欧米では10%台で、歩行者に対する運転の仕方に根本的違いがあります。欧米では、道路の端に人が立ち止まっていれば、車は停まります。非常にセンシティブ（敏感）に行動する。歩行者に対し停止しない場合の法律や取り締まりも厳しい。特に北欧（ノルウェーやスウェーデン）では、教育と取り締まりとハンブなどの道路対策が丁寧に為されています。

次に死傷事故類型で多いのが追突事故。これは停止距離よりも長い車間距離をとっていれば、確実に防止できます。しかし現実には、安全な車間距離を保って運転している人は約50%に過ぎず、高速道路の追い越し車線ではもっと少ないのです（約20%）。その中で追突事故が起きている。安全な車間距離が保持できていないのは、安全車間距離と実行可能な具体的な保持法が示されていないのが大きな要因です。

それから、道路の交差点では停止距離よりも長い車間距離は見通せないで、出会い頭の衝突を防止するためには、停止状態で確認する以外に安全な状況の確認は出来ません。

ですから、①歩行者がいれば止まるという歩行者保護、②停止距離よりも長い車間距離をとる、③交差点では停止して見る、この3つが出来れば、かなりの事故防止が出来ます。

もう一つ、物損事故というのは、アクセルやハンドルの操作が安全確認よりも先行することにより起きている。人間は同じ事をくり返していると、それに関わる神経回路が非常に強固に結合してしまう。スポーツ選手が練習していることを、車に乗る度にやっているの、思えば、反射的に体が動くようになっていく。アクセルを踏みながら安全確認をしたり、追い越したいという気持ちになったら、同時にハンドルを切ってしまう。後方を見たときには随分動いてしまっていてハッとしたという経験を持つ方も多いと思います。この様なことが原因で、狭いところでの事故や車線変更の事故が起きている。

④安全確認をした後にアクセルを踏み、後方の安全確認をしてからハンドル操作をするというように、運転操作の前に安全確認を行えば、このような事故は防止出来るのです。

この4つが出来れば良いのですが、これについての具体的な教育が為されていないので、多くの方が漠然と運転しているのです。

日本の安全教育は、知っていれば実行するという前提で、言葉を使った教育がほとんどです。しかし運転は手足を使うので、運動系を含め、反射的に出来るようにしなければなりません。

発進するときには、アクセル操作を行う前に必ず進行方向を確認する、ということをくり返していると、確認してからアクセルを踏むという神経回路ができるので、反射的に出来るようになる。この習慣化はそれほど大変ではない。人によって違いはありますが、数十回もくり返せばその神経回路はでき上がると思います。一旦、習慣化出来ても、繰り返し行わないと、また戻ってしまうので、平素からの練習も大切です。

こういったことが、以前は分かっていたので、言葉による教育しか為されず、知っていても実行できていないという状況で、多くの事故が起きていると見ることが出来ます。

学者の研究にも、不十分な所があり、具体的に実行できる仮説・運転法が示されていません。効果の証明のない研究の有効性は不明といえます。

■ 人・自動車・道路、3つの対策

安全度を高めるための方策

1) 人対策

- ・安全な道路の使用法（道路交通法）の知識を与え、実行させる
- ・よりよい道路交通法の制定（研究による改善）
- ・実行した方が得と考えるような教育、訓練（賞による促進：習慣化）
- ・法による強制（実行しなければ罰を与える：法による取り締まり）

2) 自動車対策

- ・運転者が少し間違っても事故を起こさない自動車の開発、普及（自動車工学）

3) 道路対策

- ・人や自転車と自動車、自動車同士の衝突が発生しにくい構造の道路の開発、改善（道路工学）

安全度を高めるためには、先ずは人対策です。脳が活発な活動状態にあるときには、知識に基づいた行動が出来ますが、私たちの脳の活動の高さには変動があり、時々、低下します。このようなときに、時々間違いを犯します。ですから、人が間違いを起こしても、安全な状態が保てるような自動車対策・道路対策というハード対策も必要になります。

欧米では交差点でのカメラでかなり厳しく取り締まっています。停止線を越えて停まっても、信号無視の違反となる。カメラに捉えられているから弁解

できない。速度違反にも厳しい。速度自動取り締まり機も沢山取り付けられており、5キロオーバーで取り締まりの対象となります。

これらを導入すれば事故をかなり減らすことが出来ると思います。

■ 具体的な安全運転とは

道路交通法を守り、注意して運転すれば、事故は防げると考えられていますが、先に述べたように、知っていても実際には守られていないという状況の中では、啓発もあまり効果がありません。

私はあるとき、事故防止のために相談に来訪された個人タクシーの運転手の方から、「注意して運転したが、事故を起こしてしまった。今以上に注意できる方法を教えて欲しい」と言われたことがあり、それをきっかけに人間の注意力を調べてみました。その結果、後でも述べますが、”注意していても気が付くのが遅くなる”という現象が見出されました。この現象は誰にでも見られますので、事故防止のためには、その遅れを前提に車間距離を取らなくてはなりません。

■ 自動車運転事故類型の概要

「事故」はアクシデントではなくクラッシュ

下記は、自動車運転事故類型と防止法の概要です。

多発事故の類型

- 1. 歩行者との衝突
- 2. 見通しのよいところでの衝突（追突）
- 3. 道路交差部分での衝突（出会頭の衝突）
- 4. 発進時・進路変更時（狭いところでの衝突）
 - 死亡事故：歩行者との衝突＋工作物との衝突
＋出会頭衝突＋正面衝突＝77%
 - 死傷事故：追突＋出会頭衝突＋人との衝突
＋右折時衝突＝80%

事故防止（安全運転）法の概要

- 1. （直線路）車間距離＞停止距離
- 2. （走路の交差部）停止状態での安全確認
- 3. （発進・進路変更時）安全確認後に運転操作開始

事故は、故意ではない運転操作により当該自動車、または、その対象に損失が生じた場合を言います。その損害は、ほとんどが衝突によって発生しています。なお、アメリカでは「アクシデント」は「人間の力では防止できないもの」との意味であり、交通事故は「防止できるもの」と考えられていますから、「クラッシュ（衝突）」という言葉で表現されています。

では、衝突はどういう条件で生じるのか。例えば

進行方向に車や人がいた場合、その車や人までの距離が、車の停止距離よりも短かければ衝突が起きるのです。ですから、安全運転は、停止距離よりも長い車間距離（進行方向空間距離）をとった運転であると言えます。

