

交通事故被害者の会

第35号

2011年4月10日 (年3回発行)

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

E-mail hk-higaisha@nifty.com

ホームページ

TEL 011-233-5130 FAX 011-233-5135

<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。会報が送られ、例会等に参加できます。

加害の側は、忘れたい？ 遺族の悲しみは、年々増すばかり・・・ 姉を亡くして 今 良子

今回、民事裁判では難しいと言われていた「自宅での謝罪」が認められました。

平成22年11月10日、裁判所から自宅へと場所を移し、30分という限られた時間でしたが、裁判官と事務官も同席して加害者の謝罪が行われ、一応和解という形で終了しました。私たち遺族の心情を理解し、動いて下さった青野弁護士さん、裁判官、又、色々とおアドバイスして下さいました交通事故被害者の会の皆様には、感謝の気持ちで一杯です。

平成19年3月8日、11時23分、道南森町の道道で、歩行中の姉青山優子は、反対車線からスリップして来たトラックに後ろからひかれ、12時25分、外傷性ショックで搬送先の病院で亡くなりました。当時46歳でした。加害者は20歳で、大型免許を取得し2週間、雪道で駐車中の車を避けようとしてスリップし、事故を起こしたのです。

刑事裁判前は、何度となく自宅に来ましたが、ただ、すみませんと頭を下げるだけでした。悲しみ、憎しみが強く、気持ちの整理がつかない私たちは、玄関先で帰ってもらう事がほとんどでした。

刑事裁判では、上申書を提出し、出廷し意見陳述もしました。「3月8日を忘れずに一生かけて償って欲しい。毎月8日もきちんと供養して欲しい」と訴えたのです。しかし、加害者からは、償いの具体的内容は示されず、「今後、出来る限り謝罪をしたい」との言葉だけでした。そして出された判決は、禁固1年10月、執行猶予3年というあまりに軽い処罰です。

判決後、こちら側から希望し、自宅での謝罪を求めると、「執行猶予中だから行けない。謝罪に行ったら示談にしてくれるのか？ それでなければ行けない」というあきれた返事でした。「体調不良で謝罪に来られない」(?)と言う加害者に「手紙でもよい」と伝えても、一通も届きません。毎月8日の供養についても、「自分たちの生活もあるから無理で、お盆や彼岸など来られる時にします」という言葉を聞いた時は驚きました。加害者とのやりとりは保険会社を通して行われ、最後は調停に持ち込まれましたが、自宅での謝罪を望むとこれを拒否され、平成22年1月に調停は取り下げられました。この調停の時出された文書に、「(私たちが)執拗に道義的責任を要求して、土下座をさせたり、農業の手伝いを強要したり、棒で叩いた。提示した賠償額に不満があるのではないか」などと、全く事実でないことが書かれていたことを知った時は大変なショックでした。

加害者には、姉がどんな人で、私たちにとってどれだけ大切な存在であったかを理解し、自分の置かれている立場から逃げ出さず、自宅へ来て謝罪し、きちんと供養して欲しいということが、私たちの切なる願いでしたのに・・・。

事故のことは、加害者にとっては早く忘れたい、終わりにしたい事かも知れませんが、私たちにとっては年々悲しみが増すばかりなのです。

(こん りょうこ)

〈今号の主な内容〉

- ② 私の交通事故 (岩井利江) ③ 交通犯罪被害者の保護制度 (内藤裕次) ④ 「いのちの授業」の感想文 (高石洋子) ⑤ 体験講話と感想文 (前田敏章) ⑥ 凶器の車と大切な命 (富岡円香)
- ⑦～⑪ 講演記録「ゼロへの提言 クルマ社会と子どもたち」(下) 今井博之氏
- ⑫ いのちのパネル展の感想 活動日誌 編集を終えて

会員の報告

私の交通事故（中間報告）

札幌市 岩井利江

■ 事故態様

平成16年6月15日、札幌市内の信号のない交差点で一時停止、十分に安全を確認し交差点を渡り切ったところで、後ろから強い衝撃が2度ありました。一瞬何事が起きたのか分かりませんでした。車外に出ると、後ろに車がありました。追突されたのです。

加害車両には前方ナンバープレート左側のバンパーにでこぼこ波打った損傷があり、私の車には後方ナンバープレートの左角付近とその左のバンパー2箇所、2度ぶつけられた引っ込みがありました。（私の車の衝突箇所は当日自分で撮影）

■ 警察が現場に来てくれない

私は、事故があれば警察と保険会社が来て調査や処理など対応してくれるものと思っていました。しかし警察署に電話をして「追突事故です。2度頭を打ちました」と言っても、「血は出てないのでしょうか」と言って現場に来てくれないのです。仕方なく自ら加害者と一緒に警察署に出向いたのですが、担当者は事故態様を聞いてくれません。私は何度も「追突されて、2度頭を打った」と言いました（このとき加害者は無言でした）が、車の損傷も一部しか見ようとせず、写真撮影もしないのです。

9日後、目覚めた時、ズキンズキンと首が痛み、吐き気をもよおし、左足にしびれが走りました。

人身事故として実況見分が行われたのは事故から1か月後の7月16日でしたが、車両の写真が添付されていませんから、加害者の嘘の言い分もそのまま記された問題のある実況見分調書でした。

■ 加害者と保険会社

加害者は事故後、すぐ警察には連絡せず、陰で自分の会社と保険会社（東京海上）に電話し「処理」の相談をしていました。そして、その日のうちに、私の車の保険会社（JA札幌）に、私の車の“側面”に衝突したという虚偽の状況図を作成させていました。さらに加害者は、辻褄を合わせるために、取引関係のある修理工場で前バンパーを取り替えるという手の込んだ偽装もしていたのです。（大手企業である加害者の会社には、同型同色の車が少なくとも7台はありました）

私の車の保険会社の報告書には、相手側車両写真（前バンパー右角にぼっこり引っ込みが見られ

る偽装の写真）との整合性がとれず、「事故と損傷の技術的因果関係判断不可」と記されており、後にこのJAの担当者は、「自分の作成した報告書は信憑性に欠ける」という再報告書を出すことになるのです。

私は、東京海上の調査担当者に面談して事故態様の認識を問いました。すると「後ろからからど一んとぶつかった。横にはぶつかっていない。そうでしょう」と言い、報告書紙面中央に手を当て、「私が書いたのはここから上で、下は書いていません」と続けました。調査担当者が知らないところで組織的改ざんがあったのです。

