

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29号 2009年4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p12)

美紗の命が遺すもの

南幌町 白倉博幸・裕美子

白倉美紗(しらくら みさ) 当時14歳

平成15年(2003)9月1日午前8時42分、14歳6ヶ月の輝き未来への希望をたくさん抱いていた美紗は、改造暴走トラックにより命を奪われた。

乗用車を追い越した直後、トラックは反対車線へ侵入し美紗に向かって行った。40m以上のブレーキ痕を路面に残し、路外逸脱後に畑を走行、そして電柱を根元から折損させるような暴走車が、自分に向かって来た時の美紗の味わった恐怖、そして痛み・・・どんな気持ちだったのか・・・

「そこにいたから死んだんでしょ」「死んだ人間に何したってわからんでしょ」と、ただの一度も謝罪・焼香・花を手向けることもない加害者。そんな加害者に下った刑事罰は、禁錮3年執行猶予5年。

悔しさと怒りが体中駆け巡る。そして謝罪も反省も無い対応から感じる加害者の罪の意識の無さ、美紗の命に釣り合わない刑事罰、司法への不信感。

反面、「行ってきます!!」と元気に出て行った美紗にもう一声かけていれば・・・「いってらっしゃい」とその時間、その場所へと向かわせてしまった、守れなかったという自責の念。一日が終わるたび、『美紗に会える日がまた少し近づいたな』と過ごす毎日。

美紗の声が聞きたい、聞くことができれば家族みんなが元気になれるのに。

私たち遺された親は、『美紗の生きていた証』を残すために、交通犯罪撲滅の思いを込めて犯罪被害者の実態、警察捜査の問題点提議、司法への働きかけ等を頑張っている。

美紗がそばにいと感じられるだけで、どこまでも頑張れる。だからそばにいてね。一緒に頑張っていて、そして何かを必ず残そうね。

『美紗の命が遺すもの』が、皆が救われる大きな形になると信じ進んでいこう。



白倉 美紗 14歳

今号の主な内容

～ 「事件から5年半、民事裁判を終えて」(白倉博幸・裕美子)

「公訴時効制度の見直しについて」(内藤裕次) 白倉事件判決を受けて、会の「声明」
分離信号にとりくむ長谷智喜さんからの「北海道の会の要望書」を届けました

～ 講演記録「交通運輸業界における規制緩和と安全問題(上)」(北海学園大学 川村雅則)

「いのちのパネル」感想より パネル展を通して命の教育を(筒井美香)

米内隆輔君(12歳)が卒業 ～ 懐かしい友の声に奇跡と感動が～ 他

事件から5年半、民事裁判を終えて

南幌町 白倉博幸・裕美子

1 民事裁判の目的について

私たちが司法の場でこれまで取り組んできた目的は、真実を明らかにし、娘の汚名を晴らすことでした。

事件当初、警察は加害者の供述「自転車が急に飛び出した」(事件図の1の位置)を鵜呑みにし、起訴もされませんでした。私たちは必死に独自調査や鑑定を行い何度も上申し、2年3ヶ月後ようやく起訴となったのです。

刑事裁判では、娘の飛び出しではなく、速度超過の加害トラックにより反対車線でひかれたことが認定され、禁錮3年の有罪判決が得られました。しかし、私たちが求めた衝突態様など真相解明にはほど遠く、加害者の行為は「暴走とまでは言えない」として執行猶予5年が付けられる不当なもので、上告の願いも聞き入れられませんでした。

このような経過から、私たちが本民事裁判で具体的に追いつめたものは、警察の初動捜査のミスを公判廷で暴きだすこと、衝突態様を明らかにすること、そして加害者証言の全てを崩すことでした。

2 民事裁判の結果と意義

事件から5年6ヶ月、民事提訴から2年8ヶ月目の平成21年3月5日、札幌地裁橋本修裁判官は次の判決要旨を述べました。

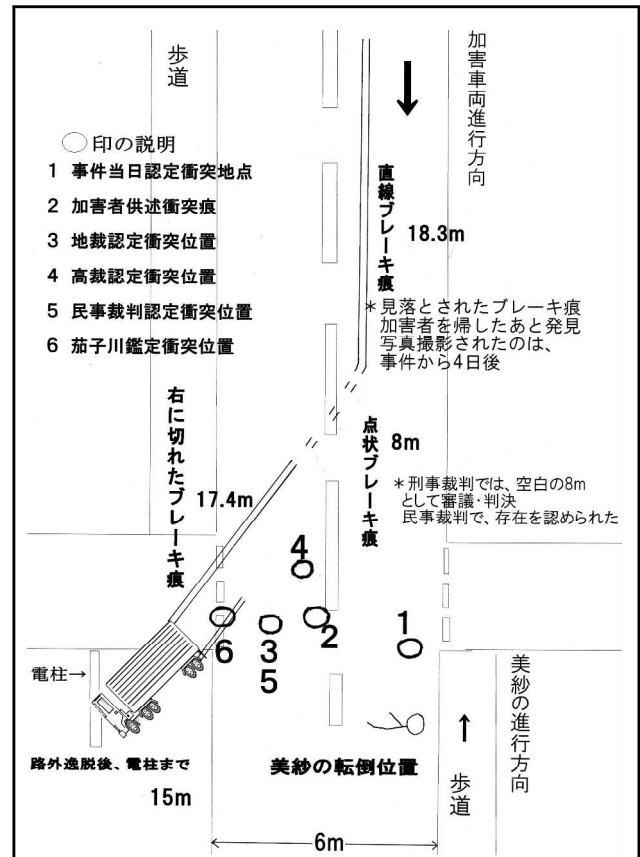
「本件事故は、被告が、ユニック付4トントラックである加害車両を運転する際、被害自転車の存在を認識していながら、制限速度の時速50kmをはるかに上回る時速約90km速度で走行中に、被害自転車が本件交差点に進入しようとするのに気付いて慌ててブレーキをかけ、さらにハンドルを右に切ったために、ゆっくりとした速度で走行していた被害自転車と加害車両が反対車線の中央付近(事件図の5の位置)で衝突したものと認められる。(中略)被告の重大な速度違反、安全確認義務違反や運転操作の誤りに起因する」「過失割合は95対5とする」と。

衝突態様がなお明らかにならず、判決には多くの疑問が残っていますが、本民事訴訟に取り組んだ意義は大きなものがあったと思います。

(1) 原告証拠が採用され、速度など加害者の重大過失が認定されたこと

刑事裁判高裁判決では82.8kmとされ、「直ちに暴走とは言えない」とされた加害トラックの走行速度ですが、判決では「少なくとも確実に考えられる数値から、時速90kmと推認する。」とされました。警察が見落とし、原告(遺族)撮影のブレーキ痕が証拠として認定され、さらに、摩擦係数や中間の点状ブレーキ痕を制動中とするなどの原告主張も認められ、最低速度90kmが認定されたのです。

