

交通事故被害者の会

第43号

2014年1月15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。会報が送られ、例会等に参加できます。

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

小学5年の息子は交差点で車にはねられ、一年以上経った 今も意識が戻りません。 札幌市 能勢 雅美

私の息子の恭太郎は当時11歳。小学5年生でした。身体を動かす事が大好きで、サッカー少年団に所属し、毎日毎日休みなくサッカーに明け暮れていた子でした。これから6年生になったらこうしたい...とか、中学に行ったらこうなりたい...と夢と目標に向かってサッカー中心の生活を送っていました。

そんな恭太郎が昨年10月4日に交通事故に遭ってしまいました。

札幌医大病院の高度救命救急センターに搬送された時は心肺停止状態。その後すぐに手術が行われましたが、心臓が止まってしまい手術は中断。お医者様からとても言いにくそうに、「生きられない」と言われました。その時は本当に助からないと思っていたのでしょ。恭太郎の状態の説明もあまり詳しくは話されませんでした。

一晩が過ぎ、翌日にもう一度手術が行なわれましたがやはり心臓が止まってしまい、すぐに中断、お医者様からは「もうこれ以上は何も出来ないし、治療も無い。恭太郎君の生命力しかない」と言われました。そして、「奇跡的に生きられたとしても、意識も戻らないし回復もしない」とも言われました。

あまりに現実離れし過ぎていて夢の中にいるような感覚でした。

その晩と翌日の朝のニュースでは何故か名前も出ていたそうで札幌以外の知り合いにもずいぶん知られてしまいました。意識不明の重体...私もニュースで何度も聞いた事があります。命さえ助かれば時間はかかっても回復するんだと思っていました。

事故から3週間程経った頃、ICUの看護師さんから「恭ちゃんは搬送されて来た時は、諦めなきやならない症例だったんですよ。恭ちゃんの状態で運ばれてきて生きられた人は私達看護師も先生達も見たことないです」と言われました。そして「あれだけ苦しくて大変なところを越えた子だから希望を持っていいと思います」と励ましてくれました。

恭太郎は先生が言ったように奇跡的に一命は取り留めたんですね。でも、やっぱり先生が言われたように一年以上経った今も意識はありません。そしてせっかく命は助かったのに、その後は何度も感染症に苦しみます。敗血症や肺炎、尿路感染症、そばで毎日見ている私にも想像なんか出来ない苦痛だと思います。本当によく我慢して頑張ってくれています。(2013年11月17日、北海道フォーラムでの発言より。続きはP3へ)

事故概要：能勢恭太郎君は、2012年10月4日、札幌市内の市道を友人と自転車で通行中、交差点で右から来た車にはねられ重傷。遷延性意識障害で入院中です。

今号の主な内容 特集 世界道路交通犠牲者の日・北海道フォーラム 2013 ~

ゼロへの願い： 「息子は1年以上経った今も意識が戻りません」(能勢雅美) 「危険運転で母を奪った加害者を許さない」(清水孝太) **緊急**「娘のひき逃げ事件の目撃情報を求めています」(飯田今日一)
逃げ得解消の新法「自動車運転致死傷行為処罰法」成立について(高石洋子)

ゼロへの提言： 基調講演「ワールドデイの今日的意義」(小栗幸夫) 「交通死傷ゼロへの提言」
ゼロへの誓い： 協力団体・関係機関より挨拶 犯罪被害者週間全国大会の報告 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2013

交通死傷ゼロへの提言

11月17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・交通事故被害者家族ネットワーク
TAV交通死被害者の会・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70名)



基調講演は千葉商科大学小栗幸夫教授

第1部と第3部の司会を引き受けていただいたのは、ご自身が弟さんを交通事故で亡くし、大学で被害者問題の勉強をされている山口紗季さん。



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199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、今年も小栗教授を介して届けられた、ショードリイさん(「ロードピース」の創始者で、ワールドディが国連決議されるきっかけを作った被害遺族)からのメッセージが紹介され、主催者挨拶、そして第1部の被害者からのメッセージへと進みました。

親愛なる日本の皆様

世界道路交通犠牲者の日が日本に伝わり、2007年に、多くのNGO、NPOのワールドディの活動が始まったことを嬉しく思います。

その時から活動が除々に拡大し、とりわけ、NGO、NPOのみならず、警察や地方政府が活動に参加を始めたことは嬉しい限りです。ワールドディの活動は世界中で広がっています。

この世界規模の拡大には理由があります。それは道路での死傷が世界規模であり、巨大であり、その破壊性が深刻だということです。自動車の増加と自動車道路建設という変わらない政策によって、この問題はさらに深刻さを増しています。

ワールドディは、道路災害にハイライトをあて、政府、関係組織、道路利用者を含む当事者の行動を要求する機会です。

私たちは、いま、道路安全のための行動の10年2011-2020のただ中にあります。この10年のワールドディの共通テーマは、世界の追悼から世界の行動へです。2011年から2020年を記憶される10年にしましょう！

世界の道路上で生命を失い傷ついた人々を思い、我々は結束し、行動を成功に導かねばなりません。組織を越え、国境を越え、世代を越え、道路安全が達成する日まで、すなわち、道路交通による死傷がゼロになる日まで、一緒に行動しましょう。日本でのワールドディ2013の成功を祈って。

2013.11.16 Brigitte Chaudhry

(イギリス・ロードピース会長)

邦訳は小栗幸夫氏

主催者挨拶

代表 前田 敏章

「ゼロへの提言・北海道フォーラム」と銘打って5回目となりますが、今年も道と道警、札幌市など関係機関や団体、多くの方々のご協力をいただき開催出来ることに感謝申し上げます。

昨日は東京で、小栗教授を代表とする東京フォーラムがキャンドルの集いを行い、今日は来賓として出席いただいている佐藤理事長の交通事故被害者家族ネットワークが千葉で集会を行うなど、多くの団体や個人が、集会や街頭啓発などに取り組んでいます。

行政も、秋田県警が3年前に始めた「交通死傷ゼロの風を吹かせる」黄色の風車を被害現場に設置するという取り組みが、今年も熊本県警にも広がっています。ショードリイさんのメッセージにあるように、ワールドディを結節点に被害根絶の願いが世界に拡がりつつあります。私たちも連帯し歩を進めたいと考えています。

かけがえのない肉親を交通犯罪で失った私たちは、日々、絶望の淵に身を置き生活しております。「時薬」という言葉も私たちには無縁です。逆に一日ごとに悲しみが体に沈積し、何の喜びも希望も感じられない自分になっていくのです。同時に、犠牲になった肉親の無念を改めて感じ、こんな悲しみ苦しみは私たちだけにしたい、尊い犠牲を無にして欲しくないとの底から思います。

憤りを感じるのは、この願いに反し、クルマは便利だからある程度の犠牲は仕方ないとばかりに、交通死傷被害を軽く考え容認する社会の麻痺とその異常さです。死者や負傷した被害者がさらに冒瀆されたように感じるのは私だけではないと思います。

私たちは、「被害者の視点が社会正義につながる」といつも考えて行動をしています。被害容認のクルマ優先社会という麻痺と異常さの間の部分は、被害者の視点から光を当てて正さなければならないと思うからです。

今日のフォーラムが、被害根絶に向けて、わが国の交通安全施策の根本的転換を図る確かな一歩となるよう、皆さんと共に奮闘したいと思います。



ゼロへの願い

被害者からのメッセージ

WORLD DAY

住宅街を約100キロの危険運転で母を奪った加害者を許さない

旭川市 清水 孝太



母がいなくなってから2度目の冬がやってきました。毎年、この時期は実家に帰って母の車のタイヤ交換をすることになっていました。そんな些細な交流もできなくなってしまいました。

今回は刑事裁判を終えて感じたこと、思ったことを率直にお伝えしたいと思います。

私の母は加害者の無謀な運転によって命を落としました。結果として加害者は懲役3年という判決を受けました。人1人を殺しておいて、たったの懲役3年?どう考えても軽すぎるとしか思えません。被害者の遺族だから納得がいけないというのではなく、世間一般的な考えからしても軽すぎると思います。この結果も、1審では禁固3年という判決でしたが、控訴をしてなんとか懲役3年になりました。

今回の裁判の争点になっていた、事故直前の悪質性の高い運転についても、加害者が気づきませんでしたと言えばそれまで、「死人に口無し」と言ったように、たくさんの証拠があるにも関わらず、認めてもらうこと

ができませんでした。また、2審では私たちの思いを書いた意見陳述書ですら読むことができず、裁判はたったの5分で終わってしまいました。

刑事裁判を通して、正直何のための裁判なの?と思いましたが、この結果に誰が納得できるの?という腹立たしさも覚えました。

世の中には交通事故で家族を亡くしている多くの被害者がいます。誰もがあの日に戻れたらという後悔しか残らないでしょう。被害者は、これから一生その後悔を背負って生きていかなければいけません。その苦しみを少しでも和らげてくれることができるのは、加害者に対する厳罰で、加害者の行った事実を裁判で明らかにし、認めてもらうことしかないと思います。