加害者側は、追突なのに側面衝突であるかのように事故状況を偽装し、私の傷害（頸筋捻挫など）が事故と無関係と言い張りました。

■ 警察の対応

「交通事故証明書」の事故類型は「その他」に印が付いていました。私は警察に、「違います。追突です。報告書の車両の損傷箇所は偽造されています。再度現場検証をして下さい」と20回位足を運んで訴えました。再度の現場検証が平成20年4月に行われましたが、加害者は不在でした。

■ 札幌地裁は偽装を認める

事故から1年10か月後、加害者側からのいわれない提訴があり、民事訴訟にとりくむことになります。一人で取り組まざるを得ませんでした。粘り強く事実を調べ、証拠提出をする中で、裁判官は真実の一端を見抜いてくれました。

平成22年6月4日、札幌地裁は、事故態様について「横にはぶつかっていない。追突である」という私の主張を全面的に認める判決を下したのです。加害者側の偽装がようやく明らかにされました。

■ 警察捜査の不公正が
加害者側の不正の背景に

これまでの経緯から、二次被害として私を苦しめている加害者側の事故偽装の背景に、警察が直ぐ現場に来て車両の写真を撮るという当たり前の捜査を行わなかったことがあげられます。何度も訴えていたのにかわらず応えてくれなかった警察捜査の不公正に、私は不信感で一杯です。

今も後遺症に苦しむ毎日ですが、加害者側から受けた理不尽な対応に強い憤りを感じています。

ミニコラム

交通犯罪被害者の保護制度（概観）

当会副代表・弁護士 内藤裕次



当会発足後10年以上が経過し、会報も今回で第35号となりました。これまでも折に触れて、被害者保護制度の改正などについて触れてきましたが、制度全体を概観できる記事はこれまでなかったように思います。

会員の皆様も、被害者の方から相談を受けることが時々あると思いますので、そのようなときのための参考になるよう、今回、まとめのコラムを書きました。

1 刑事事件

(1) 起訴される前の捜査段階

残念ながら、この段階では、被害者のための制度として用意されたものはあまりありません（告訴や後述の「被害者連絡制度」を除く。）。

しかし、被害者（遺族を含む。以下同じ。）にとっては、事件直後の最も混乱した時期であり、第三者のサポートが必要な時期でもあります。

具体的には、捜査への協力、捜査への働きかけ、捜査からの保護が必要となりますが、必要に応じて犯罪被害者保護に熱心な弁護士を代理人とすれば、心理的負担も和らぐと思います。

また、加害者の弁護士から示談の申し入れがある場合があるので、刑事裁判への影響も考えながら適切に対応することが必要になります。

なお、多くの交通犯罪は、被害者連絡制度の対象事件になりますので、警察に対してこの制度の利用を申告しておけば、逮捕、起訴・不起訴などの処分の際、通知を受けることができます。

(2) 起訴されて裁判が終わるまで

この段階は、いろいろなことができます。

まず、刑事手続に参加して法廷内で、証人や被告人（加害者）に質問をすることができます。証人については、情状事実に関し、かつ、証言が本当かどうかを確かめるための質問に限られます。また、量刑に関する意見や心情に関しても述べるすることができます。

これらの準備をするためには、情報が不可欠です。そこで、第1回公判後は事件記録の閲覧・謄写をします。また、検察官に対して、その権限行使に意見を述べたり、説明を求めることができます。公判の期日調整についても、検察官に都合を申し述べておくべきです。

積極的に参加を望まない場合でも、傍聴は可能です。最近では、裁判所は遺影の持ち込みを禁止するといわ

なくなりました。ただし、大きさや着席場所については制約があるので、検察官を通じて相談してみる必要があります。

(3) 不起訴になった場合

不起訴に不服があれば、検察審査会に不服を申し立てできます。

また、民事事件に備えて、事件記録（もつとも、実況見分調書程度に限られますが）の閲覧・謄写をすることができます。

2 民事上の賠償請求

(1) 刑事裁判に続き、損害賠償命令という手続で賠償を求めることができます。ただし、交通犯罪の場合は、危険運転致死傷罪に限られます。

(2) その他にも、裁判外の交渉、弁護士会の示談斡旋、調停、裁判などの方法で賠償を求めることが可能です。もつとも、任意保険の保険会社は、示談交渉の際、弁護士がつかない限り、裁判基準での支払いには応じないことが多いため、被害者自身の交渉では限界があります。

(3) また、損害が確定（治療の終了、症状固定による後遺症の発生）しなくても、加害者が保険に入っていれば治療費、休業損害などは随時支払いを受けることができます。ただし、損害保険会社が治療費の支払いを打ち切ることもあり、自費で診療を受け、その後裁判で争うことが必要になる場合があります。

(4) 最近では、人身傷害保険という、自分の保険を使って損害を填補できる商品もありますので、自分が契約している保険の内容を確認しておく必要があります。

3 弁護士の関与

これらの制度を利用することは、被害者自ら行うことができますが、現実問題相当な困難を伴いますので、弁護士に依頼して行うこともできます。弁護士によっては、刑事事件に関しては何もすることがないとして、依頼を断るケースもありますが、警察署等への事情聴取同行、傍聴への付添、裁判の進行状況の説明など、サポートすべきことがたくさんあると思いますので、刑事事件の対応を断る弁護士に当たった場合、それが正しいとは思えないことです。

弁護士費用は、自由化になっていますので、弁護士によって細かい違いがあります。

支払い困難な場合は、一定の収入要件を満たせば、法テラスで弁護士費用の立替を受けることも可能です（被害者参加については国選弁護士をつけることができます）。

また、民事上、賠償金に請求額の10%の弁護士費用を上乗せできますので、弁護士費用の一部は加害者負担とすることが可能とも言えます。

会員の報告

「いのちの授業」の感想文

江別市 高石洋子

22年度は「いのちの授業」として講話を精力的に頑張った年でした。今年も、4月、5月と講演予定が入っておりますので、昨年以上に頑張れるかと思えます。ただ、3月11日の東日本大地震以来犠牲になられた方々の数が想像を越えるものとなり、まだ増える状況を見ると「いのちの大切さ」の講話を今まで通りでいいのか、と考えさせられています。