また、高裁判決の「美紗の斜め横断」(事件図の



4の位置)も覆すことが出来、横断終了間際の衝突(事件図の5の位置)である事までは認められました。

(2) 警察捜査の不備を公判廷での証言という形で明白にさせたこと

当初の捜査がどれだけ杜撰な事故「処理」であったか、平成19年10月20日、原告側申請の証人、栗山署の担当警察官の証言を裁判記録から抜粋し以下に示します。

衝突地点について、被告が「覚えていない」と言ったのに対し、「この辺か」と誘導し証言(事件図の2の位置)させていた。警察が「衝突地点特定の重要な証拠」としていた自転車の「引きずり痕」について、実際は「写真は撮っていない」として、実況見分調書に1枚も添付されていなかった理由を吐露した。(判決では、この「引きずり痕」の存在について「疑問である」と否定され、私たちの主張が認められることになりました)直線ブレーキ痕の存在について、「加害者を帰した後に見つけた。加害車両のものかもしれないと思ったが、他の警察官には知らせなかった。写真は「(事件から)4日後に撮影した」と述べ、「横の連携がうまくいってなかった」ことも自ら認めた。直線ブレーキ痕と右に切れて印象されているブレーキ痕の間の8mについ

ては「捜査していない。途切れていることに疑問も持たなかった」「加害者を呼び戻そうとも考えなかった」と捜査の不備について証言。

(3) これまでの加害者の嘘が明白になったこと

加害者供述について、判決文は次のように断じています。「被告は、本件事故直後の実況見分の際に、衝突地点について、最初はよく分からないと述べていたが、さらに説明を求めると、被告は指で円を描くようにして、(図面上を)特定した。しかしながら、その実況見分の際には、第1スリップ痕(事件図参照)の存在を前提としていなかったことからすると、被告は本件事故に至る状況を十分に把握できていないし、また、被告本人尋問の結果からは、被告は、本件事故時の状況について、自らの記憶ではなく、スリップ痕などから推測して述べていることがうかがわれ、被告本人の供述は到底信用できない」

3 拭えない捜査と司法への疑念

(1) 不可解な衝突態様の判断

私たちが追い求めてきたのは衝突位置と衝突態様の確定です。図に示したように衝突位置の認定は4転(事件図の1~5)もしているのです。私たちは、青野、中村両弁護士の助力を受け物証に基づいた龐大な鑑定証拠を提出し『横断終了後にトラックが突っ込んで「美紗の左」からトラックがぶつかった』(事件図の6の位置)ことを主張しました。しかし、速度認定に関するこちらの証拠は認定したものの、位置と態様についての判決は「飛沫血痕が美紗のものか不明」「横断中でもバックミラーアーム内側に頭部が入り込むことも否定できない」「二次衝突していると思われるので自転車左側面の塗料付着についても、それを根拠にできない」「左即頭骨骨折は、路面に叩きつけられた際の骨折の可能性を否定できない」と、納得できる根拠も示さないまま否定されてしまいました。残ったのは矛盾に満ちた、中途半端な「事実認定」です。

矛盾の一例です。目撃者供述では、目撃者を追い越した加害トラックは1分以上目撃者車両の前にいて、トラックのとの距離は100~120mとされていました。しかし本判決で目撃者車両と加害トラックとの速度差は最低25km/hとなり、1分以上走行していたなら420m以上離れます。そんなに離れた場所から、そして、トラックの車幅は2.37mで道路幅は3mですから、たった63cmの隙間で、目撃者は美紗の横断の姿や自転車の速度まで把握できるのでしょうか。なぜ衝突地点だけが物的証拠も無い警察調書の位置(事件図の5の位置)で認定したのか。疑念が残り納得できません。

(2) 最小とは言え、過失5%を押しつけた問題

司法は、なお美紗に過失を押しつけました。判決は「本件事故現場は見通しがいいから前方から加害車両が近づいてきていることを容易に認識できたと考えられるところ、自転車を運転して本件優先道路である本件道路を横断する際は、加害車両の動静に

十分注意すべきであった。特に美紗の通学路のため、本件現場道路を走行する車両の中には時速80km台のものもいることを認識していたと考えられることから、美紗の過失は5%とするのが相当である。なお、本件事故態様に対し、斜め横断は問題とはならない。」と述べています。

最小の5%とは言え到底納得できません。交通弱者側が規則違反の車の動きさえ認識し自ら回避しなさいというクルマ優先社会の容認です。交通弱者を守り、法定速度遵守が当然という認識が司法には無いのでしょうか。

(3) 目撃者のこと

衝突地点や衝突態様についての司法判断に大きなウエイトを占めたと思われる目撃者供述(加害車両に追い越された後、美紗が左から右へ横断している姿を見た)と供述)の信用性について、大きな疑問が残ります。

スペースに限りがあり詳細を記すことは困難ですが、次の点は全て裏付けのある事実です。

加害者は「通報者へお礼がしたい」と警察官に目撃者の連絡先を尋ねたところ、警察も連絡先を教えた。結果、事件から一週間と空けず、加害者は目撃者と接触した。目撃者自ら「供述調書の内容変更」を申し出た事実があるが、加害者供述に変化があると目撃者も同じく供述内容が変わっていく(注)という不思議な現象があった。検事から「目撃者の供述調書作成のため呼び出したところ、泣きながら『白倉さんに謝りたい。良心の呵責が・・・』』とっていました。内容は『二人だけの話』として聞いたので、白倉さんには教えられないが、目撃者の思いとして伝えます」という言葉を言われた。何を謝りたいのか、何か嘘を付いていたのか聞こうとしましたが、目撃者はその後すぐ本州へ転居。未だ謎のままです。

(注)目撃者の証言は次のように変遷しています。

事件直後『ふらふらと左から右に横断していた』(この時点での加害者供述は「ふらふらと目の前に飛び出してきた」) 検察の捜査段階『普通で・・・』(この時点での加害者供述は「(自転車の)速度は時速10~15km」) 起訴直前『左から右へゆっくりと横断している姿を見た』(検察で速度鑑定を行いトラックの時速を70から95kmに変えて起訴することになった時点)

しかし司法はこのような事実を無視し、この目撃者を「両当事者と何ら利害関係はない」「善意の第三者」と位置づけ、刑事・民事裁判共にその証言を採用。加害車両速度認定が大きく変わっても、車間距離や美紗の走行速度など目撃者証言で認定されました。このような経緯の中、目撃者証言で判決が確定した事を受け入れられずにいます。

(4) 中途半端な「事実認定」とその要因

娘の事件で身をもって体験したのは、鑑定証拠などを一部のみ採用することで辻褃合わせを行ない、結果として未だ「確定」とは言えない中途半端な事実認定と判決になっていることです。そのことで、遺族は今までも、そしてこれからも苦しめられ続けます。