■ 衝突：進行方向空間距離＜停止距離



■ 安全運転：進行方向空間距離＞停止距離



■ 認知・反応時間のばらつきとその要因

人が道路に飛び出した場合、直ぐに（認識して）ブレーキを踏むことは出来ません。人間の情報処理速度は機械ほど早くはありません。目に情報が入って脳に変化が現れるのに0.3秒ほど掛かりますから、手足に情報が行くまでに0.6秒ほど。一生懸命予測してもそういう状況です。その間、車は走ります。これを空走距離と言います。

この「ブレーキ反応時間（認知・反応時間）」について、模擬市街地での実験を行いました。同じ人でも、そのたびごとに反応時間が異なるのです。空走距離は一定ではないということを知った上で、安全のための停止距離を考えなくてはなりません。

なお、【停止距離＝空走距離＋制動距離】ですが、制動距離は、路面状態によっても変わり、濡れただけでも、乾いた道路の1.5倍に伸びます。

認知・反応時間には個人差があります。適性検査開発の研究で、この時間（制動すべき時点からアクセルから足を外すまでの時間とブレーキに踏み換える時間）の変動と事故経験との相関を調べました。その結果わかったことですが、事故を起こしやすい人は、気を付けていても突発的に反応の遅れる瞬間がある人と言えます。しかし、こういう遅れがあっても、前に車や人が止まっているという事に遭遇しなければ、その遅れに気が付きません。この突発的な認知・反応時間の遅れは、事故経験の無い人にも

あります。しかし、このことを本人がご存知ない。

結局多くの方が、(危険に気づかず) 短い方の反応時間での車間距離を念頭に運転しているのです。福岡市の国道3号線で実測しましたら、追突可能性のある車間時間での走行車が50%もありました。

■ 車間距離を短くする要因

衝突につながる認知・反応時間の突発的な延長の要因は三つです。

一つは、生理的要因。脳の「体力」には限界があるということです。反応時間を測りながら脳の活動(脳波)を測定する実験を行いました。その結果、脳の活動の高さ(覚醒水準)には変動(ばらつき)があり、脳の活動が下がっていることが分かっています。自分で高めることはできないことがわかりました。

高い緊張状態が続かないのは何故かという、食料が十分ではない原始社会において、食べ物の獲得競争に勝ち抜くために、常に、いざという時に備えて体力を温存するという、省体力のメカニズム~注意しながら時々脳を休めるという本能のリズム~が進化の過程で獲得されたからと考えられます。これは、先天的なものですから修正はできません。この覚醒水準の突発的低下が認知・反応時間の突発的延長の要因となります(※薬物やアルコールは脳の活動を下げる作用があるので、飲んだら運転してはなりません)。

二つ目は心理的要因。我々は認知・判断・操作を、目から入った情報を基にワーキングメモリー(記憶装置)に入れてこれを行います。しかし、この容量は非常に小さいのです(電話番号も7桁くらいは暗記できても、20桁になると出来ないことからそのことがわかります)。運転に専念せよと言われても、(競争的、共助的生存に関わる)心配ごとなどがあると、無意識にワーキングメモリーを使ってしまい、運転に使える容量は縮小します。運転以外にワーキングメモリーを使っている状況では、安全運転かわる情報の処理に遅れが発生します。

三つ目は環境的要因。例えば、天候に困って【明るさの減少→コントラストの減少→見えにくい】という状況が生じ、発見・認知が遅れますが、この対策はありません。

■ 空走距離・制動距離・安全車間時間

停止距離は上記3つの要因等で突発的に延びることがあり、この対策は出来ないことが多い。

しかし車間距離は変えることができます。衝突防

止のためには、停止距離よりも長い車間距離を取ればよいのです。

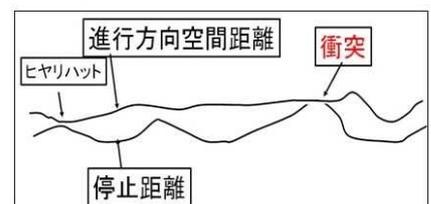
では、具体的にどれだけの車間距離を取れば良いのか。下の図表は、乾燥路面(摩擦係数0.7)、運転者のブレーキ反応時間を1.5秒として計算した停止距離ですが、例えば時速40キロの場合は約26m、時速60キロの場合で約46mです。



しかし、速度ごとに車間距離を憶えるのは難しく、憶えていたとしても実行は難しい。どうしてか、我々の感覚での距離見積もり能力が低く、距離を過大に推定しているからです。多くの人は安全な車間距離と思って走らせていますが、安全ではない。安全確保の能力が無いのに走っているのです。

■ 停止距離と進行方向空間距離の関係で衝突発生

前車が流れに乗って走行している場合には、実質的進行方向空間が長くなり、衝突が発生



しない場合がありますが、追突事故の90%は突発的な停止状態の車への追突ですから、あくまで、通常の停止距離以上を進行方向空間距離として確保しなければなりません。

いつも走っていて事故が無いから安全というわけではないと考えて下さい。

■ 車間(進行方向空間距離)短縮(先急ぎ)要因

では、我々が短い車間距離で走ってしまう原因は何でしょう。

事故時直前の心理状態を調べた研究がありますが、最も多いのが「先急ぎ」です(車間距離短縮要因)。次に、「考え事」、「ぼんやり」、「脇見」などと続きます(空走距離=停止距離延長要因)。

この先急ぎの要因は以下に整理できます。

- 目的地への到着を早めるための先急ぎ：
 - ・ 予定の時間よりの運行の遅れ
 - ・ 渋滞（以降の運行の遅れを心配）
 - ・ 輸送効率を高めようとする先急ぎ
- 高い先急ぎ衝動による先急ぎ：
 - ・ 性格要因（高い活動性性格、衝動性）
- 知識要因：
 - ・ 先急ぎ運転と移動効率についての知識のなさ
 - ・ 低い危険予知力（低い危険感受性）

**先急ぎ運転でも 走行距離は増えない
（早くは到着しない）
増えるのは 事故と疲労とストレス**

福岡市内で走行実験を行いました。設定最高速度を上げて、所要時間に違いがありません（信号機のある市街地では、最高速度30km/hで走行しても、50km/hで走行しても、1時間に走行できるのは約20kmで変わりません）。我々は速度を上げるほど、早く着いていると思込んでいるだけです。このことを知らしめることが安全運転を優先して走行しようとするためには最も重要な教育です。