会員の皆様も心を痛めていることと思います。祈ることしか出来ませんが、無理せずに生きて行こうと思っています。

さて、昨年の講話で頂いた感想文をわずかですが紹介させていただきます。(感想文は抜粋です)

~~~~~

## ~~ 警察学校(6月25日)にて ~~

★ 被害者や被害者家族が受ける精神的ダメージは計りしれない。特に事故直後の家族に対する接し方は注意すべきであると感じた。高石さんの言葉で印象に残ったのは「警察官にとっては何度もある、事件・事故だが、被害者、その家族には初めての事」と言うものである。この言葉を受け、警察官は事件・事故を機会のようにパターン化し処理していく事はあってはならないと思った。

【20代・男性】

★ 私が警察官になったのは被害者支援をしたかったからだ。大学で学んだカウンセリングを生かし

て被害者の支えになり心の傷を癒したいと思った。講演を聴いて沢山泣いて辛くて苦しかった私は、被害者支援に適切なのか不適切なのか判らない。唯一つ言えるのは、私はカウンセラーではなく警察官だ。遺体を「人」として尊び、被害者と共に泣く感情を挟みこんでこそ人間味溢れる被害者をいたわる存在になれると思う。 【20代・女性】



北海道新聞 2010年6月26日

## ~~ 北海少年院(11月29日)にて ~~

◆ 僕は今まで交通非行を繰り返してきました。子どもが亡くなったことを知った時その事を受け止められなかった。そんな話を聞いて僕は自分の母に同じ思いをさせてしまっていたのかもしれないと自分に置き換えて考えました。自分の欲求のために一歩間違えれば殺人者となる事をしてしまった。自分がしてきた事はそれだけ重く、許されない行為だったんだとあらためて実感しました。

## 会員の報告

## 体験講話「命とクルマ、遺された親からのメッセージ」への感想文と講話レジュメ

札幌市 前田敏章

体験講話の機会が与えられるようになってから、11年が過ぎました。対象は一般の方や、関係機関、高校生、大学生、矯正施設など様々ですが、いつも「命とクルマ」をテーマに訴えています。今も講話の前後数日間は辛い思いをするのですが、伝えることは亡き娘から託された使命と思い、くじけないように、毎回心をあらたに取り組んでいます。

高校生と少年院での感想文、そして高校生への講話レジュメを要約して報告致します。

~~~~~

~~ 札幌平岡高校(11月30日)にて ~~

■娘さんを亡くした前田さんの気持ちがすごい伝わってきて、泣かずにはいられませんでした。私

も長女で親からすごい大切にされていると思うし、妹も2人いて前田さんのように幸せな家庭だと思います。でももし私が事故にあったら、私の家も全てが崩れてしまうと思います。

教室に戻ってからも席が近い友達と前田さんの話について、みんなで話し合いをしました。やっぱり親が産んでくれたこの大切な命を大切にして免許を持ち、車を運転するときに気をつけていかなければならないと思いました。今回の前田さんのお話は本当に心に残り、交通事故について、もっと深く考えるきっかけにもなりました。これからも娘さんの話をたくさんの人に伝えていって下さい。きっと娘さんも喜んでくれていると思います。

～～ 苫小牧西高校(10月20日)にて ～～

◆普段の生活の中で命について考えることはないけれど、今日は自然と考えさせられた気がする。前田さんが言っていたように、私は今まで、車というのは目的の場所へ早く到着するためのものと考えていた。風雨をよけられてドアからドアまで行けるだけでも便利なものなのに、知らないうちに速さがついて、それが当たり前になっていた。今日話を聞かなければ気づかなかったことだと思う。

◆今まで免許を取りたいと思っていましたが、今日の講演を聞いて、本当に自分は取っていいのか不安になりました。運転者にはたくさんの責任があるんだと思いました。交通事故で亡くなる人たちがあんなに沢山いることに驚きました。今までニュースで交通事故のことが流れても重傷と聞くと「生きてて良かった」と思ってたけど、全然そうではないと思いました。障害が残る介護が必要になる人もいたりして。当たり前だけど事故は起きて欲しくないと思います。被害者もその家族の生き方まで変えてしまうんだと思いました。

◆「車を運転する」という行為をほとんどの人が軽く見ていると思う。しかしそれは、少しまちがえれば人の命を奪いかねないとても悪い行為だと思う。当事者の方の気持ちを理解することはできないけど、想像して考えるということは絶対にしなくてはならないと思う。深く考えさせられた講演でした。本当にありがとうございました。

◆あらためて、自分や他の人の命の重さについて、とても考えました。命は一つしかありません。親からもらった大切な命を絶対にむだにせず、一日いちにちを大切に過ごしたいと思います。

～～ 紫明女子学院(2月2日)にて ～～

★ 交通事故の被害者の遺族の方の声をこんなに詳しく聞くのは初めてでした。本当に交通事故は、通り魔殺人的犯罪だと思いました。私は今まで「イニシャルD」や「ワイルドスピード」などの映画やゲームが好きで、いつかは自分も映画の中みたいな車に乗りたいと思っていました。でも、今回の話を聞き車への考えが変わりました。

我慢することの大切さも知ることが出来て良かったです。私はこれまで衝動的な行動をたくさんしてきましたが、これからは、理性を発達させていこうと思っています。



講話レジュメ

「命とクルマ、遺された親からのメッセージ」

1 伝えたいこと・・・犠牲を無にせず、「命の尊厳」を
(1) 相手と自分の命を大切にしたい
(2) 「クルマ優先社会」について深く考えて欲しい

2 被害の実相

(1) 娘の事件など被害の多くは「通り魔殺人」的被害
(2) 増大している深刻な後遺障害：①「遷延性(せんえんせい)意識障害」 ②「高次脳機能障害」

3 人命軽視の麻痺した「クルマ優先社会」

「事故だから仕方ない」「(加害も被害も)運が悪かった」ではなく「未必の故意」による「交通犯罪」という捉えへ
現在の交通事故被害は「静かに進行する大虐殺」(時間的・空間的に分散して発生することによる感覚麻痺)

※ 2008 年において生命・身体に被害を受けた犯罪の被害者数は98万6812人。このうち96.3%(95万0659人)は道路交通の死傷。世界では、年間120万人の死者(3200人/日)、5000万人の負傷者。国連は11月の第3日曜日を「世界道路交通犠牲者の日」に定める。