その要因は、一番に現場に駆けつけながら物証に

よる証拠保全をしっかりと行わない警察の初動捜査の杜撰さです。そして、遺族が物証による鑑定証拠を提出しても、警察作成調書（それがどんなに杜撰であっても）を重視する司法。その結果が、警察に危機感を持たせることもなく交通捜査の「処理」に繋がっているような気がします。

道路の通行優先という認識、犯罪捜査規範の徹底がなされていない事などが、交通捜査の問題点であり、真の事件捜査のためには、被害当事者への早期調書開示、第三者機関による調査委員会などの設置が必要だと考えます。監視の目がなければ交通捜査の問題は無くならない。私にはそう思えてなりません。

4 控訴断念と今後への決意

衝突態様の真相解明、「美紗に過失は無い」という判決を求め、高裁への控訴についてぎりぎりまで検討しましたが、断念という苦渋の選択をせざるを得ませんでした。その判断の際に、何より私たちを苦しめたのは『民事裁判は損害賠償請求であり、金額に不服という控訴になる』ということで、大きく覆せる別の証拠が無ければ、事故態様についての

審議にまでは至らない可能性が高いという事でした。

判決が確定した現在でも、美紗が加害者とされたところから始まったものを良くここまでたたかってきたという思いと同時に、一体どこまで遺族自らが証拠集めをしなければならないのか（路面に残った飛沫血痕をDNA鑑定しておけば良かったのか、解剖も必要だったのかなど）と後悔の念にかられます。

加害者は執行猶予が付いたとは言え、死亡事件の原因を作った側であり重大過失が認められた有罪です。一方的にその犠牲になった娘がどうして%で金額に換算される過失の責を負わなくてはならないのでしょうか・・・。

複雑な気持ちが交錯し、このような裁判のあり方自体に大きな疑問を抱きます。

応援して下さいの皆様、本当にありがとうございます。美紗の事件の経緯に見るような、交通弱者に「自分の身は自分で守れ」と言わんばかりの間違った車優先社会を変えるために、今後の活動をさらに頑張りたいと思いますので、これからもよろしくお願ひいたします。

（関連記事: 15,19,20,21,22,25,26,27,28 の各号）

ミニコラム

公訴時効制度の見直しについて

弁護士 内藤裕次（当会副代表）

今、公訴時効撤廃の問題が、クローズアップされています。

今年になってから、時効を迎えた殺人事件の遺族が時効制度の撤廃などを求め、遺族会（宙の会）を結成しています。また、法務省も、時効制度を見直すとして、検討をしているところだと聞いています。

ところで、公訴時効とは何でしょうか。これは、刑事訴訟法に定めがある制度で、犯罪行為が終わった後、刑の重さごとに決められた一定の期間が経過してしまうと、犯人を起訴できなくなってしまうという制度です。殺人だと25年、自動車運転致死で5年、危険運転致死で10年の時効になります。この期間、犯人が国内にいて逃げ通せば起訴されないのです。なお、民事（被害者が加害者に金銭賠償を求めるときが典型ですが）の損害賠償請求の時効とは異なる制度で、時効期間も違いますので、注意して下さい。

ところで、何故時効制度があるのでしょうか。何故、罪を犯

した犯人を、時効により保護しなければいけないのでしょうか。素朴な疑問がわくと思います。

これについては、時間の経過により被害感情が薄れる、証拠が散逸して立証が困難になるなどの理由が挙げられています。

しかし、については、重大犯罪に関して言えば、犯人が起訴されないことそれ自体が被害者にとって苦痛であり、時の経過、特に時効の成立によってより被害感情が弱まることはなく、むしろかえって強まることから、全く理由になっていません。また、については、証拠は収集済みで犯人もわかっており、あとは捕まえるだけというケースでは証拠散逸の可能性は低いこと、DNA鑑定などの捜査手法が精度を増していること、刑の軽重により時効期間が異なることを説明できないことから、これも理由になりません。

ところで、次のように驚くべき見解を示す識者もいます。つまり、「犯人も長期間逃亡

生活に耐え、怯えて過ごしたのだから、十分処罰されたようなものだ。新たに作り上げた生活も保障する必要がある。」と。この見解があり得ないことは、いちいち理由をあげるまでもないでしょう。

時効を撤廃すべきかどうかは、こういった時効制度の存在意義だけでなく、捜査の実効性など様々な角度から検討することになるでしょう。私は、全ての犯罪について効を撤廃せよとはいませんが、人が死亡するなど重大な犯罪については、時効制度を無くすべきではないかと考えています。

私が時効制度とかかわったのは、殺人事件の損害賠償請求事件でした。すでに公訴時効が成立しており、犯人は逃亡（あるいは死亡）していました。民事の時効はまだ成立していないという解釈の余地があったので、犯人に対して損害賠償請求をしたのです。その遺族の方は、宙の会のメンバーになっておられます。


 声明

白倉美紗さん交通死事件の民事訴訟判決に際し、改めて、物証にもとづいた公正捜査の徹底と「被害者の知る権利と、捜査の公正さを保障するため、実況見分調書など交通事故調書や鑑定報告書を、当事者の求めに応じ、送検以前の捜査過程の早期に開示すること」(当会要望書、2 2項)の即時実現など、真実にもとづく公正な裁きのための改善措置を強く求めます。

2009年3月5日 北海道交通事故被害者の会

札幌地裁民事部は、本日、2003年9月に南幌町で発生した白倉美紗さん(当時14歳)交通死事件訴訟において、判決を下しました。

判決内容は、初動捜査に不備があったことを認め、加害者の速度も刑事裁判の82.7キロから90キロと変更し、「運転手の重大な速度違反や運転操作の誤りに起因する事故」と原告の主張を認める貴重な内容でしたが、警察初動捜査のミスも響き、衝突態様は変えられず、最小の5%過失を美紗さんに未だ残す結果となりました。

私たちは、改めて白倉美紗さんの無念に思いを馳せ、ご冥福をお祈りするとともに、事件から5年半という長期にわたって何より真相解明と美紗さんの名誉回復のためにここまで闘いぬいたご遺族の方に敬意を表するものです。

同時に、民事裁判及び刑事裁判が長期化し、遺族が、甚大な精神的苦痛を受けた原因の一つが、捜査機関の初動捜査に不備があったことによるものであることに、強い憤りを禁じ得ません。

本事件のように繰り返される「死人に口なし」的な捜査の不公正に強く抗議します。

そもそも本死亡事件は、最初の捜査では美紗さんの飛び出しが原因とされ起訴もされませんでした。真相解明を求める遺族自らが、鑑定など独自調査を行い、上申を重ねた結果、ようやく事件発生から2年3ヶ月後の起訴につながったのです。

