

交通事故被害者の会

第37号

2012年1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。

交通事故被害者の苦境

江別市 若林 緋沙子



平成3年11月中旬の夕方、5時40分頃、買い物のため自転車で交差点を横断中、普通乗用車にはねられました。加害車両は、40キロ制限の道を、時速60キロ近くで、脇見運転。私は自転車の右側に衝突させられ、ボンネットに乗り上げて、臀部より落ち、車と自転車の間に横座り状態で挟まれました。近辺の方が集まってきて、声を掛けてくれましたが、その時はまだ痛みを感じてはいませんでした。

相手運転手は「大丈夫ですか」と言いながら、震えていたように覚えています。私は「念のため救急病院へ行きます」と言って、相手の車に乗って行ったのですが、後で警察の方から救急車を呼ぶべきだったとお叱りを受けました。

病院に着き、痛みをこらえながら問診や検査。「骨は折れていない。明日外来へ」と説明されました。翌日は、痛みと熱で歩行困難の状態、再度詳しく検査と診察。「頸椎捻挫、臀部打撲、腕・下肢の打ち身」等で2週間の安静という診断でした。

その後、経過を見ながら、3週間程リハビリをしたのですが、ますます歩行が困難になりMRIのある脳外科を紹介されて、そこで頸椎の5番が脊髄を圧迫しているということで、平成4年2月、5番と6番の固定術をしたのですが、改善のない通院がほぼ1年半続きました。

事故より3年目、札幌の整形外科で頸椎の1番上が亜脱臼していると診断されて手術。現在も椎骨を固定するための金属が2本入っております。手術は成功しているとの説明でしたが、足のけいれんがひどく、以来車椅子です。平成9年4月までの2年半は、札幌→美唄→札幌と、神経内科病院を転々としましたが、身体は回復せず、退院するにも、家族・親戚に会わせる顔もないという心境でした。

私が被害者の会に入会したのが、平成10年4月でした。皆さんに状況を聞いていただいたり、全国レベルで活動されている方の資料や講演、直接のアドバイスもいただきました。知識も乏しく、心細かった私には、駆け込み寺のような気持ちでした。そして私の件を引き受けていただいた弁護士さんにも出会えました。感謝です。

その後、ずいぶん時間が経ったのですが、平成16年4月に北大のリハビリ科へ検査入院することになり、13年目で初めての検査方法での結果、両足首の運動麻痺と診断されました。

交通事故の被害者は、過失のトラブルもありますが、怪我を負って治療もさせてもらえない、後遺症の認定も納得が出来ないといった事例があまりに多いように感じます。まず、初期診断が要になります。転院するにも紹介状、診断書などとにかく証拠を自分でしっかり持っていることが肝心なのですが、私たちはプロではないので、何かマニュアルを警察立ち会いの時に渡す等の方法がとれないものでしょうか。

現在までに様々なことがあり、沢山の方々のお世話になって頑張りました。これからも頑張りすぎないように過ごしていきたいです。

ーワールドディ「北海道フォーラム」(2011年11月20日)での発言よりー

〈主な内容〉②～ 特集「交通死傷ゼロへの提言、世界道路交通犠牲者の日・北海道フォーラム」

⑤～基調講演「歩行者と自転車の道の革命～車道至上主義から道路交通文化の時代へ」(上) 津田美知子氏

⑫手記 ⑬「犯罪被害者週間全国大会 2011」参加報告 ⑭要望書への省庁回答 ⑯活動日誌 他

WORLD DAY OF REMEMBRANCE FOR ROAD TRAFFIC VICTIMS

世界道路交通犠牲者の日 北海道フォーラム 交通死傷ゼロへの提言

11月20日 かでる2・7

■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・道はだれのもの？札幌21 交通権学会北海道部会・スローライフ交通教育の会（参加 80 名）



初めに昨年のワールドディ以降の1年に北海道で交通禍の犠牲になった198人はじめ、国内外のこれまでの幾多の犠牲者に黙祷を捧げた後、いのちの



パネルの23事例をスライド映写、そして今年も届けられた「ロードピース」の創始者、ショードリィさんからのメッセージが紹介されました。

司会は長崎亜美さん（劇団ルート1）

日本の道路被害のご家族のみなさまへ

1993 年にワールドディを始めたものとして、それが日本にまで伝わり、家族を失い、また傷ついた人々に重要な日と認識されていることを喜ばしく思います。

国連は、世界の NGO や他の関係者とともに、今年 5 月 11 日に「道路安全のための行動の 10 年」を開始しました。これにあわせて、今年のワールドディのテーマは「世界の追悼から行動の 10 年を- 2011 年から 2020 年を記念すべき 10 年に」となりました。このテーマはこの 10 年の間の、行動の重要性を訴えるものです。

力をあわせましょう。そして、私たちひとりひとりが孤立しておらず、私たちが悲しみをのりこえる強さを持てば、希望のある未来がくると考えて、心穏やかに今度の日曜を迎えましょう。

親愛を込めて Brigitte Chaudhry

（小栗幸夫氏邦訳のメッセージの一部です）

主催者挨拶

代表 前田 敏章

本フォーラムが、道と道警、札幌市など関係機関や市民団体の皆さんに、後援と協力をいただいて開催出来ることに、感謝を申し上げます。

ワールドディが日本で取り組まれるようになって5年目。その取り組みは全国に広がりをみせています。全国交通事故遺族の会は、内閣府などの後援で本日集会を開催。昨日は東京、横浜、福岡で追悼のキャンドルナイトを行っています。東京タワーも30分間消灯されました。大阪でもTAV交通死被害者の会が街頭行動を行い、福島や石巻でも遺族の取り組みがあります。そして新たに、秋田県警察が、交通死ゼロへの風を吹かせる風車を事故現場に設置するという取り組みを行っています。ワールドディが民

間だけでなく行政のとりくみにも広がっていることに大きな意義と励ましを感じます。

しかし、拡がりの一方、課題も指摘しなければなりません。人災である交通死傷被害をゼロとする道筋が社会としてまだ鮮明になっていないことです。本来絶対に護るべき命をクルマの便益と量りにかけてしまうというクルマ優先社会は根強く、3月決定の第9次交通安全基本計画も極めて不十分です。また、国連が2011年から「道路安全のための行動の10年を」と呼びかけましたが、NGOなどで検討されている行動内容は、確かなゼロへの道とは言えない不十分なものと感じます。

私たちは、このワールドディを、決して追悼行事だけに終わらせてはならないと思います。亡き肉親への供養は被害ゼロの社会を実現することです。被害の実相を直視し、犠牲者とその家族の思いに耳を傾け、手をつなぎあい、そして「死傷被害ゼロ」に向けての行動を、1年1年確かめ合うための日にする、そのことが大切だと思います。



私たちは、一昨年の講師小栗幸夫さん、そして昨年の講師今井博之さんから、正に、「ゼロ」への貴重な「提言」を受けました。それは、速度の抜本的抑制と制御によるスピード社会からの脱却であり、クルマ優先ではなく、子どもや高齢者、住民の安全第一の街づくりでした。スピード抑制は今すぐできることであり、ゼロに向けての幾重もの施策のベースになることでもあります。そのような先進例がヨーロッパにあることも学びました。そして今日、講師の津田さんから、ヨーロッパに学ぶ道路交通文化をお聴きします。

本フォーラムでの学びあいと交流を力に、交通被害のない、加害者を生まない社会づくりに、皆さんとともに歩を進めたいと願っています。

※ この後、被害者からのメッセージ（巻頭）と活動報告（p3）に続き、基調講演（p5～）が内藤副代表の司会で進行。終わりに、関係機関挨拶（p4）とアピール採択（p3）で「交通死傷ゼロ」を誓い終了しました。

ゼロへの願い・・・活動報告

WORLD DAY

「道はだれのもの?札幌21」の思いと活動

秋山 眞澄



●会の概要：1997年10月より歩行者・自転車・車の“安全を第一とする共存”を願い、生活者の視点から望ましい交通環境の在り方を探り改善を目指す活動をしてきた。(会員数35名)

●歴史：1995年96年と全国組織である「クルマ社会を問い

直す会」を設立された杉田聡先生の講演が札幌でありました。「道はだれのもの?」と題するお話を伺って正に目から鱗が落ちたのです。この衝撃を原点に市民ネットワーク北海道を事務局に実行委員会を作り学習会を重ね翌年5月、「道はだれのもの?」写真資料展と講演会を開催。この思いを受け継ぐ形で新たに市民活動任意団体として「道はだれのもの?札幌21」を組織し14年が経過しました。