現在は民事裁判を行っている最中です。青野弁護士と共にメールでのやり取りを行い進めています。事故から1年と5ヶ月、あの日から私の願いはただ一つです。刑事裁判では認めてもらえなかった加害者の悪質な運転を認めてもらうことです。少しでも被害者が救われるような判決を願っています。また、被害者の声が国に届いて、同じように苦しんでいる被害者の方々が納得できるような法律へと変わっていくことを願っています。

一面からの続き

息子は1年以上経った今も意識が戻りません

札幌市 能勢 雅美

恭太郎は自転車に乗っていて事故に遭いました。私は、あんな自転車を買わなければよかった。事故の1時間前に電話で話した時もう少し長く話せばよかった。とか、自分の今までの生き方も振り返り後悔ばかりしています。そして今もずっと罰を受けているような気持ちです。

もう前の自分とは違う人間のようにです。人が善意で言ってくれる励ましの言葉や気遣いの言葉が受け入れられません。

見た目は普通に見える様なので久しぶりに私に会った人は「元気そうで良かった」と言います。私は心の中で「元気なわけじゃないじゃん」と思っています。もう一年も経ったから...と「恭ちゃんどお?」と聞かれるのも、どう応えてよいのか、とても困ります。こんな事が面倒くさいので人には会いたくないし、会わないようにしています。普通の人達とは違う世界で生きているように感じ、普通の人達と話が通じる気がしません。

恭太郎は今、何も言えませんが、きっと恭太郎もたくさん後悔していると思います。夢や希望どころか全てを失ってしまったのですから。

恭太郎には当時1年生だった妹がいます。彼女にも事故以来、異常な生活をさせ、たくさん我慢をさせ、心身共に随分ストレスをかけています。

私たち被害者は、毎日毎日、事故の状況を想像し



ては落ち込みます。せめて制限速度を守ってくれていたら。せめてブレーキを踏んでくれていたら。せめてハンドルをきって少しでも避けようとしてくれていたら...

なのに加害者は、どうしてこんなに大きな事故になったのかと深く考えもしない。どうして自分がやった事と真摯に向き合い償いの気持ちを持つとしないのでしょうか。時間が経てば周りの保険会社や弁護士がどうにかしてくれる...とどこか他人事のように思っているようにしか見えません。自分がかすり傷一つ無く、なんのペナルティも無く、以前と何も変わらない生活をしている。あまりにもバランスが悪いと思います。

被害者の会に入会させていただいてから、いろいろな交通事故のお話を聞かせていただき思う事は、人の命に関わるような重大な事故を起こした加害者達は何か特別な人...と強く感じます。飲酒運転や無謀運転は論外で、運転者としての最低限の責任も覚悟も持たない人達だと感じます。本当に誠意を持って物事を考えられる人間は、こんな重大な事故を起こす事はないのだと思います。人としての当たり前の感性が育っていない人が大きな事故を起こしていると思います。運転免許証は国家資格なのですから全ての人に高い意識で運転して欲しいと思います。

そして、こんな異常で納得のいかない事はあってはならないし、無くして欲しいと心の底から強く願います。

事故後の刑罰ももちろん大事な事ですが、そのもと前の、家庭での、学校での、そして自動車学校での教育の問題もとても大きな事のような気がします。

ゼロへの願い

被害者からのメッセージ

WORLD DAY

緊急のお願い 娘のひき逃げ事件(2013年9月13日23時30分頃、豊平川・9条大橋)の目撃情報を求めています 白石区 飯田 今日一



長女ひとみ(23歳)のひき逃げ事故から2カ月しか経っていません。皆様方のお話を聞いて、本当に加害者は自覚がないと思っております。葬式が終わって翌日に警察で言われたのは「加害者の供述が曖昧なので、10日間の勾留をさらに延ばします」ということ

でした。ああ、警察の方はちゃんと調べてくれているなと思っていました。ところが翌日、検事から「加害者は逃亡するおそれがないので釈放します。これは裁判所の指示です」との連絡です。私は、これは何だ、嘘ばかり言っている人間をなぜ釈放するののかと思い、司法に対してすごく不信を感じました。その後は捜査方法を変えるということで、信用して今日に至っています。しかし、同じ頃、警察は加害者の妻に会ってくださいと言ってきました。私は会いたくないと伝えましたが、婦警さんによって加害者の妻に急に会わせられてしまいました。妊娠している人です。私は「この婦警は何を思ってこの場面を作るの?」と怒りの気持ちでした。

加害者の母親は、事故を起こした翌日から、息子の釈放を要請してきたようです。それにつられて司法も4日目で釈放し、婦警の方も妊娠している加害者の妻に合わせる、これは何なのかと思いました。とにかく、加害者は本当に自分の起こした罪の深さを自覚していない。また加害者の家族も自覚していないのだと、改めて思いました。

こうして目撃者を探すなど調べている間、やはり捜査方法にも問題があるなと思いました。現場の看板は、1ヶ月後に撤去されました。お配りしましたが、今は自分で看板を作って、事件内容を詳しく書いたチラシを配って目撃情報を求めています。こうしますと関心を持ってくださる方がいらっしゃるのです。ドライバーの方も、けっこう見てくれます。ですから、警察の方も、立て看板をもう少し詳しく書いて広報して欲しいと思います。

また、このフォーラムに参加して感じたことは、なんでこういう被害に遭った方の広報が足りないのかなと思いました。もっともっと周知して、一般の方が「加害者の罪の深さ」を知ることが必要と思いました。私は前田さんと会うことで、少しは行動を出来ました。やはり、この会がもっともっと周知され、また、加害者が起こした罪の深さをもっと自覚するよう

な行動を起こしていただきたいと思います。

以下、飯田さんが現場で配付しているチラシ抜粋です

真実が知りたいのです

娘が「横断している姿」の目撃者を捜しています。皆さまのお力をお願い致します。

加害者はひき逃げ後の出頭で、「人をひいたかもしれない」その後「撥ねたのは横断歩道ではない」さらに後には「横断歩道で撥ねたが、自分は青で侵入し娘が飛び出してきた」



と、矛盾する供述をしています。故 飯田ひとみさん

私たちは、真実を知りたいのです。このままでは、加害者の一方的な供述が調書採用されてしまいます。

娘は事故現場付近の交通状況の怖さを知っています。娘の親友が事故現場付近で同様の事故にあい、親友と事故現場を通る度に「怖さ」が話題となっており、親友も「(ひとみさんは)赤で渡らない」と証言しています。娘は、高校生の時から長距離を歩くことに苦とせず、のんびりと歩く性格上、赤信号で渡らないです。



ゼロへの願い

被害者からのメッセージ

WORLD DAY

10年で60万人の署名提出、「逃げ得」解消の新法成立なる

「飲酒ひき逃げ事犯に厳罰を求める遺族・関係者全国連絡協議会」共同代表 高石 弘・洋子



10年前、息子は

私たちは、10年前2003年2月、宝物の様に大事にしていた自慢の息子を飲酒運転のひき逃げで亡くしました。朝方までお酒を飲んでいた当時無職の28歳青年によって一瞬で命を奪われたのです。

その事故が「教えてくれた」のは、飲酒運転で事故を起こし、その場から逃げたならば、アルコール検知から免れて、その場で助けた人よりも罪が軽くなるという、「逃げ得」がまかり通っていたことでした。事故から翌月には裁判が始まり、5月に判決が出ました。それは2年10カ月という、私たちにとってはとても信じられない、軽い罰でした。罪に罪を重ねた加害者に対して、その罪を裁く法律が日本には無く、明治時代にできた道交法で被害者が苦しんでいることを知りました。北海道交通事故被害者の会に入って、たくさんの苦しんでいる人を目の当たりにし、私は恐怖を覚えました。

それから私たち家族は、事故から半年後の8月、飲酒ひき逃げに厳罰を求めるという形で法務大臣に宛てた署名用紙を作り「法改正」を求めて活動を始めたのです。この10年間必死で闘ってきました。

息子の事故は家からそんなに遠くないところでの事故でした。ひき逃げという形で雪の降り積もる中、一人ぼっちで置いてきぼりにされて重傷を負った息子は、何時何分に息を引き取ったのかも私は知りません。そのことが私の中でずっとずっと親として何もしてあげられなかったことに対する後悔と複雑な思いで今も生きています。その場で加害者が救護をして「今救急車呼んでいるからな、もうちょっとがんばれよ、もうすぐ救急車来るからな」と、誰かがそばにいてくれていたら、あの子は一人で息を引き取ることもなかったんだろうと思うのです。その苦しみというのは恐怖であり地獄です。

