

交通事故被害者の会

第38号

2012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。

被害者参加制度で裁判員裁判と損害賠償命令制度を闘う

息子が生きていれば

札幌市北区 真島 勝彦



真島以明(まし ま いざや)
さん、当時 23 歳

2010年7月4日、北海道警察の二次試験の当日早朝、試験に行く直前、横断歩道を青信号に従い渡っている北海道教育大学4年の長男以明(いざや)が、赤信号をことさらに無視した大型トラックに殺されてから時間はかかったが、2012年2月27日から3月2日まで、札幌地方裁判所で、北海道最初の危険運転致死罪での裁判員裁判が行われた。

最初、加害者は息子側の信号も赤だったと言っていたが、裁判官は加害者の悪質な犯罪行為を危険運転致死罪と全面的に認めたにもかかわらず、検察の懲役10年の求刑に半分の5年の判決だった。裁判官が減刑の理由にあげたのは唯一、任意保険に入っており経済的保証が与えられる見込みだからということだけだった。親とすれば、そんなものはいらぬから、命を返してくれということだけである。正当な減刑の理由無しに、刑を半減することは、誰にとっても優しさには決してならないと思う。

裁判員裁判であれば、事実を認めない悪質な犯罪には、求刑以上の刑があってもよかったとさえ思う。しかし、赤信号無視という純然たる交通規則を守ら

ない加害者に対して、その悪質性を糾弾してくれたことは、安易に交通違反をする運転者への警鐘になればと思った。また、これまで、加害者の一方的な言い逃れのために危険運転致死傷罪にならなかったような犯罪に、本人が否定していても客観的事実として危険運転が証明できることを示した事件だった。

そして、裁判員裁判が終わって、今、もう一つの被害者の権利である損害賠償命令制度が始まっている。2日の判決直後に、第1回目が開かれ、事件の悪質性をよく理解した刑事事件を担当した裁判官が担当するために、4回を基本に短期間で決着する。この損害賠償命令制度で、遺族が望んでいることは一つだけである。

息子以明が警察官になる強い意志を持ち、2010年7月4日の北海道警察の2次試験の日の試験に行く直前の悪質な交通犯罪で殺されたことは刑事裁判で認められたから、損害賠償命令制度を通して、もし生きていれば確かに警察官になっていたことを認めてもらうこと。そのためにも息子の成績が必要だということで、道警に開示請求をして、昨年の8月4日の月命日の日に、北海道警察の1次試験の結果が開示決定され、生きていればお世話になったろう道警本部で涙した。本人はもし何回落ちても合格するまで頑張る人間だったから、証拠を必要とする理不尽さを感じていた。男子2087人が受けて、1次試験を合格したのが714人。2次試験の面接で、採用されたのは161人だったから、私はできれば160番以内であればいいと思っていた。成績は28番だった。成績でも、絶対警察官になるんだと訴えているようだった。これを試験を受ける機会さえ奪った加害者側が、警察官になれたかどうか分からないというのなら、あまりに理不尽ではないかと思う。息子の名誉のために闘いたいと思う。

〈今号の主な内容〉・・・①～④ 真島以明さん交通死事件、裁判員裁判で危険運転致死罪の判決

② 痛感したこと・意見陳述(真島勝彦・和子) ③ 危険運転致死事件の被害者参加報告(青野 渉)

⑤ 酩酊運転致死傷罪の最高裁判決について(内藤裕次) ⑥ 「いのちの授業」報告(白倉裕美子)

⑦ 講演録「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」(下) 津田美知子氏

⑩ 兵庫の小学生被害事件で危険運転致死罪適用求め街頭署名(佐藤京子) 活動日誌 編集を終えて

被害者参加・裁判員裁判で痛感した事と意見陳述

真島 勝彦・和子

長男以明（いぎや）がどのような人物で、この事件がどのような事件であったか、以下の意見陳述（抜粋）をお読み下さい。

裁判員裁判の問題点は、また語ることもあると思います。最後の求刑に関して、私たちは危険運転致死罪で起訴した以上、少なくとも自動車運転過失致死罪の7年以上でなければ意味がないと考えており、検察官にも伝えていました。検察の求刑が低ければ、私自身でより具体的な10年から12年の求刑を出すことを考えていましたが、検察官の求刑は10年だったので、そのまま青野弁護士にしてもらいました。

裁判所の判決は懲役5年でした。減刑の理由は被害者遺族としては、あまりに理不尽なものに思えましたが、言い換えると、説明できる減刑の理由として保険のことしかなかった。それなのに、これまでの判例に縛られ、検察の求刑を半分にして、この事件を見ない判決でした。裁判員全員が報道の要請を拒否して、インタビューに答えなかったのも異例で、裁判員裁判の問題点が出た不自然な判決でした。交通事故がいかに軽く見られているのかを改めて痛感しました。

母親の意見陳述より

以明（いぎや）が事故に遭った日から私達の人生は、180度変わりました。悲しく、暗く、辛い毎日です。心から楽しんだり、笑ったり出来ないのです。変わるものなら変わってやりたかった。死ぬことが怖くなりました。むしろ病氣や事故で死んだら会えるんだと思うと、早くそうになりたい、と考えてしまいます。無念で悔しい、空しい日々です。

事故の日なせ行かせてしまったのか…すぐに車で追いかければ守れたのではないかと、自分を責めてしまいます。以明が「大学祭でライブやる」と言った時、なぜ見に行くと行ってやらなかったんだろう。もっと沢山話しておけば良かった…生きていればいっぱい話せたのに…。まだ事故が信じられず、以明はどこかに長期の旅行に行っているような感じもしています。いつまでたっても、以明が亡くなった事実を認めたくない、受け入れられないのです。以明が亡くなった5時45分頃なぜか目が覚めてしまいます。そして守れなかった自分を責めます。

加害者が信号を守ってくれていれば、せめて減速していれば怪我だけですんだかも、と思うと本当に悔しいです。以明の命を奪った加害者には、厳罰を望みます。

父親の意見陳述より

以明と生きた時間は深く心に刻まれており、今もその姿はこの目に生き生きと映るのです。

朝、5時過ぎに目が覚めると「ああ、お前はいないのだな」と悲しみと喪失感がやってきます。

以明がいなくなった状態に、私はうまくなれることができないでいます。何かあると以明に話しかけています。気づくと、以明、以明と呼んでいます。私は、いつもありったけの心をこめて人に接していた以明に、恥じない生き方

をしなればと思っています。

加害者のFさんが自宅に来た時に「何故、赤信号なのに止まらなかったか」、「何故、少なくとも徐行しなかったのか」という私たちの一番の疑問を聞きました。Fさんは、「自分の運転がいかげんだったから」と言って、私から見ると、赤信号を故意に無視した自分自身のいかげんな性格を見つめていたように思いました。また、弁護人の質問で免許は取らないとのことでしたが、私達にはまた免許を取ると話していたのはどういうことでしょうか。

彼が自宅に来て以明に手を合わせることに、私と電話で話すことは、家族にとって大きな苦痛でもありましたが、彼が自分のしたことをよく考えて反省してもらうためには必要なことだと私は思い、Fさんが来ること、電話することを拒否はしませんでした。それは加害者として当然のことで、量刑を軽くする理由にはならないと思っています。

起訴されて、拘留所に入ってから、月に1度、手紙が来ますが、反省しているとは思えない文面です。彼が反省していないと私が思っている一番の理由は、事実を認めずに、いかげんな弁解をしているからです。彼は「いかげんな運転をしていました」と告白していたのに、今はその自分を否定して、いかげんな弁解をして、自分自身をおとしめていると思います。

償いは事実を認めてから始まると思いますが、今の彼は事実を認めず、自己保身のために、私たちに言っていたことをひるがえし、私たち家族を苦しめています。私は事件当日に加害者の証言で「信号はどちらも赤だった」と言われたときに以明を2度殺されましたが、また以明を殺すのですか。

今回の悪質な交通犯罪は、他の2車線に赤信号で止まっていた車の運転手の方たちと同じように交通規則を守るといふ当たり前のことをしていれば、絶対に起きなかった犯罪です。それからFさんも認めています、1度でも歩道を見ていれば以明がゆっくり歩道をきいていることは発見できたのです。それを、両側の車線に車が止まっているにもかかわらず、歩道を見もしなかった。弱者保護、人間の安全を守るといふ意識が少しでもあれば、今回の犯罪は絶対起きなかったのです。