●思い：私達が願う道は、子供達が安心して登下校し、時に道草もでき、お年寄りもゆったりと散歩できる歩きやすい道。苦勞せずとも横断できる道。家族連れで手をつなぎ楽しく歩ける道。井戸端会議のできる道。自転車が自転車らしく軽やかに走れる道、等等。つまり“人間の道”。高度経済成長と共にばく進してきた車優先社会の中で、忘れられて来た道の本来の在り方です。“人にやさしい街”は“道が安全であること”が不可欠です。道を造る際、命の安全を第一にしているのでしょうか? 様々な活動を通し、私達自身の道を見る目も育ってきました。同時に、生活者の視点で道路交通環境を改めて見直す時、車と人の間で宙ぶらりんな状態に置かれた自転車に焦点を絞れば、交通政策の課題が浮き彫りになることに気づいた訳です。最近とみに「ルールやマナーを守っていない!」と非難されがちな自転車ですが、ルール通り安全に走れる自転車優先の道は殆ど有りません。歩行者に迷惑をかけずに済む自転車のための道は、これまで後回しにされて来ました。後追いの「自転車対策」ではなく、「総合交通政策」の中に自転車もきちんと位置づけることが必要です。車社会優先を常識にしてきたことで、未来を担う大事な子ども達や高齢者を犠牲にしてきたことを痛感しております。せめて車道の左端を自転車が連続して走れる空間を明示できないか、担当者に提案してきたところです。10/25付の警察庁通達「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」を受けて、車道を安全に走れるよう環境整備に弾みがつくことを大いに期待したいと思います。

●活動内容：「道はだれのもの?」写真・資料展、公開学習会、講演会・フォーラムの開催、アンケート調査、自転車走行イベントの実施、ロードウォッチング、都心部に自転車専用道(レーン)の整備を求める署名活動、市議会への陳情書提出、市長への要望書提出、行政の自転車担当者との懇談・意見交換、市が実施した社会実験や交通関連のワークショップへの参加

●最近の活動：

- ・「札幌市自転車利用総合計画」に向けた「自転車利用のあり方検討会議」市民委員・会議傍聴
- ・「自転車レーンとその課題～写真パネル展～」制作・展示(主催：道立市民活動促進センター)
- ・札幌市総合交通計画部との懇談、北海道警察本部交通企画課・交通規制課担当官との面談
- ・札幌市議会財政市民委員会並びに特別委員会傍聴(自転車施策に関する質問について)
- ・市内で初めて設けられた川添通(西区琴似)の「自転車走行指導帯」を実走・データ作成
- ・道外の自治体の自転車専用レーンを調査し、実走体験を会報や冊子にまとめ情報発信



会場で展示された活動紹介の写真

・来年策定予定の「札幌市総合交通計画」における「自転車」についてパブリックコメント応募

【北海道フォーラム・アピール】※会場で採択

私たちは、国連が提唱した「世界道路交通犠牲者の日」に今年も「交通死傷ゼロへの提言」をテーマに集いました。3・11東日本大震災の被害を受け、国中の人が命と安全の尊さ・大切さを深く心に刻んでいます。しかし、日常化している悲惨な交通死傷被害に対しては、いわば感覚麻痺に陥り「仕方のない犠牲」などと軽く捉える風潮は今なお残り、根絶への道は指し示されていません。かけがえのない命と健康を護ることは何より優先すべきであり、クルマの効率的通行(スピード社会)と並列で論じられてはなりません。抜本的な速度抑制を基本に、子どもやお年寄りが安心して歩け、自転車通行の安全が守られる道や街づくりこそが求められるのです。

人が作った道具であるクルマを凶器に変えてはなりません。私たちは、「事故という名の殺傷」によるこれまでの幾多の被害者の無念を胸に、被害ゼロの社会づくりを強く呼びかけます。悲しみを知る者の希望が、全国と世界につながることを祈念して。Nov.20.2011

WORLD DAY**ゼロへの誓い・・・来賓挨拶****◆道環境生活部くらし安全推進課**交通安全対策担当課長 **千葉 貴寿氏**

日頃から道の交通安全行政に、深いご理解とご協力を賜っていることにお礼申し上げます。

基調講演、被害者からのメッセージと、大変貴重なお話を聞かせて頂きました。今後の交通安全対策に生かして、死傷者数のさらなる減少を図って参りたいと考えています。道として、冬の交通安全運動に取り組んでいるところですが、目的は1件でも交通事故を減少させ、究極目標として被害者をゼロにすることです。道内の交通事故で亡くなられた方は、昨日現在165人で、前年同期比17人減少です。1月から9月までは減少または同数でしたが、10月からは高齢歩行者や自転車利用の方の被害が増え、増加に転じています。各種広報・啓発活動など道民総ぐるみ運動という形で取り組んでいきたいと考えています。

基調講演の中で自転車の問題も出ておりましたが、10月25日に警察庁から自転車に係る総合対策の推進について通知が出され、道警察の方でその対策について検討されていると承知しています。自転車は対車との関係では被害者となりますが、対歩行者との関係では加害者という両面を持っていることを踏まえ、引き続き、教育委員会あるいは、交通安全協会、札幌市などと連携し、自転車安全教育を進めていきます。また、道警察や関係機関・団体と連携し、自転車シミュレーター等を活用した安全教室や、毎月第1・第3金曜日の自転車安全日には街頭啓発や安全指導を引き続き展開していきたいと考えています。

今後とも交通事故の無い安全で安心な北海道の実現に向け、被害者の会をはじめ、みなさんと連携を強めていきたいと考えています。ご支援、ご協力をお願いします。

**◆道警本部交通部 交通企画課
管理官 守谷 明浩氏**

先日読んだ本の中に次のようなことが書かれていました。交通事故で娘さんを亡くしたお母さんが、悲しみから立ち上がれない状態が続いておりました。この様子を見た友人が、「いつまでも悲しんでいても仕方ないよ。娘さんは帰って来ない。家庭が暗くなってしまうている。気持ちはわかるけど、早く事故のことは忘れて前のように元気になってほしい」というような言葉をかけて励ましたそうです。この言葉に対して、そのお母さんは「うちの娘は何も悪いことをしていないのに、突然命を奪われてしまったのです。時間とともに、この世に生きていたこと自体世間から忘れ去られてしまうのです。せめて親だけはいつまでも娘のことを忘れてはいけません」



と答えたそうです。

被害者の会が行っている「いのちのパネル展」は、一般の方々に交通事故の悲惨さや遺族の苦しみ、悲しみを訴える活動として、事故防止に大変貢献して頂いております。また会の皆様にとっても、紹介したエピソードのように、亡くなられた方の生前の思い出をいつまでも大切にしていける活動として、大事にしていかなければならないものと思います。冒頭のスライドのパネル写真からは、一人一人の生前の元気な声が今にも聞こえそうなものばかりでした。

警察官という立場で様々な交通事故の現場に立ち会っていますが、そこでいつも思うのは、人はあの冷たいアスファルト上や、鉄の塊の中で死んではいけないということです。私たちは、人生の中でどうしても選べないものがあります。自分が好きな時に生まれてくることは出来ません。また自殺以外、いつどこでどのような形で人生が終わるかということも選べません。しかし、交通事故で人生が終わることを防ぐことは出来るのです。交通事故は自然災害と違い人が起こすものです。

今後とも、与えられた責務をしっかりと果たすよう努めるとともに、被害者の会をはじめ関係機関、団体の皆様と手を取り合って悲惨な交通事故ゼロを目指した活動を展開していきたいと考えています。一日も早くすべての人々が人間愛に満ち溢れた安全で、安心な社会が来ることを祈念して、誓いとさせていただきます。本日は大変貴重な体験をさせていただきました。ありがとうございました。

閉会挨拶副代表 **小野 茂**

津田先生、名古屋からわざわざありがとうございました。先生のお話を聞いていながら、ずいぶん昔の新聞を思い出しました。小学校の女の子がおじいちゃん、お父さんと焼き肉店へおじいちゃんの運転で行ったそうです。一番先に頼んだのがビール。

「おじいちゃん今日は車でしょ?」、「子どもが何を言うんだ」・・・そういう記事が載っていました。その子はおじいちゃんを今でも尊敬しているのでしょうか。そんなことを感じていました。

「道は誰のもの」の秋山さん、ありがとうございました。そして各関係の皆様のご協力で本日のフォーラムを終えることができました。

当会が出来たのが1999年で、翌年からフォーラムを開いているのですが、基本として「交通事故を被害者の目から見ると絶対に忘れないでいこう」と代表と話をしています。私たちは、フォーラムで出された事項などを、関係機関に要望書という形で提出し続けていますが、本日の貴重な提言も、これをまた練り上げ、生かしていこうと思います。今後の皆様のご協力をお願いします。