2012年、法律が動き始める

私はこの10年間、飲酒ひき逃げというものをひたすら許さず、そのことだけで一生懸命法律と闘ってきました。が、危険運転による悲惨な事故が続いて起きました。そしてやっと法律が動き始めたのです。2012年6月、「危険運転致死傷罪を考える国会議員の会」が発足され、第1回の勉強会から参加させていただきました。法律が変わるかもしれないと心が躍りました。何人もの議員の方々から「逃げ得は無くします」と言っていただきました。2013年6月に、谷垣法務大臣へ署名を提出し面談をいたしました。2003年に初めて署名を提出してから10年、9人目の大臣でした。署名簿は総数60万3080筆提出致しました。

谷垣法相はこれまでの大臣には無かった「大きな器」を感じました。「いくら重罰化をしても、法の網をくぐる様な輩が出てくるが、(厳罰化に)抑止効果を期待している。現場で検察がきっちり立証するという機能を発揮するようにしたい」とおっしゃってくれたのです。涙が出るほど有り難いお言葉です。それからです、国会が動き始めました。法務委員会に参加させて頂き、11月5日衆議院で法案可決を見届け、11月20日参議院で新法「自動車運転致傷行為処罰法」成立を見届けました。新法の中の「アルコール等影響発覚免脱罪」の最高刑は懲役12年です。道交法の救護義務違反と重ね合わせると最高刑が懲役18年となり、危険運転致死傷罪の懲役20年には一歩及ばないものの、刑の名称やその主旨に私たちが訴え続けてきたことが汲みとられていると評価しております。法案作成に携われた方々には本当に心から感謝しております。

逃げ得というのは、危険運転致死傷罪が2001年に制定されてから急激に目立つようになってきました。2006年には福岡で大上さんのお子さん3人がいっぺんに亡くなるという、飲酒運転ひき逃げの恐ろしい事故が起きました。その翌年の2007年に、道路交通法の改正が行われましたが、それでも逃げ得という法の穴は埋まりませんでした。とても悔しかったです。同じ様な事故が2度と起きてはならないという思いで一杯でしたので、署名活動に益々力が入りました。全国から寄せられた署名という形での国民の声が後押ししていただきました。この会の方々にも署名にご協力していただき、心強い味方となっていました。

本当にどうもありがとうございました。

法律は教育的にも重要

罪の重さは結局、法律の最高刑で測られていますから、悪いことなだとわかってもらうためには必要なことでした。私は親から「車で人を轢き殺したら、どんなことがあっても車が悪い」と教えられました。子どもが小さい頃に親や先生に教えられたことをしっかりと頭に植えつけて生きて行くのだと思っています。だから、法律というものは教育的に絶対必要だと思い、この10年間必死でがんばってきました。その成果がやっと新法成立となりました。

危険運転致死傷罪が少しづつ見直されてきましたが、完全なものではないでしょう。不安も残ります。法律がどんなに厳しくなっても、大人がしっかりと学習しなければ、「事故の無い国」は夢となるでしょう。我々大人が、子供のお手本となるようにこれから自分を見つめ直して生きて行きます。辛かった署名活動に終止符を打てました事を、心より感謝致します。皆様本当に有難うございました。

(本稿は11月17日のフォーラムでの発言をもとに、11月20日の新法成立を受けて加筆されたものです)

WORLD DAY OF REMEMBRANCE FOR ROAD TRAFFIC VICTIMS

記念講演 ワールドデイの今日的意義 ～追悼から行動へ～



千葉商科大学政策情報学部教授 小栗 幸夫

(おぐり ゆきお)

[講師略歴]

1946年、岐阜県瑞浪市生まれ。一橋大学大学院経済学研究科修士課程を経て、ペンシルヴァニア大学博士課程終了(都市計画学博士)。筑波大学講師、株式会社西洋環境開発(セゾングループ)勤務などを経て2000年より現職。

2000年、政府公募のミレニアム・プロジェクトに採択され、最高速度を表示・制御するソフトカーを開発。ソフトカー・プロジェクトチーム代表。ブログ「ソフトカー・ダイアリー」。2007年

に、全国の活動をつなぐWeb掲示板「ワールドデイ・つながるプラザ」を立ち上げ、海外の被害者組織とも連携。著書に「脱・スピード社会」(清文社)「ウインの希望のものがたり」(じゃこめてい出版)など。

2013/11/17 札幌市「かでる2・7」

はじめに 交通被害・人・車・道路・都市

世界道路交通犠牲者の日。その中でも特に重要な、北海道フォーラムで基調講演をさせていただけるということは、私の最も望んでいることです。ただ、清水さん、能勢さんのお話をうかがい、ここに大勢お集まりの方の多くがご家族を失われ、あるいは傷つけられている、そういう方の前で私がお話をするということが本当に正しいのか、という気持ちになります。おつらいですね。しかし、私も若干、そういう意味での資格を持っておりまして、1997年に私の姉が亡くなっております。許せないのは、軽乗用車にはねられ、1週間後に死んでいますので、警察統計では、みなさん御存じのように、交通事故死ではありません。この社会の歪みがそこにあると思います。

同時に私は、若干みなさんと違う側面があるかもしれません。それは、私は都市計画の勉強を志したのは19歳で、1967年、オリンピックが終わってから3年後なのですが、それから2年後、私の故郷の人口4万の瑞浪(岐阜県)の駅前の商店街の道が拡げられ、町が壊れると思いました。1969年に旭川は初めて日本で国道の車を止めて、買物公園にする、ということをされました。へえ、こんなことができるんだと思ったんですね。私もまだ大学院に入る手前の浪人時期です。道路復権という名前でNHKが報道しました。今、旭川は駅前の歩行者空間ができているかと思いますが、当時は仮に車を止めてそこに遊具を置いて、本当に道路が公園になったんですね。大学院の試験を受けてすべり、心にちょっと傷を持って実家に戻りました。その時に、道路拡幅ではなくて、道をそのままにして車

を入れない、旭川でやったことを私の町に適用できないか。そう考え、提案を始めました。22歳の提案ですから、東工大や早稲田の学生の友人たちとグループをつくって提案しましたが、今や都市学分野できわめて重要な人間になっておりますが、当時は力がなく、その案は受け入れられませんでした。しかし、私は筑波大学の講師のときに、ソフトカーという車のアイデアを思いつきました。1973年です。あとからゆっくりお話させていただきます。

私はもともと町の中の車がどうあるべきか、道路はどうあるべきかということを考えていた、そういう中で姉が被害にあいました。私は姉の事故を東京で聞いて、姉にも起こったと思いました。この社会はそうできている。私の姉にも起こったと思いました。

当然ショックでした。岐阜に戻りました。いったん東京に戻り、1週間後にまた通報がきて、姉があぶない、危篤だと聞いて、移動中に亡くなったことを知ったのです。59歳の焼いた骨はきれいで、きれいな骨が残る、それが我々の苦しみです。その悲しみはしかし、社会における町、町における道路、道路における自動車、そして人との関係を考えていた中で起こったことだったんですね。ほとんどの方は、人と車、道路、町を考えないで生活をしています。車を使うのが当たり前、そこに突然クラッシュが来、遺族となり、遺族とならない人はその遺族の気持ちがわからないまま日常を過ごしているというのが現状だろうと思います。私は、みなさんの立場と、無関心でいる人の立場と、それから町づくりの専門の立場、その3つをつなぎながらお話ができるかと思っています。

ワールドデイの背景と行動

前ふりが長くなりましたが、お話をさせていただきたいと思えます。

まず、ワールドデイでの国連決議ですが、2004年にWHOが、世界道路交通傷害レポートという、2002年の世界の交通事故死、それから傷害等についてのレポートを出しました。118万人の人が2002年に亡くなっている。重傷者はとんでもない数字ですが2000から5000万人。ようするに誰もわからないんですね、何人死んだか怪我をしたかが。こういう背景があり、2005年の国連決議に至りました。

しかし、背景には、被害者の意志があった。さっきメッセージの紹介があったブリジット・ショードリーさんは息子のモンスールさんが亡くなった後、1993年にロードピースというNGOをたちあげ、1993年に初めてワールドデイWorld Day of Remembrance(追悼の日)の集まりを催しました。追悼の日は第一次世界大戦の被害者の追悼の日が11月の第2日曜日なので、その1週間後であればみんな覚えてくれるだろうということで始めたと言っていました。それが始まって徐々にヨーロッパに拡がり、被害者組織がつながって行って国連を動かすことまでやったということがすごいですね。それで2005年に国連決議になりました。ですから、彼女のスライドには国連決議の前の写真が入っています。

オーストラリアの2002年の催しでは Balloon for every person killed that year となっていて、風船の美しさ
と死の残酷さの落差に茫然とします。



ワールドデイ オーストラリア 2002
ブリジット・ショードリーさん提供

2011年から世界の追悼から世界の行動の10年に変えようということになりました。私は2009年のブリュッセルのNGO会議に参加し、それ以後連絡もとっているのですが、今が2011年から始まった行動の4年目で真ただ中ということになります。

日本での活動は、一番早く始められたのが前田さんをはじめとする北海道のみなさんでした。同時に、大阪でも活動がはじまりました。最初にワールドデイを日本に紹介されたのは、今井先生であったということですが、私は同じ時期にブログに書いておりました。私は本を書く必要があって、いろいろ調べているうちに見つかったんですね。2007年に風見しんごさんがお嬢さんを亡くされました。その年の10月28日に風見さんに