4 被害の視点と社会正義

(1) 「知性」に不可欠な想像力と教養の概念
「教養」とは、単なる「知識」ではなく「態度」。真の教養に必要なのは、他の生命への「共感力」と社会理解。

(2) 正しい被害者理解が正義の社会、安心の社会を創る

5 被害ゼロのために：絶対に加害者にならない運転を

(1) クルマの危険性を考える：クルマの強大な殺傷力等

(2) 遵法精神：法規を守るのは、被害者を生まないため。

(3) クルマの有用性に対する認識を理性で変える

「クルマは速く格好良く走るものではなく、ゆっくりだが、雨風しのいで、荷物も積んで、ドアからドアへ移動できる便利なもの。子どもや高齢者、病気の人に特に必要」

6 被害ゼロのために：加害者を生まない社会を創る

人命軽視の「クルマ優先社会」から生命尊重の社会へ

(1) 「凶器」から本物の「道具」へ：クルマ使用に対する「社会的規制」～厳罰、免許制度、速度抑制～の強化を。

(2) 「脱・スピード社会」：ソフトカーの研究実践紹介。

(3) 国の政策として：スウェーデン(「交通システムによって死亡・重傷を負う人をゼロに」と国会決議)に学ぶ

・公共交通を発達させ、マイカーに頼らない交通システム。

・歩車分離：イギリスでは歩車分離信号がスタンダード。

・歩車統合：「ゾーン30」、「ボンエルフ」(生活の庭)など歩行者優先の街路。

(4) 生活スタイルとして「スローライフ」を：

「速度」「時間」を優先し、「運輸」に支配された生活から人間性を取りもどすこと。歪んだ消費社会からの脱却。

7 おわりに・・・遺された親からのメッセージ

「天から与えられた命を全う出来ずに天逝された時、この世で一番深い悲しみに陥るご両親がいます。自分や他人を危険な状況に置きそうな時は、もしものことがあった時のご両親と家族の嘆き、あなた方を心から大切に思っている仲間の悲嘆、そして同時に相手の方にも嘆き悲しむご両親と友人たちがいることを想像して下さい。運転する側になったら、決してクルマを暴走させないで下さい。他人と自分の命を本当に大切にして下さい。」

※この作文は、平成15年の交通安全作文コンクール最優秀賞となったもので、広報紙「P T A さっぽろ」(札幌市 P T A 協議会発行、平成15年12月15日号)に掲載されました。なお、円香さんは、平成9年にお姉さんの菜摘さんを交通犯罪で奪われています。(写真参照)

凶器の車と大切な命

札幌市立白石中学校 3 年

富岡円香

交通事故について考えると、私は山ほど疑問がでてきます。その中でも一番世の中の人々に聞いて、考えてもらいたい事が一つあります。それは、交通事故の原因の中にある、飲酒運転、わき見運転などの、運転手側に過失のある事故のことです。

その時車は凶器となり、何の罪もない命ばかりを奪っていきます。

この前の行だけを聞くと、まるで通り魔のように聞こえてくるでしょう。しかし本当に交通事故は、通り魔事件と同じように扱っても、おかしくはないと私は思うのです。考えてみて下さい。ただ普通に横断歩道や歩道を歩いていたり、走っていたり、自転車に乗って移動していたりする人々に、突然凶器とも言える車が、突っ込んでくるのです。通り魔、人殺しと言わずになんと言うのでしょうか。疑問でなりません。

このことを理解した上で、時には凶器へと変わる自動車を運転する前に、なぜお酒を飲んだり、または運転しながら携帯電話を使用したりするのでしょうか。なぜ、決められた速度を守らなかったり、赤信号でも発信したりするのでしょうか。その時、運転手の人々は何を思い、考えているのでしょうか。

結果事故が起きてしまっても、交通事故というだけで罪がすごく軽くなっているのが現実です。そんなことなら人を殺す時にうまく交通事故にしまえば、見つかってても罪が軽くなるのではないかと、という考えがでてきてしまうほど、日本の法律は交通事故を起こした人に甘いのです。

どうしてこんなにも、悲惨な交通事故がたえないのに、運転手に人々はこのあやまちを、くり返していくのでしょうか。もっともっと交通事故の重みや、苦しみなどを理解してもらうためにも、日本の法律を変えていき、二度と交通事故が起きないように、運転手の罪をととても重くし、被害者

やその家族などのつらさを、少しでも多く長く実感してもらうべきだと、私は強く思います。

世の中を変えていくのはとても大変ですが、こんなにも交通事故で、つらい目にあわされる人々が多くいるのだから、交通事故削減はけっし

て夢でも、なんでもないと思います。

車はそんなに軽く扱うことのできる、乗り物ではないと思います。車を運転する上で、日々緊張しながら、操作を行うということは基本で、免許取りたての頃を思い出しながら、運転するべきだと思います。少しでも気をぬくと、それは必ずいつの日か、事故という惨劇につながり、罪のない人をまきこんでしまうこともありえるのです。その多くは、幼い未来の広がる子供であったり、一家の大黒柱である人であったり、悲しい現実がたくさんあります。

そして突然事故にあい、運命をくるわされた被害者、その家族の中には「もうこんな悲しい出来事が、おこらないように」とひっしで、呼びかけや講演会を開いたりして、活動している人々がいます。

私はどうか、車を運転している人達にこの声が届いて、命の大切さや重みを、理解してもらいたいと思いました。(とみおか まどか)

菜摘 10 歳
Natsumi

1987年3月12日に生まれた元気な女の子は、1997年7月1日…トラックに轢かれて、10歳で天国に行きました。

なっちゃん、週2回ピアノ教室に通っていました。

あの日、ピアノ教室に向かうため、自転車通行可能な歩道橋を自転車で降りた菜摘は、自転車の3分の2を歩道に残して、トラックに轢かれ即死しました。

検察庁では、トラックの左前ドアに、自転車の前から「飛び込んだ」と言われ、運転手は不起訴…何も罪に問われませんでした。

民事裁判を経て2000年5月(事故から2年10ヶ月後)、はじめて運転手の顔を見ました。その時、運転手が遭った事故の様子は、菜摘がスロープから車道に出てトラックに向かって進んで来たというものでした。

運転手はブレーキもかけず、そのまま走行。(人間の心を持っていたらブレーキを踏むだろう…)行き場を失った。菜摘と自転車は必死に歩道にのぼろうとしていたのでしょうか…こんな元気な女の子がいるのかと思うくらい、大きな声、満面の笑顔、雨が降ろうが、雪が降ろうが、毎日外遊び。菜摘は「外で遊ばないと、体がくさる」と言っていました。

車を運転している人達の少しの優しさと、交通事故は減らせる。
車は凶器です。
お願い誰も殺さないで!
誰にもこんな思いをしてほしくないのです。

菜摘のママより

小冊子「いのちのパネルとは」より。



世界道路交通犠牲者の日・北海道フォーラム 講演記録 (続編)

ゼロへの提言 **クルマ社会と子どもたち(下)****今井 博之**

2010/11/21 札幌市「かでる2・7」

[講師プロフィール]