真相解明を困難にしたのは、警察署の初動捜査が、極めて杜撰なものであったからです。

例えば、本来、最も重要なブレーキ痕を、警察官が見落とし、最初に作成された実況見分調書では、加害者のトラックの直前に、美紗さんが飛び出してきたかのような内容となっていました。加害車両の速度も加害者の言い分どおりの70キロとされていました。遺族は、そのような判断に納得がいかず、警察の見落とししたブレーキ痕を指摘し、約2カ月後になって作成された実況見分調書において、ようやく、実際には、美紗さんが横断をしたときには、トラックとの距離は55メートル以上あったことが、明らかになりました。

また、トラックとの衝突後、跳ね飛ばされた自転車が道路上を擦った「擦過痕」も、最重要の証拠ですが、写真すら撮っていないという重大な捜査ミスがありました。

もはや捜査とは言えない杜撰な「処理」が進む中、真相解明の決めてとなったのは、美紗さんのご両親が、事故直後から現場付近一帯の道路や草叢から事故の破片を集め、ルミノール反応を調査し、さらに病院のカルテ等の開示を求め、それらの資料をもとに私的鑑定を行うなど、真実を知りたいと願い、事件直後から積み上げてきた膨大な活動でした。

最終的に、検察庁は、トラックの速度を95キロメートル以上であるとして起訴しました。しかしながら、初動捜査のミスが最後まで響き、結局、札幌地

裁岩見沢支部及び札幌高等裁判所での刑事裁判での裁きは真相解明にほど遠く、美紗さんにも過失があったという見解を変えるものではありませんでした。

このように、白倉事件をはじめ多くの交通事犯被害者が最大の二次的被害として被っているのが、加害者供述に偏重した「死人に口なし」的な捜査段階の不公正です。

私たちは、不公正を排し真実に基づいた公正な裁きを実現するために、「事故処理」ではなく「事件捜査」として初動捜査の徹底と科学化を求めるとともに、2005年以来、当事者である被害者や遺族の知る権利からも、実況見分調書等は事件発生後1~2週間のうちに被害者遺族の求めに応じ開示することを要望してきました。事故後、早期に実況見分調書等が開示されれば、その内容の不備を被害者側が指摘し、再度の実況見分を行うなどの対応が可能です。しかし、本件のように2年半も経過した裁判の段階になって開示を受けても、取り返しのつかないことが多くあります。また、早期に開示されることになれば、警察官も本件のようないい加減な処理はできないはずですが、私たちは、捜査段階での被害者の関わりが真実発見に重要であり、そのことが捜査の透明性と公平さを保障することになると確信しています。このことでは、昨年7月、当時の鳩山法務大臣に直接要請も行っていきます。

今日、刑事裁判への被害者参加が実施に移されるなど被害者が司法手続に参加することは当然の権利であることが周知されつつあります。しかし、当事者でありながら、基本的な知る権利が認められず、真相解明と公正な裁きを妨げる捜査段階での不公正は残ったままです。不起訴事案が9割に近いという多くの交通事犯被害者が置かれている現状は、犯罪被害者等基本法の基本理念「すべて犯罪被害者等は、個人の尊厳が重んぜられ、その尊厳にふさわしい処遇を保障される権利を有する」(第3条)から大きく逸脱するものと言わざるを得ません。

昨年12月には、やはり刑事裁判では無罪となった事案に対し、民事裁判で加害者の過失が認定され「警察、検察の捜査ミスを民事で補う結果となった」(2008年12月6日「北海道新聞」記事、遺族側代理人のコメント)という報道がありました。

私たちは、本訴訟でも典型的に示された事例などから、捜査司法機関の猛省を促すとともに、被害者等の尊厳の根幹に関わるかかる事態の即時の改善措置(調書の捜査段階早期開示、また、少なくとも、実況見分の際に、事故現場のブレーキ痕、擦過痕等の痕跡について、1件の例外もなく、適切に写真撮影を行うことなど)を関係諸機関に改めて要請するなど、犠牲を無駄にしないための活動を今後も強めていきます。

以上

(この声明文は3月5日、判決後の記者会見の場で発表したものです)

お便り

「北海道の会の要望書を届けました」

～分離信号の普及活動を進める長谷智喜さんからお便り～

省庁訪問のこと

いつも貴重な会報を送付下さりありがとうございます。会報を見るたび、北海道交通事故被害者の会の皆様のことを思い浮かべます。

昨年9月、省庁訪問では、普及全国連絡会の要望書とともに、北海道交通事故被害者の会の道庁へ提出した要望書を警察庁へお届けしましたところ、交通規制課長牛嶋氏は「そうですか、北海道の団体でも歩車分離信号に賛同されているのですか」と感慨深げに受け取って下さいました。北海道の皆様の活動の証が多少なりとも警察庁担当者の心をとらえたものと思っております。ありがとうございました。

息子の小学校で命の授業

11月11日は息子元喜の命日。今年も在籍していた(東京都八王子市の)上川口小学校で命の授業をさせていただいたのですが、今年に入り(2月18日)元喜の同級生(上島先生)が小学校教員をしている町田市の忠生小学校で3年生の子どもたちと、たった一つしかない大切な命についてお話させていただきました。もちろん、理不尽な事故で命を奪われた交差点のお話もしました。近況報告として記事(「朝日小学生新聞」2月24日付)等を同封させていただきます。

2009年3月3日 長谷智喜

長谷智喜(はせ ともき)さんのこと

東京都八王子市在住。2008年4月発足の「命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会」会長。

1992年、青信号の横断歩道上で左折ダンプにより当時小学5年生の長男元喜君を奪われる。繰り返し発生する青信号右左折事故を「行政が容認する構造死」と批判し、以来「歩行者事故防止研究会」を主宰。1999年、著書「子どもの命を守る分離信号」(生活思想社)発刊。

2001年5月、本会主催の講演会で「分離信号の必要性」と題して講演(会報6号p1)。以来当会とは交流が続いており、2003年3月には、札幌市立発寒小学校を訪問され、2002年7月に交差点青信号で犠牲になった眞下綾香さんの同級生と交流いただいた。(会報11号p6)



省庁訪問で要請する長谷さん(9月10日、国土交通省)

歩車分離信号をスタンダードな信号として普及させることを求める要請書(抜粋)

2008年9月10日

命と安全を守る歩車分離信号普及
全国連絡会会長 長谷智喜

人命尊重の立場から、歩車分離信号をスタンダードな信号として位置づけ、設置箇所を大幅に増やしてください。

- 1 事故多発交差点や危険が指摘される交差点は、ただちに歩車分離信号にしてください。
- 2 子どもたちには特に配慮し、通学路にある信号交差点は、全面的に歩車分離信号に改善してください。
- 3 さらに安全性を高めるため、歩車分離信号には歩車分離信号であることを十分周知するよう、プレートを設置してください。
- 4 歩車分離信号の設置率を公表し、その安全性をアピールしてください。
- 5 各都道府県警察本部に対し、設置促進を促してください。