お会いしましたが、その時に私のブログをすでに読んでいらして、ワールドデイに何かされるんですかと聞かれました。残念ながら時間がないので、今年は何もできないと申し上げたんですが、ネットの掲示板を作りました。そうしたら、九州にいるお母さん建築家、高橋泉さんから、すでに北海道・大阪でその動きがありますよと聞いたので、掲示板を「つながるプラザ」、みなさんつながりましょうというプラザにさせていただきました。一番最初に書き込んだのが前田さんでした。北海道からつながりますと。なんとうれしかったことでしょう。

それから2009年に基調講演をさせていただいたんですが、さっきお話があったように、秋田県は、これも前田さんから送っていただいた新聞に載っていますが、黄色い風車を立てました。今年は熊本でもやりました。ただこの数が200、300すべて死亡地点です。悲しいですね。東京では昨年末に解散したKIK(全国交通事故遺族の会)が4年前から大阪、北海道のあとにはじめました。私も参加しましたが、キャンドルナイトをはじめまして、昨年も解散をするのでもう今年は何もやらないという時に東京のKIKの佐藤清志さんと一緒に東京タワーの前で小さなキャンドルナイトをやりました。それから少人数の集まりでなんとかそのつなぐ仕組みを作りたいねという会議を行いまして、朝日新聞が書いてくれました。

昨日、昨年と同じ東京タワー前でピースの文字をキャンドルで作りました。そこにいた若者が手伝ってくれたんですよ。ピースという言葉を作りましたと言ったのは彼らだったんです。彼らはバイクに乗る子どもたち。事故を起こしてはいけないと思うからピースだと言ったんです。ロードピースです。心の中に何かのつながりがあるんですね。素晴らしい夜でした。参加されたのは、みなさんよくご存知の命のメッセージ展の鈴木共子さん。それから分離信号の長谷智喜さん、それから同じKIKの中島朋子さん、それから佐藤さんと私、たった5人でしたが、きわめて重要な集まりだったと思います。たとえば、その時の、来年やりましょうということ、集まりをいろいろなところでやりながら小さなパンフレットを共通で作りたいねという話をしました。タワーの光を上の方だけ残して消すという仕組みをシンボ

ルの的に全国でやったらどうかという話もしました。



ワールドデイ前夜
キャンドルナイト
東京芝公園 2013.11.16
提供：長谷智喜さん

産業社会と自動車

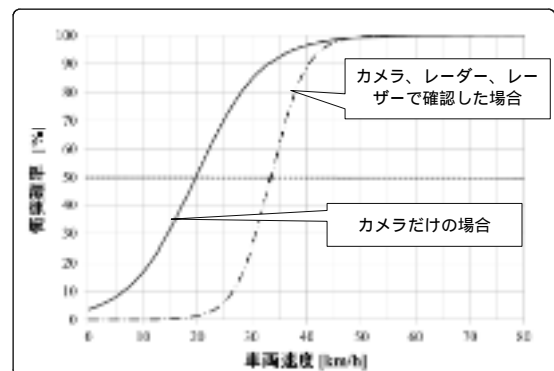
さて、このようなワールドデイが世界に広がる背景を、ショードリーさんは世界が大きな被害に遭っているからだということを書いたんですが、彼女と私で相談しながらメッセージを作りましたけれども、根本的にこの世界は極めて異常な産業化を進めたということが背景にあります。大きくは産業革命の歴史にさかのぼります。19世紀の初頭のワットの蒸気機関の発明、それで、速度が、世界にとって、人間にとって極めて価値がある、ということになりました。そのプロセスで、蒸気機関を使っていた、あるいは電気を使っていた中から今度はガソリンの発見というものとつながり、ダイムラーとベンツが同時に1886年に今のガソリンを使った自動車を作った。その概念の重要なところは、速さと自由さです。ベンツは自伝に、電車の持っている速度で線路がないところで走らせる移動物を作りたいと考えたと言いました。それが実現した。させてしまったんですね、社会は。発明されたけれども、ヨーロッパでは最初は動かしてはいけなかった。それから10年後、時速3.6キロ。バスの前を赤旗を持った人が歩いて、その後ろをバスが走る、そういう時代があったんですね。「赤旗法」が適用されたんです。それが徐々になし崩しになっていったんですね。なし崩しにした最大の貢献者は、アメリカです。アメリカは国土が巨大です。ですから、移動する手段というものが個人的に使えるというのであれば、きわめて大きなことだし、それは産業になります。最初に成功させたのはフォード。そのあとGMが出てくるんですが、このフォード車は、1800万台、15年くらいの中に一挙に大衆が持つ道具に変わりました。芸術家もこのスピードというのがこれからの文明であるという興奮をしました。都市計画もそうです。私はこの都市計画の分野の人間なんですが、高層ビルを造り、高速道路を造る、それが都市だということになった。それから、道路を造ると、開発できる土地が広がります。不動産事業が成立してきます。アメリカは1929年に大恐慌に入りました。その時に、考えられたのが、郊外に住宅を造り、そこにファイナンスすなわち資金を提供して、経済、ちょうど今のアベノミクスですよ。需要を生み出すために車というのはきわめて重要で、速度があり、市街地を拡げるという政策です。

戦争がきわめて大きく自動車製造を促進するという背景がありました。日本の自動車メーカー、代表的なトヨタ、日産は1937年に自動車製造が許可されました。この年は、南京の陥落、中国はそれを虐殺の年と言われますけれども、要するに日中の戦争が始まる。直接に太平洋戦争につながる日中のコンフリクトがあった年

に、許可されて作られたのがトヨタと日産の自動車です。そういう戦争との関わりで日本の自動車メーカーは作られていますし、ドイツでは例えばフォルクスワーゲン、それからアウトバーンという速度が無制限の道路というのは、ナチが造ったもので、そうした政策をそこを訪ねた岸信介、今の安倍さんのおじいさんですね、彼がこれはいいアイデアだ、日本でも通常時は生活のために使え、戦争の時には戦争に転用できるような車を作ろうということで、車を作っていたという背景があります。

保険が経済を動かす仕組みになっていますが、自動車保険の問題。これは二木先生が『交通死』という本で書かれていらっしゃるんですね。被害の側ではない、竹森先生という有名な経済学者が、自動車保険がなければ今の水準に車の保有は広がらなかったとおっしゃっています。事故を起こす確率が殆ど一定水準に決まっているということです。だから、保険料率が決まる。そういう社会に我々は今住んでいます。

さて、産業社会の問題はさまざまありますが、今や、情報化社会です。今何が言われ始めたかということ、情報技術で被害をゼロにしようという考えです。スバルのアイサイトは、最近コマースルでよく出てますよね。車が止まってくれる。ところが、国の研究機関、交通環境安全研究所の論文では、こういうグラフがあります。横軸は速度です。ですからここが30キロです。で、2つのタイプの事故回避装置なのですが、カメラのみの場合、時速30キロでは、事故率は85%、実は15%しか事故の回避はできないのです。ほとんどは事故を起こしてしまうんです。30キロになれば、それにもっとレーダーだとかさまざまなものを組み込んでも、45キロになればほとんど事故は防げない。それが現実です。しかし、それをコマースルの最後に短くしか言わない。技術者は実はわかっているんです。しかし産業はそういう側面を持っています。ですから、情報技術で完全に安全になるという考え方は幻想です。



衝突回避・被害軽減ブレーキシステム (CMCS) による衝突確率
出所：田中信壽 安藤憲一 (2012)「衝突回避・被害軽減ブレーキシステムの性能評価と効果推定に関する検討」

民間企業には製造物責任あると思います。コマーシャル最後見てください。1秒も流さないんですよ。30キロ以下でないとは有効ではないっていうの。だから先日事故起こしたじゃないですか。ある評論家は、あれはどうもアクセルを踏み間違えたと推測しています。ブレーキと思って。どういう実験をやっていたかという、これが車だとします。ぺらぺらの紙です。だけど、その前に車が止まる。ところが、近づいたから怖くなってあわててブレーキを踏んだ。それがどうもアクセルだったんじゃないか。だから6メートル先のフェンスにぶつめた。それが実相に近いんじゃないかなと。衝突時の時速は30キロをオーバーしていたことは間違いありません。ですからこれをもっとはっきり書くべきです。これをもっと分かりやすくするべきですよ。

他にも、国が大きな欺瞞をしました。東京にある高速道路も非常に事故の多い場所で、その先で何かがあったときには、警報を出すことによって事故が減ったという報告をしたんです。これ世界中に流れてます。ところが、詳細に調べてみたら、なんと、それ以前にもう事故の減少が始まっていた。実は情報技術だけじゃなくて、路面を改善し、スリップしなくなった。すなわち、1から10までの合わさった効果で事故が減少したのに、一番売りたい情報技術で事故が減ったって言ったんです。国は何やったんですか、いったい。と、僕は怒る。と言いながら、私、本を書くときに、命がなくなるかもしれないと思いながら書きました。しかし、私が言っても、相手はノーコメントです。誰も何も言わない。無視するのが最大の武器ですね。