交通事故と言うだけで、刑が軽くなりますが、今回の事故は、危険運転致死傷罪の最高刑20年でも少ないと思います。

「警告」はいくつもあったのです。第一は目の前の信号であり、第2は止まっている車です。第3は、加害者の心の中の良心の声です。これらの警告を無視した結果の悪質な事故なのです。この事件は、交通規則を守っていた以明が交通規則を守らない被告に殺された事件なのです。

以明のような被害者や、私たちのような遺族を2度と生まないようにするためにも厳罰が必要です。

被告人は、いつかは刑期を終えて、社会に戻ってきますが、殺された以明は社会に帰ることはもうないのです。被告人は一人殺したと思っているかもしれませんが、私達家族を、また以明の友達をも殺したのです。本人が自分のしたことをよく反省し、更生するためにも、厳罰が必要だと思います。

危険運転致死事件の被害者参加の報告

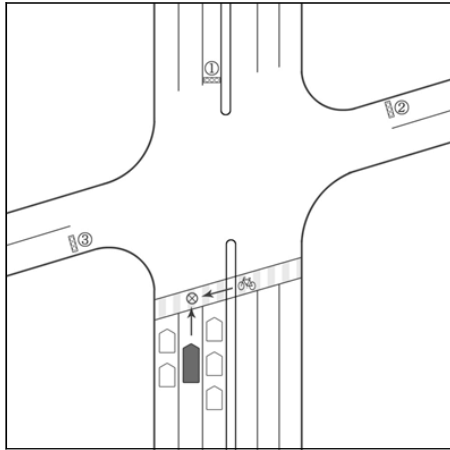
弁護士 青野 渉

1 事件の内容

平成22年7月4日早朝、真島以明さんは、自宅近くの交差点の横断歩道を青信号にしたがって自転車で横断していたところ、信号無視の大型トラックにはねられて死亡しました。

事件現場は信号機のある十字路交差点です。加害者が走行していたのは、片側3車線で中央分離帯もある広い道路です。3車線のうち、左側と右側の車線には信号待ちで停止している自動車が、それぞれ数台ありました。真ん中の車線だけは信号待ちの車両がなく、空いていたので、加害者は真ん中の車線を、赤信号を無視して時速約40キロで進行しました。そして、

加害者からみて、右から左に向かって、青信号にしたがって自転車で横断歩道を進行していた真島以明さんをはねたのです。



2 起訴までの期間

このような事故ですので、御遺族としては、当然、危険運転致死罪（赤信号無視）での起訴になると考えていたのですが、なかなか起訴されませんでした。事件発生が平成22年7月4日ですが、加害者が危険運転致死罪で起訴されたのは、平成23年5月13日と、起訴までに10カ月以上もかかりました。

その理由は、危険運転致死罪（刑法208条の2）という犯罪がもともと非常に「立証の難しい」犯罪であるということと、加害者が赤信号を無視したことを認めない供述を繰り返していたことの二つの理由があったようです。

3 危険運転致死罪の立証の難しさ

危険運転致死罪には4つの類型がありますが、本件は「赤信号を殊更に無視し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転し、よって人を死傷させた」という条文が問題となります（刑法208条の2第2項の第2文）。特に「殊更に」という要件があるため、「信号を見ていなかった。青だと思っていた。」というような弁解がされると、「殊更に無視した」ことを証明するのはなかなか難しいので

す。なぜなら「信号を、わざとに無視したのか、見落としたのか」は、結局は、加害者本人の認識の問題ですので、本人が、明確に「赤信号だとわかっていましたが、あえて、無視して進行了。」と認めない限り、他の事情（状況証拠等）で証明するしかないからです。検察官は、そのことを懸念して、目撃証言や現場の見通し状況等を固めるために慎重に捜査したようです。

4 加害者の供述内容

加害者の供述は、かなり変遷しています。

加害者は、事件発生直後は「進行方向右側の交差用道路の車両用信号（図の②の信号）が、黄色から赤に変わるのを見た。」という供述をしていました。この供述が真実だとすると、衝突時には、いわゆる「全赤」の状態だったことになり、真島以明さんの対面信号も赤だったことになります。御遺族としては、以明さんが赤信号で交差点を渡っていたという話が信じられず、警察官にも、そのことを強く訴えました。警察は、現場で目撃者探しを実施して、複数の目撃者の供述を得ることができました。その結果、実際には、衝突してから10秒以上経過してから加害者側の信号（図の①の信号）が青になっていた事実が判明しました。したがって、衝突時点では交差道路側が「青」で、加害者側が「赤」であることが明らかになりました。また、実際に、現場検証をしてみると、加害者側からは、図の②の信号は、そもそも視認できないことがわかったのです。

その後、加害者は、客観的には対面信号（図の①の信号）が赤信号だったことは認めたものの「対面信号は、はっきり見ておらず、自分としては青だと思っていた」という主張をするようになりました。

さらに、起訴後になると、今度は、加害者は「左側の交差道路用の信号（図の③の信号）が、黄色から赤に変わるのが見えたように思った。」という主張をはじめました。繰り返しますが、実際には、衝突するまで、交差道路用信号（図の②、③の信号）が青色表示であったことは客観的事実ですし、そのことは加害者も認めているのです。それでも、加害者は「（客観的には交差道路用の信号が青だったことは認めるが）左側の信号（図の③の信号）が、黄色から赤に変わるのが見えたように思ったため、対面信号が青になるだろうと思いこんでしまった。対面信号（図の①の信号）は、約30メートル手前で赤信号だったのを見たが、その後は見ておらず、交差点に進入するときには、直接は見ていなかった。」などと弁解し、危険運転致死罪は成立しないと主張しました。

このように、加害者自身が頑なに「赤信号だとは認識していない。」と弁解したため、検察庁としても他の証拠で「加害者が赤信号を認識していたこと」を立証するために、慎重に捜査を行ったようです。

5 裁判員裁判と被害者参加制度

危険運転致死罪は「裁判員裁判」の対象事件です。

平成21年5月からはじまった裁判員裁判というのは、裁判官3名と市民から選ばれた裁判員6名の9名が評議をして、判決を下すという制度です。裁判員裁判は、市民を呼び出して行うため、「時間」については非常に厳しく決められています。必ず事前に公判前整理手続が行われ、「スケジュール」が策定されてしまいます。本件でも3日間（初日は午後からで、3日目は午前中だけです）、実質2日間）で審理することが決められていました。

また、以明さんの御両親は、被害者参加の申出をして、この裁判に「被害者参加人」として参加しました。被害者参加制度は、平成20年12月の法改正で実現した制度で、①被害者が法廷内に入り裁判に参加できる、②被害者が被告人に質問できる、③被害者が被告人側の情状証人に質問できる、④被害者が刑の重さについて意見を述べるができる、といった権利が認められました。法改正以前は、被害者は傍聴席から裁判を見て、意見陳述をする時に、法廷内に入ることができ、心情を述べるが認められていただけでした（この心情の陳述制度も、平成12年によくできたものです）。

以明さんの御両親も法廷内に入り、意見陳述を行い、その委託を受けた弁護士（青野）が、直接、被告人に質問を行い、求刑も行いました。

6 求 刑

被害者参加人の求刑については、加害者が不合理な弁解に終始しており、反省しているとは思えず、また、全く落ち度がない以明さんが命を失っていることと比較すれば被告人も相当長期間刑務所に入るべきであると考えて、危険運転致死罪の最高刑である懲役20年を求刑しました。なお、事前に判例集等で調査したところでは、赤信号無視の危険運転致死罪（被害者1名の事案）では、検察の求刑は懲役5～8年、判決は懲役4年～5年というものが大半でした。本件での検察官の求刑は懲役10年でした。検察庁としては、本件事案の悪質性（不合理な弁解をして反省がないこと、乗用車に比べて危険性が高い大型トラックを運転する職業ドライバーであること、赤信号無視2回を含む交通違反歴が多数あること）や、被害者遺族の心情等を考慮して、最大限の求刑をしたものと思われます。

7 判 決

判決では、まず、「赤色信号を認識した時点にお

いて直ちに制動措置を講じれば停止線の手前で停止することができたにもかかわらず、故意にこれに従わなかったのであるから、およそ赤色信号に従う意思のないものであることは明らか」と述べ、被告人が「赤色信号を殊更に無視」したものと判断し、危険運転致死罪の成立を認めました。なお、被告人の弁解について、「不合理と評するほかない。」と判断しています。