WORLD DAY OF REMEMBRANCE FOR ROAD TRAFFIC VICTIMS

基調講演 歩行者と自転車の道の革命（上） ～車道至上主義から道路交通文化の時代へ～

津田美知子（つだ みちこ）

〔講師プロフィール〕

福井大学工学部建築学科卒業、大阪市立大学大学院生活科学研究科（生活環境学専攻）後期博士課程単位取得満期退学、学術博士。社団法人地域問題研究所を経て、生活環境デザイン室主宰。公共空間アナリスト。

著書：「歩行者と自転車の道の革命 車道至上主義から道路交通文化の時代へ」

（http://web.me.com/publicspace/hokosha_jitensha に公開）、

ほかに「歩行者の道1 マイナスのデザイン」、「歩行者の道2 通行帯のデザイン」（技報堂出版2002年）など。



2011/11/20 札幌市「かでる2・7」820研修室

はじめに

■「道路交通文化」とは



津田でございます。今日はこのような大切なフォーラムにお呼びいただきまして、大変光栄に思っております。よろしくお願いいたします。

私は90年代に7年間ほど、毎年約2週間、多い時は5週間ヨーロッパへ行き、高齢者や障がい者の調査、バリアフリーの調査などやっていました。その頃、「なぜかここではクルマは怖くない」、「クルマのことを忘れていくくらいだ」と不思議に思っていたのですが、特に強く調べようとは思っていませんでした。一方、日本では高齢者や障がい者の同行調査や、地元の関係者や役所の人も加わった現地調査をたくさんやってきました。そんな中で、一番大きなバリアはクルマであり、それを支える行政の「車道至上主義」だと感じていました。

その後、2000年代に入ってから自転車のことが日本でも騒がれるようになってきて、私も東京でその関係の委員になったりもしていたのですが、まったくピンボケな議論ばかりでした。それで、2005年にもう一度ヨーロッパへ行って調べてみようと思い、手応えがあったので06年、07年にも行きました。そこで歩き回って調べたり、考えたことをまとめ、私のホー

ムページに載せております。カラーになっていてわかりやすいと思いますので、どうぞみなさん覗いてみてください。本1冊分です。その本1冊分の内容を、今日はいつまでもお話しさせていただきます。

それで、ヨーロッパで思ったのが、「道路交通文化」というものがあるということでした。それが成熟している。「人はみんな平等だし、弱い者いじめはだめだよね」とか、「か弱い人を守ってあげないといけないね」というのは普通の常識ですよね。道路交通に関しても「クルマも自転車も歩行者もみんな平等だよね」、「強いクルマはか弱い歩行者や自転車をいじめてはだめだよね」、「最もか弱い歩行者を守ってあげなくてはいけないね」という考え方でなければならぬはず。それが普遍的な考え方であり、ヨーロッパではそういうふうになっているのだと納得しました。それを私は「道路交通文化」という言葉で表現しているのです。

その「道路交通文化」はどのようにして成熟してきたのか。私は、クルマ中心ではないことを目に見える形にした道路整備を進めてきたことだと思います。それには二つの段階があった。第一段階は、生活の場の区画道路の静穏化。静穏化とは静かにするという意味ですが、クルマが低速化することです。そういう道づくりを1960年代から進めてきている。これはもうヨーロッパ中に定着しています。

第二段階は、幹線道路の車道を削減して自転車道を整備すること。国によって都市によって違いますが、私の見る感じでは90年代になってどんどん進んできたようです。

日本でも同じようにやっていると霞ヶ関のお役人は言うのですが、静穏化も自転車道整備も、私の表現では「アリバイ行政」。「やっていますよ」と、アリバイにするやり方しかやっていない。その実態は後ほど見ていただけたと思います。

■ 弱肉強食の日本の交通事故

日本が大失敗をしたと思うのは、1970年に1.6万人の交通事故死が発生した時に、強いクルマを諫めることなく、「クルマは強いもの、だから子どもや高齢者、弱い者は自衛しなさい」という仕組みでやってきたことです。道楽息子はそのままにしてという感じで、全然問題の本質に迫っていない。そういうなかで強いものはますます増長し、さらに、自転車も同じような仕組みで増長してきていると思います。

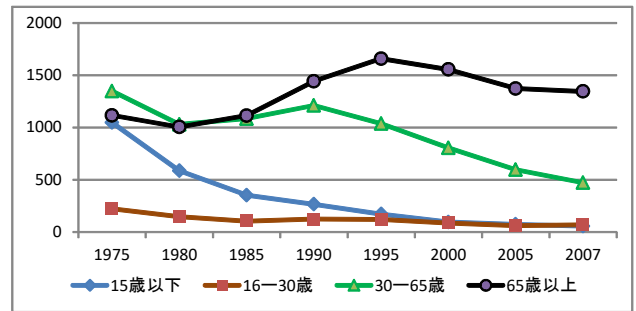
その結果がこのグラフに現れています。日本の事故件数、負傷者数は世界的に見て最悪レベルで、主要国の中ではトップ。アメリカよりも悪いのです。世界では2番目で、1番はサウジアラビア、石油の国です。乱暴な運転をしている国です。

交通事故の死者数については、歩行者が32.5%でダントツに多い。一方、クルマがダントツに少ない。これは異常なことですね。他の主要国は、クルマに乗っていて亡くなる人が多いのですが、日本ではクルマが少なく、歩行者がたくさん犠牲になっているわけです。これを%ではなくて、人口10万人当たりで見ると、歩行者の死者数は日本では1.8人で、デンマークは0.8人、オランダは0.4人。日本はその3、4倍です。今日はオランダとデンマークの話を多くするのですが、どちらも自転車の国として有名で、それでやっぱり交通事故が少ない。これら2つの国はクルマ依存から脱していると思います。

さらに、日本で多いのは高齢者の死者数で、その中心は歩行中高齢者です。他の年齢層は大きく減少してきていますが、歩行中高齢者の死亡はちっとも減らない。弱肉強食状態が続く野蛮な社会です。

そのような事故が起こるのはどこかといえば、横断歩道が圧倒的に多い。横断歩道は歩行者が通る

所だから、クルマは十分注意してくれないといけなはいはずなのに理不尽なことです。その他横断中も多



年齢別歩行中死者数の推移

いのですが、これは主に横断歩道のない住宅地内の道路での横断時の事故が多いのではないかと思います。

さらに、自宅からの距離別歩行者死者数をみると、子どもと高齢者は500m以内の場合が多く、どちらも65%以上を占めています。住宅のすぐそばで亡くなっているということです。道路種類については、市町村道での事故件数が多い。やはり、身近な生活の場の区画道路対策がまず必要だということになると思います。

1 区画道路の静穏化

■ 欧州における区画道路のゾーン規制

区画道路というのは減速に使われない言葉かもしれませんが、幹線道路という言葉は使いますよね。では、幹線道路以外は何か、といえば区画道路なのです。だけど、そういう言葉は使わないで、「単に道路と言っておけばよい」というのが行政の発想で、道路はそもそもクルマのためのもので、すべて幹線道路に準ずる扱い、といった考え方なのです。だから、大部分の区画道路の制限速度は幹線道路と変わらないのではないのでしょうか。

しかし、ヨーロッパでは幹線道路と区画道路の区別は、実にはっきりしています。これはオランダのアムステルダム市の市販の地図ですが、アムステルダムは古い街で広い道路があまりなくて、幹線道路は黄色に塗られているところだけ。その他の白い道路はすべて区画道路です。その区画道路はすべてゾーン30。ゾーン30ということは、制限速度30キロということです。

ドイツの区画道路もすべてゾーン30。30キロ制限

です。これはドイツのフライブルクという街ですが、こういうところはみんな区画道路ですね。やはり幹線道路は黄色で塗られている。これはデンマークのコペンハーゲンの道路計画図ですが、濃い色が塗られているのが幹線道路です。幹線道路に囲まれたこのグレーの部分に白い線が網状に入っているのが見えるかどうかわかりませんが、その白い線が区画道路です。コペンハーゲンの場合、区画道路はゾーン40なのですが、後で見るようにゾーン30もあれば、ゾーン15もあります。

一般には「生活道路」という言葉がよく使われていますが、日本では区画道路の一部を特別扱いして生活道路に指定し、速度規制をするという考え方で、ヨーロッパの考え方とはまったく違ってきます。それで、私はあえて区画道路という言葉を使うことにしています。

■ 静穏化の一般解としての路上駐車

ゾーン30というこのような標識があってもなくても、区画道路はゾーン30なのです。



中心市街地のゾーン30の路上駐車（アムステルダム）



住宅地のゾーン30の路上駐車（アムステルダム）



ゾーン30の標識

これはアムステルダムの中心市街地ですが、さして広くもない道路の両側に駐車させて車道幅員を狭めている。そうするとクルマはスピードを出さない。これが静穏化のごく一般的手法なのです。