1957 年京都府生まれ。吉祥院こども診療所所長。1994 年愛息竜太郎君(10 歳)を交通死で失う。クルマ社会を問い直す会会員、子供の安全ネットワークジャパン幹事、日本セーフティプロモーション学会理事。著書に「クルマ社会と子どもたち」(共著、岩波ブックレット)、「ありふれた子どもの病氣と事故の予防」(かもがわ出版)、「死ななくてもよい子どもたち」(訳、メディカ出版)「子どもが道草できるまちづくり」(執筆、学芸出版社)など。

II. 交通死ゼロへのビジョン

さて後半は、これまで述べたことを前提・知識として持って頂いて、交通死ゼロへのビジョンということについて話をしたいと思います。

ビジョンゼロというのは、1995年に構想され、2年後1997年にスウェーデン議会で議決されました。国家の議決として画期的なことですが、最終的には道路運輸システムで殺されたり、重傷を負う人が一人もいなくなる社会を目指すということです。それも、理想を宣言したのではなく、短期的にという決意で、理論的に提示したことが重要です。

理想にすぎないと批判もあったのですが、この計画策定に深く関わっているカロリンスカ研究所～ノーベル賞受賞者を決めている所ですね～のスパンストロームさんという力学の教授が来日された時、ビジョンゼロについて、「交通事故をゼロにする手段を我々はすでに持っているが、やっていないだけ。やればゼロにできる。例えば、天然痘が蔓延していた時代に、これが世界の中で消えていくことを予想した人は誰もいない。ところが医学が進歩し、ついにゼロにすることが出来たではないか」と言いました。つまり、事故は感染症と同じ見方ができ、同じ手法で分析し対策をとれば減らせることはわかっていると。

ビジョン・ゼロの本質

- i. 事故はゼロにできないが、死亡・重症外傷はゼロにできる → 傷害制御科学を採用
- ii. システム・アプローチを採用する → ヒューマンエラーの考え方
- iii. 生命が第一という強力な倫理的動機

ビジョンゼロの本質は、死ぬとか後遺症になる事故をゼロにすることが重要であるということです。事

故をゼロにするということに目を奪われてしまうと、どうしても不可能になってくるのです。そして、システムアプローチを採用すること、命が第一という強力な倫理的動機。この3つを順番に解説していきます。

■ 死亡や重傷はゼロにできる

人間とは過ちを犯すものです。ヒューマンエラーが必ず発生することを認めた上で、そのエラーが重大な結果にならないためのシステム構築が重要ということです。そのために、ハドンのマトリックスと称して、事故前と事故時そして事故後、人間と自動車そして道路環境について、この掛け合わせ9個のマスすべての出来る対策がある。一つだけでなく総合的にやることです。歩行者への安全教育だけでもだめです。子どもを車に乗せて走るとき、いくら自分が気をつけていても対向車がぶつかってくることがありますが、チャイルドシートをしていたら正面衝突の場合でも70%の死亡が回避できます。事故は起きましたが、重傷の死傷は回避出来たのです。あるいは、シートベルトをしていて事故に遭い、頭を打たず助かったがあばら骨を折り呼吸が出来なくなった時、救急隊がすぐに駆けつけ病院に担ぎ込まれれば助かるでしょう。しかし、1時間も2時間も遅れた場合は命がない。このように、それぞれでやれることがあるのです。

ビジョンゼロを策定したスウェーデンは、事故のインデプス・スタディという詳細な調査を決定し、警察だけではなく、記者や工学者などを含めた研究者が一体になって、その1例1例を分析し、道路設計上の問題、規則の重大な違反～ヒューマンエラー～の問題、そして安全装備の不良の問題という3つに分けたのです。そういう分析をして、人間のエラーは実は7%に過ぎないことが分かりました。人間を鍛えあげてコンピューターのように絶対に違反をしないという人間にしても、90%の死傷は助からず、助かるのは1割に過ぎないというデータもありました。

また、1997年の別の研究では、もし全ドライバーが交通規則に完全に従ったなら死亡率は50%減少し、負傷率は30%減少すると推定されるというデータもあります。これでもせいぜい半分しか減らせない。すなわち最上の条件下でやっても死亡者の40%強、負傷者の70%は残るということです。

人間の教育ではなくて車の安全性が改善されたことによって、相当安全能力が高まっていることは事実です。交通安全白書の中の日本のデータでも、車の製造年月日と死亡事故の割合に相関があり、過去20年間で半減しています。どの年代の型の車に乗っているかによって、どれだけ人を殺しているか、はっきり違うという結果が出ているのです。

■ システムアプローチを採用する

Haddonのマトリックス 公衆衛生学的アプローチ

	ヒト	自動車	環境
事故前	安全教育 リスクコミュニケーション	セーフカー アルコロック	ゾーン 30 ISA
事故時	チャイルドシート	コンパティビリティ 車外エアバッグ	緩衝ガードレール
事故後	救急・蘇生	クレーンシステム 引火防止	救急医療体制 自動救急呼出し

1960年 (James Haddon Jr. 初代米国交通安全協会会長)

先ほど言いましたように、過ちを犯すのが人間の性（さが）であり、うっかりは誰でもあることを前提にするということです。従来は、パーソンアプローチと言い、事故を起こした人を問い詰めるというアプローチなのです。悪いことをするのは、普段から行いが悪いから、不注意・怠慢をする。だから、誰がこんな事故を起こしたかという責任を徹底的に追及して、ミス犯した人を特定し、その人に今度事故を起こしたらクビにするとかみんなの前で辱めるとか、再教育をするというやり方です。これによってその人の全責任にしますので、システムとして同じ過ちを繰り返しやすい。この良い例が、JRの脱線事故。徹底して再教育をしていじめましたが何もならない。上層部に責任があるのに個人の責任にしてしまったことが最大の問題でした。管理職というのは、個人責任にするのはたやすいのですが、自らが考え、システムを構築するのが役割と自覚し実行することは非常に難しいことなのです。もしその防御システムを作り、さらに事故が起きたら、なぜ破られたのかというその防御システムの弱点や抜け穴がどこにあるのか検証し、その穴をまた埋めるという積み重ねをす

る。これによって、人は過ちを犯すが、重大な事故には繋がらないようになっていった。これは、ジェームズ・リーズンというイギリスの心理学者で「ヒューマンエラー」という本を書いている人が言っています。彼のこの発想はスリーマイルとチェルノブイリ原発事故から得られました。スリーマイル原発事故はあれだけの重大な事故が単純ミスの積み重ねによって起きてしまったのです。原発事故は社会や世界に与える影響が大きすぎて個人責任で終わりません。システムアプローチを採用しない限り地球規模の危機になるという認識は、航空機事故に真っ先に応用されました。パイロットとかの個人責任にしていれば影響が重大すぎるということです。そして次に応用されたのは医者の世界。お医者さんは過ちを犯さないということはないのです。ミスをおこした医者とか看護師を逮捕し、その責任を追及するというのは問題解決しない。

