

交通事故被害者の会

第52号

2017年1月15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
001-0030 札幌市北区北30条西6丁目
北海道交通安全協会内

TEL 011-299-9025 FAX 011-299-9026

E-mail hk-higaisha@nifty.com ホームページ <http://hk-higaisha.a.la9.jp/>

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。

息子は、青信号の横断中に、前方不注視の右折車に轢かれ、遷延性意識障害となり、7年を経た今も入院中です 江別市 竹橋 信良



平成21年1月7日、深夜のけたたましい電話の呼び出し音、それは警察から二男 知秀（ともひで、当時30歳）が交通事故に遭遇し、危険な状態に陥っており、「一刻も早く病院へ」という切羽詰まった内容の電話でした。

この時から、私たちの生活が一変し、7年と10ヶ月の歳月が流れました。

二男は、幾度も生命の危機に脅かされながらも、6回の手術に耐えて、今日という日を迎えています。脳損傷で12時間以上に及ぶ手術をはじめ、肺塞栓症、体温計で測定が不可能な42度以上の高熱、極度の拘縮(力み)、大腿骨骨折等々で、毎日が緊張の連続でした。

そして今、「遷延性意識障害」という最も重い後遺症を抱え、病院のベッドで全介護の日々を過ごしています。

事故は、奈井江町の国道で、青信号で交差点を渡っていたところを、右折してきた前方不注視の軽四輪車に撥ねられたもので、警察の調べでは、運転者が助手席の荷物に気をとられた過失運転が原因ということです。

今、事故を振り返ってみると、前方不注視で歩行者を撥ねたことは言語道断ではありますが、「歩車分離信号」であれば、この事故は起こらなかったのではないかと悔やまれます。

私たち家族が、この8年間に亘って、日々休むことなく介護を続けてきたことに、強い思いが二つあります。その一つは、二男の症状は僅かずつであっても、必ず改善することを信じて、決してぶれることなく介護を継続すること、そして二つ目は、二男の苦しみを考えれば、どんなことにも耐えられるということです。この二つの思いは私たちが生きている限り、これからも続くのです。

後遺症の苦しみに、代わってやることもできず、ひたすら介護を続けてただ見守ることしかできず、そのジレンマに襲われる精神的な負担も計り知れません。その上に、ベッド生活が長く続くことによる、いろいろな余病の心配もあります。肺炎、感染症、骨粗鬆症(こつそしょうしょう)、褥瘡(じょくそう)、湿疹等の皮膚病、眼症等を次々に発症して、息をつく暇もないほどに、治療に追われているのです。

私たちが望んでいる在宅介護へ移行することも、後遺症の重さから、生命の維持を最優先に考えると、それも実現できません。人間として生きることが、自分の意思で何一つできず、ベッド生活を余儀なくされていることに、断腸の思いなのです。

私たち家族は、「悲惨な交通事故は、私たちでもうたくさんです。交通事故の絶滅を…」の趣旨の上申書を、検察と裁判所に提出して訴えてきましたが、事故のニュースにふれる度に悲しく、落ち込んでしまいます。

悲惨な交通事故で「どれほど被害者や家族が苦しむか」を国民一人ひとりが理解を深め、クルマ優先社会から人間優先社会へ根底を変える網羅的な取り組みが求められており、本日のテーマであります「ゾーン30」と「歩車分離信号」の早急の整備が、当面の重要課題ではないでしょうか。

(2016年11月20日、北海道フォーラムでの発言より。 p2へ続く)

〈今号の主な内容〉〈特集〉世界道路交通被害者の日・北海道フォーラム 2016 ①～⑪

①～④ 被害者からのメッセージ ⑤ 特別講演「歩車分離信号の経緯と課題」(長谷 智喜)

⑨ 提言「今こそ ゾーン30と歩車分離信号の本格実施を」 ⑪ 関係機関挨拶

⑫ いのちのパネル展 ⑬ 砂川事件傍聴報告 ⑭ 犯罪被害者週間全国大会 ⑯ 要望書提出 日誌

WORLD DAY OF REMEMBRANCE FOR ROAD TRAFFIC VICTIMS

世界道路交通被害者の日 北海道フォーラム 2016

交通死傷ゼロへの提言

11月20日 かでる2・7 520研修室

■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・交通権学会北海道部会・道は誰のもの？札幌21・道路を考え会・スローライフ交通教育の会 参加約60名 ※ 写真は特別講演の長谷智喜さん



初めに、2016年1月以来、この北海道で交通禍の犠牲になった、139人をはじめ、国内外のこれまでの幾多の犠牲者に黙祷を捧げました。

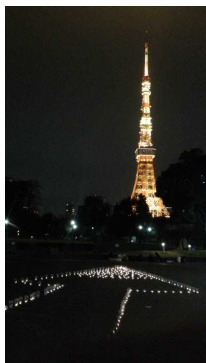
今年も3部構成で、第1部「ゼロへの願い」：被害者からのメッセージ、第2部「ゼロへの提言」：特別講演、第3部「ゼロへの誓い」：関係機関挨拶が行なわれ、司会は山口紗季さんと内藤副代表が務めました。