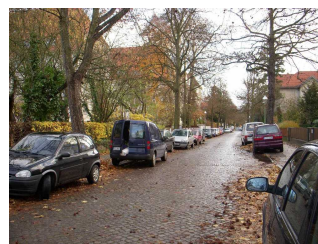
これはアムステルダムの住宅地ですが、やはり、両側駐車です。

なぜ道路に路上駐車さ

せるのか、初めは不可解に思っていたのですが、考えてみると、ヨーロッパの街の建物はほとんど100年、200年、300年前の建物です。その時代にはクルマがないので駐車場を設けるという考えは全くなかった

わけです。建物に囲まれた中に中庭があり、昔は馬車をそこに止めていた。クルマも最初のうちは中庭に止めていたと思いますが、クルマが多くなったのでどうしようということで、路上駐車をしてもらうことにした。そうすると、クルマは低速化するのでなかなか良い、ということで、ヨーロッパ中こうなったのだと思います。

これはベルリンです。中心市街地、繁華街の近く、郊外のちょっと高級な住宅地ですが、どこも路上駐車です。

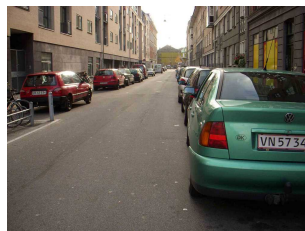


中心市街地のゾーン30の路上駐車（ベルリン）

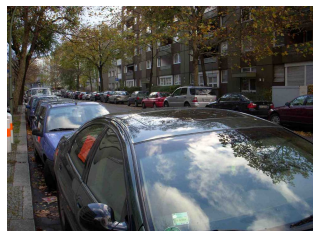


郊外住宅地のゾーン30の路上駐車（ベルリン）

これはコペンハーゲンの中心市街地、郊外の住宅地ですが、やはり両側駐車です。



中心市街地のゾーン40の路上駐車（コペンハーゲン）



郊外住宅地のゾーン40の路上駐車（コペンハーゲン）

■ 物理的な措置をほどこしたボンエルフ

コペンハーゲンの区画道路は基本的にゾーン40だと先ほど申しましたが、ボンエルフの手法を用いたものはゾーン30です。ボンエルフの手法の代表はハンプ。



住宅地のハンプ（コペンハーゲン）

これは狭窄といって、飛び出したものを付けて車道を狭める。でも、その他の部分が駐車場になるので、あまり意味がない感じです。



狭窄（コペンハーゲン）

これはプラトーというのですが、台地ということです。幹線道路から区画道路へ入る部分を歩道の高さに合わせ、クルマに注意を促すわけです。都市によって考え方は少し違うかもしれませんが、両側駐車してもまだ車道が広いので、このようなハンプなどを取り入れているわけです。



プラトー(コペンハーゲン)

コペンハーゲンにはゾーン15なんていうものもあります。ここは住民の要望で実現したそうです。きれいな住宅地です。地区内の交差点部が少し高くなっているところもプラトーと言います。



住民の要望で実現したゾーン15 (コペンハーゲン)

次にアムステルダム。これは住宅地ですが、両側駐車しても広い。それでハンプを付けている。



住宅地のハンプ (アムステルダム)

これは運河沿いのそんなに広くない道路ですが交差する道路も狭いのでトランジットモールになっています。その道路を「クルマが横切る分には良いけれど、注意してくださいね」ということで、プラトーにしているわけです。



トランジットモールを横切るプラトー (アムステルダム)

これはベルリンの中心市街地の住宅地ですが、この道路も両側駐車してもまだ随分と広いので、ハンプや狭窄、プラトーを作ってボンエルフにしています。それでもこんなに広い歩道があります。



ハンプや狭窄、プラトーのある中心市街地のボンエルフ (ベルリン)

言い忘れていましたが、先ほどから見たクルマが両側駐車している道路には、みな歩道があります。そこが日本との大きな違い。歩道があるからクルマが路上駐車しても歩行者には問題ないのです。それに、クルマは速度抑制してくれますから。



ボンエルフの広い歩道 (ベルリン)



交通静穏化の標識 (ベルリン)

これは「静穏化道路」という標識で、ヨーロッパではほぼ共通した絵柄になっています。「住宅地ですから、子どもが道路で遊んでいるかもしれないので、クルマは十分注意して下さい」という内容が描かれています。このような標識があってもなくても、ゾーン30で、静穏化道路ですから、みんなゆっくり走っています。走っているという感じではなくて、通っているといった方がいいですね。時々思い出してもらいたいので、このような標識を立てているといった気がします。

これはシケイン。車道をちょっとずらしているのをシケインと言うのですが、ここにおもしろいサインがありました。たぶん住民が手作りのではないかと思うのですが、「ゆっくり走る、交通静穏」と書いてあり、ボールを持った子どもの後ろをクルマが歩くというピクトグラフが描かれています。「子どもが歩く程度の速さにクルマは合わせなさい」というメッセージがよく表れています。



交通静穏化のピクトグラフ (ベルリン)

もちろん、クルマに対して注意喚起しているのですが、子どもがこのような標識を見て、「クルマというのは、子どもなどの弱い歩行者を大事にして、ちゃんと注意しなければいけないんだ」ということを学んでいるわけですね。日本の場合は、子どもに対して「クルマは危ないから注意しなさいね」と言

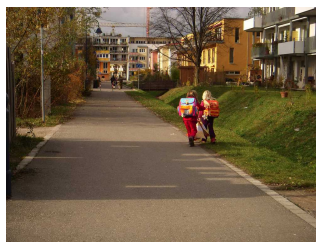
うでしょ。全く逆です。日本型ですと、弱い者は事故に遭わないように注意しないといけないのだから、大人になってクルマを持った時に「弱い者は注意してくれるはずだ」などと思わないとも限りません。少なくとも論理的にはそういうことになります。

■ クルマなし居住地を目指した団地

ドイツは地方自治が発達しているので、個性的な街がいろいろあると思います。その一つがフライブルクです。これもトラムの町で、トラムが縦横に走っています。そこに、ヴォーバン団地というのができたのですが、「クルマなし団地」を目指したという団地です。ヨーロッパで子どもだけが歩いているのをたぶん私は見たことがなかったので、そこへ行ってびっくりしました。保育園の小さな子どもについては親が迎えに行くようですが、小学生くらいの子は、のんびりと道草しながら帰る姿を見かけました。クルマを気にしないで済むからです。



ヴォーバン団地の歩行者専用道路（フライブルク）



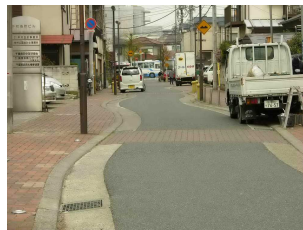
歩行者専用道路で道草する子どもたち（フライブルク）

新しい団地なのですが、どういう仕組みになっているかという、入居希望者に3つのタイプのどれかを選んでもらう。1つはクルマを所有しないというタイプ、2つ目はクルマを所有するが、駐車は家の近くでなくてもよいというタイプ。そういう居住者のために、外周部の幹線道路から団地に入る所に駐車場が用意されている。だからその居住者のクルマは団地内を基本的には通行しない。3つ目はいろいろな事情でクルマを家のそばに置きたいというタイプ。身体障がいの人にもいますからね。そのタイプの人の家は、このあたりの道路沿いにあるようです。

配達などで他所のクルマが団地内に入ることはありますが、住宅地内の道路はコの字型になっていて、中央にある道路に接続しており、用事が済めば、すぐに中央の道路に戻って出て行く。クルマの通行量を抑え、通過交通も抑える仕組みです。団地の道路

は全てゾーン30の静穏化道路、または歩行者専用道路です。中央の道路に平行して延伸されたトラムが走っています。

■ ボンエルフに倣ったという日本のコミュニティ道路

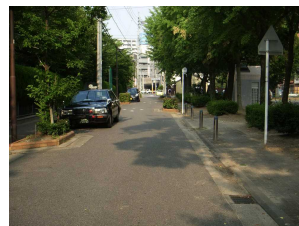


スラローム式コミュニティ道路（横浜）

日本でもボンエルフに倣ったというコミュニティ道路の整備をしています。これはスラローム式ですが、車道を蛇行させればそれで良いわけでもなく、この場合、クルマは

真ん中を真っ直ぐ走ることができます。タクシーの運転手さんがそう言っていました。さらに悪い点はクルマが歩道に乗り上げて駐車するので、歩行者の歩くところがなくなったりすることです。このようなタイプはヨーロッパにはなく、日本で考えられたようです。

もう一つはクランク式というのですが、車道も歩道も直線的ですが、車道の脇にフォルトという障害となるものを設置して、クルマが蛇行せざるをえなくしています。クルマ



クランク式コミュニティ道路（名古屋）

というのは何かを死角にするように止めますから、歩道に乗り上げることが少ない。コミュニティ道路整備をよくやっているのは名古屋市と大阪市ですが、どちらもこのクランク式ばかりです。コミュニティ道路をやるならクランク式です。