量刑に関しては、判決では、①車両重量自体が12トンの大型貨物自動車で信号無視をしていることから「犯行は人の生命や交通の安全に大きな危険を及ぼすものである。」と指摘し、②被害者には落度がない、③遺族の厳罰を求める心情は理解できる、④信号無視を含む交通違反歴が多数あり、過去の3度の免許停止処分を受けているとして、被告人の責任の重さを指摘しました。他方、被告人に有利な事情としては任意保険に加入していることが指摘されています。

結論として、懲役5年の実刑判決となりました。

8 控訴について

以明さんの御両親としては、検察庁に控訴を要請しましたが、結論的には控訴はされませんでした。この点、最高裁判所平成24年2月13日判決が、裁判員裁判の一審判決については、論理的な誤り等がなければ、控訴審で取り消すことができないという判断を示していますので、裁判員裁判の事件について「刑が軽い」という理由で控訴するのは、検察庁としても極めて難しい状況になっているようです。

9 最後に

交通事故で死亡する人は、近年、大きく減っています（警察庁発表の事故発生から24時間内の死亡者数は平成7年には10,679人から平成23年には4,611人まで減少）。

その要因としては、車自体の安全性能の向上や救命医療の向上等も考えられますが、ひとつの大きな要因として、危険運転致死罪等の立法後、悪質事犯について、非常に重い刑罰が科されることがマスコミ報道などで国民に知られるようになり、運転者はもちろん、周りの人間も「飲酒運転」「スピード違反」をはじめとする交通違反行為について、「絶対にやってはいけない。」という意識が高まってきたことがあるのではないかと思います。

その意味では、単なる過失犯ではなく、危険運転致死罪に該当するような事案については、厳しい刑罰を科し、そのことを多くの国民が認識することは、交通死をゼロに近づけるために、一定の効果があるように思われます。今後は、そういったことを裁判官・裁判員に訴えていくことも必要ではないかと感じました。

以上

ミニコラム

酩酊運転致死傷罪の最高裁判決について

副代表 内藤 裕次（弁護士）

1 はじめに

危険運転致死傷罪の問題点について担当することになりましたが、信号無視の類型については青野弁護士から解説があると思いますので、私は、平成18年に福岡で発生した酩酊運転致死傷の類型の事件につき、昨年10月に出された最高裁判決について触れます。

2 判決の概要

この事件につき、地方裁判所は、脇見運転を認定して、危険運転致死傷罪の適用を否定しました。控訴審判決では、脇見運転を否定し、前方を見ていたがアルコールの影響により当然認識できるはずの被害車両を認識できなかったとして、危険運転致死傷罪を適用しました。これにつき被告人から上告があったところ、最高裁は、脇見運転の可能性も否定できないが、そうだとすると、8秒間も脇見運転をしていること自体、アルコールの影響により道路交通の状況等に応じた運転操作が困難な心身の状態にあったといえるから、いずれにしても危険運転致死傷罪が成立するとしてしました。ただし、これについては、1名の反対意見があります。

3 「アルコール・・・の影響により、正常な運転が困難な状態」とは

酩酊運転致死傷罪が成立するには、「正常な運転が困難な状態」とはどのような状態かが問題になります。これについては、本判決で、「道路交通状況等に応じた運転操作を行うことが困難な心身の状態をいう」とし、「アルコールの影響により、前方を注視してそこにある危険を的確に把握して対処することが出来ない状態」もこれにあたるとしました。そして、その判断は、事故の態様のほか、事故前の飲酒量及び酩酊状況、事故前の運転状況、事故後の言動、飲酒検知結果等を総合的に考慮して判断するとしてしました。

このような判断枠組みについては、特段争いはなく、今後同種の事件では、この判断方法が採用されと考えられます。しかしながら、どんな事実を取り上げ、それをどのように評価するかによって、結論が異なってくる。実際にも、本判決の結論と反対意見において、結論が別れたのは、この点だったのです。

4 判決と反対意見

具体的には、判決と反対意見について、違いをみてみましょう。

事 実	判決及び補足意見	反対意見
スナックから本件道路まで約8分間距離約6キロ中、幅員2.7メートルの道路もあったが事故など起こしていない	途中に被告人の自宅があるなど、通り慣れている道路であったから、事故が起きなくとも当然である。よって、この事実を過大に評価すべきではない。	正常な運転が困難な状態とは、通り慣れている道路と通行する際においてすら道路交通の状況等に応じた運転操作が出来ない場合を言うので、事故が無かったと言うことは、正常に運転できていたのである。
事故前の言動	スナックで、店員に「酔うとります」などと言ったり、椅子	携帯電話でメールのやりとりを通常の状態でしていた

	に座る際バランスを崩したり、店員のスカートに水割りをこぼしたりした	
事故後の言動	同乗者から何が起きたか尋ねられてわからない旨答えたり、友人に電話で「事故を起こしちゃったん。事故した相手がおらん。」と言うなど、状況が把握できていなかった。	
身代わりを頼んだことなど	正常な判断能力があれば、まずは事故状況を確認するはずであるのにこれをせず、身代わりを頼んだり、水を大量に飲もうともくろんだことは、正常な判断能力が損なわれていたことを示すものである	身代わりを頼んだり、水を大量に飲もうともくろんだことは、罪証隠滅のために事態に応じた相当の行動である
飲酒検知の結果	0.5mgを上回るアルコール濃度（補足意見は、相当な程度）	被告人の言動からしても「微酔」にとどまる鑑識カードによれば、言語普通、正常歩行、直立できたなどとされ、身体機能は正常であった 被告人の記載部分の文字は乱れもなく読みやすい字で書かれている
8秒間の脇見（ちなみにそのときの時速は100キロ）	アルコールの影響により道路交通の状況等に応じた運転操作が困難な心身の状態にあったことを示す事実	若干長きにすぎがあり得ない時間ではない
衝突の1秒前まで被害車両に気づかなかったこと	信号もなく対向車もまばらな状態で、毎日通勤する道路を運転しているのに1秒前まで気づかなかったこと自体、「よそ見」「考え事」ではすまない判断力の鈍磨を示すもの	正常な状態でも、考え事をしてると前方の車を見落とすこともあるので、正常運転困難を示す事実とは言えない

5 まとめ

以上のように、判断枠組みには争いはなくとも、事実の取り方や評価次第で結果はいかようにも変わってきます。このようなことは、危険運転致死傷の事件固有の問題ではなく、民事でもよくあることですし、それ自体はやむを得ないことです。しかしながら、時速100キロで走行している中、8秒間脇見してもあり得ない時間ではないとする反対意見のセンスには驚きました。正常な判断能力があるなら、ひょっとしたら前方に車がいるかも知れないのに、時速100キロで8秒間も脇見をするなど恐ろしくて出来ないでしょう（8秒で220m進みます）。

体験講話
の報告

奪われた命は寿命でも運命でもない

南幌町 白倉 裕美子

これまでは社会人やトラック運転手等、大人を対象とした講話をしていましたが、昨年から「命の大切さを学ぶ教室」の講師をさせていただいています。

美紗が 14 歳で他界してから、同じ年頃の子がいる学校に近づけず過ごしていましたが前田代表の力添えを頂き、千歳高校での講話を第 1 歩として中高生を対象とした講話活動が始まりました。

今でも学校の雰囲気、匂い、学生の声に涙が溢れますし、なにより犯罪被害者の声をきちんと届けることができるのか、命について伝えることができるかと不安がありますが、生徒たちのまっすぐな視線にはいつも力を与えられています。

講話では一つの命が消えるという事がどれほどの事なのか、事故状況や遺された家族の話をしてながら伝えています。事件当時小学 3 年だった次女の行動や、10 歳になった長男の「記憶にない、声もわからない姉との生活」に悲しんでいる事を伝え、涙を流し聞いてくれる生徒も多く、みんなが真剣に聞いてくれているのだと感じられます。

そして「ルールを守る」「人を大切にする」ことがいかに大切かを考えてもらいながら、「犯罪被害で奪われた命は、寿命でも運命でもない」と伝えています。そのように片づけてしまうから交通事故による犠牲が繰り返されてしまっているのではないかと。そして寿命とは「受け継がれてきた細胞の働きが尽きる事」、運命とは「人の力では変える事が出来ない定め」なのだから、与えられた命を全うできずに終えてしまった命は寿命や運命で片づけることができない、今も生きているはずの命なのだと伝えています。