システムアプローチを採用するというパラダイムシフトが必要です。これまでは、道路で起きたのに個人責任ということで、5:5とか7:3とか決めて、賠償責任の形で「解決」してきました。予防という観点からは一切顧みられなかったからです。

一方ビジョンゼロでは、個人責任ではなくてシステムの責任と考えます。なぜこの人は時速50キロの道を60キロで走り衝突して死んでしまったのだろう。この道路は時速50キロと表示されているが、どう見ても60キロで飛ばしそうな心理学的背景があると考え、60キロを出させないための工学的方法で抑えればこの人は死ななかったかもしれないと、システム設計者に責任を負わすやり方です。非常に厳しいですが、専門家というのは、専門的知識を持ってそれを人々のために使う責任があるし、それを考案する責任も持っているからです。

インフラを勘案した最高速度の長期的予測

(最良のクルマの設計と高速装置の100%使用を前提とした場合)

インフラと交通の種類	最高速度
歩行者とクルマが衝突する可能性がある場所	時速30km
クルマ同士の側方衝突の可能性がある交差点	時速50km
クルマ同士の正面衝突の可能性がある道路	時速70km
正面衝突も側方衝突も可能性が無い道路 (あってもインフラとの衝突のみ)	時速100 km以上

(スウェーデン政府の議会説明書)

■ 生命が第一という強力な倫理的動機

3番目の問題。ビジョンゼロでは、道路運輸システムにおいて人々が殺されたり、重傷を負うということは倫理的に容認し得ないということです。命や健康は社会の他のいかなる利益にも代わることが出来ませんから、道路運輸システムがどうあるべきかから出発し、次に安全という優先順位ではなく、命を最優先にして命が保障される範囲で道路運輸がどこまで認められるかという、逆転の発想にすべきということです。つまり、移動性を優先した安全性はあり得ないということです。例えば速度制限は車と道路の技術的基準によって決定されるべきであり、それによって、人の体が耐えられないレベルを超えないようにする。道路を設計する時、もしここで車と人間がぶつかった時に、人間が死なないような設計になっているかどうかを基準とするということです。

まとめますと、今までは事故を無くすということに焦点を置いてきましたが、そうではなく、怪我を無くすことに焦点を置く。そして、道路ユーザーではなく、道路の設計者や管理者、あるいは政治家の責任に大きくシフトしたということです。

例えば、ここにお母さんに手をつながれ横断歩道を渡っているこの子は、ちょっとこっちに行きますと車にひかれて死んでしまうかもしれません。個人責任にしていると、この車がちょっとでも油断しているとぶつかって死んでしまう、今の運輸システムというのはこういう不安定な車社会であることをイメージしてくださいというお話をされていました。

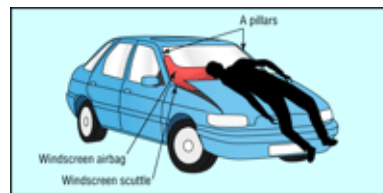
■ 自動車と環境

最後にスウェーデンが取り組もうとしている自動車と環境について。

一つは、車自体の安全性というのは非常に高まっているということです。シートベルトなど日本で交通事故の死傷者が減った要因がいくつか分析されていますが、救急体制の整備が要因としてダントツと言われています。なぜかと言いますと、日本は事故件数は年間100万件を超えるなど増えていたのですが、一方、死者数は減っていた。このかい離をどう見るかが欧米でも話題になり、救急体制の整備ではないかと見られていたのです。しかし、欧米も事故が減っているのです。その最大の要因は車の安全性だという意見が強いのです。ついに日本でも2004年をピークに、死者だけでなく負傷者数も減少に転じました。つまり車の安全性というのは、実は大きな役割をはたしてきたという面もあります。

シートベルトインターロックというシートベルトをしないと車のエンジンがかからない装置。日本は警告

音が出ますが車のエンジンはかかります。それから、アルコールインターロックと言われていますが、ドライバーがこれを吹かないとエンジンがかからないのです。これだと、タクシーやバスの運転手というのは確実に飲酒運転を防げるのです。スウェーデンでは、法制化はしていませんが、事実上の全部の車に装着されています。インテリジェントスピードアダプテーションというのは、GPSで速度制限を表示し、その速度制限を超えた場合に警告されるシステムです。制限時速は、意図してを超える場合と、うっかりの場合とがあります。うっかりでも事故につながるわけですから、それを丁寧に自動制御してあげましょうというやり方です。それからバリアブル・スピード・リミットというのは、天候とか交通状況によってコンピュータ制御によって速度制限を次々と変化させることです。つまり、空いている時は時速90キロでも良く、渋滞してきた時には60キロにと、スピード制限が電子制御される。あくまで、安全性が許す中で制限速度を上げるということ。



EUでは2010年の新車からこのソフトインパクトカーの導入が決まっています。EU諸国すべてです。一つは車外エアバッグ(写真上) それからポップアップ・ボンネット(写真下)。車

が衝突した時、中のドライバーは多くの保護装置で守られるのですが、一方、人間は何もつけていないのでやられてしまう。車同士でも、軽乗用車とトラックでは軽乗用車が圧倒的に不利です。これをコンパティビリティと言います。この不公平さも盛んに論議されています。

まず、圧倒的に不利な人間をどう守っていくかということ。車内のエアバッグとかシートベルトは早々に装着されましたが、車外で人間が亡くなる重要な問題は、足ではなく頭が致命的なのです。頭を打つのは、車のピラー、窓ガラスの下、あるいはボンネット。ここでぶつかるのをどう防ぐかということですが、衝突の瞬間に車外のエアバッグが開くようになることです。それからもう一つはポップアップ・ボンネットと言い、人がぶつかってもクッションになる。この二つを装着することになっています。

それからスウェーデンでは、倫理的動機を背景に、感染症の公衆衛生学と同じ手法で、交通事故もゼロ

に出来るという理論的根拠でやっていくわけですが、思うようには達成できていないので、第3番目の交通環境をどのように整えていくかを重視しました。スウェーデンは広い国土で人口密度が少ないので、歩行者と自動車を分ける歩車分離を最大の国策として行ってきました。例えば通学路の選定は、横断歩道を1回も渡らないでいい道路をどう作るかということで街の設計を始めるという国だったのです。ところが、それだけではうまくいかないということが分かってきたので、オランダの交通沈静化政策～ボンネルフ～を取り入れるようになりました。