問題は、ちゃんとしたコミュニティ道路を作るには8m以上の幅員が必要だということです。日本の市町村道の大部分は区画道路ですが、その平均幅員はわずか5.1mですから、コミュニティ道路整備ができる



歩車共存道路（愛知県一宮市）

道路はごく限られています。つまり、欧州型のボンエルフは日本には馴染みにくいわけですね。狭い場合は「歩車共存道路」にするというのが国土交通省の考え方ですが、この例のように、クルマは多少蛇行してもちゃんと走れるのに対して、

歩行者の道は障害物だらけになります。これとスラローム式はお蔵入りにしてほしいと思います。



ハンプに応用できそうなマンホールの蓋(名古屋)

これは工事中に見かけたのですが、区画道路の交差点の真ん中にマンホールが残っていて、少し高くなっています。通るたびに観察しましたが、クルマは必ず減速して、両輪でこれをまたいで行きました。狭い道路でハンプで減速させるならこのようなものがよいと思います。

■ 日本に相応しい「ソフト分離」



中心市街地の「ソフト分離」(岐阜県多治見市)

私がどんどん進めたいと思っているのは「ソフト分離」というものです。歩行者の道である路側帯とクルマの車道を視覚的に色分けするわけです。ここで重要なことは路側帯をできるだけ広く取り、車道をギリギリ狭くすること。視覚的に車道が狭いとクルマは減速します。岐阜県の大治見市の中心市街地には道路幅員が6mもないような狭い道路が多いので、そういう道路を何か所も整備しました。

これは駅近くの商店街ですが、私が車道のまん中に立って写真を撮っていた時も、気がつかなかったのですが、クルマはずっと待っていたようでした。「ああ、昔と変わったな」という気がしたのですが、このように「歩行者優先だよ」、「歩行者を大事にしよう」とこの道はしていますよ」という視覚的なサインがあると、それなりにクルマの方も同じ自分の街のことですから対応するようですね。

先ほどの商店街の道は、以前はタイル舗装で、車椅子がガタガタするし、視覚障がい者が白杖を使うと杖が引っかかって真っ直ぐ歩けない、といった問題があることは障がい者と一緒に調査した時に行政にもわかってもらっていました。計画書を作った時点では、中心市街地活性化事業で整備するかもしれないということで、別扱いになっていたのですが、結局、評判が良くて同じような「ソフト分離」になり

ました。一方通行の県道も同じような道に整備しましたね。



平坦な路側帯(岐阜県大治見市)

この路側帯は、単に幅を広くしただけではなく、横断勾配を小さくしたり、側溝の蓋を丁寧に整備して、ほぼ真っ平らになっています。電柱も民地に立っていますので、障害物がなく、広々としています。道が狭いからこそ、こういうことを広めていくことが必要だと思います。

大治見市の前に埼玉県の調査を行っていたのですが、このように車道をギリギリ狭めて路側帯を広げようという計画書を作っていました。しかし、実現したのはこれ1本だったみたいです。この車道の幅員は2.25mぐらいです。これくらいだと、クルマは確実に減速します。



車道をギリギリ狭くした道路(埼玉県浦和市)

このような「ソフト分離」は道路幅員が狭い場合にも対応できます。その基本は路側帯を1.5m以上確保すること。障がい者が通行する場合も、歩行者同士がすれ違う場合も1.5mは必要なのです。そして、車道を2.75m以下とする。これが私の提案です。これをどんどん進めるとよいと思います。コミュニティ道路よりもよほど安くつきます。

基本的には一方通行とすべきですが、どうしても対面通行とする場合は、中央線をなくす方法がよいと思います。愛知県警がよくやってきた方法ですが、事故は確実に減少したということです。ここに外側線の跡がありますが、路肩のまん中に電柱がありますね。歩行者はいったいどう



中央線を消去した対面通行道路(愛知県稲沢市)

ていたのでしょうか。それで、2車線6mだった車道を、4.5mくらいにまで狭くして、路側帯を少し広くしています。そういう工事を進めながら電柱を脇に寄せたりしています。大治見市でも、中央線をなくした対面通

行道路の整備を「ソフト分離」の手法で進めています。

日本でも生活道路の制限速度を時速30キロにするという動きがありますが、ヨーロッパのように全ての区画道路を対象にするという考え方にはなっていません。もちろん、全てに網をかけてほしいと思いますが、それを実効あるものにするには、何らかの物

理的な措置が必要です。「ソフト分離」はボンエルフの思想に習ったもので、道路事情の悪い日本版のボンエルフです。これを広げていくべきだと思っています。(つだ みちこ)

※本稿は、当日の講演記録を基に、講演者に要約して頂いたものです。後半は次号(4月)に掲載致します。

フォーラムの感想・・・・・・・・・・参加者アンケートより

★ どのようにしたら交通被害ゼロを実現できるのかという問題に対し、道路工学についてのパラダイム転換的発想が非常に有効であると感じました。文字通り目からウロコが落ちたようでした。

★ ヨーロッパの自転車(交通)事情と日本の事情とを比べ、解りやすく話して頂いた事と、被害者のお話が印象に残りました。今回のフォーラムは自転車関係のイベントに興味を持ち参加しましたが、内容が深く参考になりました。

★ 基調講演が秀逸でした。具体的に目で見える各国の歩行者優先思想の例には説得力がありました。津田さんの中央官僚に対する憤りにも説得力がありました。やはり、基本は「思想」だと再確認しました。

★ 解決の糸口が理解出来ました。まだまだ日本の交通事情は改善でき、犠牲者を減らすことができることを確信しました。ちゃんとヨーロッパにその手本があるではないですか。行政の怠慢には怒りさえおぼえました。関係の皆さん、がんばって下さい。

★ 自転車・歩行者に視点を定め、外国の例を示していただいた事が良かった。

★ 初めて知ることばかりだった。教員になったら中学生に今日学んだことを伝えたいです。

(教育大生)

★ 交通について深く考えるきっかけになりました。私は最近自動車の免許を取得したのですが、一応「歩行者優先」ということは掲げられていたのですが、「車中心」という意識はなんとなく感じられました。私もそれに流されそうになっていたのも、今日この講演を聴かせていただいて大事なことに

気付かせてもらえました。ありがとうございます。(教育大生)

★ 交通事故が減った、増えたと言うが、事故は(特に死亡)無いのが当たり前で、車が増えたから事故があるのは当たり前というのは間違いです。殺人事件と同じに考えるべきです。

★ 生の声というのは、本当に貴重ですね。専門的研究者として、具体的で中味の濃い津田先生のお話を直に伺えて本当に勉強になりました。自転車についてこれだけ詳しい講演に励まされました。重ねて感謝です。

★ 「道路」に対する意識が変わりました。もう「道は誰のものか？」の疑問形ではだめなのですね。日本はヨーロッパと比較し遅れていると思いました。

★ 日本が事故が多い理由が良く分かった。欧州の様に子どもの時から道路は「歩行者優先」との意識を日本人も持てる様になる事が時間はかかるが、必要で大切な事だと思った。

★ 津田氏の自転車に対する指摘は勇気づけられました。札幌の「道はだれのもの？札幌21」の現状をメールやホームページを通じて連絡を取り合いたいと思います。

★ 西欧の交通整備の内容が、日本との比較になり参考になりました。札幌の自転車道はつくるべきだと思います。積雪時には自転車の利用を禁止し、除雪した雪は、冬の間自転車道に寄せてしまっても問題ないと思います。

★ 自転車交通の抱える問題点が良く理解出来ました。交通事故被害者への具体的な支援、取り組みが良く見えて良かった。

★ 日本の自転車道路の整備のお

くれを、より一層強く感じた。人に優しい道路を一日も早く作ってほしい。

★ 後遺障害に苦しみ闘っている被害者の生の声を聞いて、交通事故の悲惨さを改めて実感できた。

道路管理者としての道開発局や建設部などの方にも聴講してもらうことにより、今後のハード面における交通安全対策に生かしているのではないかなと思う。

★ 道新の冬の自転車に関する2回の記事(いずれも11月)では、道内の自転車と歩行者の事故は減っていて、マナーの向上を思わせる状況ですが、道内の自転車死亡事故(多くはクルマにより被害)は増えているとあり、自転車は被害者の側面が大きいのではないかなと思いました。また、高齢化にともなって、足腰が弱く、膝関節の悪い人は徒歩より自転車の方が楽という人も多く、利用者は増えていくことが考えられます。