右は、8月29日、要望書提出の様子。対応したのは高井修、道環境生活部長



以下は要望書の関係分抜粋

「歩行者や自転車通行者、とりわけ子どもやお年寄りが安全・快適に通行できる道路環境をつくること。幹線及び準幹線道路での完全歩車分離と住宅地や商店街など生活道路でのクルマ通行の規制による歩行者優先を徹底し、歩行者や自転車利用者の被害をゼロにすること。交差点での歩行者、自転車事故を防ぐために、歩車分離信号とすること。通学路をはじめ全ての道路について安全を最優先した点検と見直しを行い、信号や歩道の改善、防護柵の設置など二重三重の安全策を講じること」

交通死ゼロ
への提言

「交通運輸業界における規制緩和と安全問題」(上)

川村 雅則 (北海学園大学准教授・交通権学会理事)

この報告は、前号で紹介した2008年11月16日の「世界道路交通犠牲者の日・札幌フォーラム」での川村先生の講演詳細です。2回に分けて掲載します。

はじめに

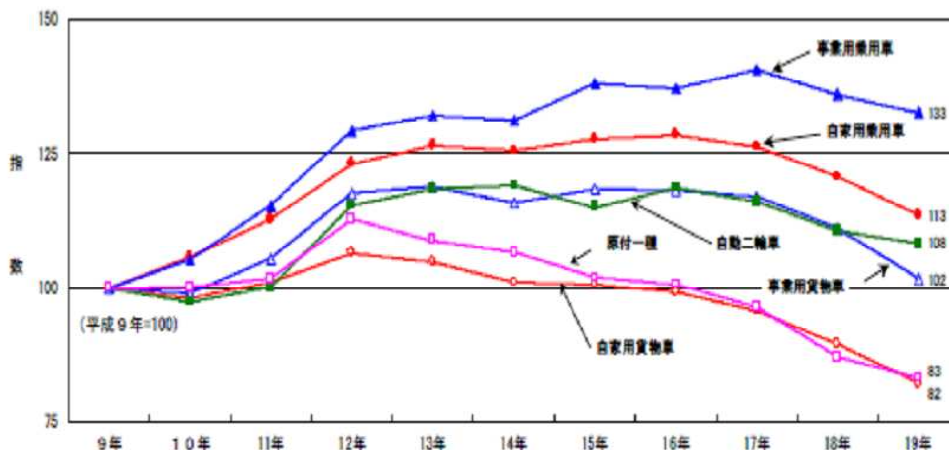
私の問題意識は、端的に言えば、タクシー、トラック、バスなど職業運転者の事故をなくすためにはどうすればよいのか、ということです。ただその際に、個別の運転者や個別の企業の問題としてだけこの問題をとらえるのではなく、もう少しひろく、交通運輸産業のありかたや政策の問題と関連させて検討する必要があると考えています。

はじめに申し上げておくと、残念ながら、今の経済・社会というのは、交通事故を発生させることともいわず、経営効率を追求するような社会になっているのではないのでしょうか。そのことについて政府の責任は大きいわけです。しかしながら同時に考えなければならないのは、皮肉な言い方ですが、残念ながら私たち消費者・利用者も、程度の差はあっても、そこに荷担している。荷担というややきつい言い方に聞こえるかもしれませんが、そういう複雑な構造があることです。

今日の報告では、交通運輸業界の事故発生状況などをはじめに概観した後、規制緩和下の交通運輸業界あるいは職業運転者の実態をみる。その後、こうした現状を変えるために考えるべき課題は数多いわけですが、なるべく本日の集会の問題意識にひきよせながらお話をしてみたいと思います。

事業用自動車による交通事故発生状況

図 車種(第1当事者)別交通事故件数の推移
(各年12月末) 出所:警察庁(2008)より
まずこの図は、平成9年を基点として、事業用/自



家用別・車種別に、自動車事故の推移をまとめたものです。

事業用乗用車、つまりタクシーの事故の増加がよく指摘されていますが、一番上の折れ線のとおりです。ざっと見ておわかりのとおり、ここ数年は減少傾向にあるものの、平成9年以降に事故がいったんぐっと増えている。

職業運転者と過労死、運転労働をめぐる問題

もう一つ確認しておきたいのは、他の職業群に比べて、運転職には、いわゆる過労死と呼ばれる、仕事中に脳・心臓疾患を発症して亡くなるケースが多いことです。厚生労働省の調べによれば、平成19年度の数値で、脳・心臓疾患の業種別支給決定件数は、運輸業が101件で第1位です。

何故そうなるのか。一つには、職業運転者の仕事、つまり、運転労働というのは精神的な負担が大きいわけです。車を運転するということは、絶えず外からの情報を得ながら、その情報にもとづいて的確な判断をくだして、その判断にもとづきながら、ハンドルやペダルを操作していく、そんな作業が連続的に要求されるわけです。

もう一つは、職業運転者の働き方の問題があります。つまり、彼らの労働時間は非常に長く、不規則であり、また深夜労働もある。そういう非常に大変な勤務が背景にある。その結果として、職業運転者の過労死が多いわけです。

その意味では、職業運転者による事故を無くすためには、こうした問題も考えなければならない。もっとも、残念ながら、今の交通運輸業界は、競争一辺倒の政策が展開されており、その意味では、彼らがますます追いつめられる方向に進んでいるのですが。

ところで、一言お断りしておきたいのは、運転者が不眠不休の仕事を余儀なくさせられた果てに死亡事故を起こした場合に、それは構造的な事故なのだから仕方が無いと言うのか。そうではない。事故の被害から目を背けてはならない。

その意味では、構造的な問題の解決と、一つ一つの事故の真相を究明して責任を追及するという

ことは、二項対立的な問題ではないと思います。むしろ、両方の視点をしっかりと持たなければいけないと思います。

交通運輸業界で何が起きているか 交通運輸業界と規制緩和

この間、交通運輸業界では規制の緩和という政策が実施されました。

具体的には、一つは、需要と供給に関わる規制。つまり輸送需要がこれぐらいだからこれ以上の供給増になると問題であるということで、新規参入や増車を抑える規制がありました。そういう規制が取り払われた。もう一つは、価格に関する規制が緩和された。

何故か？ それは、いずれの規制についても、「そんな規制があるからやる気のある新規の事業者が参入出来ないのだ」、あるいは「もっと安い料金で事業を行いたいという事業者が車の台数を増やせないままの規制はおかしい」という評価が与えられ、規制緩和という政策こそが、事業者間の競争を促進し、「価格破壊」で消費者メリットの増加をもたらすという喧伝がなされた。不良な商品・サービス、悪質な行為あるいは問題ある事業者は、消費者から選択されなくなり、市場から退出させられるということも主張されました。最後に残るのは、良質な商品・サービスを提供する事業者というわけです。

こうした主張に対して、現実の交通運輸業界では何が起きているのでしょうか。やや単純化しているかもしれませんが、お配りのレジュメには次にまとめました。すなわち、「輸送需要の低迷と供給の過多(過度な新規参入・増車)、零細規模の事業者のウエイト増、運賃値下げ圧力・不公正な契約(荷主・元請、旅行会社)の増大、燃料など経費支出の増、経営の困難、コスト削減・労働条件の悪化(過重労働、低賃金)、車両整備など安全に要する費用の捻出の困難、事故の増加」。