これが最近のスウェーデンのボンネルフです。この手法はもう世界的になり、アメリカでもいくつかの都市でボンネルフとか、ホームゾーンの

の流れが始まっています。

最後になりますが、ビジョンゼロは、ゼロを実現できる科学に裏付けられた戦略であり、哲学であると思います。これを決定したスウェーデンはやはり賞賛に値すると思います。そして私たちは、公害とか薬害、鉄道や航空機事故の教訓から何を学び、無くすためにどのような戦略を持ったのだろう、ということで、深く反省しなければいけないと思います。



会場からの質問に答えて・・・その1

公衆衛生的アプローチのマトリックスの、現状や重要性などについて

(p6のマトリックス表を示し) この各セルの施策は、すでに有効性がはっきりしています。シートベルトを締めることは90%以上定着しつつあるのですが、チャイルドシートの装着率は50%を切っていてまだまだ普及していません。救急救命については、日本ではかなり整備されています。セーフカーは、ヨーロッパに輸出される日本車には安全装備が付いているのに、国内で売られているものには全く付いていません。

皆さんも矛盾を感じませんか。例えばたばこも、安全たばこというポトツと落ちた瞬間に消えてしまうものが出来ており、アメリカでは多くの州がこの安全たばこ以外売ってはいけないことになっています。

ですから、日本からアメリカに輸出されるのは安全たばこです。しかし日本で売られているのは従来のもの。それから、欧米では既に5年位前から、子どもの火遊びを防ぐため、子どもに扱えない100円ライターを作っているのですが、日本は後追いで、来年から実施ということです。火災警報器はアメリカでは約90%の住宅に装備されていますが、日本の装備率は消防庁も全く把握していません。また、ヨーロッパやアメリカは火災報知機という言葉を使わず煙感知器です。日本は、温熱型感知器と煙感知機の両方が売られていますが、温熱型は火災が生じた時にすでに逃げ場を失って助かりません。ですから事故予防には煙感知器でなければならないのですが、そういうことがなされていない。

つまり、自動車メーカー自体が善意でそういうものをどんどん進めていくと考えるのは大きな間違いなのです。エアバッグ論争というのがアメリカにありました。エアバッグは1950年代から開発されており、乗用車にエアバッグを装着すべきという研究者に対して、GM（ジェネラルモーターズ）社は装備できないと拒否したのです。これは裁判に持ち込まれ、連邦最高裁判所でGM社はお金を使って丸め込んでそれを握りつぶしました。先ほどの安全たばこも1950年代に開発されていたのですが、たばこ会社が握りつぶし、やっと日の目を見たということになっています。チャイルドシートも1960年代に開発されましたから昔からあるのです。1970年、日本での死者数が1万6000人を超えたあの当時に、スウェーデンでのチャイルドシート着用率は7%でした。日本で7%になったのは1998年。これだけのギャップがあるのです。アメリカは1980年にすべての車種でチャイルドシート着用が義務化されていました。どうして日本人は知らなかったのかというと、マスコミがきちんと取り上げていないのです。アメリカやヨーロッパの常識が日本の常識ではない。ヨーロッパは言語が発達しており、オランダに行ってもスウェーデンに行っても、タバコを売っているお店のおじさんが普通に英語で会話が出来るという社会ですから、情報が早く入りやすいのだと思います。日本では、隠された情報は入ってこない。

つまり、企業であるカーメーカー自らが、善意で安全のために何かをしてくれるわけではないと言いたいのです。GM社がエアバッグを装着するようになったのは、ボルボ社とか他のメーカーがエアバッグを装着することで安全を一つのセールスポイントとして成功したことを受けて、やっと付けたわけです。

北海道の会でも強く要望しているドライブレコーダー。飛行機で言えばブラックボックスと同じで、事故が起きた瞬間に、どのスピードでブレーキをいつ

踏んでということ記録しておくことが非常に大事で、かなり前から発案され工学的に完成されているのに、メーカーは標準装備するとは言わない。欧米では住民世論が背景にあるのですが、日本ではそういう盛り上がり欠けているのです。

それからたとえば、軽乗用車と大きい車のコンパティビリティの問題。また、事故が起きた時すぐに自動的にその場所を消防署に知らせてくれるGPSを使ったロケーションシステム。ドライバーが1人で、木にぶつかって意識がなくなっている、自動通報されていきますから助かるわけです。引火防止ですが、昔は事故で車がぶつかったときよく爆発したのですが、今の車はそう簡単には燃えない構造になり、だいぶ死傷が減ったと言われています。

それからドイツで熱心に取り組んでいるのが、緩衝ガードレール。非常に柔らかい素材で出来ていて、ぶつかるとグニャグニャとその衝撃を吸収してうまく車が止まるガードレール。これをドイツはあらゆる所で導入しています。

私たちは、こういう組織でなければなかなか発信できないことをやるべきだと思いますし、やはり、環境の改善を強く訴え、交通安全教育一辺倒の偏りすぎたやり方は変える必要がある。アメリカの運輸当局は、交通安全教育には期待が出来ない、もしも効果があるとしてもわずかしかなしいということが分かっているので、これにはお金をかけない、と明言しています。「気を付けましょう」という1960年代型のスローガン運動はもう止めようというのです。ところが日本は、依然として従来の延長線上の考え方です。

日本人が得意で、ヨーロッパなどからも期待されているのは、細かい点での技術力で、車をより安全にしていくということについては、非常に期待されています。しかし、交通体系など理念的な問題に関しては全く期待されていない。

私たちは、ヨーロッパの後追いでも良いですから、ゾーン30やボンネルフ、子どもに優しい道、そして人々に優しい道、そういう交通環境、公共交通をより発展させ、お年寄りであろうと子どもであろうと自由に移動できる権利を保障していく、こういう社会を作っていくことが一番大事なのではないでしょうか。

質問に答えて…その2

高齢化社会の中での、事故の予防と対策。

また、携帯電話をしながらの運転について

携帯電話をかけている最中に事故が起きるということは、容易に想像できるように、そこに気を取られて前を見なくなるからです。GPSを使ったカーナビの操作でも前を見ていない。携帯電話で話した後3分間は非常に事故率が多い。話終わった後も気がとら

れているのです。だから禁止されている。車の中では、携帯が鳴っても発信出来ないように妨害音でも鳴るような構造を作るとか、何か工学的な手法でもしない限り、人間の善意に頼ってでは解決しないと思います。