★ パネルのスライド特に上手にできていましたね。すごく心に染みます。すべての人の心に伝わってほしい。

★ ショードリィさんのメッセージが、とても心強くありがたく、感動いたしました。

若林さんのメッセージは、自分の被害体験と重なり、胸が痛くなりました。

手記

春の夕方に黄色い服を着て帰宅途中

舟迫 広美

平成18年4月の夜、外出先から黄色い服を着て帰宅途中、自宅まで、あと少しの横断歩道のないT字路を渡り道路のセンターラインを越えたところで私からみて前方から来る右折車の右車線上の運転席側で弾き飛ばされ気がつくとも道路の上で横たわっていました。

T字路と言っても両方の道路はセンターラインの有る道路で片方が路地ということはありません。障害物も対向車もありませんでした。

残念なことに救急車に乗ることなく加害者の車の助手席に座り病院を3件巡り、2件目の病院からは損保の人が来て付き添われていました。そして、それから警察の人と現場検証になり、その頃には天気が変わり小雨が降り出しました。

目に見える傷はほぼありませんでしたが足首より少し上の部分にタイヤ跡らしい傷があり変色していて、そのことで自分がどのようににはねられたのかが確認できました。

事故直後1週間で診断名が3つ、その後損保会社の指示で検査をした結果「この交通事故が原因で脳脊髄液減少症になった」と新たに診断書を貰ったものの当時は、損害保険会社では脳脊髄液減少症は交通事故とは関係がないとされていたのです。

また、検査を終えるのには一月以上時間がかかったのですが、その途中に医者から聞いていない病状、診断内容を損保から聞かされ事故と関係するのか問われましたが私には答える能力もなく、その後の治療に対し不安がつのるばかりでした。ブラットパッチの治療で事故から始まった症状は減りながらも体調が戻る過程もまた大変辛いものでした。

交通事故は誰もが加害者にも被害者にもなりえることだからこそ、免許更新時には事故に遭った時の対応を何度も繰り返し指導してほしいです。たとえあたりまえのことでも「繰り返し指導することが絶対に必要」なことなのです。

目に見える傷がなくとも、平常ではありえない打撲などがあったならば必ず横たわったまま動かないことを伝えてほしいです。頭部打撲でも意識があれば問題ないということは絶対ではないのです。

なにごとにも事故直後の対応が一番大切なこと

だと思います。それと傷の見えない怪我をした場合は本人が必ず症状記録をつけることも義務化なり習慣化されることを望み、被害を受けてしまった人が少しでも救われる社会へと変わることを願っています。

脳脊髄液減少症は交通事故外傷でも発症する病気なのです。

〈追記〉事故後たびたび訪れる加害者に、私は通院が思いのほか長引いてしまいつい「ごめんなさい」と言っていました。

体調の悪さを加害者は理解できないようでしたが「こんな時のために人身無制限に入ってる」と言われてました。でも損保の支払いが疑わしくなった頃に手土産を持ち「損保で全てお願い」という言葉を残し、それ以後の加害者は知りません。



2011年12月、東区民センター



パネル展 感想

★ パネル展を見て、その後、小冊子を見たら、「悲惨な交通事故。あなたはその後を知っていますか？ 交通事故を『他人事』と感じていませんか？」この言葉にハッとしました。安全運転に心がけます。（50歳代、男性）

★ じっくりと読ませていただきました。1枚1枚思いのこもったパネルに、胸がこみ上げるものがあります。悲しい思い、苦しい思いをする人が出ないよう願うとともに、自身も安全を心掛けなければと、改めて思いました。（女性）

★ 大切な友人を悲しい事故で亡くし、今も心の一部は時が止まったままです。

新聞やテレビで毎日のように事故、事件が報道されています。何気なく読んでいた記事も今は、とても胸が締め付けられ、悲しみを強く感じます。

絶対にこのような悲惨な事故が無くなり、安心、安全な生活を送れるよう、自らも気を付けたいと思っています。家族の方々は悲しみの中、このようにつらい事故の話をしてくださっています。少しでも気持ちに寄り添っていききたいと思います。

（40歳代、女性）

犯罪被害者週間全国大会2011～いのち、きぼう、未来～

9回目となる全国大会は、犯罪被害者週間（11月25～12月1日）の11月26・27日、東京の晴海グランドホテルを会場に行われました。（主催は、全国20の被害者団体で構成する「犯罪被害者団体ネットワーク」愛称 ハートバンド）北海道からは、荻野、金本、佐藤（2）、白倉（3）、高石（2）、永野、前田、真島（2）の、家族も含め13人が参加し、全国の仲間と有意義な交流を行いました。



困っていること、支援に望むことなど率直な発言が続いた車座トーク

26日午後開催の公開の全国大会には、北は北海道、南は沖縄・九州、14の被害者団体から約90名、支援の機関・団体・個人の方を合わせ計120名の参加で行われました。

実行委員長の花房孝典さん（全国交通事故遺族の会）、来賓の山上皓さん（全国被害者支援ネットワーク）の挨拶のあと、第1部「犯罪被害者の声」では、3遺族が切々と体験を語り、深い感銘を与えました。

最初に、栃木県鹿沼市で御主人が逆恨みによる殺人被害に遭われた小佐々冽子さんが、遺体も未だ発見されないという苦難の中、被害者支援センターでの被害遺族・そして生命のメッセージ展と出会う中で、命の大切さを訴える活動を始めた経緯等を語りました。次に、9ヶ月前飲酒運転の車に高校生の息子さんを奪われた福岡県の山本美也子さんが、気丈にもその無念とこれ以上同じ犠牲者を出したくないという思いを語り、最後に、埼玉県桶川ストーカー集団殺人事件で娘さんを殺された猪野京子さんが、救いを求めた警察に不正放置された問題や、マスコミのデマ報道にどれだけ苦しめられたかなど発言しました。

第2部は、初の試みである車座トーク（写真）。「全員参加」で「思いを存分に語る」ことを目指しましたが、内閣府の犯罪被害者等施策推進室からコメンテーターとして出席いただくなか、被害者が真に望む支援など率直な発言が続き、大変好評でした。

大会後の交流会は各被害者団体と新参加者の紹介の後、自由な懇談。全国の仲間との新たな出会い、そして貴重な再開に、話は尽きず、語らいと交流は夜更けまで続きました。



翌27日は恒例の分科会。「弁護士相談」（写真上）「布でお花を作ろう」（写真左）「語り合いましょう」など、各テーマに分かれて、語

り、学び、交流を深めました。

そして、北海道からの参加者（写真右）は、今年も、大会・交流会、分科会の司会など担当し、また積極的に発言するなど、大会成功に貴重な役割を担わせていただいたことも付記します。（前田）



全国大会に参加して 札幌市 真島 勝彦

今年は、まだ息子以明（いさや）の裁判も決着もついていないことから遠慮しようとも考えたが、無理をしても行って良かったと思っている。交通犯罪だけでなく、殺人や少年犯罪、性犯罪など犯罪被害は多様で、地域によって対応も異なる。沖縄から北海道まで、さまざまな苦しみを抱えた方々が集まり、ご自身が経験されてきた苦難を語られ、それを聴くことで、自分自身も何故か励まされた。そして、今回最大の収穫は、危険運転致死罪を法制化する上での最大の功労者の一人である井上夫妻に直接お礼を言えたことである。もし、井上夫妻さん方先輩方の苦勞がなければ、私たちは、あまりにも軽い交通犯罪の罪の扱いに、同じように泣いたと思う。その意味でも、前田さんたち先輩の働きに感謝するばかりである。

参加しての実感 南幌町 金本 利春

全国大会に参加させて頂き、心から感謝します。一生忘れられることの出来ない事が思い出され、息がつまり、涙が自然と出て来て言葉にならない……。生命の大切さ、人間が人間として生きる権利があるはず。加害者は、何を思い、人の命まで奪い、その家族を最大の不幸に追いやるのか。罪の意識や人間としての自覚はあるのでしょうか。

被害者は、1人で悩まないで、力強く生き抜く気持を持って欲しいと思います。各組織の活用と自らの相談が早期に解決する早道だと思います。相互で頑張りましょう。

※この大会の様子は、昨年開設されたハートバンドのホームページに映像記録としてアップされています。是非視聴下さい。（「ハートバンド」で検索）

要望書に対し、警察庁と法務省から回答がありました

当会の2011年の要望書（会報36号～掲載）は、8月1日付けで道選出の荒井聡衆院議員（民主党）を通して、内閣府、警察庁、法務省、国土交通省宛提出していましたが、このほど警察庁（9月12日付）および法務省（11月4日付）より、初めてとなる文書回答が届きました。回答内容については、私たちの痛切な要望意見が確かに反映しているという事項もありますが、まだ一部です。前進を糧に、今後一層の働きかけを行うことが必要と思います。 ※ 要望事項は一部簡略化しています。また、回答の（警）は警察庁、（法）は法務省の回答です。