あるタクシー会社で（収益よりも）事故を減らすために、60キロ以下で走ることを強制（タコグラフをチェックして1キロでもオーバーすると手当を出さない）したそうです。すると翌年から事故が3分の1に減って、心配した収益は逆に増えました。むやみに速度を上げて走行距離が増えるわけではなく、60キロ以下で走ると車間距離が空くので、ストレスが少なく、休憩時間も少なく済み、病気になる人も減り、事故も減ったので、収益が上ったそうです。

安全運転は得な運転なのです。得と分かると率先して積極的に実行しようとして、今は道交法を守ると遅くなる、損をされると思われており、取り締まりがないと速度オーバーをします。「急ぎは得ならず」を習慣としなければなりません。

年齢層による先急ぎ度の出現率は、若年層と高齢者に多くなっています。若い人は、自動車社会での経験が少ない故に、歩行社会で獲得された生存本能に由来する先急ぎ衝動に基づき自動車を運転せざるを得ず、壮年期には自動車社会での経験により先急ぎ衝動（本能）を抑えることができている、高齢化すると、脳機能の低下から、必要な知識を直には呼び戻せないで、動物本能で先急ぎ運転をしてしまいます。

若いときに、車間距離を十分取るということを習慣化させれば、若い時でも高齢化しても安全運転は

可能です。

十分な進行方向空間の保持法

- 見通しの良いところであれば、停止距離より長い進行方向空間（車間距離）となるように走行（距離による見積もりは不正確、時間で見積もる。4秒が目安）
- 見通しのよくないところ（交差点）では、完全に停止した状態で交差道路の状況を確認し、相手車両に停止距離以上の空間を確保し、発進。

見通しの良いところであれば、停止距離よりも長い車間距離を保持することで安全運転となります。車間距離が短いと前方と左側だけに注意が向きがちとなりますが、十分取ると左右を見る余裕ができ、右からの歩行者にも気が付きやすいのです。

我々には正確な距離見積もり能力が無いですから、確実に安全な空間を確保するための、個人差の少ない見積もり法として、時間見積もり4秒を推奨しています。

4秒は、「いちまるまるいち」、「いちまるまるふた」、「いちまるまるさん」、「いちまるまるよん」と、声に出して数え、前の車が（車線の切れ目など）目印を通過した時点から、自分の車がそこに行くまでの時間を見積もります。

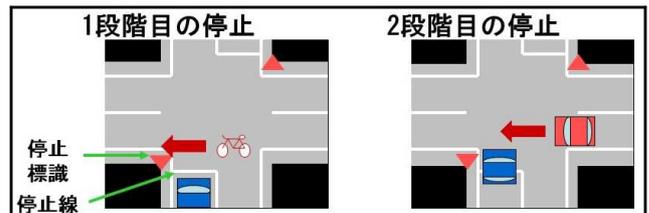
多くの方は車の流れに乗って走っているので、危険を見逃すことがあるのですが、4秒取るという走りをする、注意する状況となり（脳に行動目標が与えられるので）、前を良く良く見るようになります。

この学習は、口頭指導だけでなくドライビングシミュレータなど体験型で繰り返すと、効率的です。

大分県警は2年前、車間3秒（少し控えめに）のキャンペーンを行いました。10ヶ月ほどで追突事故を75%減少させました。

また、車間距離を空けると割り込まれるという心配をされる方が多いのですが、ある会社の方に（車間4秒の運転を）試してもらったところ、「出来ました。割り込みは殆どありませんでした」という報告ビデオが送られてきました。（会場で視聴）

では、見通しの悪いところでの安全確保はどうするか。これが、下図の2段階停止です。



歩行者や自転車との衝突を避けるため停止線の手前で停止

車との衝突を避けるため交差道路上の車両を見渡せる位置で再度停止

大抵の人は、停止線でブレーキを踏みますが、直ぐ緩めて、動いている状態で左右の確認をしています。しかし、それでは進行方向が気になりますので、左右は一瞬しか見てないのです。人間の視力は中心部が高く、(中心から)10度離れると3分の1ぐらいに落ちてしまいます。周辺部は動き(危険な物)を検出するために使われ、動く物があると、視野の中心部で何であるかの確認をします。ですから、徐行状態で左右を見るという瞬間的な見方では、視点を動かしての観察はできないので、発見出来ない物が出てきます。ただし、2秒間程度の停止状態があれば視点を動かして観察することができるので、見逃しを防止できる確率が高くなります。見通しのよくないところでは、完全に停止した状態での安全確認が大切です。

停まるという行為自体の定着率が低く、「私は(停止線で)停まっています」と言っている人でも、実際には停まっていない場合が殆どです(実行率は既に述べたように1~2%です)。

「道路の交差部では完全停止状態で左右の安全確認を行う」ということを確実にできるようにするには、一時停止しての安全確認行動を安全な場所でもくり返し行うことにより神経回路を作り上げ、習慣化しなくてはなりません。

停止線ででの一時停止(図の1段階目の停止)を何故やらないのかと聞きますと、「ここで停まっても左右を見通せないから、停まる意がない」と答える人が多いのですが、一時停止の意味が分かっていないのです。

ここは、左右を見るための停止位置ではなく、歩行者と道路の端を走ってくる自転車やバイクをやり

過ごすための停止位置です。そして、2段階目の停止は、左右から来る車を確実に認識するために必要です。

道交法には記載してありませんが、2段階停止は必須であると思います。ある担当官の方もそう思うと仰っていましたが、法律を変えるまでには至っておりません。徐行状態でさっと認識出来るような運転が出来なければならない、と指導される方もいるそうですが、徐行状態(時速15キロ)で気が付いても、車は4m程度走りますから衝突を避けることのできない場合が発生します。事故防止のためには2段階の停止は必須です。

時間が来ましたので、私の話はこれで終えます。

※ 以下は、時間がなく触れられなかったスライド資料です。合わせてご参照下さい。

安全運転指導・管理システム例

- 疲労が問題とならない水準であれば、運転者に出来ることは運転者に行わせる。
 - ・ 覚醒水準低下防止
- 人に出来ないことは機械システムが支援する
 - ・ 追突防止(電子システムによる車間距離測定とそれによる自動制動支援)
 - ・ 方向制御の異常時の支援
 - ・ 運転者の安全運転度自動評価
- 運転者が日常的に運転を行っている中で、即座に指導できるようにする。
 - ・ 即座のフィードバックが効率的学習を支える。
- 自己管理の困難な人には、他の人や機械システムが安全運転習慣形成の支援ができるようにする。