相次ぐ新規参入、増車競争

具体的にみていきましょう。まず供給の過多、つまり、新規参入組や車両がどんどん増えていったという点を、例えばトラックでみてみましょう。自家用から営業用への転換ということもあって、平成元年には2000ぐらいだったトラック運送事業者が、3600にまで数が増えている。しかしながら、貨物輸送の需要がこれに見合っただけで増えていったわけではない。結果として、限られた数の荷物の奪い合いが発生している。

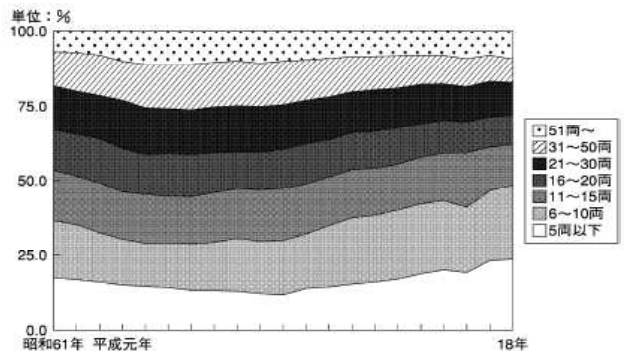


図2 車両台数別にみた貨物自動車運送事業者(特積を除く一般トラック)数の推移

図 車両台数別にみた貨物自動車運送事業者数の推移

ところで、上の図は、規模別にトラック運送事業者の参入状況をみたものですが、零細の事業者が増えていることがわかります。規制緩和政策のもとで、「規模が小さがるが、やる気のある事業者が新規参入できないのはおかしい」と、小零細規模の事業者の参入も認められるようになった。

しかしながら 全てがそうだというつもりはありませんが 零細の事業者の場合、やはり経営基盤が脆弱であり、そのために、運行管理や労務管理の面において劣るケースが少なくない。でも、そういった事業者であってもどんどん参入して事業を行うわけです。中には、意図してかどうかはともかくとして、法律も守らず必要なコストも支払わずに事業を行うものも存在する。そうなると、荷物の数は限られているわけですから、お互い法を破ってでも、それを奪い合うための激しい競争が生じることになる。

歯止めなき事業者間競争と、後退する行政機能

例えば、今の運賃水準ではまっとうな労務・運行管理を続けていくことが非常に厳しいと回答した運送事業者は4割もいる。しかも、この間、燃料が大きく高騰したにもかかわらず、7割強の事業者は、それを運賃に転嫁できないと回答している。

- | |
|--|
| <p>1. 運賃水準の低迷、不公正な契約</p> <p>1) 労務・運行管理や安全を確立する上で現在の運賃水準では</p> <ul style="list-style-type: none"> ・非常に支障あり39.8%、 ・やや支障あり39.8% <p>2) この間の燃料費高騰分の運賃への転嫁状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全く上乗せできず73.8%、 ・一部のみ24.5%、 ・おおむね1.7% <p>2. 際限なく進むコスト削減(適正化事業調べ)</p> <p>1) 労働保険、社会保険からの離脱(事業者ベース)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・労働保険 調査できず5.6%、未加入3.8% ・社会保険 調査できず5.5%、未加入15.9% 従業員1人でも未加入の場合が該当 <p>2) 新規事業者で深刻な未加入状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・労働保険 調査できず8.5%、未加入14.4% ・社会保険 調査できず10.4%、未加入46.3% <p style="text-align: right;">配布レジュメより</p> |
|--|

規制緩和以降、トラック運送事業者が非常に増えたため、仕事を与える側の荷主からみれば、より安い運賃で仕事を出すことができる環境ができあがった。結果として、運送事業者の経営も、ひいては運転者の働き方も、厳しくなった。もっとも、こう思われる方もいるかもしれない。たとえ競争が激しくなっても、遵守しなければならない法律があるのだから、そこで歯止めがかかるだろう、と。たしかに、そう思いたい。でも実際には、事業者間の競争はどこで歯止めがかかっているのでしょうか。レジュメにもあるとおり、例えば、労働保険や社会保険に未加入という事態まで起こっている。新規事業者に限ると、社会保険に未加入の従業員がいるケースは46.3%に及ぶ。

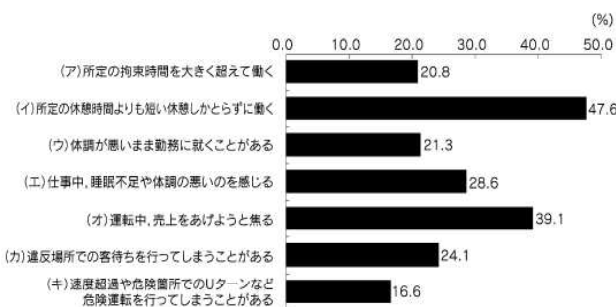
ところで、新規事業者に問題が多いというこの状況は、言い換えると、規制を緩和したことで、行政によるチェックができない事態がひろがっていることを意味している。かつては存在した、行政による事前のチェック機能、行政の責任というものが規制緩和でどんどん後退している。

私たちはともすれば、短絡的な行政批判を行ったり、公務員は多すぎるから減らせという議論をしがちです。規制緩和も行政「改革」の一環として行われてきたところがあります。しかしながらその結果として、行政が関与できない領域がどんどん拡大している。それでよいのか。どうすれば関係行政機関の機能を強化できるのか、考えていかなければならないと思います。

さて、職業運転者の労働実態について、2,3のデータをとりあげたいと思います。

売上確保のために無理をして働かざるを得ないタクシー乗務員

図 最近の働き方にみられる問題(タクシー乗務員)



上の図は、事故が非常に増えているとききほど述べた、タクシーに関するものです。輸送需要が低迷しているにもかかわらず規制緩和で台数が増えて1台当たりの売上が減ってしまったために、一定の収入を確保しようと、無理をして働かざるを得ない。結果として、休憩を取らずに働く、運転中に売り上げをあげようと焦る、などの問題状況が発生している。

みなさんは、お客さんをおろした後、タクシ - 乗

りり場のある市内中心部に向かってものすごい勢いで走って行くタクシーを見かけたことはありませんか？

あるいは、交差点付近など違法な場所で客待ちをしているタクシーを見かけませんか？ これらの行為は、本来は許されないことですが、少なくない乗務員がそういうことをしてしまっている。それぞれの責任は問われなければならないが、そういう状況に彼らを追い込む構造的な問題にもメスを入れなければ、根本的な解決にはならないのではないかと思います。