講話を聞いてくれた中高生からの感想を紹介します。

★ 私たちひとり一人が交通事故に気をつけなければいけない。それは自分のためでもあるし自分の周りにいる大切な人のためでもあると思った。

★ 命に対して常に意識する必要があると思います。そして周りの人に対して様々な事を当たり前と思わずに、自分ひとりだけで生きているわけじゃない事を忘れずに行こうと思いました。

★ 講話を聞いて、事故を防ぐためには第一に交通ルールを守る事、次に車は怖いものだと思う事が大切だと思った。車は便利だけど一歩間違えたら凶器に

なる事を忘れない。そして一番忘れてはいけないのは「自分の命も相手の命も大切だと思う事」

★ 事故の時の状況はとても怖かったです。毎日「事故なんて起きないだろう」と考えていた私には、事故の話は初めてだったので驚く事がたくさんあった。命を取り戻すことは絶対にできないので、お母さんが産んでくれたこの命を大切に、感謝して精一杯生きていこうと思いました。

★ 「大切な人はいますか？」と言われた時、大切だと思う人がたくさん頭に浮かびました。そして私の事を思ってくれた人もいるかもしれません。事故に遭わないように起こさないように、精一杯生きていこうと思いました。

★ 若くして生きられなくなった人を思ったら、今生きている私たちは責任を持って生き抜かなければいけないと思った。

★ 白倉さんの話を聞いて、美紗さんの命は今も続いていると感じました。

長女を交通事故で亡くした白倉さん
三笠中で講演

「悔いのない毎日を」遺族の悲しみ切々

【三笠】2003年に交通事故で当時中学3年の長女を亡くした白倉裕美子さん（41）＝南幌町在住＝が11日、三笠中で講演し、3年生49人に「大切な人が生きているのは当たり前じゃない。毎日を悔いが残らないように過ごして」と訴えた。（鹿内朗代）

白倉さんの長女（当時14歳）は03年9月、学校へ自転車で登校途中、トラックにはねられ亡くなった。白倉さんはその後、北海道交通事故被害者の会会員として全国で講演などを行っている。

白倉さんは「事故の日、1秒でも家から送り出す時間をずらせていたら、事故に遭わなかったかもしれない。牛乳を出さなければよかった、靴をそろえなければよかったと自分を責め続け、生きるのが嫌になった」と遺族の悲しみを語った。

当時9歳だった次女も事故前日に姉とけんかしたことを悔やみ、毎日姉に「ごめんね」と手紙を書いていたという。白倉さんは「1人が被害者になると、多くの人が悲しむ。被害者にも、加害者にもならないで」と語りかけた。（2011/11/14 北海道新聞夕刊）

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



2011/11/20

札幌市「かでる2・7」にて

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。

2 幹線道路における自転車道の整備

■ 自転車のマナーが光るコペンハーゲン

デンマークの首都コペンハーゲン市は、2016年までにすべての幹線道路に自転車道を整備する計画であり、04年時点で84%整備済みですから、どんどん進んでいるという感じです。ここは自転車の交通量が1日に3万台超という所で、ヨーロッパ1だと思います。クルマが3万台だったとしてもいいことなのですが、自転車だから大丈夫なのですね。自転車通勤通学率40%を目指しているということでしたが、03年時点で36%ですから、軽くクリアするようで、現在は目標を上げているかもしれません。雨の日もすごくたくさん走っています。



自転車交通量3万台超のルート



雨の日の自転車通勤通学者

交差点では、自転車の停止線は横断歩道の直前にあり、クルマの停止線より前に出ます。クルマから自転



自転車の停止線と右折レーン



徹底している手信号



二段階左折のために信号待ちする自転車

車が良く見えるようにということですね。交通量の多い所では自転車の右折レーンがあります。クルマと同等の扱いというわけです。そして右折する自転車は手信号をちゃんとやっています。また、クルマは日本とは逆の右側通行なのですが、二段階左折が徹底しています。若い子もみんな、マナーは完璧です。歩道や横断歩道では、自転車を降りて歩くのも徹底しています。自転車道などのハードが整っているのでルールは単純化して、守りやすくなるのではないかと思います。



横断歩道では自転車を降りて渡る

子どもに自転車のルールとマナーを教えるのは保護者の義務になっています。以前は学校に交通警察の人が来て教えていたらしいのですが、先ほど見たように保護者は完璧ですから、



自転車で通勤通学する親子

ちゃんと良い教え方をしていると思います。このように親子で通勤通学しながらも教えているのでしょうね。日本は本当に大変で、教える人がいない。

これはごく普通の幹線道路ですが、歩道があって自転車道があって車道は片側1車線。幅はちょっと違うかもしれませんが、歩道、自転車道、車道は1:1:1の関係です。



歩道、自転車道、車道は
1:1:1

この車道は広いけれども中央分離帯を広く取って車道を狭めて片側1車線にしていますね。市街地の道路はみんなこんな感じです。



車道片側1車線の広い道路

90年代には歩道に街路樹を見かけたことはなかったのですが、現在は所々で見かけます。片側2車線を1車線にして、所によって駐車スペースや街路樹を設置しているわけですが、これはもともと、バス停のスペースを捻出するためにやっていることで、このように自転車道の内側にバス停を作っています。90年代に聞いた話では、バス



車線を削減した道路



自転車道の内側に設置されたバス停

を降りる時、自転車道に降りることになるので危ないと問題になっているということでした。コペンハーゲンのバスはとても便利で、市内交通の中心になっていますから、その安全性を高めなければなりません。一方の中心は自転車ですから、その走行性も重要です。というわけで、このようなバス停を作ることに力を入れているようです。

従来の自転車道は車道より5cm高く、歩道より5cm低い形態でしたが、そのような段差を作る工事はお金がかかるということだと思いますが、最近は白線で区切っただけの自転車道にしているようです。この自転車道はこの先でちょっと曲がり

ます。ここで面白いと思ったのですが、この先にスーパーマーケットがあります。クルマの駐車場もちょっと確保しようということなのですが、それを建物側に作ると自転車とクルマの動線がクロスします。それで、自転車道を建物側に曲げて車道側に駐車場を作っているわけです。民間の事業でも、丁寧に考えられているなあと思いました。



スーパーの駐車場を車道側に設けた例

自転車の発達している国というのは面白いですが、自転車の前輪が2つあって、その間にボックスみたいなのが入っています。操作性もよいようです。このような自転車を街中でとてもよく見かけます。子どもが4人まで乗れる



クリスチャニア・バイク

ということです。大きな荷物も載せることができるので、「クルマいらず」といっていいですね。

90年代に首都圏の電車の全車両を新しいタイプに取り替えると聞いていたのですが、それがこれです。自転車を持ち込む車両が付いています。自転車が少ない時は座席を倒してそこに座ることができます。



自転車持ち込み車両の内部

自転車を載せるためにはエレベーターが必要ですが、デンマークの場合、エレベーターはほぼすべての駅に付いています。また、ヨーロッパではだいたいそうですが、改札口がないので自転車の持ち込みが容易ですね。

やはり深刻なのは駐輪問題です。これは中央駅が工事中の時の状態ですから特別ですが、90年代に比べて格段に増えていると思いました。現在は工事が終わって、駐輪の装置など良いものが出てきているのではないかと



工事中の中央駅の駐輪状態

と思います。以前は、なぜ街なかで駐輪の自転車を見かけないのか不思議に思っていたのですが、住宅やオフィスビルの中庭に置いていたんじゃないかと思います。現在は中庭だけでは収容しきれないので、街のあちこちに駐輪場を作っているようです。

■ 脱クルマ社会が目に見えるアムステルダム

オランダの首都アムステルダムは魅力的なトラムの街です。市街地を縦横無尽に走っていて、終点からはバスになります。トラムと自転車がちゃんと走ることができれば、都市内交通はOKというような発想で、クルマに不便をかけることに、何ら躊躇しないといった感じです。公共交通機関あつての脱クルマ社会だということがよくわる街です。