※ 本稿は、松永先生の講演記録と配布資料を基に、編集者の責任で講演要旨としてまとめさせていただきました。

講演を聴いて・・・参加者アンケートより

★ この会は、大きな問題を提起されていて、沢山の人も聞いてほしい内容でした。追突の危険性をかかえて運転しているドライバーが多いにもかかわらず、自覚していない方がほとんどと見受けられます。更新時講習とかで周知して欲しい。

★ 交通死傷ゼロは必ず実現できる。実現しなければならない。今日のテーマ(ご講演)は、本フォーラムが取り組んで来たそのための3階層(人、車、道路)の最後のパーツを埋めるものとの印象を強く受けました。これまでのテーマをふり返るにつけ、企画者の先見の明に深く敬意

を表します。

★ 講演が大変良かったです。道交法の遵守とは違った、人間の行動が本能に基づいているという点は新鮮でした。

★ 「安全運転」という言葉が非常に漠然としたものであるということがわかり、安全運転を考える良いきっかけとなりました。

★ 歩行者優先や車間距離を守らない人の割合が多いことを知り、衝撃を受けました。「注意している」つもりが不完全なことを十分踏まえて車間距離をとる必要など、大変勉強になりました。今後に生かします。

★ 安全運転をする事は自分にとってストレスが少なくなり、得になる。(急ぎは得ならず!)その通りです。

★ 科学的に気を付けるということ、大変印象的でした。自動運転が実現すれば全て解決という結論ではなかったことが、車の運転が好きなの自分としては救われました。

★ 実験や検証を基に、ビデオなど使ってお話されたので、とてもわかりやすかった。

★ データ分析や心理状態のご説明が大変わかりやすく参考になりました。



ゼロへの誓い

来賓挨拶・閉会挨拶

WORLD DAY

道環境生活部 暮らし安全推進課
交通安全対策担当課長

中野 稔之 氏



会の皆様には、各種講演活動やいのちのパネル展など様々な活動を通じ、命の大切さを訴え、「交通死傷ゼロ」に向け日々活動されておりますことに、深く敬意を表するとともに感謝申し上げます。

本日のフォーラムでは、被害者ご家族の体験や松永先生の講演など、大変貴重なお話を聞かせていただき、改めて交通事故の悲惨さ、残酷さを痛感し、安全安心な交通環境整備の大切さと、交通事故ゼロを目指さなければならないという思いを再認識したところです。

飲酒運転については、1昨年12月に「北海道飲酒運転根絶に関する条例」が施行され、道ではロゴマークを作成して広報啓発に努めるなど関係機関・団体と連携して各種取組を推進しておりますが、件数は減ったものの、未だ根絶には至っておらず、今後も継続的に取り組んでいく必要があります。

道といたしましては、尊い命を奪われた方、今も後遺症に苦しんでおられる方、そのご家族の方に思いを馳せて、交通事故ゼロを目指して安全対策に全力で取り組んでいきたいと考えておりますので、引き続きご支援・ご協力を賜りますよう、よろしくお願い致します。

北海道警察本部 交通部
管理官

平畑 勉 氏



会の皆様におかれましては、被害者の尊厳を守るため、また、新たな被害者を出さないために、自らの体験を通じて「交通死傷ゼロ」を目指して各種活動に取り組んでおられることに、心からの敬意と感謝を申し上げます。

北海道の交通事故の情勢ですが、昨年は158人もの尊い命が交通事故により失われました。本年に入りましてからも、昨日現在で133人がお亡くなりになっており、いまだ多くの残されたご遺族の方々が、深く悲しみ、苦しみ、自らの人生も大きく変わってしまったという現実について、重く受け止めているところであります。

年々、交通事故死者数が減少傾向をたどっている

ことは、交通事故による死傷者をゼロにする目標に向かい、確実に一步ずつ前進している証しではありますが、しかしながら、1人として交通事故の犠牲者を認めて良いということには決してなりません。

多くの方が深い悲しみを体験されておりますが、苦しい思いをする方を限りなくゼロに近づけるために、我々北海道警察といたしましては、交通指導取締りはもとより、関係機関・団体と連携した広報啓発など、抑止活動を推進してまいります。

今後も、変わらぬご支援、ご協力を賜りますよう、お願い致します。

閉会挨拶

いのちのパネル 実行委員長 小野 茂

ご発言いただいた森様、山崎様、講演頂いた松永先生、有り難うございました。

私の孫がやっと自転車に乗れるようになりましたが、嬉しいという反面、不安も大きくなります。こんな社会で良いのでしょうか。

私も免許を取った時は、一時停止線の「手前」で1回停まって、それから「徐行で」左右を確認して出なさい。停止線は停まる場所ではないですよ、と教わりました。しかし、家の近くに一時停止の白線があるのですが、自転車に乗った小学生の女の子2人が、私の目の前で、停止線を越えて来た車に轢かれました。

松永先生の仰る通りです。(停止線で止まる車が)1~2%に過ぎないという危険な現状を身に染みて感じています。

今日はお集まり頂き大変有り難うございました。

参加者のアンケートより

- ★ 被害者家族の方の体験、お気持ちを直接聞くことができて良かった。
- ★ 本フォーラムが、交通事故を無くそうとする強い意志を感じられて良かった。
- ★ 私の知らない所で、いろんな方が努力されているんだと思いました。
- ★ 交通死傷ゼロへの提言ということで、初めて参加させていただきましたが、毎年のように死傷者が発生していること、とても残念です。この会がもっと大きくなり、死傷者が少なくなることを期待します。
- ★ 登校時の交差点で交通安全指導をしています。「歩行者優先」をもっとドライバーに徹底できないものでしょうか。道民のマナーは良くない。
- ★ 若い方が多く嬉しかった。

ゼロへの提言

WORLD DAY

交通死傷ゼロへの提言

2017年11月19日

世界道路交通被害者の日・北海道フォーラム

近代産業社会がモータリゼーションとともに進行する中で、人々の行動範囲は飛躍的に拡がり、欲しいものがより早く手に入る時代となりました。しかし、この利便性を享受する影で、「豊かさ」の代名詞であるクルマがもたらす死傷被害は深刻で、命の重さと真の豊かさとは何かという問いが突きつけられています。