休養・睡眠不足に耐えて働くバス乗務員

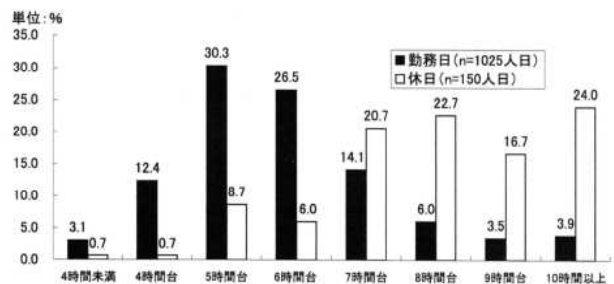


図-3 勤務日/休日別にみた睡眠時間の分布(延べ人日)

図 勤務がある日と休日それぞれの睡眠時間(乗合バス乗務員)

もう一つ、これは私たちが普段利用しているバスの乗務員の睡眠時間をまとめたものです。だいたい200人近い乗務員に1週間のあいだ、毎日、記録を取ってもらいました。

全員分をまとめて分析したところ、勤務のある日の睡眠時間は、5時間台がもっとも多いという結果が出た。安全運行のためには、当然、日々の睡眠をしっかり確保しなければいけない。ところが、多くのバス乗務員は、5時間台あるいは6時間台という短い睡眠しか確保できていない。彼らがよくいうのは、在宅時間がもっと欲しい、睡眠時間がもっと欲しいということです。でもそれができないから、結果として、白い棒グラフが示すとおり、せいぜい普段の不足分を休日に補って、なんとか日々の勤務に耐えている。

以上、トラック、タクシー、バス、いずれにしても、総じて厳しい状況にあるということを確認して頂きたいと思います。(かわむら まさのり)

(つづく 紙面の都合上、編集者の責任で一部要約させていただきます)



いのちのパネル展 感想より

車を運転している人よ、必ずこれを見よ！展示をしてくれてありがとう。みんな力を合わせて交通事故を無くそう！（50代、男性）

ある日突然、元気だった家族がいなくなる...耐えられない事です。友人を交通事故で亡くしましたが、亡骸にすがり泣き続ける母親を見て胸が痛くなりました。同じ思いを自分の親にさせてはいけない...それから運転には気を付けるようになりました。

パネルを見て、本当に泣きそうになります。私のいとこも4年前に交通事故で亡くなったので、その時の事を思い出してしまいます。もう免許を取れる年齢でもあり、また、自転車で駅まで通学しているので、私は被害者にも加害者にもなり得るんだなあと改めて感じました。この様なパネルを見る機会はなかなかないので、良い経験になりました。ありがとうございました。

私も冬に運転免許を取得しました。今まで歩道を歩いている見慣れた風景とは全く違う、車のフロントガラスからの景色と車のスピード、死角の多さを実感しているところです。私も事故にあった経験があり、事故の重大さを少なからず身をもって学んでいたもので、特にこのパネル展は啓発を受けました。もっとこのようなパネル展が開かれ、多くの人々に事故で負う人々の心の傷が多大である事を実感してもらえる事を願っています。ありがとうございました。（21歳）

私の夫も運転していますが「安全運転でね」と注意しても「俺は大丈夫」の一点張り。「誰だって起こしたくて起こしてるのでは無い。自分は大丈夫と思っている人が起こしているんだから」としつこく、しつこく言っています。これからも目を離さず注意を与えてゆきたい。亡くなった方ばかりでなく、後遺症に苦しんでいる方の苦痛も身近に感じております。車社会、とつても不安です。



08/11/16 札幌地下街

20年前になりますが、父とその1年後に弟を信号無視と居眠り運転の為に亡くしました。その時の母の悲しみを思い出し、涙がでてきました。弟は結婚を前にして亡くなった為、母の悔しさはそれはそれは大変でした。どうぞ運転する一人一人が、もし自分がそして愛する家族が...と思いながら運転していただきたいと思います。

たまたま目に入ったパネル展でしたが、足を止めて全部見せて頂きました。交通事故をあらためて重く感じました。時間、仕事よりも「命」が一番大切です。様々な社会問題の中の一つとして取り上げる必要があります。これは教育の場でも実現して貰いたいです。税金の無駄遣いをするのではなく、こうした活動に私達の税金を使ってもらえればいいです。こうしたパネル展等がごく日常、目に入ってくるようになってほしいと思います。

私のいとこ友人は、トラックに巻き込まれて亡くなりました。いとこは16歳の時に北広島で、友人は21歳の時に東京でそれぞれバイクに乗っていて、前方不注意のトラックに命を持っていかれました。

このパネル展を拝見させていただいて、身が引き締まる思いでいっぱいです。亡くなられた方々の無念の思い、絶対に無にしてはいけないと心から思いました。いとこ友人の死を無にしない為に、私も自分で出来る交通死ゼロの活動を考えなくてはと思っております。（30代、女性）

今までは、車は便利なだけのものだと思っていたけど、人の命を簡単に奪ってしまう、本当に恐ろしいものだという事を感じた。

もし、自分の家族が交通事故で死んでしまったら、犯人を憎むだろうし、死を受け入れられないと思う。そんな思いをしたくないし、絶対に、人にもさせたくないの、これから車に乗る時は、自分は人の命に関わるような重大な事をしているのだという自覚を持って運転しようと思う。（10代、女性）

素晴らしい企画です。ご遺族の言葉と写真が語る命の大切さに胸が熱くなりました。これからも伝えていって下さい。生命の尊さを。（20代、男性）



08/06/25 札幌稲雲高校

パネル展を通して命の教育を

世話人 筒井美香

2003年に札幌で「生命のメッセージ展」が開催され、今後も北海道独自の活動をとの思いから小野さんと実行委員会を立ち上げ、北海道共同募金会のご協力で「いのちのパネル」が2003年に誕生しました。現在の参加者数は21名です。

2008年度の「いのちのパネル」展は道内で24カ所、延べ96日間の展示と非常に意義ある1年でした。その中で、札幌市内とその近郊ではありますが、高校に展示依頼の文書を発送し、そのうち数校ですが展示する事が出来ました。これからも大学や高校での展示を、少しでも増やしていきたいと考えています。パネルの活動が大きく成長できた事は、多くの方々のご協力とご理解があつてこそだと思います。本当にありがとうございます。

また2008年度の締めくくりとして、高石さんのパネル文と今まで展示を見て頂いた方からの感想文をまとめたものが出来上がりました。今後、小冊子と一緒に活用していきたいと思っています。

今年度の活動予定の一つとして『いのちのパネル子供版』のようなものと考えています。まだ具体的なものは決まっていますが、来年の春までに何か形にしたいと思っています。「いのちのパネル」は、どちらかというところ高校生以上を対象にした内容になっており、子供向けの交通による被害に関するものはほとんどありません。

大人だけではなく、交通事故によって子供が受ける心の傷は大きなものがあります。「親に心配をかけさせたくない」等の思いから、誰にも言えず悩んでいる子供もいると思います。親も突然の事で、子供の気持ちに気が付かないでそのままになってしまっているかもしれません。