中央駅の南に南北に長い旧市街地のショッピング・モールがあります。クルマも自転車も通行できない区域です。その東側にこのような駅前大通りがあります。写真の左から歩道、自転車道、対面のトラムとホーム、次に車道、自転車道、歩道です。ということは、この駅前大通りの車道は上り1車線一方通行。この広さの幹線道路で1車線一方通行なんて信じられません。現地ではすぐには気がつきませんでした。写真を見ていてびっくりして、次の年に確かめました。この道路の場合、歩道、自転車道、トラム、車道は1 : 1 : 1 : 0.5といった扱いです。

この道路の先に城門跡のある交差点があります。トラムが行き交い、自転車の交通量も多い所です。ここにも面白い自転車が写っていますね。カーゴ・バイクというもので、子どもが2人乗っています。日本では3人乗りが大問題になっていましたが、デンマークと同様、このような安全な安定した自転車がすごく普及しています。



駅前大通りの歩道、自転車道、トラム



同じ駅前大通りのトラム、車道、自転車道、歩道



城門跡のある交差点

これはその交差点の先の道路ですが、この自転車道はとても狭いです。狭くても、やりくりして自転車道は確保しますという考え方で、クルマの方にも「仲良くやってね」といった感じです。

それでは先ほどの一方通行1車線の駅前大通りの相棒はどこにあるのでしょうか。これはショッピング・モールの西側の道路で、やはり駅前大通りで、中央をトラムが走り、車道は対面ですから、相棒ではありません。この道路の車道と自転車道を合わせて1車線プラス路肩の幅しかありませんが、車道をギリギリ狭めて自転車道を作っているようです。「幹線道路に自転車道は付き物だ」という考え方がよくわかります。もちろん、自転車道は広く取れる所は広いです。

ところが、この道路の下り車線は途中で右側に誘導されます。そして上り車線もこの先で行き止まりになるのです。幹線道路らしからぬ形です。

それでは、誘導された先の道路はどのような道路かというと、この道です。車道1車線一方通行、自転車道も一方通行です。これが最初に見た駅前大通りの相棒なのです。信じられないことをやっています。

一度、この道路を中央駅からタクシーに乗って通ったことがあるのですが、どうしてこんな狭い道を通るのかいぶかしく思っていました。そのうえ、その先の交差点で、少々待たされたのです。私はメーターが上がるのを心配していたのですが、運転手さんはぜんぜん気にしないで、じっくり待つという感じでした。

次の年に行ってやっと気がついたのですが、そこは無信号交差点だったのです。それで、運転手



クルマと共存する狭い自転車道



もう一つの駅前大通り



右に誘導される下り車線



誘導された先の一方通行1車線道路



歩行者、自転車優先の
無信号交差点



複雑な変形交差点

にないので、クルマにトコトン注意してもらおうということで、無信号交差点にしているわけです。

シェアード・スペースというのですが、ヨーロッパでは信号機を取り外す試みをしているそうです。信号が青だからと過信するのではなく、ドライバーは自分の注意力で通行する、それが一番安全だという考えで、EU委員会が事業費を補助するといった報道がありました。そのお手本はこのような無信号交差点だったのではないかと思います。

この交差点の先の道路も車道は一方通行1車線でショッピング・モールの西側を走り、その先の観光客で賑わうフラワー・マーケット近くのもう



下り1車線の車道と自転車道

一つの無信号交差点でトラムと分離され、このようなこじんまりとした道路になります。そして少し先の城門跡交差点で、別れ別れだった上り車線と下り車線が合流するわけです。いかにも合理主義のオランダらしい、常識にとらわれない道路計画だなあと思います。



運河に浮かぶ駐輪場

さんは歩行者、自転車が通り過ぎてからしかクルマを発進させようとしなかったわけです。

この交差点では自転車も歩行者もいろんな方向へ行き来し、そこへトラムがやって来たりしてゴチャゴチャしているので、最初は理解できませんでしたが、このあたりで何本もの道路が交差しています。あまりに複雑で信号機では制御できそう

もあふれていて、追いつかないみたいです。

交差点での自転車の横断についてですが、当たり前ですが、自転車道道の延長に自転車横断帯があります。それから、信号機が全体として低い点がすごく良いと思います。自転車の場合、信号機が低くないと見にくいのですが、クルマの信号機も低いのです。日本の場合、5つか6つ向こう

の信号機まで見えるの

で、あそこの青に間に合うようにしようなどと、飛ばすのではないのでしょうか。地べたを歩く歩行者に注意してもらうためにも、信号機を低くして、ドライバーの視線を低くしてもらいたいと思います。

どこにでもあるわけではないのですが、時々、

このような自転車の停止線を見かけます。自転車はクルマの停止線よりも前で待機して、信号が青になれば直進車などよりも先に左折できるようになっているわけです。オランダでは2段階左折ではなくてもよいみたいです。このお母さんと娘さん、とてもおしゃれなので見とれていたのですが、クルマの停止線の手前で待機し、信号が変わると左折していきました。

トラムと歩行者の道のトランジット・モールでは、自転車を降りて歩いています。アムステルダムでもやはりルール、マナーは完璧です。

アムステルダムでは1990年代には自転車道が十分ありました。整備は随分前に完了していると思います。



中央駅そばの駐輪場と
放置自転車



自転車の横断帯と信号機

で、あそこの青に間に合うようにしようなどと、飛ばすのではないのでしょうか。地べたを歩く歩行者に注意してもらうためにも、信号機を低くして、ドライバーの視線を低くしてもらいたいと思います。



自転車の左折用停止線



クルマの停止線の前で待機する親子



トランジット・モールでは
自転車を降りて歩く

■ 自転車交通が認知されているベルリン

ドイツの首都ベルリンは人口300万人以上の大都市です。自転車道は幹線道路の全部にはなくて、主要なネットワークが形成できそうな幹線道路に整備するという考えでやっています。ベルリンだけではないのですが、ドイツには様々なタイプの自転車道があります。これはネットワークのメインになっている幹線道路の比較的広い自転車道で、歩道とは街路樹で仕切られています。一方、白線で仕切っただけの簡単なものもあります。



主要幹線道路の自転車道



歩道上の自転車道



歩道を逆送する自転車

問題は歩道上に設置された自転車道です。このようになっていると自転車は少しぐらい歩道にはみ出ても構わないだろうと思いきいやすいですね。そのせいだと思うのですが、歩道を逆走する自転車を多く見かけます。この自転車は本来、この道路の向かい側、右手を走らないといけないのに、歩道を走っています。歩道上に自転車道はありますが、そこを走ると対面通行になってしまいますから、歩道を走るわけです。横断歩道でも同じです。自転車道を歩道上に設置するとモラルハザードを生みやすいのだと思います。



交差点で車道化する歩道上自転車道



手信号をして左折レーンに入っていく自転車集団

問題は歩道上に設置された自転車道です。このようになっていると自転車は少しぐらい歩道にはみ出ても構わないだろうと思いきいやすいですね。そのせいだと思うのですが、歩道を逆走する自転車を多く見かけます。この自転車は本来、この道路の向かい側、右手を走らないといけないのに、歩道を走っています。歩道上に自転車道はありますが、そこを走ると対面通行になってしまいますから、歩道を走るわけです。横断歩道でも同じです。自転車道を歩道上に設置するとモラルハザードを生みやすいのだと思います。

ただし、歩道上にあった自転車道は交差点では車道化し、歩行者の歩道とは分離されます。歩行者と自転車の交錯が危ないからです。ここが日本とは大きく異なる点です。

ベルリンではネットワークが大切だということとで、自転車道をそんな

に一生懸命に作っているわけではないので、車道を走る自転車を多く見かけます。見ていてハラハラしますが、これを見た時は「なるほどな」と思いました。専門学校か高校生ぐらいの若者の下校の時だと思うのですが、手信号をして車道の中央の方に入って行きました。それがクルマの左折レーンなのです。信号がそのようになっているのだと思いますが、直進のクルマが走り去ってから左折して行きました。自転車道がある場合は2段階左折をする、ない場合はクルマと同じ左折方法でよいという法令になっていて、ここは自転車道がなかったのもそれでよかったわけです。若者ばかりでなく、普通の大人もこのようにしていました。いずれにしても、クルマとの関係が日本ほど悪くはない。自転車交通がクルマのドライバーに十分認知されているからこそできるのだと思います。