わが国において 2015 年に生命・身体に被害を受けた被害者数は 70 万 243 人ですが、このうち何と 96 % (67 万 140 人) は道路交通の死傷 (死亡者数 5,646 人※厚生統計) です。

この「日常化された大虐殺」ともいべき深刻な事態に、被害者・遺族は「こんな悲しみ苦しみは、私たちが終わりにして欲しい」と必死の訴えを続けています。人間が作り出した本来「道具」であるべきクルマが、結果として「凶器」のように使われている異常性は即刻改められなければなりません。このような背景から、国連は 11 月の第 3 日曜日を「World Day of Remembrance for Road Traffic Victims (世界道路交通被害者の日)」と定め警鐘を鳴らしています。

「交通死傷ゼロへの提言」をテーマに本年も集った私たちは、未だ続く「事故という名の殺傷」を根絶し、「日常化された大虐殺」という言葉を過去のものとするために、以下の諸点を中心に、わが国の交通安全施策の根本的転換を求めます。

第1 交通死傷被害ゼロを明記した目標計画とすること

憲法が第 13 条で定めているように、人命の尊重は第一義の課題です。平成 28 年 3 月策定の「第 10 次交通安全基本計画」の基本理念には「究極的には交通事故のない社会を目指すべきである」とされていますが、「究極的には」でなく、中期目標としてゼロの実現を明記し、政策の基本に据えるべきです。

減らせば良いではなく、根絶するにはどうするかという観点から、刑法や道路交通法など法制度、道路のつくり、対歩行者を重視した車両の安全性確立、運転免許制度、交通教育など関係施策の抜本的改善を求めます。自動車運転処罰法も、人の死傷という結果の重大性に見合う内容へとさらなる改正が必要です。

私たちのこの主張は、単なる理想論ではありません。現に、スウェーデンでは、交通による死亡もしくは重症の外傷を負うことを根絶するという国家目標を「ヴィジョン・ゼロ」という名のもとに国会決議として採択しています (1997 年)。そして、この目標を達成するための方法論と、その科学的根拠を示しています。



第2 クルマの抜本的速度抑制と規制を基本とすること

これまでの長い苦難の歴史から私たちが学んだ教訓は、利便性、効率性、そしてスピードという価値を優先して追求してきた「高速文明」への幻想が人々の理性を麻痺させ、真の豊かさとは相容れない危険な社会を形成してきたということです。安全と速度の逆相関関係は明白です。命の尊厳のために、施策の基本に速度の抜本的抑制を据えるべきです。

不確かな「自動運転車」の開発が、今後も多数存在するであろう「非自動運転車」の危険速度走行を免罪することになってはなりません。クルマが決して危険速度で走行することがないように、今あるクルマの実効的速度規制が急務です。クルマ自体に、段階ごとに設定された規制速度を超えられない制御装置 (段階別速度リミッター) や、ドライブレコーダー装着を義務化し、速度と安全操作の管理を徹底すべきです。

さらに、道路ごとの制限速度に応じて自動で速度抑制を行う技術 (ISA: Intelligent Speed Adaptation 高度速度制御システム) の実用化や、自動ブレーキなど「高度安全運転支援車」の普及による二重三重の安全施策を早急に実施すべきです。

第3 生活道路における歩行者優先と交通静穏化を徹底すること

子どもや高齢者の安全を守りきることは社会の責務です。人口当たりの歩行者の被害死が諸外国との比較において極めて高いのが現状であり、歩行者を守るためにまず取り組むべき課題は、生活道路における歩行者優先と交通静穏化 (クルマの速度抑制) です。

道路や通りは住民らの交流機能を併せ持つ生活空間であり、決してクルマだけのものではありません。子どもや高齢者が歩き自転車が通行する中を、ハードなクルマが危険速度で疾駆する日常は、その根本から変えなくてはなりません。幹線道路以外のすべての生活道路は、通行の優先権を完全に歩行者に与え、クルマの速度は少なくとも 30 キロ以下に一律規制 (「ゾーン 30」など) し、さらに必要に応じて道路のつくり工夫を加えて、クルマの低速走行を実現しなくてはなりません。これが欧州の常識であり、ドイツやオランダの都市では、完全に実施されています。このような交通静穏化は歩行者優先の理念の「学び直し」の第一歩であり、ひいては幹線道路の交差点における死傷被害の抑止に結びつくはずで、横断歩道のあるすべての交差点を歩車分離信号にすることも重要課題です。

同時に、財源措置を伴う公共交通機関の整備を進め、自転車の更なる活用と安全な走行帯確保を緊急課題と位置づけるなら、道路の交流機能は回復し、コンパクトな街並みは活気を取り戻すでしょう。

交通死傷被害ゼロのために、現行の交通システムを安全なものに改善することは、住民の生活の質をも豊かにし、すべての市民の基本的権利の保障につながるのです。

報告

被害者支援の充実と交通死傷被害根絶を願い要望

～被害者支援道条例案に要望反映～

代表 前田 敏章

実効ある被害者支援条例を！ 8/30 道への望書提出の中で強調

8月30日、代表・副代表の4人で道庁に赴き、知事宛要望書を小玉俊宏環境生活部長に手渡しました。(写真)



2002年以来毎年欠かさず提出している要望書ですが、今回は、2017年3月の道議会で高橋知事が検討を約した「北海道犯罪被害者等支援条例」(以下「道条例」)について新たに下記内容を求めました。

「交通犯罪被害者など犯罪被害者が、被害直後から生活支援や精神的ケアなど必要な支援が途切れなく受けられるよう、自治体が行う支援制度の整備と機能充実を図ること。支援に関わる関係機関との連携協力を一層進めること。そのために、犯罪被害者支援の北海道条例を制定すること」(道宛要望書より)

「道条例素案」に盛り込まれた 当会の意見

この「道条例」制定については、環境生活部 ぐらし安全局主催の「犯罪被害者等支援懇談会」(関係8団体が構成員)において、2017年2月以来検討が重ねられ、11月8日には「道条例素案」(パブリックコメント用)が提示されました。