自動運転、みなさん、期待されますか。私は10月14日からのITS世界会議に参加しました。グーグルが自動運転のできる車を作った、最近話題が多いですよ。私はグーグルの担当のロン・メドフォードという人と直接に話をする機会がありました。私の発表の時にその司会が彼だったんですね。基本的にはゆっくりの時だったら、少しの距離だけ自動運転できる。たとえば、駐車場の中とか。だから駐車場の中に人が入らない。駐車場の入り口で人が降りて、車はあと自動的に走る。そうしたら時速6キロ以下ですよ。だったら自動運転可能でしょう。もう一つは高速道路。専用レーンを作って、そこだけ、他の車は絶対入れない。でもそれはものすごくお金がかかります。それほんとにやるんですか?できるとすれば、速度を制御した場所で、その速度の制御のレベルがどのくらいがいいかというのをセンサーを使って少し喚起する、というくらいだろうというのが私の提案です。グーグルは、私がセンサーを使うっていうところはちょっとにっこりしたんですが、制約

が大きいよと言ったことにちょっとハッピーじゃなかったの、残念ながら友達になれなかったんですが、なんとか友達になるうと思っています。



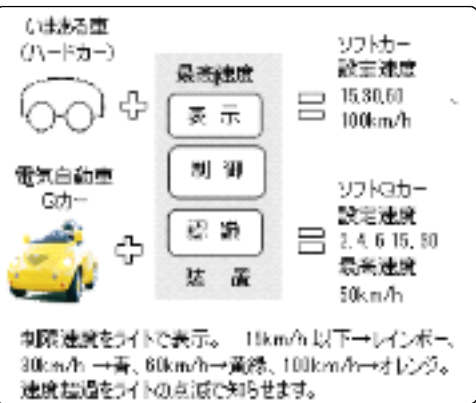
グーグルの自動運転車 2013.10.14
ITS世界会議東京 小栗撮影

ソフトカー・プロジェクト

さて、私がしてきたことは、場所によって最高速度を変える、という車、ソフトカーの開発です。たまたま筑波大学にいた1982年に、場所によって最高速度を変えるという車を思いつきました。最初に申しあげた、車を入れないという考え方から少し変化が起きました。車を入れない場所も必要だけれど、どうしても車が必要であるということが多いですね。その場所ではゆっくり、幹線道路では速度上げてもいい、それから高速道路であればさらに上げてもいい、場所によって最高速度を変える、それ以上出さない、ということですね。それから電気自動車を見て、これは完全に歩行速度にできると、車いすと同じようにできる。2キロ、4キロ、6キロに設定する。そういうことを思いつきました。で、目的はまさに事故被害減少。これでも100%とは言えません。それと今、高齢者が非常に深刻な問題です。それから車をどんどん使うようになって、まちがどんどん分散的になってしまった。

国が2000年に、私の考えに研究費を出しました。私は筑波大学のあとサラリーマンをやっていました。西武百貨店の会社のグループにいまして、12~3年、その会社にいたんですが、そのあといまの大学に戻ったときに、大学はこういうことをやるべきところだと考え、ソフトカーの提案をし、3年間で1億2千万のお金をもらいました。それで、最高速度を制御する装置と、最高速度を色で示すという表示装置を開発しました。15キロという最高速度はレインボーライトにしましょう。レインボーライトは15キロを越えると点滅を始めて速度が違反であることがわかる、そういう装置です。それから、情報技術は進歩していますから、この場所に入ったら、最高速度が15キロに自動的になる。ライトのレインボーで識別できますから、そのシステムを開発しました。市川、これが大学がある市なんですが、そこで実験をし、それからヨーロッパでもそういう研究をやっていることがわかりました。すごいゆっくりとか、それから表示っていうのがないので、私のアイディアはユニークなんです。愛・地球博、2005年に電気自動車のソフトQカーを4台準備できましたので、1台を使って全国を回りました。

この段階で1冊本を書こうとしたんですが、その時に気づいたのが、遺族のみなさんとお会いしていないという



ことでした。私も遺族なのに、そのことを表に出さないでやってきた。風見しんごさんがソフトカーに試乗した時の写真を使って朝日新聞が、「安全な車 遺族と作る」という記事を書いてくれました。出版は2009年4月。しかしそれでも世界は動かなかった。ただ、基調講演にお呼びいただいたのは、この直後でした。

で、私は考えました。もうちょっとやるべきことがある。それは、市街地の短い範囲をソフトカー車で行ったり来たりする、その時の速度を15キロ、30キロ、あるいは場合によっては6キロにして、その結果、その道路の状態が好ましいかどうか、最高に好ましい時は5点をつけ、ダメなときは1点、という調査を始めたんです。まず市川でやりました。2010年にはこの車を上海に持って行きました。それから東京の大田区の住宅地の道で実験しました。すべてのところでおもしろいのは、特別な車を使っているってということもあるかもしれませんが、30キロよりも15キロの方が望ましいという結果になりました。法定速度が30キロのところを17キロくらいが妥当だろうと。さらに、もともと車が入っていない大学キャンパスでの車の速度は、6キロ以下が望ましいというのが学生たちの反応でした。去年は、絵本の出版がありまして、銀座を時速2キロで走りました。それが楽しかった。前田さんはその時参加され、皆さん非常に好評でした。



2012年 東京銀座でのソフトQカー

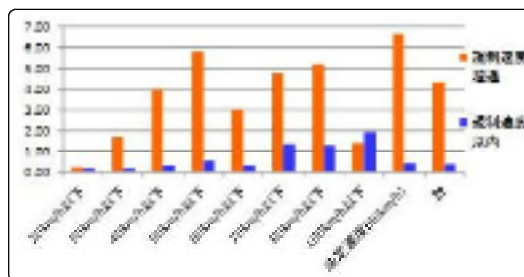
警察がガードしてくれましたが、このあといろいろなところで報道があって、去年はみのもんたが乗ってくれて、2キロでも速いと言っていました。テレビスタジオの中でのことです。

みなさん、動く歩道って時速何キロだと思われませんか?手を挙げてください。4キロ以下だと思う人・・・けっこういらっしゃいますね。4キロから10キロの間・・・これかなり多いですね。10キロ以上・・・いらっしゃった。でも4キロから10キロの方が多そうですね。およそですが、

2キロです。人が立っただけで動くわけだから、歩くよりゆっくりでいいんです。機械の上に乗って、人間のいるところでも速く走るようにしたという車の作り方、使い方に問題あります。それが動く歩道の体験でわかる。

これからやりたいのは、速度制限のモデル地区を作ることです。それを実現するためには、当然法制が必要です。それから企業や政府も市民と連携する。その仕組みが必要だということを整理しつつあります。

重要なレポートが見つかってきました。国の最も重要な学術組織である日本学術会議は、速度制御（ISAとヨーロッパは呼んでいるのですが）の実験をやるべきだと言っています。しかし誰もやっていない、もう一つ重要なものが見つかりました。内閣府が「最高速度違反による交通事故対策検討会」という会を開き、報告書を2010年3月に出しました。ところがこれが一般には知られていません。前田さんと私は非常に注目しているのですが、私は論文に書きました。重要なことは、分析してみると、法定速度を守れば、死亡事故率は10.9分の1になるということです。要するにぶつかった時に法定速度を守っていれば、死亡の確率は11分の1になるってということです。事故数は一定にしていますから、事故の数も多分減るでしょう。もし10分の1に事故の数が減り、死亡率が10分の1になれば、死亡者数は100分の1です。今、5000人を死なせている、殺しているこの社会は、50人の死亡事故で終わるかもしれない。50人も許せませんけれども、極めてシンプルな方法でできるということ、この報告書を分析すればわかるんです。私はこの報告を学会でしたけれども、これをまた無視する。しかし、先日のとんでもない古谷公安委員長の発言にもとづく委員会の資料に、この私の論旨が使われています。法定速度を守れば事故が減る。がんばりましょう。



内閣府『最高速度違反による交通事故対策検討会中間報告書』(2010年3月)より小栗作図

それから、ゾーン30というのがありますが。全国3000か所に指定しようということなんですが、私は、ゾーン30にかなり疑問があります。ゾーン30でも速すぎるってことです。

それから、通学路の問題。亀岡であった以降、全国で2万か所、危険な場所。こんなことわかってます、

昔から。ところがそこでどういう方法で安全にするか、決定打は何も言っていません。速度制限です。絶対そう。で、私はさまざまなことをやったのですが、スマホのアプリで速度警告をしてくれるものがありますから、ぜひ活用していただきたい。