兄や姉が亡くなった年齢を、年下であるはずの自分が追い越してしまう矛盾や、学校の入試や就職試験での面接の際に問われる「きょうだいはい？」の質問にとまどったりと、子供達は知らず知らずのうちに、傷ついたり我慢したりしている事があると思います。

また現在、子供達が受ける安全教育は「車に気を付けましょう」という事が中心で、本当に『命を大切に



08/4 白石区民センター

する』というのを理解できるような内容はきわめて少ないと感じます。

命の大切さを子供達に感じてもらえる『何か』を作りたいと、ただいま小野さんと模索している最中です。そこでお願ひがあります。「私も何か出来る事は無いだろうか？」と考えているお子さんや、子育て中のお母さん達にご協力して頂けないかと思っています。ぜひ私たちにアイデアを下さい！

この命教育が良い形になれば、今後、心に傷を負った子供達のために少しずつ新たな活動を拡げたいと考えています。みなさんのご協力をお願ひいたします。(事務局にご連絡下さい)

書籍紹介

「犯罪被害者のための
新しい刑事司法」
～被害者参加制度と
損害賠償命令制度～

岡村 勲 監修 守屋典子他著 明石書店 2007年

本書は、犯罪被害者等基本法の制定と刑事司法への被害者参加制度実現の原動力となった全国犯罪被害者の会(あすの会)の代表幹事である岡村勲氏が監修し、あすの会の顧問弁護士によって書かれたものです。被害者参加制度を定めた2007年6月の「犯罪被害者等の権利利益の保護を図るための刑事訴訟法等の一部を改正する法律」の成立に至る経緯とその意義を詳述しています。

この改正法により、昨年12月から被害者参加裁判が実施に移され、道内でも注目を集めました。基本法の精神に基づき、被害者が当事者として司法手続に参加できるという司法制度における画期となる、しかし被害者にとっては当たり前の権利回復がようやくなされたわけですが、社会全体の受け止めには未だ落差があります。「被害者側の報復感情などが審理に与える影響を懸念する声も根強く」(「道新」2月23日)という指摘など、被害者の置かれている実情や権利回復について正しく理解されていないという現状があります。

5月から実施予定の裁判員制度とも関連し、公判前整理手続に被害の当事者が出席できないなど運用面での課題も指摘されているなか、もともと被害者には自然権として訴追権はあるのだということなど、様々な疑問に答える本書は、刑事司法における被害者の権利について理解を深めそれを拡げるための最適の一冊と言えます。(前田)

米内隆輔君(12歳)が卒業

～懐かしい友の声に奇跡と感動が～

6年前の6月、稚内市の米内隆輔君(当時小学1年)は、登校途中に前方不注視の車にひかれ、遷延生意識障害となり意識も戻らず、今も寝たきりの入院生活を続けています。(会報20、21号に関連記事)

その隆輔君が3月22日、病院から卒業式に出席し、校長先生から卒業証書を受け取りました。



ご両親の前で、隆輔君(右手前)への卒業証書を読む校長先生。(稚内市立港小学校 3月22日)

この模様は、先日4月2日、民放局HBCからテレビ放映されました。「懐かしい友達の声が・・・奇跡は卒業式で起きた」と題されたこの素晴らしい特集を企画したのは、交通犯罪の悲惨さを伝えたいという熱い思いを共有して頂いたHBC報道部の山崎裕侍記者でした。取材カメラは、友達の声聞いた隆輔君がほほえみ、そして式の途中に流した一筋の涙を確かにとらえていました。テレビを観ていた多くの方が胸を熱くしたのに違いありません。

心暖まり、勇気を与えてくれるエピソードはまだあるのです。札幌市北区の国会世話人である佐藤京子さんの娘さん茜利ちゃん(小学4年)は、茜利ちゃんの通う小学校の6年生を送る会で演奏する「さくら」という曲のピアノ伴奏を練習していましたが、隆輔君が卒業を迎えるということを知り、この演奏をプレゼントしたいと考えました。それで練習に励み、見事伴奏者に選ばれたそうです。その卒業式での演奏テープと隆輔君のために唄ったテープが稚内の隆輔君の元に届けられました。米内さんご家族は心から励まされたそうです。

次に、隆輔君のお父さんからのお手紙とHBCの山崎裕侍記者からのメールを紹介します。(前田記)

2009年3月、一つの節目。事故から5年9ヶ月、息子の小学校卒業を迎えました。

私たちが家族は、卒業式に出席させたい、出席出来たらいいなと思っていました。担任の先生に相談し、後日、出席してくださいとの御返事をいただいた時に、クラス全員から「待ってるよ」「必ず来てね」「皆で卒業」などのメッセージカードを戴き、温かい気持ちが伝わってきました。

さらに、卒業式の数日前には、札幌の佐藤京子さんの娘さん茜利さんから、お手紙とともに、卒業式に向けたピアノ、歌などを収録したDVDを送っていただき、感動と感謝です。

私たちには1時間位の息子の卒業式も無事終わり、次の目標に向かって一日一日頑張っていきたい、と思います。

稚内市 米内隆俊

米内隆輔くんの卒業式、本当に素晴らしかったです。ご両親の隆輔くんに対する深い思い、病院スタッフの支援、そして学校側の温かな気持ち...

ひとはただ生きていくことだけで大変なのに、重い障害を背負い、日々を戦っている隆輔くんが生きていくことの大変さ、そしてその姿を見ることで逆に私たちが支えられているような思いをしました。

東京でも事件や事故の被害者の方たちの取材を通してさまざまなことを教えていただきました。

この社会にある理不尽な出来事や不条理な現実は、大きな犠牲を払ってはじめて分かることがあります。その尊い命や大きな傷を背負った人たちの思いを無駄にしないために何ができるのか考えていきたいです。そして取材や報道を通じて社会への発信を続けていくことの大切さを改めて痛感しています。

HBC報道部 山崎裕侍

会の目録

2009.1.11. ~ 2009.4.10.



会合など

2/18 3/11 4/8 世話人会・例会

訴えの活動

2/20 北海道更生保護研究会 3/17 月形学園(前田)

処分者講習での講師

1/29 前田 2/26 太田 3/12 荻野

いのちのパネル展示

4/6 ~ 10 厚別区民センター

会員の皆様へのお知らせ

2009年定期総会は、「かでの2・7」(北2西7)を会場に、次の日程で行います。出席下さい。

総会 5月16日(土) 13:30~14:30 全体交流会 14:45~17:30 懇親会 18:00~

例会の予定: 毎月2水曜日の13時~15時、世話人会は、毎月第2水曜日の午前中、事務所にて

次の会報発行は8月です。手記や意見、近況報告などお待ちしております。(〆切り7月20日)

パネル展: 4/13~17 白石区民センター 4/20~24 豊平区民センター 5/8~15 JR手稲駅