司会の山口紗季さん
(弟さんが交通死)

主催者挨拶 代表 前田 敏章

本年も、道と道警など関係機関・団体の後援・協力を得て開催出来ます事に感謝申し上げます。



本フォーラムは17回目ですが、2009年からは、ワールドディに合わせ、11月第三日曜日に開催しています。

東京では今年も「日本フォーラム」(準備会)が、昨夕(11月19日)東京タワー前の芝公園でキャンドル集会を行っています。(写真)

また、秋田、岐阜、名古屋、奈良、京都、大阪、熊本など全国各地で、集会や啓発など、多様な取り組みが行われています。

私たちが16日から3日間、札幌駅地下歩行空間で「いのちのパネル展」を行ってきましたが、各地の取り組みと連帯して、フォーラムを成功させたいと思います。

本フォーラムの願い・目的はただ一つ、こんな悲しみや苦しみは私たちが終わりにして欲しい、本来道具であるべきクルマが、人を殺傷し続ける社会は、根底から改めなくてはならない、ということです。

テーマとして、私たちが死傷ゼロの社会のために長年要望し続けている「ゾーン30」と、「歩車分離信号」の本格実施を取り上げました。

ゾーン30については、第10次交通安全基本計画にも文言として初めて明記されるなど、新たな施策として始まったものです。

歩車分離信号ですが、当会のこの4年間の新しい会員の被害事例15件の中で、信号のある交差点での右左折巻き込み被害は、何と4人もの尊い犠牲がありました。今日は3家族の方から報告いただき、長谷さんの特別報告につなげていきたいと思います。

ゾーン30と歩車分離信号が、交通死傷ゼロという共通の願いに直結する重要施策であることを、改めて皆さんと確認し、それぞれの立場でこれを推進するエネルギーを分かち合いたいと思います。

遷延性意識障害家族の願い

竹橋 信良 ※1面の発言の続き

遷延性意識障害者・家族の心配と願いがあります。

一つは、私も高齢ですが、自分たちが死んだあと、この子はどうなるのか、いわゆる「親亡き後の介護」の問題です。国もNASVA(自動車事故対策機構)も対策を考えてくれています、一番心配です。

次に、専門の医療機関が極めて少ないことです。急性期を過ぎ症状が改善されると3年で転院しなければなりません、その先の受け入れが少ないのです。

NASVAの専門病床は、この広い北海道で12床に過ぎません。医療機関はもっと整備される必要があります。再生治療が進みつつある現在ですが、先進医療がスムーズに受けられる道も拓いて欲しいです。

最後に一言。昨年「北海道遷延性意識障害者・家族の会」が発足しました。役員の方が、介護で時間も無い中、本当に一生懸命努力されています。この家族会と北海道交通事故被害者の会、そして各方面で活動されている方々に感謝し、私も微力ながら、前を向き活動したいと考えています。一層のご支援をお願いします。

ゼロへの願い

被害者からのメッセージ

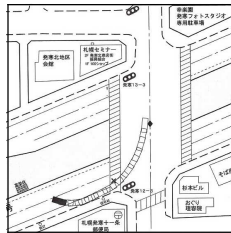
WORLD DAY

(14年前) 小学6年の娘は、青信号で横断中、右折トラックに轢かれ、全てを奪われました

札幌市西区 眞下 登志子

綾香は、無謀な危険運転の犠牲に

私たちの娘、眞下綾香（まっか あやか）は、小学6年生だった14年前、青信号の横断歩道を自転車で横断中、右折してきた2トントラックに自転車ごと轢かれ、そのすべてを奪われました。



西区発寒12-3の現場図

加害者は、徐行も安全確認もせず、交差点を右折、ブレーキもかけずに綾香に衝突し、タイヤを乗り上げたまま20メートル以上もひきずり、ようやく止まるといふ、無謀な危険運転でした。

事件の現場は、死角のない見通しの良い交差点で、加害者は、綾香の存在を十分に気付いていたにもかかわらず、先回りしようと速度を上げて、大回りの右折をしたのです。これは過失ではなく、交通犯罪・殺人としか思えません。

横断歩道の事故を防ぐために 分離信号をクラスで話し合い 要請書を提出

私達家族は、事件後、綾香と同じように、交通ルールを守り青信号で渡って命を奪われた子どもたちが、たくさんいることを知りました。何の罪もない子どもたちが、安全であるはずの横断歩道で、悪質な交通犯罪者に殺され続けていることを知り、胸が締め付けられるように辛かったです。

綾香の事件を知る方々からは、青信号で事故に遭うなら、いったい子供を何色の信号で渡らせればいいのか」という声が寄せられ、厳罰化によって子供を交通犯罪から守って欲しいという要請署名に、1万人以上の人の協力をいただきました。