人のつながりのある社会へ

我々は非常に深刻な体験をしました。津波で大勢の人がなくなりましたが、車の中で亡くなっている人がものすごく多いですね。今年9月に判決がありました。マイクロバスの中で亡くなった石巻の5人のお子さん、その判決が出まして、その車を津波の方に走らせたことに問題ありと言っていた佐藤さんに、私はたまたま、現場で知り合ったのですが、そういう体験を経て、車をできるだけ使わないですむような町の提案を始めました。

しかし、私は毎日私たちが体験している被害こそ、毎日の津波だと思えます。世界中で180万位の人が亡くなっていると推定されています。毎日5000人ですよ。毎日津波が襲っているんです。私はたまたま震災の後に鹿沼(栃木県)に行きました。私はいろんな被害の現場に行きましたが、ここでは6人の子が亡くなったんです。とんでもないことですね。私はその時に、復興の名のもとに道路を中心とした茫漠とした空間を作ってはいけなく、復興の名のもとに道路を中心とした町を遠くに拡大してはいけなくということを書いたんですが、それは日経に扱われました。もう一つ、今年6月には、下野新聞という、鹿沼のある栃木の下野新聞の「銀の靴を探して」という大きなシリーズの最終回で私のソフトカーが紹介されている。

これで最後になりますが、一昨日、私は久慈にいました。みなさん、久慈、おわかりになりますか。「あまちゃん」の舞台。ここに行ってきました。そこにソフトQカーを持って行ってくれという話があったので、たいへんうれしかったです。なぜうれしかったかという、あまちゃんには人のつながりが非常に重要なものとして描かれたということなんですね。そこで、パナソニックとスズキと、JTBと、鹿島建設が入った高齢者用のモビリティの研究会が始まって、私の車を持ってきてくれということなので、2台運びました。岩手県ですね、久慈です。参加した市役所の沢口さんという女性が、私が車を残したいということを言ったら、「私もそうしてほしいと思った」と言うんですね。それで市長さんが直接乗ることになりました。その時の様子を見てください。時速6キロで乗り、私が横を歩き、それで他の場所に行く今度は時速30キロという風にして、市長もすっかり乗り気になりました。それで、私はこの2台の車を久慈に残して東京に戻り、こちらにきました。

何が起こるかと言うと、その気持ちがある人たちが

いれば、こういう新しい、今までなかった時速6キロにするというような考え方が受け入れられる。みなさん、市長さんの名前、山内隆文です。フェイスブックをご覧ください。もう2つも3つも記事を書き始めました。法律も変えようという意見も寄せられています。すごいですね。今岩手県は交通事故が連続して、非常宣言が出されたんですね。岩手県の知事は、あまちゃん大好きで、私はツイッター仲間なんです。で、久慈の市長から今度は岩手の達増知事と私は会いません。まだ予定は決まっていませんが。

最後に以下を申し上げます。私たちは、つらい思いをしました。で、この社会を動かす力があります。この力の中に、このままではいけないと思っている、そういう部分があるんですね。多くのものが今までの通りという流れだけれども、やっぱりこのまま放っておいてはいけないという部分があります。あまちゃんはそれを気がつかせてくれた。同時に、多分、あまちゃんがあることによって、久慈の市長や久慈の人たちは、新しいチャレンジをすることができるという。今まで想像していなかったことが実現するんだということを経験したのではないのでしょうか。私のような車を持って行っても、さっそく行政で対応しましょうということと言う動きが始まりました。ですから、産業だけではなく、力を我々は対立的ではなく、力を内側に取り込んで、本来あるべき、人のつながりがある、優しいまなざしのある社会を作る。それがもしかしたらこの10年間で実現すべき社会かなと思います。

今日も清水さん、能勢さんのお話は本当に深刻なお話でしたし、私もそのことはしっかり受け止めたいんですが、私がお話したことも何かみなさんに考えていただくきっかけになればと思います。ご清聴ありがとうございました。



司会の内藤副代表からの謝辞

小栗先生ありがとうございました。最初の全国の取り組み、自動運転車に対する批判的なお話、それから今のソフトカーの取り組みと、大変わかりやすくお話をいただきました。特に自動運転車については、どう考えたらいいのかと日頃疑問を持っていたのですが、お話を聞いて、考えるきっかけに気づかせていただきました。ソフトカーに関しても、4年前にお越しいただいた後のさらに発展した取り組み、市長を巻き込んだ久慈市での動きなど、これから良い方向にいくのではないかと、希望の光が見えてきたような気がいたします。

交通死傷ゼロへの提言

2013.11.17. 世界道路交通犠牲者の日・北海道フォーラム

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

わが国において2011年に生命・身体に被害を受けた犯罪被害者数は89万711人ですが、このうち何と96.5% (85万9105人)は道路交通の死傷(死亡者数6,741人)です。この「日常化された大虐殺」ともいべき深刻な事態に、被害者・遺族は「こんな悲しみ苦しみは私たちで終わりにして欲しい」と必死の訴えを続けています。人間が作り出した本来「道具」であるべきクルマが、結果として「凶器」のように使われている異常性は即刻改められなければなりません。このような背景から、国連は11月の第3日曜日を「World Day of Remembrance for Road Traffic Victims (世界道路交通犠牲者の日)」と定め警鐘を鳴らしています。

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

第1 交通死傷被害ゼロを明記した目標計画とすること

憲法が第13条で定めているように、人命の尊重は第一義の課題です。現在の第9次交通安全基本計画の基本理念は「究極的には交通事故のない社会を目指す」とされていますが、「究極的には」でなく、中期目標としてゼロの実現を明記し、政策の基本に据えるべきです。

減らせば良いではなく、根絶するにはどうするかという観点から、刑法や道路交通法など法制度、道路のつくり、対歩行者を重視した車両の安全性確立、運転免許制度、交通教育など関係施策の抜本的改善を求めます。この度改正された自動車運転に関わる処罰法も、人の死傷という結果の重大性に見合う内容へと運用も含めさらに見直しが必要です。

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

第2 クルマの抜本的速度抑制と規制を基本とすること

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

クルマが決して危険な速度で走行することがないよう

に、今まで以上に踏み込んだ新たな規制が急務です。クルマ自体には、段階ごとに設定された規制速度を超えられない制御装置(段階別速度リミッター)や、航空機のフライトレコーダーに相当するドライブレコーダーの装着を義務化し、速度と安全操作の管理を徹底するべきです。さらに、ISA(Intelligent Speed Adaptation 高度速度制御システム)の実用化を急ぎ、二重三重の安全装置を施すべきです。

これまで検討されてきたITS(Intelligent Transport Adaptation 高度道路交通システム)は、情報による効率の制御であるもののハード面での高速走行を前提にするという矛盾を抱え、安全性向上にどれだけ寄与しうるかは不明です。同様に「自動運転」の技術開発が、今後も多数存在するであろう「非自動運転車」の危険速度走行を免罪することになってはなりません。今あるクルマの速度規制こそが急がれます。

第3 生活道路における歩行者優先と交通静穏化を徹底すること

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

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

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

私たちは、交通事故による死傷をゼロにしたいと願っています。しかし、それだけではなく、現行の交通システムをより安全なシステムに改善することは、交通事故の被害者だけにかかわらず、もっと普遍的な市民や住民の生活の質をも豊かにすること、それはすべての市民の基本的人権の保障につながるということを主張しているのです。

上記「提言」は、第2部の講演後のシンポジウム「交通死傷ゼロのための行動計画について」の中で、主催者から提案し採択されたものです。フォーラムでは、わが国の交通安全施策の根本的転換をはかるために、「提言」の精神を政府の交通安全基本計画等に反映させるべく行動していくことを確認しました。

ゼロへの誓い・・・来賓挨拶

WORLD DAY



交通事故被害者家族ネットワーク
ワーク(本部東京)

理事長 佐藤 則男氏

私たちの団体は、「手をつなごう、明日に希望を」というキャッチフレーズのもと、被害に遭われた方が、孤立することなく互いに助け合って将来のことを考えて行こう

ということを活動目的として掲げています。

実は、私の息子は、今から12年前、当時20歳でしたが事故に遭い、遷延性意識障害で今も寝たきりです。信号機のある交差点での事故でした。相手のトラック運転手が、仕事のことを考え、ボーっとして赤信号を見落したということです。不当にも息子の側も赤ということにされてしまいました。青でなかったのかと今も思っています。息子は今生きていますけれども、聞くことはできません。今日のご発言の中でも、死人に口なしという言葉がありました。重い症状を負わされ本人に調書をとれない時も、加害者の言いなりになってしまう場合があります。