左折レーンで待機する自転車集団



左折する自転車集団

■ あまりにも稚拙な日本の自転車道施策

一方、日本では何をやっているか。歩行者と自転車の軌線を生んでいるということで、自転車が通行する部分と歩行者が通行する部分を色で分ける事業があります。名古屋市に多いのですが、機能しない「カラー分離」と私は呼んでいます。頭上に標識を取り付けていますが、相当高額のようなのです。

ところが、自転車のマークがあると、自転車は自転車の領域だということで、そこに駐輪します。そうすると前よりも狭い所を歩行者も自転車も通ることになります。そして交差点に差しかけると自転車通行部分は終わりになって合体します。ベルリンの場合、交差



「カラー分離」された歩道における駐輪

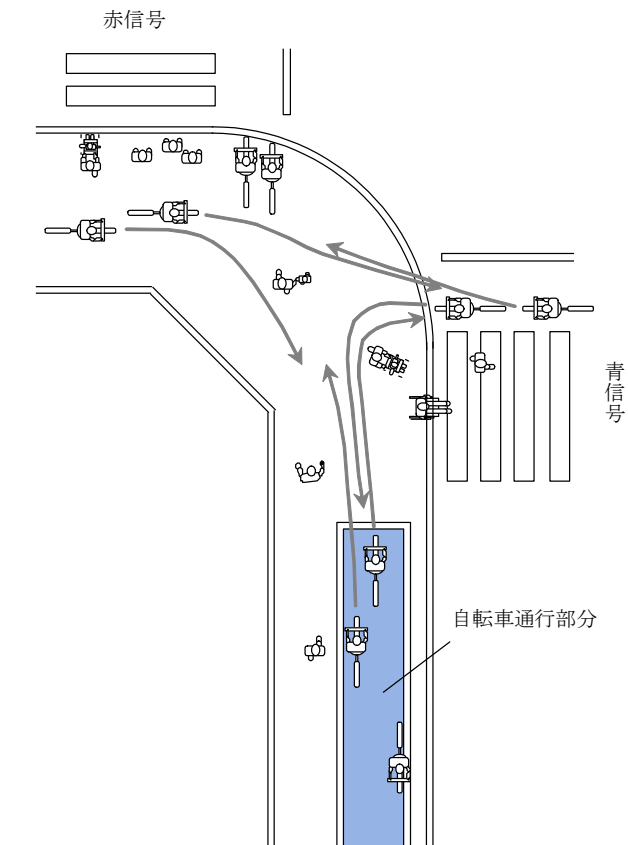


途切れ途切れの「カラー分離」

点では車道化して歩道と完全分離されるのに、日本では合体して歩道化するのはです。そして交差点を越えるとまた復活する。3mほど先にバス停があるので、また合体させます。こんな途切れ途切れの所を表示通りに自転車が走るとジグザグ運転になりますから、かえって危険です。

さらに許せないと思うのは、歩行者と自転車を分離させるといって、同時にスクランブル交差点を作ったということです。スクランブル交差点では歩行者と自転車の動線がグチャグチャになります。スクランブル交差点は横断歩道なので自転車を降りて歩かないといけないのですが、そんな指導なんかしてない。だからあっち向きこっち向きの自転車が走ります。それこそ事故のもとです。私は歩車分離信号を進めるべきだと思いますが、スクランブル交差点はだめだと思っています。

交差点のすみ切りの歩道側の部分を巻き込み部といいます。ここは歩道化されていますから、自転車と歩行者の動線がクロスして、もともと、



カラー分離による動線の交錯

事故が最も発生しやすい所です。「カラー分離」されていたら、自転車はその指定部分を通りなさい、横断する場合は自転車横断帯を通りなさい、という法規になっています。それも対面のままで。そうすると、巻き込み部ではもっと危険な状態になりますから誰もやっていません。だから問題が顕在化していませんが、あまりにも稚拙です。

これは、名古屋市で新しく整備された国道の自転車道で、1.3kmに8億円かけたそうです。交差点になるとやはり歩道と合体してなくなります。さらに悪いことに、脇道との交差点では自転車横断帯に誘導されるのですが、その巻き込み部のカーブが急なので、容易に回転できません。だから自転車が歩道を走っています。歩道と自転車道の間に駐輪場が設置されているのですが、この自転車道を通るのは駐輪しようとする人だけです。8億円かけて駐輪場と通路を作ったことになります。このような無駄な事業ばかりです。

従来から名古屋には何本も自転車道がありましたが、使われていませんでした。やはりカーブして自転車横断帯を通らなければならないのですが、自転車に乗る人には煩わしいのです。そこに自転車が置かれたりすると完全に通らなくなり、歩道を走っています。歩道が広いからなのですが、このような失敗を昔からやってきたのに、関係者はなぜそのような現場へ行って考えようとしなのか。なぜ何も考えないで同じことを繰り返すのか。事業のための事業しかやっていないからです。

これは同時期に東京亀戸の国道に作られた自転車道ですが、こんな狭苦しい所で対面ですから評判悪いですね。ただ、脇道への交差点では真っ直



交差点で歩道と合体する自転車道



カーブが急な巻き込み部



歩道を走る自転車



使われてこなかった従来からの自転車道



東京亀戸の自転車道

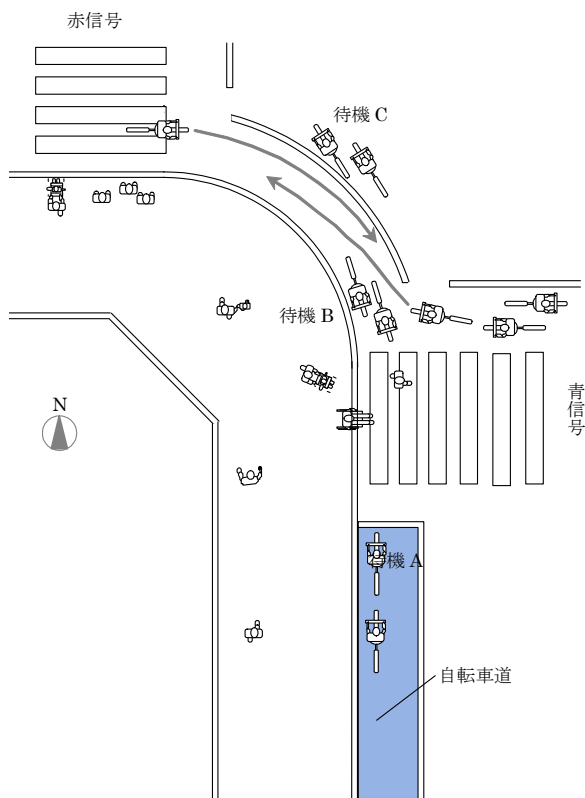


大きな交差点では歩道化する自転車道

ぐ走れるのでその点は良いです。ところが、その先の大きな交差点では「またか」と思いました。自転車道の延長線をそのままにしておけばそれで良いのに、点字ブロックを車道寄りに出しています。ということは、歩道化させているということです。この男の人がここで待っていたのですが、自転車がどんどん来るものですから、「何、これ」という感じで後ろ

へ下がりました。

警察庁と国土交通省が08年に「自転車通行環境整備のモデル地区」を募集した時、何かひな形がないとやれないだろうという上から目線で、ガイドブックなるものを発表しました。そのガイドブックにチマチマと書かれていたのをリアルな図にしたのがこれです。自転車道は対面通行でも良いことになっており、交差点で通行すべきとされる自転車横断帯も対面通行ですから、青信号で通行