綾香の同級生は、交通ルールを守り青信号でも安心して渡れないことに、恐怖や不安を感じ、綾香の事件の重大さを受け止め、総合学習の時間に、事故を防ぐためにどうしたらいいのかを話し合ったのです。そして、友人たちは、横断歩道を安心して渡るために 2002年10月29日「道新」



は、歩行者と車両を分けて、全く別々に通行する「分離信号」が役に立つと考え、分離信号機設置の要望書を札幌西警察署に提出しました。

今日お見えになっている長谷さんにも、当時、分離信号機について手紙を出しました。

綾香の事件は、学校や地域の皆さんにも、大きな不安を与えました。現場の脇の歩道には、綾香が通っていた小学校のPTAや在学生で、悲惨な交通犯罪がもう二度と起こらないようにと、14年経った今も、花の苗を植えて、交通安全を願い続けています。

もう二度と悲しい事件が起きないために、社会が子どもの命を守るために、歩行者と車両が全く別々に通行する分離信号にすることは、とても大切なことです。分離信号が街中で多くみられるようになってきましたが、交通量の多い通学路が優先ではないかとも思います。

綾香には、やりたい事がたくさんありました

終わりに、綾香のことを少し聞いて下さい。

綾香には、やりたかった事がたくさんありました。でもそれは、特別なことではありません。私達と共に暮らし、友達と一緒に卒業し、中学、高校、大学と夢を持ち、生きていたかっただけです。



お兄ちゃんや友達と遊んだり、私と手をつないで買い物に行ったり、大好きないちごをたくさん食べたり、パパに甘えたり、エレクトーンをたくさん、たくさん弾いたり…。楽しいことをたくさん経験し、悲しいことやつらいことも時にはあったでしょう。

全て経験できないまま、綾香は、自分の命を誰に奪われたかも解らないまま、この世を去ってしまいました。

綾香がいないことがどれほど辛く寂しい毎日常、今までの楽しかったこと全てが悲しい思い出になりました。日が経つにつれ、悲しみはより強くなるばかりです。深い悲しみは、私たちが死ぬまで続くのです。

どうか、こんな悲しみ苦しみは私たちが終わりにして下さい。

※当日、眞下さんは急用で出席出来ず、佐藤茜莉さん(高校3年、お兄さんを亡くしています)が代読されました。



ゼロへの願い

被害者からのメッセージ

WORLD DAY

兄と姉は、青信号横断中に轢かれ非業の死。無念でなりません

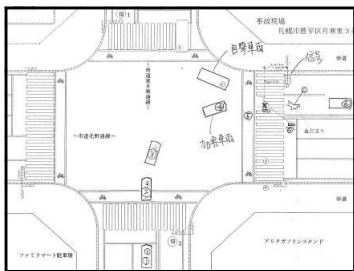
兄（当時77歳）は H15年 左折車に、姉（当時81歳）は H25年 右折車に

新ひだか町 五十嵐 敏明

「信号に従って歩く」それが一番安全と信じていた兄と姉

新ひだか町から、妻と娘夫妻4人で車で参りました。ご参会の皆様のお気持ちと同様に「こんな悲しみ、苦しみは私たちで終わりにして下さい」との願いを持って・・・。

途中、3年前に当時81歳の姉・洋子が青の信号に従って走行中、右折してきた車にはね飛ばされた上に、その車にふみつけられ、ほぼ即死状態となった豊平区の事故現場（上図：東月寒3条18-1）に立ち寄ってきました。



そこからおよそ20分、次に13年前に青の信号に従って走行中の兄・政明（当時77歳）が、左折の車にはね飛ばされ、10日間の入院後、命を落とした南区の事故現場（南35条西11丁目）にも立ち寄って参りました。

兄政明は北海道庁に勤務して定年退職しました。法律や規則の中で生きて来ましたので交通規則を守ることは当然、交通安全についても部下職員に指導する立場にもありました。75歳になった時に運転免許証を自主返納しておりました。

そして、姉・洋子の夫は、交通道德を教える立場の高校教師でありましたから、妻の洋子も交通道德を遵守する気持ちは当然持っていたと思います。

このような兄と姉ですから横断歩道を青の信号に従って歩行することは当然だし、体が覚えており、一番安全で安心の道であると信じて疑わなかったのではないかと私は思います。でも、そこで命を奪われてしまったのです。

無念さを事故防止にかえて

私は、私の住む地域で何かすることはないのかと考え、「ぐるみで運動をしよう」と提唱しています。

運転手本人の自覚は勿論ですが、「啓蒙する」「声をかけあう」ことが大切だと思います。家庭で、職場で、地域や自治会で、交通安全協会や行政機関で、そして教育の場があると思います。

私の住んでいる新ひだか町は人口約2万3千人、世帯数1万2千戸です。私たちの町は「交通安全の町」「飲酒運転撲滅の町」宣言をしています。



町ぐるみの取り組みとして、国や北海道と連携した取り組みは勿論ですが、町独自として、各家庭に反射シール、反射たすき、反射バンド、反射エコバッグ、「飲酒運転しない」と書かれた手ぬぐい等を配布して啓蒙活動を行っています。