また、今から7年前には、従兄と叔父が正面衝突事故で亡くなっています。原因は、相手のセンターラインオーバーです。

死亡事故の被害者(親族)でもあり、子どもが大変重篤な障害を負わされてしまっている者として、どうしたら事故がなくなるのかということは常日頃考えながら自分でも運転しているのですが、私自身の第一の自己防衛手段は、ドライブレコーダーをつけることでした。

~~~~~

道環境生活部くらし安全推進課  
交通安全対策担当課長

吉泉 丞 氏



交通事故被害者の会、並びに本日お集まりの皆様には、日ごろから交通事故のない社会を目指し、ご尽力いただいておりますことに、この場をお借りして厚くお礼を申し上げます。

本日のフォーラムでは、被害ご家族である清水さん能勢さんの体験談や小栗先生からの大変貴重なお話を聞かせていただき、愛する家族などを一瞬にして奪ってしまう交通事故の悲惨さ、残酷さに胸が締め付けられる思いがいたしました。改めて、この世から交通事故をなくさなければならないという強い思いを感じたところであります。

先ほど高石さんのお話にもありましたが、現在国会で「自動車運転致死傷行為処罰法」が審議中です。危険運転致死傷罪の適用条件を緩和し、酒や薬物、発作を伴う病氣、無免許運転など悪質運転の厳罰化に向けたものであり、これはまさに全国の交通事故の被害者やその家族の思いが国を動かしたものであります。

交通事故は、殺人や傷害罪と同じ犯罪であるということを、私たちは再認識するとともに、交通事故に遭われ、不幸にも亡くなった方、今も後遺症で苦しんでおら

そのことによって、自分も何かあったらちゃんとそこに証拠が残るので、気をつけて運転するようになりました。

特に重篤な被害を負った者にとっては、二次被害三次被害というのがやってきます。どこの病院に運ばれたかによって、その人の運命が左右されることがあります。うちも3か所ほどセカンドオピニオンで病院を回ったんですけども、ある病院では、もう手術もせずにそのままです。ある病院では、この手術はうまくいってますね、もう少しお父さんお母さん頑張ってくださいねと言われました。最初に行ったような病院に行きますと、死者1名の中に加わってしまうということです。次の被害というのが、加害者と賠償問題で立ち向かう時です。損保会社というのは営業利益のためにどうしても支払いを少なくしたいと、いろいろ嫌なことを言ってきたりすることがままあります。そういった被害に遭われた方が、私たちの経験をもとに、お互いに手を携え助けあっていこうという思いで今活動しています。

誰もが被害者にもその家族にもなりたくないと思います。ですから、こういったフォーラムで被害ゼロへの大きな声をあげていくことは非常に重要なことと思います。

制度等の改善を求めると、よく学術界あるいは法曹界の中から、被害者意識が強いという言葉が聞かれます。誰もが加害者になる可能性があるから、もう少し加害者のことを考えてやろうということだと思のですが、逆に、誰もが被害者になる可能性がある、自分が被害者になったらどういう思いをするかということを根底に物事を考えて欲しい、というのが私の究極的な思いです。ありがとうございます。

れる方や、その家族に思いを馳せて、この世から交通事故を無くさなければなりません。

先ほど「交通死傷ゼロへの提言」をお聞きしましたが、この提言を継続していくことが、きっと国を動かしていくものと信じております。

交通事故のない安全で安心な社会は、誰もが願っていることです。道といたしましても、皆様や道警察、関係機関・団体と緊密に連携を取りながら、人優先の交通社会を目指し、交通安全対策に全力で取り組んでいきたいと考えておりますので、今後とも引き続きご支援、ご協力をよろしくお願い致します。



北海道警察本部  
交通部交通企画課調査官

高瀬 裕 氏

被害者の会の皆様には、自ら体験した交通事故の悲惨さを広く世間に訴え、道民の交通安全意識高揚にご尽力を頂いておりますことに心から感謝を申し上げます。

先日13日、「世界道路交通犠牲者の日・いのちのパネル展」を見にJR手稲駅前広場「あいくる」に行きました。高校生の男の子や電車を待っている人が熱心に見ていました。  
(次ページへ)

## ゼロへの誓い・・・来賓挨拶・参加者の声

## WORLD DAY

今日は、被害者からのメッセージとして清水さんと能勢さんの貴重な体験を拝聴することができ、心にしみるものがありました。

また、小栗先生の基調講演や、前田代表からの「交通死傷ゼロへの提言」も、安全対策を推進する上で、大変参考になるものでした。ありがとうございました。

さて、春の総会でもお話ししましたが、私の弟も二輪車の交通事故で頸椎損傷により、現在も寝たきりの状態となっております。私は、交通事故の被害者として、あるいは交通警察官として二つの立場で事故抑止対策を考えるということになりました。

発生件数は、皆様方関係機関・団体のお力を借りて確かに年々減少しております。その要因は、安全教育、道路の安全施設の整備、車両の安全性の向上、

緊急医療体制の充実などで年々向上しています。しかし「ゼロ」になってはいません。

私は、安全講話では、インフルエンザの予防に例えて、「手洗いの励行」「スピードダウンの励行」「うがいの励行」「安全確認の励行」「マスクの着用」「シートベルトの着用」「薬の服用」「指導取締まり」であると訴えています。

交通事故のない安全で安心して生活できる社会の実現は、みんなの願いです。道民一人ひとりが命の重さをかみしめ、事故防止の輪が広がっていくことを切に望んでおります。

皆様方におかれましても、引き続き被害者相互の支援活動と併せて交通事故撲滅のため、ご尽力を頂けますようお願い申し上げます。

## フォーラムの感想・・・・・・・・・・・・・・・・参加者アンケートより

改めて交通事故被害の不条理さと被害者の方の思い、車依存社会を根底から変えていく必要を感じました。ソフトカーの実用化とドライブレコーダーの全車装着を強く望みます。

ただ被害の状況を訴えるだけでなく、具体的な社会の改善点や対策を知ることができた。被害者、加害者という関係が積み重なっていかないためにも、交通死傷ゼロの実現が必要。

被害の重さ、命の重さ、会の重さも感じました。

クルマ社会 人の命優先の社会へ実行していくこと。ゼロに向かって展望をもってやりましょう。提言は素晴らしいものです。知らしめて行きましょう。

わざわざ来ていただいた交通事故家族ネットワークの佐藤さんの話を聞いて感動しました。とても参考になり勉強になりました。

配付資料を見ると、死亡事故のうち63.8%が規制速度内です。人が亡くなる可能性のある速度が許されている現状があるとわかりました。このような路線は規制速度を引き下げるべきと考えます。小栗先生の発言の中に「ゾーン30」でも速すぎる、とありました。ITARDAの研究に「高齢者では軽傷と死亡事故の境は15km/hにある」との内容があり、30 km/hは安全な速度とは決して言えないことがわかります。

被害者が本当にもっと減って欲しい。その意味でも小栗教授の話はもっと聴きたかったです。私は、被害者の方たちとは対極的立場の保険会社側の人間ですが、常日頃から、被害者の方たちとしっかり向き合うように指導しており、自分もそうしております。

被害者の苦しみ、悲しみの連鎖が絶たれる日が実現する日を目指す働きに連帯の意を表します。

お二人の被害者遺族の方、小栗先生共に、実体験から出る真実な話が訴えることが多く大変良かった。反省と希望をたくさん持つことが出来ました。若い層、これから車社会を生きていく人たちに、この想いを伝えたいと思いました。

「道はだれのもの?札幌21」の会員で活動していますが、こんなにも多岐に、かつ時間が掛かるものかと、身につまされることが多いですね。価値あるものの目標実現は簡単ではないとつくづく思います。

今回初めて参加しました。死傷被害をなくす取り組み、被害者の家族の話を聞いて良かったです。残された者はみんな同じ思いをしていると思いました。それでも生きていくしかないのですね。能勢さんのお話にもあったように「元氣そうで安心した」と周囲の人に言われ、本当はそうではないという思いのやり場に心が痛みます。

一人のドライバーとして、安全運転の初心にかえって身が引き締まりました。本日は貴重な体験をお伺いし、ありがとうございました。

被害者の方からのメッセージに心を打たれました。私も日々自動車を運転しますが、スピードの出し過ぎなど本当に「周囲を気にせずに運転」しているドライバーを数多く見ます。ルールに違反し人命に関する事故を起こした犯人に対する処罰は重くしなければならぬと思います。北海道は道も広くスピードを出しやすい環境だと思

います。歩車分離や歩行者にも自転車にもやさしい社会になるよう願っています。被害者の会の皆様、応援しています。共に頑張っていきましょう。

被害者2名の話は良かった。もっと詳細に聞きたかった。飯田さんの支援の輪を大きな形にしたいと思います。

自動的に止まる車などのコマーシャルに期待をしたのですが、今日の小栗先生の説明では、そんなに甘くないと言うことに「やっぱり」という感じです。車企業はスピードを競って売り上げにつなげている事にいつも不快でした。スピード制限で事故を減らす事は費用をかけずに一番の方法だと思います。小栗先生のソフトQカーの開発になるほどと思い、取り組む自治体が飛躍的に増えることを祈ります。

今、何をすれば悲しみ、苦しみが消えるのか。今後はどうすれば同じような人が出ないですむのか感じさせてくれたフォーラムでした。