（2-1項）加害者供述に依存した「死人に口なし」の不正捜査を生まないう、物証に基づいた捜査を徹底すること。事故原因を徹底究明すること。

（警）緻密で科学的な捜査を一層推進するため、各都道府県警察本部の交通事故事件捜査担当課に設置した捜査経験豊富な交通事故事件捜査統括官及び交通事故の科学的解析に関する研修を積んだ交通事故鑑識官が、悪質な交通事故、事故原因の究明が困難な交通事故などについて、組織的かつ重点的な捜査、正確かつ綿密な実況見分・鑑識活動を行うとともに、交通事故事件捜査の基本である実況見分などについての教育を強化しています。また交通事故捜査員に対する各種捜査研修を実施し、捜査員の能力向上を図るとともに、交通事故自動記録装置を始め、ドライブレコーダーや防犯ビデオ映像等各種機器を活用し、科学的捜査を推進しています。

（法）捜査機関においては、自動車運転過失致死傷罪などの交通犯罪につき、事故原因を究明して犯罪の成否やその情状等を明らかにするため、科学的捜査の活用や客観的証拠の収集に努めており、検察においては、収集された客観的証拠等を精査検討した上で裁判所に提出するなどし、十分な立証活動に努めているものと承知しております。

（2-2項）公訴時効制度は、逃げ得を許し、被害者が望む公正な裁きを損なう悪しき制度です。時効撤廃の対象には、法改正となった死亡事件に限らず、重い後遺症を与えた自動車運転過失致死傷罪など重大事件も加えること。

（法）公訴時効制度の趣旨は、処罰の必要性和法的安定性の調和を図ることにあると考えられています。兇悪・重大犯罪の公訴時効の見直しに関しては、人を死亡させた兇悪・重大犯罪について平成22年に刑事訴訟法が改正され、危険運転致死罪の公訴時効期間が10年から20年に、自動車運転過失致死罪の公訴時効期間が5年から10年に延長されるなどしており、更なる見直しの要否については、改正後の刑事訴訟法の運用状況等を見守りながら必要に応じて検討してまいりたいと考えています。

（2-3項）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（実況見分調書は事件後1～2週間以内）に開示すること。

（警）交通事故の被害者の権利及び利益を保護するため、警察では、刑事訴訟法第47条^{*}の規定を踏まえ、個別具体的なケースに応じ、捜査・公判への支障や関係者のプライバシー等と、被害者の心情への配慮、被害回復の必要性等の事情を考慮しつつ、被害者に対し、事故の概要や捜査状況についての説明等を行っています。

※「訴訟に関する書類は、公判の開廷前には、これを公にしない。但し、公益上の必要その他の事由があって、相当と認められる場合は、この限りではない。」

（2-4項）科学的捜査と原因究明のために、検視検案に際しては、CTなど画像検査や薬毒物検査を義務化し、医師が的確に死亡診断し、解剖の必要性を判断する仕組みをつくること。死因究明を専門的に行う機関を一元化して設置すること。

（法）犯罪死の見逃しを防止する見地から、平成23年7月、犯罪対策閣僚会議申合わせによって「死因究明制度に関するワーキングチーム」が設置され、関係省庁が緊密に連携し、在るべき死因究明制度について検討・構築することとしています。

（3-1項）事故原因、加害者の処遇、刑事裁判の予定など、被害者の知る権利を保障する通知制度を徹底すること。

（警）「被害者連絡制度」により、ひき逃げ事件、交通死亡事故等重大な交通事故事件の被害者を対象として、事件を担当する捜査員が、捜査状況、検挙状況及び処分状況等について連絡を行っています。また被害者の方から事故の概要等について説明を求められた場合には、「被害者連絡制度」対象事件以外の交通事故であっても、捜査上及び関係者に人権保障上支障のない範囲で適切な対応に努めています。

（法）検察庁においては、被害者等通知制度により、犯罪被害者等の希望に応じ、事件の処理結果、公訴事実の要旨、不起訴裁定の主文、不起訴裁定の理由の骨子、公判期日（係属裁判所及び公判日時）、裁判結果及び自由刑の執行終了による釈放予定時期等の通知を行っており、平成19年12月からは、提供情報の拡充を行い、検察庁、刑事施設、地方更生保護委員会及び保護観察所が連携して、犯罪被害者等の希望に応じ、受刑中の刑事施設における処遇状況に関する事項（加害者が収容されている刑事施設の名称、懲役刑の作業名等）、仮釈放、刑の執行終了による釈放に関する事項及び保護観察の開始・処遇状況・終了に関する事項等について通知しています。

（3-2項）事被害者や遺族の供述調書については、事故原因が知らされた後、冷静に加害者の事などを考えられるようにその時期等を配慮すること。

（警）（前半略）適切な時期に作成するなど、その心情に配慮した捜査活動に努めています。また、捜査過程における被害者や遺族の二次的被害の防止・軽減を図るために、各都道府県警察本部の交通事故事件捜査担当課に設置した被害者連絡調整官が、各警察署で実施する被害者連絡について指導を行ったり、自ら被害者連絡を実施するなどして組織的対応を図るとともに、交通事故捜査員に対して被害者や遺族の心情に配慮した適切な対応がなされるよう教育を強化しています。

（法）検察においては、事件の被害者や、その御遺族のお気持ちに配慮しつつ、捜査の状況に応じて、可能な限り適切な時期に事情聴取を行うよう努めているものと承知しています。

（3-3項）被害者参加制度の制度趣旨を徹底し、公判前整理手続に被害者ないし被害者参加人弁護士が出席できるようにすること。検察審査会の機能と権限の強化等をはかること。

(法) (前半略) 平成19年の刑事訴訟法等の改正で導入された被害者参加制度及び損害賠償命令制度については、改正法の附則により、施行後3年を経過した場合(平成23年12月1日)に、施行状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に基づいて所要の措置を講ずるものとされているところ、ご指摘の点も含め、改正法の施行状況を見守りつつ、必要に応じて検討してまいりたいと考えていますが、現状においては、被害者参加制度については、その趣旨を踏まえ、適切な運用に努めているものと承知しています。

また、検察審査会制度は、検察官の公訴権の実行に関し、民意を反映させてその適正を図るための制度であるが、検察審査会法は、平成16年の改正により、起訴議決制度が導入されるなどして検察審査会の機能と権限強化が図られたところであります。

(4-1項) 危険運転致死傷罪の適用要件を大幅に緩和する法改正を行い、結果責任として厳しく裁くこと。「自動車運転過失致死傷罪」の最高刑をさらに上げることや、飲酒の「逃げ得」を許さない厳罰化など、法体系を整備すること。

(4-2項) 交通犯罪に対する起訴便宜主義の濫用を避け、起訴率を上げること。

(警 ※4-1項について) 警察では、ひき逃げ事件が発生した場合に、迅速かつ的確な初動捜査実施し、まず被疑者の早期検挙に努め、時間経過後であっても、飲酒量等に対する裏付け捜査を徹底するなどしてアルコール濃度を算出するとともに、飲酒後の状況、運転の状況等を明らかにし、危険運転致死傷罪の立件に努めているところです。ひき逃げ事件は(中略)平成19年の道路交通法改正において、救護義務違反に対する法定刑の上限が引き上げられたところです。

(法 ※4-1、4-2項と合わせて)

(前半略) 平成19年に刑法と道路交通法が改正され、交通事故で人に怪我をさせた場合や、飲酒運転やひき逃げをした場合の罰則が引き上げられるなどしており、更なる法改正の要否については、改正後の刑法や道路交通法の運用状況等も見守りながら必要に応じて検討してまいりたいと考えています。

また、検察においては、交通犯罪についても、他の犯罪と同様、起訴猶予処分の弾力的運用を図る一方、悪質な事案については厳正に対処することとし、適切な捜査処理を行っているものと承知しています。

(4-3項) 飲酒検査の徹底や厳罰化とともに、違反者には「インターロック」(アルコールを検知すると発進できない装置)装着を義務化するなど、再犯防止を徹底すること。

(警) (前半略) 飲酒運転の根絶を求める国民の声が高まったことなどから、平成19年の道路交通法改正により更に引き上げられたところです。今後の更なる罰則の引上げについては、最近の飲酒運転をめぐる交通事故情勢等を踏まえ、飲酒運転の抑止のための威力力、感銘力を高めるために必要不可欠などについて十分な検討が必要であると考えております。なお「インターロック」については、呼気等が運転者のものであることについての特定性や定期的なメンテナンスが必要となるなど、現時点において、様々な課題があることから、インターロック装置の導入については引き続き検討等が必要であると考えております。