役場庁舎には「飲酒運転撲滅、しない!させない!許さない!」の大きな垂れ幕が下がっており、また「飲酒運転しない町・新ひだか町」のステッカーを貼った町の公用車が街中を走っています。

「安心・安全な施策を!」と願って

私は札幌生まれで、札幌育ちですが、街中を歩くのが恐ろしいです。兄と姉、二度あることは三度あるのではないかと、今度は自分の番になるのではないかという不安が心に存在しています。

中学校で講話をさせていただいた時に、「加害者は43歳の男性です。きっと皆さんのお父さんと同じくらいだと思います。一瞬の不注意が自分に、家族に、会社、に、取り返しのつかない事になってしまいます」と話しました。会場は静まりました。

兄・政明は、道路の向こう側にある我が家に帰るために二つの横断歩道の選択がありましたが、先に青信号となった横断歩道を選択して事故に巻き込まれてしまいました。

私は考えます。「人が主役の社会」です。人が安心して歩行できる安全な施策を、皆でつくり出して行くことが、今求められていると思います。

私は、長谷さんの「特別報告」をお聞きできることを大変嬉しく思っております。

今、兄・政明と姉・洋子が、手を取り合いながら「一番バッチ（下の弟）の敏明が、貴重な時間を頂いて皆様方にお話出来たことは、私たちの死も決して無駄ではなかったね」とささやきあっている気がしてなりません。

（いのちのパネル展の取り組みは、p12に）

WORLD DAY OF REMEMBRANCE FOR ROAD TRAFFIC VICTIMS

特別講演

歩車分離信号の経緯と課題

命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会 会長 **長谷智喜**
(はせ ともき)



東京八王子市在住。1992年、青信号の横断歩道上で左折ダンプによって最愛の息子さん（元喜さん当時11歳）を奪われる。くり返される青信号右左折事故を「行政が容認する構造死」として、その根絶めざし、歩車分離信号を提唱。以来、普及活動が続けており、2001年には当会講演会の講師を務めている。著書に「子どもの命を守る分離信号」（1999年、生活思想社）。

八王子から参りました長谷です。お三方の青信号事故の話をお聞きし、辛い気持ちです。是非これを根絶させたいというのが私の願いです。

青信号の対人巻き込み事故とは

青信号の対人巻き込み事故とは、「交通ルールに従い青信号を横断中、右左折するドライバー見落とされ殺傷される交通事故」と定義出来ます。ルールを守る横断者に対し、一方的で理不尽に殺傷します。この事故は、人と車を同じ青信号で交錯させる当然の現象（横断者の命を不確実な人間の注意力に委ねる為）です。横断者の注意能力を超えた危険があり、毎年15,000件以上起きています。そしてこの事故は、交差点の信号運用の改善で撲滅ができる事故でもあります。

青信号の横断歩道に消えた元喜

歩車分離信号の発端は、平成4年11月11日の八王子市上川橋交差点の左折ダンプ巻き込み事故であると思っています。

いつものように交通ルールを守り、いつものように青信号を渡り、突然家に帰れなくなる交差点の現実がここにあります。

我が家の二人の子どもは、小学校に入ると仲良く毎日毎日同じ道を、同じ青信号を渡って行きました。

しかし、青信号を渡って何故殺されるのか。ある日、もぬけの空（遺体）になって戻ってきました。「何だこれは！息子は学校に行っているのではないのか。青信号を注意して渡ったのではないのか」

私は悔しくて悔しくて、息子の亡骸を一生心に留

め置くために写真に撮りました。私と妻は、人間はこれほど涙が出るのかと思われる程、毎日毎日泣き続けました。妻は私に隠れて泣き、私は妻に隠れて泣きました。二人で泣いていると共鳴して涙がどうしても止まらなくなるからです。

彼は非常に慎重な子でした。小学校3年生まで自転車に乗りませんでした。「自転車は2輪だから4輪の車とちがい危険だ」、そう言って、友だちの自転車の後を足軽のように走っていました。

何故あの慎重な息子が事故に遭ったのか。青信号を渡って何故？その疑問は日増しに大きくなり、事故の目撃者を訪ねました。

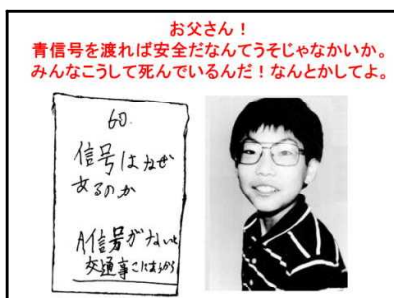
この図が当時の交差点です。青の横断歩道を、妹の後を渡っていた元喜は、ウインカーも出さず左折してきたダンプに轢かれたというのです。