被害に遭われた方々、同じ考えを持った立場からの意見を交換できたので、とても参考になり勇気をもらうことができました。ありがとうございました。

被害者の方々が、わかりやすく、いっぱいいっぱいの中で話してくれた姿が心に残ります。悲しいです。

フォーラムの内容はどれをとっても良かったと思います。参加させて頂きありがとうございました。

ソフトカーが現実的に道路を走れるようになると良いと思った。被害者の方の話を、いちいち聞いて聞いていました。事犯の前に戻ることは出来ないし、それでも生きていかなければならないのです。

# 犯罪被害者週間全国大会2013～いのち、きぼう、未来～

犯罪被害者週間全国大会が今年も11月30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18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、金本、白倉(2)、高石(2)、土場、永野、前田の8計人が参加し、大会成功に奮闘するとともに、全国の仲間と交流を深めました。

## 開会

30日午後開催の公開の全国大会には、北は北海道、南は沖縄・九州から、全国14の被害者団体、約100名、支援の団体や個人の方を合わせ、140名の参加がありました。

最初に、実行委員長の川満由美さん(ひだまりの会沖縄)が、「私は主人を強盗事件で殺された殺人事件の遺族です。事件の一つひとつは異なりますが、互いに尊重しあえるハートバンドの活動を目指したい」と挨拶。

続いて、黒沢専務理事(犯罪被害救援基金)、滝澤室長(警察庁犯罪被害者支援室)そして渡辺弁護士から来賓挨拶を受けました。



## 被害者の声

第1部「犯罪被害者の声」では、最初に、2002年東京駅構内でコンビニ店の店長順彦さんが万引き犯に殺害された事件のご遺族



写真前列左から、桶田さん、高岸さん、永谷さん。後列は司会の前田と高石茜さん

桶田精順さんが訴え。続いて、2007年、当時16歳高校2年の長女美穂さんを制限速度40キロオーバーの暴走車に奪われた、群馬県の高岸美加さん、そして最後に、1999年、高校2年の長女英恵さんをストーカー殺人で奪われた愛知県の永谷博司さんが、それぞれ事件と事件後の悲嘆、諸課題について切々と語られました。

## 車座トーク

第2部は3年目となった車座トーク。参加者全員が一つの大きな輪になり、「被害者になって困ったこと、真に望むこと」をテーマに発言・交流をしました。

最初に、現在ハートバンドで取り組んでいるアンケート「犯罪被害者に対する市区町村による支援の実態調査」について中間集計報告を受け、これについて、行政や、専門の立場から支援いただいている方



からのコメントやアドバイスも受けながら具体的討論が行われました。また、「飲酒ひき逃げに厳罰を求める・・・会」の共同代表でもある高石洋子さんが、11月20日に成立した自動車運転致死傷行為処罰法について発言した場面はTV報道もされました。

## 交流会

大会後は食事しながらの交流会。新参加者として、土場久美子さんと白倉紗穂さん(キッズルーム担当)も紹介され挨拶。全国の仲間との貴重な出会いと再会に、話は尽きず、語らいは会場を



交流会で他県の方と記念写真。前列右金本さん、中央永野さん

替えて、深夜まで続きました。



大会を支えた若い力。左から白倉紗穂さんと高石茜さん

## 分科会

翌日は分科会。「ハートカフェ」「みんなで語ろう」「弁護士相談」「市区町村における犯罪被害者支援について」という4つのテーマで、討議と交流を深めました。

## 参加者アンケート

全日程を終えての参加者アンケートに「様々な立場の違い、思いを共有できるよう工夫されているのが良い」

「沢山の方々が被害者関連活動をしていることを感じることができた」「行政と被害者家族が共に問題解決に向けて議論できる有意義な場であった」「民意を反映させて制度を改善していくべきだと改めて感じた。そのためには各自助グループ、家族会がつながりを持って問題解決に向けて協力していくことが必要」「また来年も来たい。年に1日とても楽しみにしている」・・・などであり、大会の成功が記されています。北海道から参加の感想は次のページです。

この大会の様子は、今回もハートバンドのホームページに映像記録も含め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) 木下徹さん作曲で初公開された「私の未来宣言」の楽曲版も聴くことができます。(前田記)

## ～ハートバンド全国大会に参加して～

### 語り合いました 北広島市 土場 久美子

息子俊彦がいなくなって13年。今回初めて全国大会に参加させていただきました。

主人が倒れてからは家に閉じこもる日々が増え、被害者の皆さんが活動しているお手伝いが何も出来ない状態であるところに参加のお話をいただき、思い切って主人をショートステイに預けての旅でした。

1日目の「被害者の声」は事件を蘇らせ、苦しくなる面もありましたが、いつまでたっても事件のなくなる世の中に腹立たしい面も感じました。夜は久しぶりに会う方やお名前は知っていても初めて会う方々との親睦会。時間はいくらあっても足りないくらい語り合いました。

2日目はハートカフェに参加。「私の未来宣言」に曲をつけてくださった木下さんの演奏を聴きながら、ゆっくりした時間を過ごさせていただきました。

これを機会にまた皆さんのお手伝いが出来たらと思うきっかけになりました。

### あつてはならない被害 夕張市 永野 準二

2回目の参加をさせていただき、心より感謝しております。理不尽で悲惨な、耳を塞ぎたくないようなお話をお聞きして、私の人生観がさらに変わりました。どんな被害でも二度とあつてはならない、遭いたくない、遭わせたくないと再認識しました。家族との突然の別れの喪失感を誰一人経験しない世の中になればと、交通犯罪被害が北の大地で起こらないように、微力ながら呼びかけて行こうとさらに思いました。

大会の中で、ノンフィクション作家の柳原三佳さんの「柴犬マイちゃんへの手紙」という本に出会い、最近読み終えましたが、被害遺族、愛犬家として深く心を打たれました。皆様も機会があればお読み下さい。

(編集者注：柳原さんからの献本が事務所にあります)

### 命の大切さを実感 北広島市 金本 利春

2回目の参加をさせていただきました。生の声で、あつてはならない最悪の真実を聞かされ、その度に涙し、命の大切さを実感させられました。

大会成功に向けて、運営に携わった方々のご労苦に感謝申し上げます。

今後は「いのち、きぼう、未来」をテーマにした大会での貴重な思いや発言を伝える事が重要です。明るい社会をめざし、被害が起こらないよう、二次被害に苦しむことがないよう、地域での横のつながりを密にしながら呼びかけましょう。がんばりましょう。

## 会の目録

2013.8.16. ~ 2014.1.10.

### 会合など

8/27 会報42号発送

9/11、10/9、11/13、12/11 世話人会・例会

11/17 世界道路交通犠牲者の日・北海道フォーラム



### 訴えの活動

8/23 岩見沢市立豊中、8/30 札幌市立中央中、10/8 枝幸高校、11/6 道警警察学校、11/18 釧路市被害者支援研修会、11/21 札幌厚別高校、11/22 比布町立比布中、11/23 断酒会研修会、11/25 苫小牧市犯罪被害者週間講演会、12/11 下川商業高校、12/13 札幌拓北高校、12/17 登別市立西陵中、12/19 札幌市立手稲東中(高石)

8/30 札幌市立北都中、11/11 札幌市立厚別北中、11/13 札幌市立米里中、11/15 札幌市立屯田北中、11/19 虻田高校、11/22 苫小牧市立苫小牧東中、12/9 紋別市立潮見中、(白倉)

9/18 上士幌高校(小野)

9/26 道警・被害者理解セミナー(真島)

10/10 苫小牧西高校、10/17 釧路商業高校、10/23 豊平区交通安全母の会研修会、10/24 厚床町立厚床中、11/5 札幌平岡高校、11/5 NPO 法人自立生活センターさっぽろ、11/14 江別市交通安全学習会、11/19 釧路江南高校、11/24 福住老人クラブ研修会、12/17 帯広刑務所(前田)

11/22 中央区交通安全指導員研修会(内藤)

12/18 七飯町立七飯中(福澤)

処分者講習での講師：8/23(荻野)、9/26(前田)、10/18(荻野)、11/22(前田)、12/20(前田)

### いのちのパネル展

8/12~19 JR名寄駅 8/19~23 名寄市役所

9/25 札幌駅地下歩行空間 9/30~10/5 北海学園大学

11/1~15 札幌国際大学

11/12~18 JR手稲駅(ワールドデイ) 11/17

かでの2・7(ワールドデイ北海道フォーラム)

12/11~13 札幌駅前地下歩行空間

### パネル展感想

「先日東区民センターで見させて頂きました。

私自身、2度ほど事故にあっていますが、何とか頑張っています。会場

で頂いた冊子にあります様に、交通事故の加害者への責任は全く軽いものですね。「命の重さ、ポケットティッシュのよう」と発言された裁判官がいたそうですが、残念ながら今も同じ様なのに驚きます。無過失の人をはねて命を奪うのはまぎれもない殺人です。刃物での殺人は100%刑を受けるのに、車だと殆どが無罪に近い。こんな馬鹿な世の中は変わらなければと思います。」(東区USさん)



11月12~18日「ワールドデイ・いのちのパネル展」JR手稲駅