(5-1項) 運転免許取得可能年齢の繰り上げ(バイクも18歳へ)や教習課程の抜本的見直しなど、免許付与条件を厳格にすること

(警) (前半略) 運転免許の資格年齢については、国際慣習に

準拠しつつ、事故実態等を踏まえて定められており、その資格年齢の変更については、国民生活への影響等も踏まえ、慎重な検討を要するものと考えています。また、教習課程の見直し等については、交通事故実態等に照らして、逐次、教習内容や教習時間数の見直しを行っているほか、教習所に対し厳格な指導を行うことにより、教習水準の維持、向上を図っています。

(5-2項) 累犯と事故の未然防止のために悪質な道交法違反は全て免許取り消しとし、その他の違反にも欠格期間を長期にするなど免許付与後の資格管理を適切に行うこと。重大な違反で死傷事故を起こした場合などは永久に免許取得資格を与えないこと。

(警) (前半略) 違反に付される点数や欠格期間の延長については、これまでも交通情勢に応じて幾多の改正がなされており、最近では平成19年に改正され、特に欠格期間については最高5年から最高10年と大幅な延長が行われたところがあります。次に免許の再取得に関しては、重大な違反で死傷事故を起こした場合などにおいて永久に免許を与えないことにすることについては、多様な意見もあることから慎重に検討する必要があります。今後も悪質・危険な運転者に対しては、点数制度等による迅速・適正な処分執行により運転不適格者の排除に努め交通事故防止を図ることとしております。

(6-1項) 交通安全運動は、運転者の「マナー」に依拠するのではなく、運転行為の社会的責任が自覚され、歩行者等への「安全確認」が最優先される運転者教育を徹底すること。

(警) (前半略) 全事故(68万7,826件)に占める割合は31.8%と3割を超えており、運転者の安全確認の徹底は重要であると認識しています。このため、各都道府県警察では、運転者に対しては、更新時講習等において道路交通の現状、交通事故の実態や安全な運転に必要な知識等について講習を実施しているほか、運転シミュレーターや自動車学校のコースを使用した実車訓練等参加・体験・実践型の交通安全教育も実施して、運転中の安全確認の徹底等自動車等を運転するために必要なルールやマナーについて指導・教育するとともに、交通事故の当事者や家族の悲惨さ・自動車等の運転者の責任を自覚させているところです。(後半略)

6-2 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抜本的な速度抑制などクルマ通行の規制による歩行者優先を徹底し、被害ゼロを実現すること。歩車分離信号をスタンダードな信号と位置づけ普及すること。

(警) 警察では、道路管理者と連携して、生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間を整備するため、交通安全施設の整備や効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境の形成に努めています。また歩車分離信号については、交差点を横断中の歩行者と車両が交錯しない信号制御であり、事故削減に大きな効果を発揮することから、事故多発交差点や通学路、あんしん歩行エリア内の交差点、さらに信号機を新設する際等にはそれぞれ導入を検討するように都道府県警察を指導しております。今後とも通学路等において、道路管理者と連携した危険箇所点検や地域住民と行う交通安全総点検を通じて、安全・安心な歩行空間の創出に努めてまいります。

～ 編集を終えて ～

■「道新」1月1日の1面に、2011年の道内の交通死者数が62年ぶりに200人を下回る190人であったという記事が載りました。11月には江別で、飲酒・ひき逃げ・無免許による兇悪犯罪もあり、「ゼロ」にはほど遠い「数値」に安堵の気持ちはありませんが、「歩行者が巻き込まれる事故が前年比36%減。このうち65歳以上の高齢者死者数は4割減」という指摘には少し穏やかな気持ちになれます。会員の皆さんの尽力で、体験講話（12年目で延べ500回、受講者も10万人を越える）や「いのちのパネル展」（9年目で、延べ150回、600日開催を越える）など、命と安全の大切さを粘り強く訴え続けてきた結果もあると思いたいからです。■毎年積雪期になると、朝刊を開く時の重たい気持ちからほんの少し解放されます。交通死傷被害の記事が減るからです。「犠牲を無にしないで」と願い活動を続けていますが、死傷記事の一つひとつに、辛く無念の思いが沈積します。■本号で特集した津田美知子さんの講演から、沢山のことを学び考えさせられました。ヨーロッパの道路交通文化に学び、区画道路の「静穏化」を実現し、「車道至上主義から歩行者、自転車への道へ」という提言は新鮮で明快でした。■講演では豊富な写真資料が論旨に沿って提示されましたが、欧州の中心市街地での、駐車により車道を狭くしての「静穏化」例を見せられてはっと気付いたことがありました。北海道などでは、積雪期の道路脇の雪山が（意図しない不完全な）「静穏化」（クルマが低速走行し住民の安全と生活が護られる）を実現しているのではないかと。その結果、積雪期の1月と2月に交通死者数が大きく減るのではないかと。■さらに詳細な分析が必要とは思いますが、道内の交通死亡者数を、降雪はあるが積雪の少ない12月と道路脇の雪山が顕著になる1月と比べてみました。最近5年間（2006～2010）ですが【12月→1月】でその違いを表すと顕著です。合計死者数は、【115→60人】と48%減り、中でも人対車両は【40→15人】と63%も減っているのです。■私の家の近所も、生活道路なのに夏はビュンビュン危険走行で子どもさんの被害例もあります。しかし、1月になると雪山で道幅が狭くなり低速走行を余儀なくされます。行き交うために一方が停まって譲り合い、互いに会釈を交わすという微笑ましい光景も見られます。これを不便と捉えるか、夏場のクルマの凶器性と対比してクルマ本来の人を決して傷つけない道具としての使われ方（＝「静穏化」例）と捉えるか。それが問題です。■視点を変えることによって、物事の本質が見えることがあります。被害の側の視点に立ち、命の尊厳は何物にも代え難いのであって、決して金銭や便益（自動車交通の円滑化やスピード）などと比べたりしてはならないと考えるなら、死傷被害ゼロにつながる区画道路での通年の「静穏化」は直ぐにでも出来ると思ひますし、そうしなければなりません。欧州には優れた先進例

もあるのです。■私自身にも、雪山による市街地の低速化を静穏化例と見る視点は不確かでした。「歩車共存」と言いながら、結局はクルマ優先に軸足を置いた感覚麻痺に陥っているのではないかと自省もさせられた津田講演でした。■1月9日現在、道内の交通死は、1日に起きた車対車の事故による1名です。その被害の重みを胸に刻み、犠牲はこれで終わりにしなければならないとの思いを新たにしました。（前）

会 の 日 誌

2011.8.13. ～2012.1.10.

《会合など》

8/26 会報36号発送

9/14、10/12、11/9、12/14 世話人会・例会

11/20 世界道路交通犠牲者の日・北海道フォーラム

11/26・27 犯罪被害者週間全国大会（東京）

《訴えの活動》

◆8/24 深川警察署（伊藤）

◆9/13 道東ブロック交通安全指導員研修会（帯広）、9/15 司法修習生研修、10/11 苫小牧市立緑陵中、10/13 苫小牧西高、苫小牧交通安全母の会、10/31 被害者支援講話（秋田市）、11/11 遠軽保護司会、11/17 苫小牧市立和光中、11/18 札幌市立白石中、11/24 札幌厚別高校、11/28 江別市立第三中、11/29 札幌平岡高校、12/7 千歳北陽高校、12/8 札幌市北地区高校交通事故防止連絡会議、12/22 札幌市犯罪被害者等支援研修会（前田）

◆10/4 札幌市立羊ヶ丘中、10/10 犯罪をなくすためのフォーラム（岩見沢）、10/20 道南ブロック交通安全指導員研修会（江差町）、10/26・27 山崎ハイヤー（江別市）、11/1 北広島市立西の里中、11/7 札幌市立山鼻中、11/10 札幌市立新川西中、11/15 苫小牧市立光陽中、11/19 飲酒運転をなくす市民フォーラム（札幌市）11/22 江別市立野幌中、11/29 道警交通捜査に関わる研修、12/6 苫小牧市立沼の端中、12/20 札幌東豊高校（高石）

◆10/18 江別市立大麻東中、11/11 三笠市立三笠中、11/18 札幌市立西岡中、11/22 栗山町立栗山中、（白倉）

■処分者講習での講師：8/26（荻野）、9/22（前田）、10/20（荻野）、11/18（荻野）、12/22（前田）

《いのちのパネル展》

- ⑬ 9/29 札幌駅地下歩行空間 ⑭ 9/30～10/3 西区民センター ⑮ 10/15 札幌つどいむ ⑯ 10/26～11/8 札幌国際大学 ⑰ 11/14～28 檜山支庁 ⑱ 11/28～12/2 北斗市役所 ⑲ 12/5～9 函館免許試験場 ⑳ 12/5～9 函館警察署 ㉑ 11/16～25 中央区民センター ㉒ 11/25～30 札幌市役所ロビー ㉓ 12/1～7 東区民センター