もちろん、悪いのは加害者です。しかし交差点というのは、同じ青信号にしていると、どのような車でも飛び込んでくる、招き事故を発生させます。

私たちは、泣き疲れ、息子のカバンを開けてみました。中には、「信号はなぜあるのか。A：信号がないと交通事故にあうから」と書いたカードがありました。前の晩に、学校で使うなぞなぞカードを作っていたのです。

それを読んで号泣しました。このカードからは「お父さん、青信号を渡れば安全だなんてうそじゃないか。みんなこうして死んでいるんだ。なんとかしてよ！」という訴えが伝わってきました。



どこでも起きている「構造死」

あの慎重な元喜が、白昼簡単に命を奪われるのであれば、青信号巻き込み事故はどこでも起きているに違いないと思い、調べました。すると、八王子は人口50万人の街ですが、毎年毎年起きており、都内でも至るところで発生している、特に大型車両による被害が多いことが分かりました。

大型車は運転席の視点がいため直前の視界が悪く、見逃して近づくと歩行者が死角に消えてしまいます。危険なのはその破壊力です。歩行者を前面で押し倒し、車の下に巻き込み、車輪で轢きます。速度に関係なく致命的なダメージを与えます。

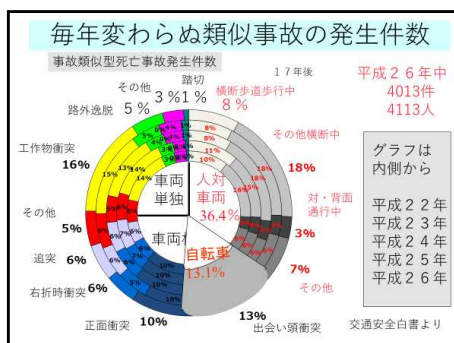
これまで事故が起きる度にドライバーの注意を喚起してきましたが、しかし人間の注意力は不確実なものであり、人間の注意力にたよるシステムでは、人は、同じ確率で事故をくり返します。

次の図は、毎年変わらぬ類似事故の発生件数です。人・自転車対車両で約半数の死亡事故が発生しており、死亡事故の約半数は交差点と交差点付近です。

事故類型	割合 (%)
正面衝突	10%
右折衝突	6%
その他	5%
追突	6%
車間衝突	16%
路外逸脱	5%
その他	3%

事故状況	割合 (%)
出会い頭衝突	13%
その他	7%
対・背面通行中	3%
横断歩道歩行中	8%
踏切	1%
道路工事	1%
車間衝突	14%
車対車	36.4%
自転車	13.1%
車両単独	9%

年度	発生件数
平成26年中	4013件
平成25年	4113人
平成24年	
平成23年	
平成22年	



歩行者から見た交差点は、人と同じ青信号でどのような車両も招き入れる構造となっています。過労、脇見、漫然、無線、携帯・スマホ・・・、中には安全感覚欠如の運転者もいるかも知れません。このような車両が、背後あるいは直進車の切れ目から飛び込んで来ますから、これは、歩行者の注意能力を超えた危険と言えます。私は、ここで亡くなる事故の死を「構造死」と呼びます。

反対に、車両から見た一般交差点は、運転者に最も負荷のかかるヒューマンエラーの発生しやすい場なのです。車両も注意しています。信号の変わり目、サイドミラーやアンダーミラー、二輪車、右折車、死角、内輪差、標識、そして歩行者、自転車…に注意しなければなりません。

人と車を分離すればドライバーも安心なのに、ドライバーの注意力のみに歩行者の命を委ねる信号交差点事故は、交通安全教育・注意喚起だけで防止することはできません。

分離信号運動と支援・賛同の広がり

私は、人と車を同じ青信号で交錯させない信号への改善が必要と考えました。何かしなければと思い、「信号はなぜあるの?」という写真展を開催し、そこで、分離信号への改善を求める署名も訴えました。

その署名を都の警視庁に提出し、趣旨を説明しましたが、担当課の説明は、「上川橋交差点は安全です」という納得のいかない説明でした。

私は、警視庁は子どもの命を守ろうとしていないと考え、東京都を相手に信号の改善を訴える裁判を行いました。裁判では、高裁で敗訴となりましたが、社会問題にすることができました。

1999年に本を出しました。「分離信号」という名前を全国に広めることが、信号改善の普及につながると思ったからです。

支援の輪が広がり、こちらの北海道交通事故被害者の会では（2001年に）講演に呼んでいただきました。大阪の豊中市教職員組合でも通学路の安全のために大きく取り上げていただきました。

2002年 上川橋交差点が分離信号に

新聞やテレビも、分離信号に焦点を当てて取り上げるようになり、要望から10年を経た2002（平成14）年3月、上川橋交差点が「歩車分離信号」になりました。

当初は、歩行者のために車を全部止めるなどとてもない、という考え方があったのですが、命の大切さの社会的機運が生まれ、ようやく歩行者専用ボタンが付きました。

この押しボタン式分離信号の意義は、横断者の少ない郊外の交差点でも（スクランブルにしなくても）簡単に人と車の完全分離ができ、子どもたちの命が守られることが証明されたことです。