現在、パブコメも終了し、2月開会予定の第1回定例道議会での提案に向けて準備中と思われますが、特筆すべきは、この「素案」には、8月29日の懇談会での当会(前田が出席)の意見、そして8月30日の要望書提出の際の当会要望、その多くが、以下の5点のように取り入れられ、全国的にみても、極めて貴重な内容となっていることです。

1 基本理念、道民と事業者の責務に「二次被害」の防止が明記されました

：大分県の条例案に初めて明記されましたが、被害者の実情に即した支援策を講じるには、未だ止まない二次被害の防止は重要課題であり、道民の被害者理解の深化にもつながります。

2 基本理念の被害者等の実情の表現が、より適切にされました

：基本法にある文言なので他県でも多く使われている「(犯罪被害者等が)再び平穏な生活を営むことができるように」の部分が、「安心して暮らすことがで

きるように」と改められました。犯罪被害者等が、被害前の状態に回復するとは限りません。「平穏な生活」と見えるだけで、実際は違う場合が多いのです。被害者理解を制度や意識の中に拡げる上で重要です。

3 「推進体制の整備」で、施策を担う人材の養成、および専門職員の配置が明記されました

：専門職員の配置は国の第3次計画でも強調されている事項ですが、総合的対応窓口の充実につながります。

4 「日常生活及び社会生活の支援」の項目が設けられ、自治体の役割として位置づけられました

：自治体が担うべき、被害者が生きていくために必要な支援を見出しにしたことは重要で、より身近な市町村等における具体的経済的支援にもつながるものと期待できます。

5 「道民の意見の把握等」で、被害者等の意見の把握が明記されました

：計画や施策は被害者等の置かれている状況に応じて講じられるべきで、当事者の意見把握は極めて重要です。当会の10数年來の要望が入られました。

なお、この他の、会が継続して要望している11項目についても、担当の道民生活課 中野課長から丁寧な(現段階での)コメントがありました。

また、小玉環境生活部長からは、冒頭「被害者の会の活動に敬意を表する。被害者に寄り添った施策を推進し、安全安心の北海道をつくります」との言葉がありました。

9/12 道警との意見交換会

14年目となる道警との意見交換会ですが、今回も意義ある場となりました。

道警からは交通部の坂本則夫管理官はじめ、企画課、捜査課、規制課、そして被害者支援室から担当官が対応。会からは、前田代表、高橋・真島両副代表、荻野・飯田両世話人の計5人が出席しました。

会からは、砂川事件における科学的捜査の徹底が大変心強かったこと。初動での被害者対応には、きめ細かな情報提供と配慮をお願いし、怪我をされた方の初期診断の重要性と医療機関との連携も引き続き強く要請しました。

道警からは、飲酒運転根絶条例にもとづく、広報啓発、取り締まり、保健指導など取組強化の他、各項目について具体的なコメントがありました。

15年目の「いのちのパネル」展

いのちのパネル実行委員長 小野 茂

初めに、今年一年展示に協力していただいた方々にお礼申し上げます。

2017年の活動は、36か所136日。例年より開催場所が少ないのは、他の展示会と重なり、場所の確保が年々難しくなってきました。

新しく開催されたのは、留萌振興局、管内の統括局で会議なども多く開かれ、広く広報された事もあり、高校生などが学校帰りに立ち寄りたりしました。

また、過去3年間続けて行っています日本医療大学（真栄・恵庭）より、「遺族がどう立ち直ったか」の表題で講話する事となりました。

医療関係である事も含め、生徒さんもよく話を聞いていただけました。私も久しぶりの講話、またこの表題で話したのは初めてで、良い経験となりました。後日開かれたフォーラムには8名の学生が参加され、これからの患者に寄り添う時の気持ちに少しでも役立てばと思いました。また、オープンキャンパスの時期と重なり、父兄の方も展示を見て行かれました。

釧路警察は、被害者支援の前任者から引き継ぎ、現担当者とは2年目になります。私では出来ないお祭り会場・地域の学校・関係者の会議等への展示に大変ご協力頂いております。

プライムアース宮城工場、1000人が働く自動車部品工場、2度目の展示となります。「車に関係する者として知らなければならない事です」と担当の方より報告いただきました。

札幌市交通、地下歩行（写真は11月16日）

日数が1日少なくなり、場所も変わった事もあり心配していましたが、2日間で1000人が足を止めて行きました。



17年も私たちの活動を踏みにじるような事件が起きました。このような事が無くなるよう、もう少し活動を続けたいと思います。

協力を引き続きお願い申し上げます。

いのちのパネル展 感想

留萌振興局 2017年9月14～22日

■ こんなにも涙が出るパネル展は初めてです。

同い年の方のパネルを見たのが大ショック。この人が生きていたら、今の私の年令。結婚して、子どもが産まれて……。大ショックです。本当に。

この様な啓発を、いろいろな所で開催して下さい。このパネル展を見たら、皆の気持ちが絶対変わります。
(40歳代 女性)

■ 自分と同じ年代の方が、予期せぬ事故で命を落としている事実を目の当たりにして胸が痛みます。

自分も車を運転する機会が多だけに、決して他人ごとではありません。加害者にならないよう、細心の注意を払って運転に臨むことを、改めて誓います。
(40歳代 男性)

■ 言葉にはならない惨たらしさ、残酷さ。活かされるために生まれてきたのに。

人の一生、いのちを考えると、死亡事故を起こしてしまっは、生きてはいけないと……。

自分の家族を含め、事故当事者とならないためにも、安全な自動車運転者として一生を終えたい。

ただただ切に願います。神様。

■ 初めて見ました。とてもショックでした。いきなり人生を止められてしまった被害者の方々。若いとか、年配とか、関係ないです。

一瞬の油断が被害者、加害者の人生を変えてしまう交通事故。本当に悲惨だと思います。

命はひとつ。
(30歳代 女性)

■ この様なパネル展が無ければ、知る事が出来なかった。胎児は人間ではないのか？という父親の言葉がぐさりと心に刺さりました。胎児は立派な人間です。悲惨な死亡事故が無い北海道になりますように。もちろん世界中でも……。

酒を飲んでの運転も、絶対に反対！

■ 思わず足が止まりました。涙が出そうになりました。こんなにつらい思い、誰もが経験するものではありません。くり返してはいけません。絶対に。

(50歳代 女性)



犯罪被害者週間全国大会2017～いのち、きぼう、未来～

15回目となる全国大会（主催が「犯罪被害者団体ネットワーク・ハートバンド」となって13回目）は、11月25・26日、東京の浅草セントラルホテルを会場に行われました。