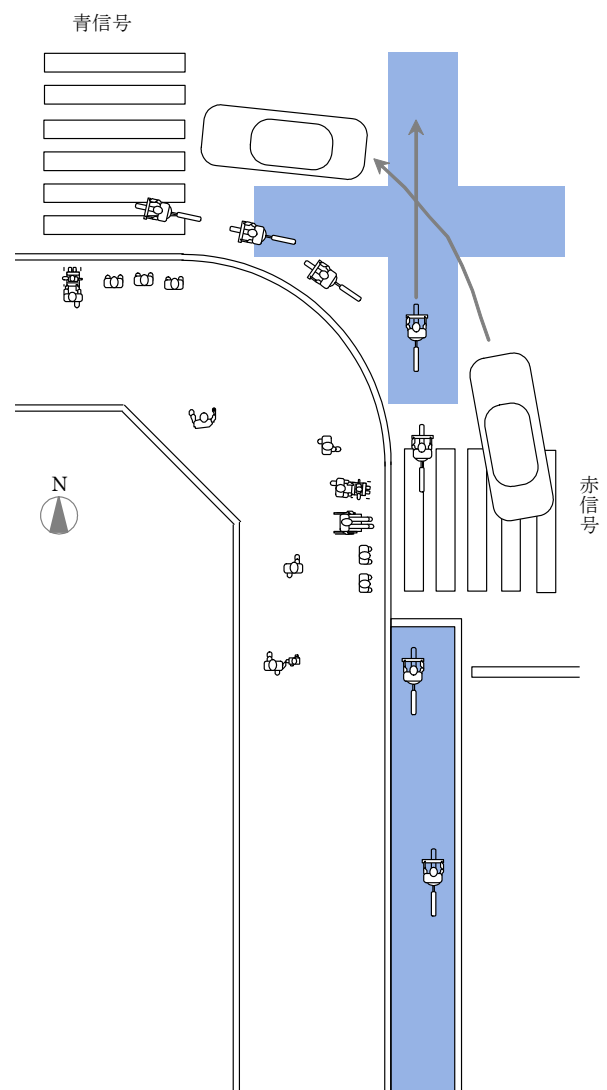


ガイドブックおける自転車道の交差点部の混乱

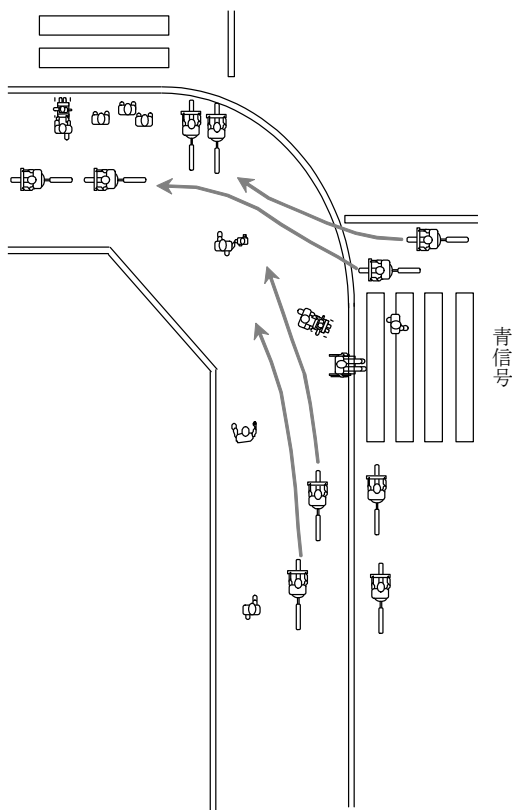
する自転車、待機する自転車などでグチャグチャになります。これはいかにもまずいだろうと考えたとも思えないのですが、「交差点では自転車歩行者道の指定をしてもよい」と書いてあるのです。つまり、歩道と合体させるという意味です。先ほどから見た「カラー分離」や名古屋や亀戸の自転車道、従来からの自転車道とまったく同じで、何の進歩ありません。往々にして、中央から出てくる指針のようなものは、昔のものを何の検証もなく焼き直すだけで、かえって問題が固定化されるので始末が悪いです。地域の創意工夫に任せてもらいたいものです。

■ 整序化に向けての自転車の一方通行の徹底

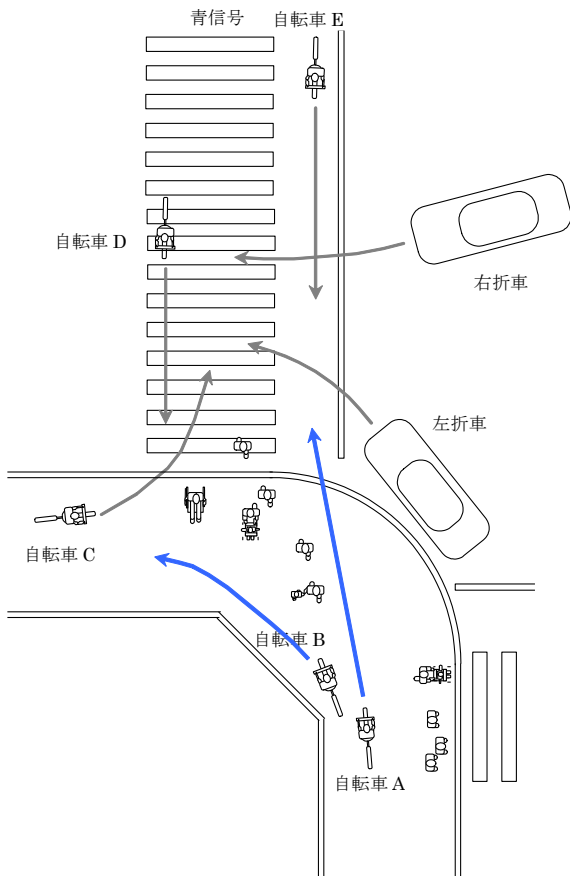
これは実に簡単な話で、一方通行の自転車レーンを通して、交差点では真っ直ぐ走らせる。それがヨーロッパの常識です。



望ましい「自転車レーン」と自転車横断帯のデザイン



自転車的一方通行化による動線の整理



幹線道路同士の交差点における自転車の一方通行化による改善

このようなことを徹底させるのが歩行者と自転車の安全のためだと思うのですが、警察の方では「交差点は危ない所だから自転車を歩行者と同じ扱いにする」などと迷信のように思い込んでいるようです。それが大間違いです。歩行者よりもはるかに速度の速い自転車が横断のために車道に出て、クルマと衝突するう事故が多発しているわけです。スピードのあるもの同士、近くにいてお互いに注意しあった方が良くと思います。

今しばらく、自転車の歩道通行を許容するなら、自転車の一方通行化を徹底させる。車道でも一方通行、歩道や自転車横断帯でも一方通行とすると、動線はずいぶん整備されて、歩行者と自転車の軋轢も軽減されると思います。さらに、歩道における自転車の対面通行は、自転車自身の安全のためにも良くありません。区画道路との交差点の場合、建物の死角になって、クルマには歩道を走る自転車の動きが見えにくいという問題があります。今時の自転車は遠慮なくスピードを出して走りますから。大きな交差点の場合も、自転車は四方八方から猛スピードで交差点に突進してきます。交差点の広い空間で、クルマは本当に自転車の動きを見渡せるのでしょうか。視認性が悪いから事故になるのです。せめて一方通行にすると、この右折車も左折車も、その方向に注意を集中すれば良いことになると思います。

■ おわりに

私は霞が関とは15年以上前から関わりがあるのですが、私が関心を持つ分野に関する限り、あそこから何か良いものが出てくるということではなくて、失望ばかりです。これからは自治体が住民と一緒に知恵を出し合って、良いものを作っていく。それを霞が関に情報提供するくらいにしないといけません。

霞ヶ関は霞しか見えないようで、現実の社会の実態を見ていません。社会的な要請を受けて何かしないといけなくなると、外郭の天下り団体に調査を委託します。それをコンサルに丸投げします。ところが、コンサルは何も考えていない。問題意識もなければ、何かを独自に考えることはしない。国から出てきた方針を形にするのがコンサルの仕事で、そのようなやり方をずっとやってきたわけです。そのような所が何かをまとめようとする、旧態依然の方針の焼き直しになります。それを委

員会か何かにかけるわけですが、その座長なる者
は見事な御用学者です。このような仕組みです
から進歩というものはありません。

より良いものを自分たちで考えて作っていく。
創意工夫して地方で作っていく。地方自治の進ん
だヨーロッパではそのようにしています。です
から、無駄のない、市民が納得できる事業が進
んでいます。そのような仕組みにしていかなければ
いけません。

以上でございます。

質問に答えて



〈質問1〉ヨーロッパで歩道を走って良いのは小学校の低学年、8歳くらいまでと聞いたのですがこれは事実でしょうか。

子どもは歩道を走っても良いとベルリンでは聞きましたが、何歳までかはちょっとわかりません。

コペンハーゲンの親子連れはやはり車道を走っていました。子どもだけが自転車で行動することはないので、歩道を通行するまでもなくて、車道で親が自転車教育をしているのだと思います。