この歩車分離信号を後退させないように、私たちは「命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会」を発足させ、国家公安委員会・警察庁、国土交通省、文部科学省などに要請を続けました。今は全国で8,734基、決して後戻りせず増え続けています。

分離信号の安全効果と長所

分離信号の安全効果ですが、警察庁は2002年9月、全国100か所の交差点を「歩車分離式信号」とし、半年後その試験運用結果を発表しました。

- ・全交通事故：182件から112件に、40 %減少
 - ・歩行者事故：30件から8件に、70 %減少
 - ・車両事故：148件から103件に、30 %減少
- ※自転車は車両に計上
- ・渋滞：15.1 kmから14.85 kmに、2 %減少

交通弱者の事故が大きく減少し、渋滞も減っています。危険な箇所、知恵とお金をかければ人と車の安全は確保出来るという証です。

分離信号の一番の長所は歩行者の安全確保ですが、その裏返しはドライバーの安全でもあるということです。道路状況に合わせた人と車の分離が可能という特徴もあります。アンケートをとると、賛成74% (1357人)、反対15% (283人)。車の効率より人の命が大切という結果でした。

分離信号の長所・特徴

- 1, 歩行者の安全 (お互いが信号を守る限り事故が発生しない)
- 2, ドライバーの安全 (右左折時に歩行者がいない)
- 3, 道路状況に合わせた人と車の分離が可能
- 4, 改善が低コスト! (信号のロジックを変えるだけ)
- 5, バリアフリーで歩行者の負担軽減
- 6, 繁華街の渋滞解消
- 7, 歩行者は、危険を察知しやすくなる (車が動いていたら危険)

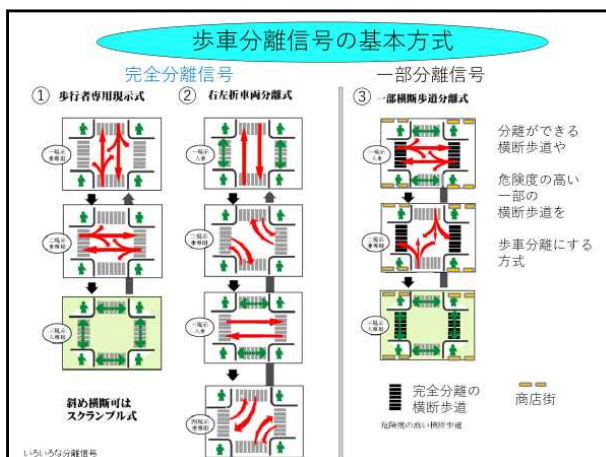
歩車分離信号の基本方式

下図のように、分離信号には3つの基本方式があり、道路状況に合わせて、様々な形が考えられます。

①歩行者専用現示式：「現示」というのは一つの流れを言いますが、車を2回の現示で流し、歩行者は（一番下のように）車とは別に流します。斜め横断を可としたのがスクランブル信号です。

②右左折車両分離式：車の来ない所で歩行者を流す方式です。矢印信号で直進車だけを流したとき、同じ方向に歩行者を流します。右左折車が通るときは歩行者は流しません。

③一部横断歩道分離式：完全分離ではありませんが、危険な歩道だけを分離する。つまり、完全分離と組み合わせる方式です。



大型交差点の事故例と改善例

東京多摩市新大栗橋で起きた事故と信号改善の例をお話します。

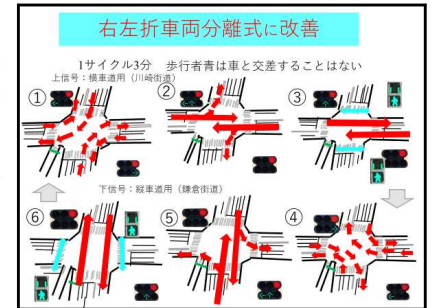
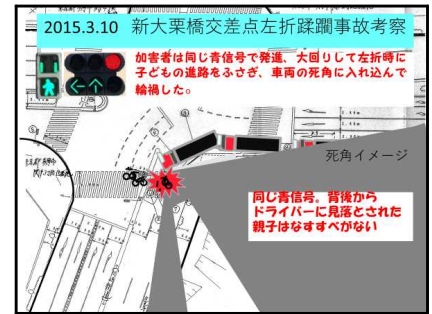
ここは、右折車と歩行者とは分離されてい

ましたが、左折車とは分けられていない「右折分離」であり、私が左折事故の発生を懸念していた箇所でした。ここで、2015年3月10日、母子3人が青信号を自転車で渡っていて、死角に入った左折トラックに輪禍され、小学生の真花ちゃん（8歳）が亡くなるという悲劇が起きたのです。