北海道からは、他の所属団体からのエントリーも含め、飯田、荻野、黒川(2)、佐藤(2)、白倉(4、調書開示を求める会)、高石3（飲酒ひき逃げに厳罰を…）、本間、前田、真島（2）、の17人が参加。大会の司会を白倉紗穂さんと前田が、交流会の司会を高石洋子さんが、そしてハートカフェなどでのギター弾き語りを高石弘さんが務めるなど、今年も、大会成功に寄与しました。



「ハート・リレートーク」の一コマ

開会

今大会には、全国17の被害者団体から約90名、支援の団体や個人の方など約50名、合わせて約140名の参加がありました。

最初に、代表の前田が開会挨拶。続いて、阿波亮子参事官（警察庁犯罪被害者等施策担当参事官室）、黒沢正和専務理事（犯罪被害者支援基金）、秋葉勝専務理事（全国被害者支援ネットワーク）が来賓挨拶をされました。

被害者の声

第1部「被害者の声」では、平成25年2月、大分市内の公園で起きた少年集団暴行事件により、当時19歳の息子さんを奪われた羽田野弘美さんが、「息子を返して欲しい」と、痛憤の思いを語り、現行の少年審判の理不尽さを強く指摘されました。



続いて長野県佐久市の和田真理さんからは、平成27年3月、15歳の息子さんを飲酒・速度違反・前方不注視という悪質極まりない交通犯罪によって奪われた上、加害者の刑事罰が過失運転の執行猶予に止まるという不条理への無念と怒り、刑事司法の課題などが切々と訴えられました。

最後に、各被害者団体のこの1年の活動紹介とハートバンドの活動報告が行われ、第一部を終了。

ハートリレートーク

第2部「ハート・リレートーク」は、これまでの「車座トーク」の主旨「全員参加で、思いを存分に語る」を踏襲しながら、参加団体の要望や課題がより深く交流されるリレートークとして企画され、「一

番困っていること」「苦しい中で助かったこと」「犠牲を無にしないために」というテーマで率直な発言が続きました。

ここ数年各地で奮闘している、地方自治体における被害者支援の前進の報告がなされ、また、サポーターの方からの適切なコメントもあり、基本法の謳う「被害者等の視点に立った施策」の実質化に向けて、更に声を上げ続ける勇気を分かち合いました。

閉会挨拶は「緒あしす」代表の青木聡子さん。その後は夕食・交流会・懇親会と、全国の仲間との時を惜しんでの交流が今年も続きました。

分科会

翌26日は、4つ分科会、「今求められる被害者支援～生活支援、裁判支援」「弁護士相談」「兄弟姉妹で語ろう」「ハートカフェ」（写真のギターは高石弘さん）で討議と交流を深め、最後に全体会で報告しあい、再会を約して2日間の日程を終えました。

参加者のアンケートには、◆「以前も今も変わらない問題があり続けていることがつきささってきました」（被害者）。◆「問題がまだまだ山積していることを痛切に感じた。変わらなければいけないことがたくさんあって、変えていける、変えるため努力を続ける人間になりたいと思う」（支援の方）。◆「被害者自ら企画運営する貴重な取り組み、工夫の数々には、大きな意義とかげがえのない価値があると感ずます。皆さまの非常に大きな努力により、条例が制定され、大きなうねりとなって全国に拡がりつつあること、心から敬意を表させていただきます」など意義と課題が記されておりました。（前田記）

※この大会の様子は、ハートバンドのホームページ（「ハートバンド」で検索）にアップされています。

～ 全国大会に参加して ～

初めての参加

北広島市 飯田 今日一

初めて参加させていただきました。恥ずかしながら、世話人会から大会への参加意思を尋ねられるまで、ハートバンドについて無見識に近いものでしたので、インターネットを通じて、ハートバンドの成り立ちと取り組みを知った次第です。

受けた犯罪も違う、住む地域も違う、抱えている怒りも違う、そして短い時間という中で、他人を解し、参加機会を活かせるかという躊躇いがありましたが、インターネットの文面の一部に「日本の社会は犯罪や事故の被害者に対する偏見が非常に強い」ということが記されており、私自身もその偏見者の一人でしたので参加を決意いたしました。

大会初日の第1部で、羽田野さんと和田さん心の叫びを聞き、只々、顔を伏せるだけでした。第2部の「ハート・リレートーク」では真島さんの紹介で発言機会があり、娘を失った回顧で、加害者への憤怒だけを発言しました。

夕食・交流会で、ある方が活動方法の悩みについて語っても、私は横にいるだけ、翌日の分科会（写真下）でも「何も言えない」を実感しました。次回は、自分自身がもっと参加意義を感じる学び自分でありたいと思います。

今後も、19ある構成団体と支援者の経験と知識が水平展開され、新しく参加する団体・支援者の活動を尊重し、思いやりの心を忘れずに、共通目的を達成するため、一段一段と上ることを願う次第です。

参加の機会を頂き、ありがとうございました。



2日目の分科会「今求められる被害者支援」

被害への後々までの保障を

札幌市 黒川 和子

今回、長年被害者として苦しみ悩まされていた事、それが北海道と全国大会での被害者との会話によって、そうだ、これなんだと感じたのです。被害者生活の長い私だから言えるんだと。

それは！被害者への後々までの保障です。何らかの後遺症は、治る事なく次から次へと出て来るのです。後遺症による後遺症、その時被害者は何処へその事を言えば、訴えれば良いのでしょうか？

行政の中に取り入れてもらえるきっかけになれば、

と参加させていただき発言しました。

兄弟姉妹の会に参加 家族の強い 思いを実感

札幌市 佐藤 茜莉

全国から集まった人たちが、「久しぶり」「元気だった？」と声をかけ合う笑顔が印象的で、1年に一度のこの大会が、大切な癒しの場であることを改めて知りました。

二日目の分科会は兄弟姉妹の会に参加しましたが、少し大人になった私は、家族一人一人に強い思いがあるのだと感じました。

参加報告 南幌町 白倉 裕美子

交通事故調書の開示と公正な裁きを求める会 代表

私は「交通事故調書の開示と公正な裁きを求める会」より参加しました。当会からは全国から8名6家族の参加。そのうち3家族が飲酒運転により大切な家族の命を奪われた遺族。その中の1名は「被害者の声」で発言し、事件で大きく変わってしまった家族の事、横断歩道横断中に突然命絶たれた息子の無念、捜査機関には適正な捜査と罪に見合った刑での起訴を強く訴えられました。