これは交通法規全般について言えることですが、みんなが、「運転中に携帯をして何が悪い」と恥ずかしいことと思っていない。警察が禁止しているだけで自分の中に悪という倫理観が無いから平気でやるのです。飲酒運転やスピード違反もそうです。「この前30キロオーバーで捕まって何万円取られた」と、武勇伝のように平気でしゃべります。では皆さん、「この前、電車に乗っていて痴漢して捕まった」とか、「万引きして罰金とられた」などと言えますか。そんな恥ずかしいこと絶対にしゃべりませんね。つまり、交通問題にはこういう隠れた二重規範というのがあり、これを支えているのが我々の無意識～潜在的な価値観～です。この潜在的な価値観を統一しなければなりません。

高齢者の問題は、まず歩くスピードが遅く普通の時間内に横断歩道を渡りきれない。それでお年寄りが渡りきれないように横断歩道の幅によって信号の青の時間を、例えば普通1秒間を1メートルに対して1.2秒に増やすとどうなるか、計算すると交通渋滞になることがシミュレーションされるので、残念ながらこのままでいくと言うのです。これも発想が逆転しています。歩行者の死傷の半数が65歳以上のお年寄りになっていますから、多少の渋滞を我慢してでもお年寄りが渡れるような時間にすべきなのです。そうした上で次にどう交通渋滞を減らすか考えるべきです。そうすると車の総量を減らすしかない。自転車に乗る人に対して助成する方向に誘導するとエコにもなる。つまり、現行の交通を容認したままでやろうとするから矛盾があり、交通弱者はしわ寄せを受ける。その発想を転換したのがスウェーデンなのです。

何を基準に次のことを考えるのかという基準が、日本もやはりクルマ優先に置かれているということに気付かなければならない。

高齢になりますと運転の最中に意識を無くす人もいるでしょうし、私としては高齢ドライバーは早く免許を返上していただきたいと思いますが、返上するためには、お年寄りが自由に移動できる公共交通の充実が代替え案として欠かせない。このあたりのことをもっと社会に訴えて頂ければと思います。

(いまい ひろゆき)

※ 本講演記録は、当日の記録データを基に、編集者の責任で見出しを付け要約したものです。講演記録の前半は、会報34号(2011年1月)に掲載しています。

会 誌

2011.1.11. ~2011.4.5.

《会合など》

1/21 会報34号発送

2/9、3/9、世話人会・例会

3/28 道知事・札幌市長候補への「質問回答」公表

《訴えの活動》

◆1/17 とわの森三愛高校 1/21 札幌東豊高校 1/27 被害者支携研修会（北区民センター）

2/1 被害者理解の研究会（札幌高等裁判所）

2/25 札幌稲北高校 【高石】

◆ 1/17 月形学園 2/2 紫明女子学院 2/22 苫小牧ドライビングスクール 3/17 交通安全推進会議（檜山合同庁舎） 【前田】

《いのちのパネル展》

1/11~14 旭川市 上川総合振興局

1/24~2/7 ホンダカーズ札幌西町店

4/5~11 白石区民センター



～編集を終えて～

■ 3月11日に発生した東北関東大震災で犠牲となられた幾万人の方々に哀悼の意を表します。悲しみの中、そして家を失うなどして避難所生活を余儀なくされながらも、復興への一歩を踏み出されている皆様へ心からの応援のメッセージを送ります。

■ さらに、福島県の原子力発電施設の損壊による重大な被害と危機の問題もあり、「命の尊厳」と「安全」ということの大切さを改めて深く感じています。交通犯罪や交通事故によって一瞬のうちに命や健康を奪われ、終わりのない悲しみと苦しみの中で生きている私たち遺族や被害者にとって、被災者の方の悲しみの一端が手に取るようにわかるからです。

■ この会報が印刷される頃は既に投票結果が出ていると思いますが、当会では4月の道知事および札幌市長選挙にあたり、交通被害根絶の課題を正しく位置づけてもらうために「交通死傷被害ゼロの政策について」公開質問の取り組みを行いました。（質問と回答については、会のホームページに公表）■ 放射能汚染など危機にさらされている原発事故と同じく、交通死傷被害も決してあってはならない人災です。しかし交通被害は「静かなる大虐殺」とも形容されるように、時間的空間的に分散して発生するため、被害の深刻さについて社会全体が感覚麻痺に陥る傾向があります。■ 考えてみて下さい。道内だけで毎年2万人を超える交通死傷被害（2010年は死者215人、

負傷者22,096人、計22,311人）があり、この10年間の累計では死者 3,313人、負傷者 317,910人にも及ぶのです。■ 道が1999年に定めた交通安全基本条例には「交通事故に対する不安のない安全な生活の確保」と謳われていますが、「クルマ優先社会」を見直さなければ「安全な生活」とはほど遠い事態が続くのではないかと危惧します。■ 命と安全問題について多くの人が認識をあらたにしている今だからこそ、交通安全問題を地方自治体の重要政策課題に位置づけ、関係機関と道民・市民が死傷被害ゼロのために英知を結集する必要があります。【前】

パネル展 感想

1/24~2/7
ホンダカーズ札幌西町店
での展示より

◆ 自分も子を持つ親として車社会がとても不安だらけです。誰でも免許が取れる今の状況はあまり良くないと思う。もう少しし処罰を厳しく、また適性検査を強くして欲しい。

(40代男性)

◆ 事故は加害者の人生も狂わせてしまうことは理解しているつもりだったが、パネルを見て、それぞれの周りの家族の人生さえも変えてしまうのだと思い、改めて安全運転の大切さを感じた。 (30代男性)

◆ パネルの内容を拝見させていただきました。どの内容も涙が止まらなくなる辛いお話ばかりです。私も家族を持つ身である一方、一人のドライバーでもあります。改めて十二分に安全運転に心がけ、絶対に事故を起こさぬ様、気持ちを入れ換える想いになりました。今後もこのような活動を続けて頂ければ、必ず悲しい思いをされる方が減っていくと思います。

(40代男性)

白石区民センター
4月5日

【いのちのパネル展、今後の予定】

- ★ 豊平区民センター 4月14~20日
- ★ 厚別区民センター 4月25日~5月1日
- ★ 道庁ロビー 5月12~13日

《会員の皆さんへ》◆ 例会予定 ⇒ ★6月8日 ★7月13日 13時~ 事務所
◆2011年の定期総会・交流会は 5月14日(土) 13:30~「かでる2・7」です。