私は4月の緊急集会で「ここは完全分離の信号にしなければ事故は無くなりません」と話しました。すると住民の方が

「分離信号を実現する会」を作り、署名活動を行い、10月に（完全）歩車分離信号に改善されたのです。

しかし、事故が起きてからの改善が悔やまれます。



普及に向けての三つの課題

歩車分離信号の設置数は確実に増えています。しかし設置率は、(2016年3月末現在) 交差点全体の約4.2%の8,734基 (207,738基中) であり、このことはまだまだ、理不尽な右左折事故が確実に繰返されることを意味します。

分離信号の県別整備率は、長野県がトップ (10.89%) です。北海道は残念ながら下から2番目 (1.36%) です。

しかし私はこの札幌に来ていいなと思いました。駅周辺が密集して歩車分離されているからです。これを拡げていけば、長野県に追いつくのではないかと、そう思われました。



歩行者保護のモデル県 長野県警
歩車分離信号の県別整備率

2016年3月末現在

順位	県別	信号機数	歩車分離式	整備率
1位	長野県	3562	388	10.89%
2位	東京都	15772	1453	9.21%
3位	神奈川県	9515	871	9.15%
45位	山形県	1815	28	1.54%
46位	北海道	13058	177	1.36%
47位	新潟県	5190	69	1.33%
全体		207738	8734	4.2%

命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会 資料作成

分離信号を増やすためには三つの課題があると思います。

一つは、巻き込み事故の実態を周知することです。

- 1, 巻き込み事故はどの交差点でも発生している
 - A、多発交差点はあるが事故原因がヒューマンエラーのため
- 2, 事故は昼間の時間に多発する
 - A、横断者、車両の活発時間帯に多発
- 3, 横断者は突然の右左折車になすすべはない
 - A、横断中の注意能力、対応能力の限界を周知
- 4, 全体では右折が多く、大型は左折死亡事故が多い
 - A、車両による危険性を広報

次に、短所や懸念の克服です。

- 1, 渋滞の懸念
 - A、交通流に余裕のある交差点では渋滞が発生しない
 - A、車効率より人の命の方が大切とする広報（車は応接室の中です。少し止まってあげる余裕を持ってもよいと思います）
- 2, 待ち時間が長くなる懸念
 - A、信号サイクルを短くするなど時間配分の研究
- 3, 歩行者の信号無視を誘発させる懸念
 - A、信号厳守はお互いの通行権・通行時間帯を尊重する広報
- 4, フライング事故の懸念
 - A、歩車分離信号の普及促進で解消

最後は、これが一番難しいと思いますが、国も私たちが意識を変えろということ。車効率優先で成長してきた日本ですが、クルマ優先からの脱却をしなければなりません。私たちも努力しなければならないと思います。

【 行政の努力 】

- 1, 信号交差点、歩行者／自転車巻き込み事故の実態を広報する
- 2, 歩車分離信号の普及はドライバーにも安全、家族の命も守れる（人も車も安全なシステムとしての有益性を広報する）
- 3, 歩車分離信号改善の要望を受け付ける行政の窓口を設ける

【 私たちの努力 】

- 1, 事故の実態に目を向け信号交差点の危険性を理解する（巻き込み事故で歩行者も注意すれば事故は防げるという観念は、通用しない）
- 2, 事故が起きてから改善ではなく、未然に防ぐため、学校・PTA・地域等で危険度の高い交差点や通学路の交差点は注意喚起に終わらせず、に歩車分離信号への改善を要望する

被害者も加害者も生まれない交差点を

交差点は全国に20万か所あります。全部いっぺんにはできませんから、通学路や危険度の高い交差点

- ①大型車の混入率が高い ②右左折車の激しい
- ③子どもたちの利用が多い ④見通しが悪い
- ⑤Y字路・X字路の変形

から、早期に分離式信号への改善が求められます。

生きている命は守ることができます。車両効率やコストより人の命の方が大切です。北海道を人命優先の地として「歩車分離信号」全国一位を目指して発信して欲しいと思います。歩車分離信号が密集して設置されている札幌はその力を持っていると思います。みんなで努力していきたいと思っています。

本日はご静聴有り難うございました。



（本稿は、講演を基に編集者の責任で要約させて頂きました）

参加者アンケート

★歩車分離信号の意義を初めて知りました。ヒューマンエラー、そして事故は必ず起こるものであり、システム（ハード面）を変えなければならないという視点も初めて学びました。

横断歩道を青信号で渡るときにいつも感じるドキドキ、ザワザワした不安感は、当然のものなのだと分かりました。今日運営して下さった皆さま、本当にありがとうございました。

★歩車分離信号に変えて行くことの必要性を改めて強く感じさせられた。札幌に住みはじめて6ヶ月、正直、歩車分離信号には良い印象を持っていなかった。渡るのに時間がかかり、待ちくたびて信号無視をする人もいて「分離じゃない方が良いのに」と思っていたが、長谷さんの話を聞いて答えを出すことができた。ルールを守る人間が悲惨な目に遭うという理不尽な事故を減らすため、分離は重要と気付かされました。有り難うございました。