また今年初参加の方は息子さんを亡くされたばかりで、最初は表情も無く喪失感に包まれ、自分が未来の事を考えることに罪悪感を持っていたようですが、ハートリレートークでの発言、懇親会の時間、分科会参加、同じ想いをした仲間との時間、会のメンバーとの夜中まで続いた二次会を過ごしていくうちに、「将来が無くなった息子に申し訳なく自分は将来を考えてはいけないうちで、息子のために前を見て頑張ります」と笑顔も見られるようになり、ハートバンドという場の意義の大きさを改めて感じました。

他の会の被害者・遺族など年に一度しか会えない仲間も多く、このような機会があるからこそ途切れない繋がりが続いていくのだと改めて感じる時間でもあり、辛い中でも仲間たちの「次へ進む」という強い気持ちを感じることもできました。

今年も次女が司会を務めさせていただきました。また、兄弟姉妹の会に娘・息子が参加するようになり3回目。子供たちも年に一度のこの集まりに大いに癒された様です。

今年は特に長年訴え続けている調書の早期開示の重要性を強く強く感じる大会でもありました。今以上にしっかり訴え早期調書開示実現に向け決意新たに頑張ります。



編集を終えて

■年末年始を会報編集に当ててからもう19年になります。編集を終えた頃、いつも目に入るのが前年の交通死傷数です。今年の新道新(4日夕刊)の見出しは「交通事故死 最小 3,694 人、道内も最小 148 人」でした。しかし、私はこの「数」を、複雑な思いで受け止めます。

■確かに、減少傾向にあることで、今の社会の取組を一定評価は出来ると思います。しかし、かけがえない個々人の命と健康が理不尽に奪われる被害であるのに、無機質の「数」で比較されることの問題、もう一つは、「件数」と「負傷数」の記述がなく、クルマ社会の麻痺が隠されてしまうという危惧です。

■この件、毎日新聞(4日東京夕刊)は、「(ピーク時の1970年に対し)死者数に比べ、事故の発生件数は大きく減っていない」と警鐘を鳴らしています。

■次の数字から、無秩序なモータリゼーションの断面が見えるかと思えます。これまで死者数が最小であった1949(昭和24)年の死者数は3,790人ですが、事故件数は25,113件、負傷者数は20,242人でした。2017(平成29)年のそれは、3,694人、472,069件、579,746人ですから、何と件数で18.8倍、負傷者数で28.6倍なのです。

■そんなことを思っておりましたら、ネット情報で、日経新聞が1月5日のコラム記事で、「交通死最小」に触れ、「さらにお願ひしたい。交通『死亡事故』の目標はあくまで『ゼロ』である」と記しているのを知り、貴重な変化と感じました。負傷数にも言及して「(目標は)「交通『死傷被害』ゼロ」と記してくれていればなお良かったのですが…。

■本号p4からの松永講演の書起作業を行いながら、改めて、先生の理にかなった科学的で具体的な安全運転法を、本会報で広く普及しなければならないとの使命感を感じました。■先生が提唱する「車間時間4秒」と「2段階停止」は、「交通事故を7割減らした2つの習慣」(日本経済新聞出版社 650円+税)という普及本も出ており、私は3年ほど前から交通安全講話のスライドに入れておりましたが、フォーラムでの講演を拝聴して、この普及・実践の重要性を一層痛感したからです。

■新年を迎え、わずか半月で道内の交通死7人です。

尊い犠牲を無にせず、「交通死傷ゼロ」のとりくみを、悲観も楽観もせず、仲間を信じ、社会を信じて、懸命に進めたいと、今年も胸に刻みました。(前)



札幌駅地下歩行空間での「いのちのパネル」展

(2017/9/26)



会の目録

2017.8.16. ~ 2018.1.15



《会合など》

- 8/30 道環境生活部長へ要望書提出
- 8/31 関係省庁へ要望書提出(送付)
- 9/12 道警との意見交換会
- 9/13、10/11、11/8、12/13 世話人会
- 11/19 世界道路交通被害者の日・北海道フォーラム

《訴えの活動》

- ◆8/21 月形学園、9/15 札幌市立屯田北中、10/2 月形刑務所、10/19 苫小牧西高校、11/7 札幌平岡高校、11/21 士別警察署、11/29 興部警察署、11/30 名寄警察署、12/8 苫小牧市立青翔中、12/12 北海少年院、12/14 北星大学・短大、12/19 千歳市立青葉中、12/21 紫明女子学院、12/26 網走刑務所 (前田)
- ◆8/29 札幌市立中央中、9/5 岩内高校、9/11 私立星槎もみじ中、9/29 室蘭市交通安全集会、10/4 登別市立鷺別中、10/18 赤井川村立赤井川中、11/9 富良野警察署、11/11 登別市立幌別中、11/24 千歳警察署、11/28 手稲警察署、11/29 北見市立東相内中、12/11 恵庭市立柏陽中、(真島勝)
- ◆9/7 札幌市立北栄中、10/16 釧路警察署、11/17 札幌厚別高校、12/1 野幌高校、12/14 遠軽町立南中 (高石)
- ◆9/7 更別農業高校、10/20 釧路商業高校、11/1 網走桂陽高校、11/2 網走警察署、11/7 枝幸警察署、11/7 枝幸高校、11/16 旭川中央警察署、11/27 芦別市立芦別中、12/5 豊頃町立豊頃中 (白倉)
- ◆10/16 日本医療大学・真栄、10/23 日本医療大学・恵み野、(小野)
- ◆11/3 函館市立宇賀の浦中 (福沢)
- ◆処分者講習: 8/31・10/20・12/21 (真島勝) 9/28・11/17 (前田)

《いのちのパネル展》

- 9/8~20 (株)プライムアースEVエナジー(宮城)
- 9/14~22 留萌振興局 ■9/26 札幌駅地下歩行空間(写真上) ■10/2~10 室蘭市道の駅「みたら」■10/16~23 日本医療大学(真栄)■10/23~27 日本医療大学(恵み野)■11/16・17 札幌地下歩行空間■11/19 かでる2・7(道フォーラム)
- ★釧路警察署管内にて16か所、計28日間(釧路警察署のご協力)