〈質問2〉強いものがますます増長しているとおっしゃったのですが、増長の理由というのは何でしょうか。

強いものを諫める考え方や仕組みがないからではないでしょうか。行政には「クルマに乗っている人から税金もらってやっているから、クルマに対してあまり強いことをいえない」という考え方がものすごく強いようです。国交省のNO2の官僚だった方ですが、「道路の財源をクルマが負担しているという仕組みが変わったのだから、都市の市街地の道路のシェアのあり方を考え直す時にきた」と、私の著作を読んで手紙をくださいましたが、この方は希有な人で、組織的にはまったくそうではありません。

クルマ産業が日本の基幹産業だから、それを第一にという考え方も強いと思います。愛知県警とも話をする機会があるのですが、クルマに対して「もっと注意して運転してください」という発想は全然ありません。犠牲になっている高齢者に注

意してもらおうという考え方で、どこかのメーカーが開発した「わたり上手くん」という、横断がどれだけ危険かをシミュレーションする機械があるのですが、そういうもので高齢者を特訓するといっているのですが、それは若返れというのと一緒で、無理ですね。このようなことをしているからクルマは増長してしまいます。道路の条件が良い名古屋は特にそうです。

〈質問3〉今日は貴重なお話をありがとうございました。地方からという言葉を受けて本当に心強い反面ですね、このたび国土交通省がこれまで2007年くらいから非常に自転車の通行環境整備をいってきたことと、警察庁がはっきりと通行環境整備が遅れているからっていう通達を改めて出したということで弾みがつくのかなと、私もちょっと自分たちの活動報告の中で期待したいということを申し上げたのですが、実は北海道では、雪があるから出来ないという話をすごくされて、新聞の意見に、「冬の間に自転車なんかには走られたら自動車が危なくてしょうがない、夏の間のためだけに投資しても冬の間はずっと使われないのだから、税金の使われ方としてはみなさんの理解は得られないのではないか」と。要するに冬の堆雪帯になるような所を自転車通行帯に出来るのではないかという話が検討会議などでも組上に乗っていたにもかかわらず、本州とは条件が全然違うからという地方行政の考え方があり、札幌の自転車環境整備の弾みはつかない状況にあります。この辺について地元でない津田さんにお伺いするのは申し訳ないのですが、意見を頂けたらと思います。

夏の間だけだとしても、季節を満喫できるし、健康にも良いということで自転車道をつくる意味があると思います。地域の価値観として自転車に乗る人がそれを強く望んで、行政に対しても強く主張していくということが基本だと思います。私は警察庁、国土交通省の一連の動きも、通達も評価していません。せいぜい、今日、ここで批判した事業を少しやろうとしているだけです。自転車問題は、もともと対クルマ問題だったのですが、その本質的問題から逃げて、歩道通行とした。ここに来て車道通行などといっていますが、先ほどから申し上げているように、クルマを諫める発想、クルマに対して「自転車と仲良くしなさい」と訴える発想はありません。ですから、ほとんど何も変わらないと思います。地方が率先して変えていくしかないと思います。

(つだ みちこ)

※ 本稿は、当日の講演記録を基に、講演者に要約（一部加筆）して頂いたものです。前半は会報37号です。

報告

「これは署名しなきゃ」 兵庫の小学生被害事件で危険運 転致死罪適用を求めて街頭署名 札幌市北区 佐藤京子

「あっ、この事故知ってる。ひどいよね。なんで？ どうして！これは署名しなきゃ」と娘の声。メーリングで知った署名～兵庫県加西市の小学生2人（生田敦弘君・12歳と汰成君・8歳）が昨年12月10日、月食観察中に飲酒運転の犠牲になった事件で、遺族が危険運転致死罪適用を求めた～の内容を読んで怒りがこみ上げます。家族3人の名前を書いた時、その下の空欄がそのまま良いのか、何か自分たちに出来る事はないのか、一人でも多くの人にこの事件の扱いを知ってもらいたい、それには「街頭署名」しかない、と思いました。娘が報道関係に手紙を書きファックスしました。

1月23日の夕方、急いで作ったポスターを持ち札幌駅前に立ちましたが、あまりの寒さに、子どもに風邪をひかせてしまうのではと心配になりました。

そんな中、5・6人の高校生におそろおそろ声を掛けると、市内の高校生は「いいよ！書くよ！」と皆で立ち止まって署名してくれたのです。励まされながら、一人でも多くの人にと声を出し続けました。それを新聞やTVも取り上げてくれました。

署名を通して色々な出会いがありました。「あなたの声は小さいのよ」と、手伝いを申し出て、署名最終日の28日にご夫婦で駆けつけ協力してくれた人、署名した後で戻ってカイロを差し入れ激励してくれた人、署名用紙をサークルに持って行くと言ってくれた人・・・。

会の新しい仲間も増えました。新聞記事を見て協力したいと連絡くれたその方は、小さなお子さんを交通事故で亡くされたお母さんでした。後日、他の会員も含めてお会いし、お互いに心にしまっておいたことを沢山話しました。話をすればするほど、これは子どもたちが巡り会わせてくれたということを確認しました。

今回のことで感じたことは、声を出していかなければ何も始まらないということです。そして1人では小さな声も、娘がいて、一緒に動いてくれた被害者の会の人たちや、ジャーナリストの方に支えられて、最後まで出来たことがすごく嬉しく、感謝の言葉しか出て来ません。

これからの私の心の支えは、徳島から修学旅行で来たという高校生たちが、コート無しで立ち止まり、手に息をふきかけながら署名し「ぜっていゆるせねえ」という言葉です。息子のようにかわいかったです。

署名してくれた沢山の人の暖かい気持ちで、冷たい司法を変えていければ良いと願っています。



～編集を終えて～

■今号は真島以明さん交通死事件の刑事裁判を特集しました。道内初の危険運転致死罪による裁判員裁判となり、集中審理で連日行われた公判全てを傍聴しましたが、危険運転致死傷罪の適用に故意性の立証という高いハードルが設けられていることの不合理性を痛感するとともに、改めて被害者参加裁判の正義性と真理性も痛感しました。

■無念の以明さんに代わってご両親が当事者（被害者参加人）として、代理人である青野弁護士とともに入廷し、真実の言葉で陳述し、意見し、求刑しました。それは、自己保身のために説明を二転三転させる被告供述の虚偽を正し、法廷に、唯一真実をもたらすものでした。

■刑事裁判への被害者参加は、私たちが強く求めてようやく実現した司法改革でしたが、危険運転致死傷罪も被害者の強い思いが結実したものです。交通犯罪への厳罰化を求め、神奈川の鈴木共子さん、千葉の井上保孝・郁美さんなどがよびかけ、全国的な署名運動が行われ、2001年11月刑法に新設されました。■当時、発足間もない当会もこの署名にとりくみ、約4000筆を国会に届けたましたが、そのうち2500筆もの署名を集めたのが、左欄の危険運転致死罪適用を求める街頭署名の報告をしていただいた佐藤京子さんです。（2001年1月の会報4号参照）

■左欄の報告にある佐藤さん親子の熱い思いにより、北海道の仲間から約2000筆の署名が兵庫県の生田さん宅に届けられました。そして神戸地検は全国から寄せられた6万5千筆以上の声を無視できず、1月末、一転して危険運転致死罪での起訴を決めました。

■正義の声は届きます。札幌での真島さんご家族の「以明さんの死を無にしない」という闘いも、広く深く全国につながるものと確信します。（前）

会 の 目 録

2012.1.11. ～2012.4.5.

《会合など》

2/8、3/14、世話人会・例会



《訴えの活動》

◆1/20 札幌市立北辰中学 1/24 月形刑務所 1/30 浜益中学 1/31 札幌市立真駒内中学 2/3 北海少年院 2/7 紫明女子学院 2/21・3/6 苫小牧ライビングスクール 3/12 小樽市立西陵中学【前田】

◆1/25 札幌市立信濃中学 1/31 駒大苫小牧高 2/1 札幌市立屯田北中学 3/12 札幌静修高校【高石】

◆2/29札幌市立澄川中学 3/6 檜山合同庁舎（交通安全推進会議）3/8 札幌大麻高校【白倉】

◆免許停止処分者講習

1/19 前田 2/23 荻野 3/23 前田

《いのちのパネル展》 ※は今後の予定

2/6～12 札幌ツドーム 2/25～3/9 檜山合同庁舎 4/3～9 白石区民センター （写真→）

※4/9～11 道庁ロビー

※4/13～19 豊平区民センター ※5/7～13

厚別区民センター