★分離信号ではない信号の危険性について、今までの認識が甘かったことを思い知らされました。分離信号のメリットを多くの人に知らせたいと思います。

★歩車分離信号の普及に向けての課題と「ゾーン30」の必要性と啓発の大切さを強く感じた。

通学路の交差点や危険度の高い交差点を早急に整備すべき。一番弱者である子どもを守るために、PTAへの啓発が効果的で協力も得られると思います。トップダウンでもボトムアップでも、官民一体となって進めて欲しい。勉強になりました。

ゼロへの提言

WORLD DAY

今こそ「ゾーン30」と「歩車分離信号」の本格実施を

代表 前田 敏章

歩車分離信号については、被害者の声と、長谷さんの講演で尽くされていますので、ここではゾーン30を中心に報告します。

頻発する交通死傷被害と私たちの願い

私たちはこれまで、本フォーラムで討議を重ね、

①スピードや効率ではなく命の尊厳を第一義とし、目標をゼロに ②抜本的な速度抑制を ③車道至上主義ではなく、生活道路の歩行者優先と交通静穏化（「ゾーン30」「歩車分離信号」）を

という3点を中心に「ゼロへの提言」を採択し、（第9・10次）交通安全基本計画策定に向けての意見聴取会や公聴会で強く求めてきました。

歩車分離信号の整備推進を

歩車分離信号については、H13（2001）年に長谷さんの講演会を行い、H14年以来、要望事項に明記して関係省庁や道に求めてきています。

道内の整備は、H13年の福住地区を皮切りに札幌市を中心に進められ、現在177基。設置率は全国平均の4.1%より低く、1.4%に留まっています。

被害者の訴えと長谷さんの提言を踏まえ、分離信号をスタンダード信号と位置づけ本格推進すべきです。

※ H28年3月現在の道内整備状況

札幌市131 当別町1 江別市3 千歳市3 恵庭市2
長沼町1 滝川市1 新十津川町1 小樽市5 余市町1
岩内町1 共和町2 洞爺湖町1 苫小牧市1 むかわ町1
安平町1 函館市2 上ノ国町1 旭川市6
留萌市1 釧路市5 北見市4 網走市1 大空町1
道内計177（全信号機数 13,027）

ゾーン30はH23年に始まり、

H28年の「第10次計画」に明記

ゾーン30も、悲惨な被害事件を契機に検討された施策です。その事件は、H18年9月25日、埼玉県川口市で起きた、園児ら38人の列に車が突っ込み、4人死亡、16人重軽傷という惨事でした。

被害ご家族や地域の訴えがあり、警察庁は所管の「生活道路におけるゾーン対策推進調査研究報告書」（H23年3月）に基づいて、H23年9月20日に交通局長通達「ゾーン30の推進について」を発出。同年より整備を開始しました。

そして、H28年3月に策定された「第10次交通安全基本計画」の中にはゾーン30が次のように文言として

も初めて明記され位置づけられました。

「生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン30」を整備するなどの低速度規制を実施する」（10次計画「生活道路における人優先の安全安心な歩行空間の整備」の項）

「報告書」にみる意義と施策内容

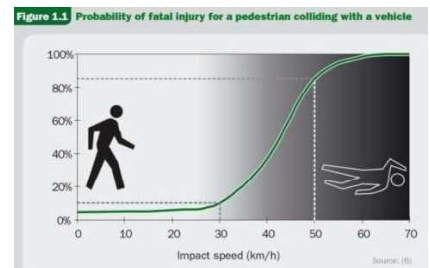
ゾーン30の意義や施策内容は、前記「報告書」（ネット検索は「ゾーン対策報告書」）に詳しく記述されていますが、これまでの交通施策の転換ともなる重要な内容と考えますので、一部を紹介します。

① ゾーン対策の理念～歩行者、自転車の安全確保が優先されること～を強調

「ゾーン内道路は、あくまで歩行者・自転車の通行が最優先であり、自動車がゾーン内を通行する場合は低速で、かつ、歩行者・自転車の通行を妨害しないよう細心の注意を払う必要があるというメッセージがドライバーに明確に伝わるような対策を検討する」（p2）

② 「30キロ以下」の意義を国際的な資料で紹介

「28km/h で走行すると停止距離は約10m となり、15m はもとより、10m 手前に飛び出したとしても、衝突速度は0km/h となり、交通事故を回避あるいは軽微化することができることになる。なお、10m 以内の距離では、歩行者が自動車の接近に気づくため、飛び出しの確率は極めて小さいと解釈できる」（p22）
「（図のように）自動車の走行速度が30km/h を超えると歩行者が致命傷を負う確率が急激に高まる」（p32）



③ ヨーロッパなど海外の先進例を教訓にした、柔軟な設定方針を提案

「自動車より歩行者の方が十分に優越している道路では、あえて路側帯や歩道を設置しない方が、人優先のメッセージがドライバーに伝わる場合もあると考えられる」（p32）

「予算措置が困難な場合等は比較的低予算、かつ、早期に実施可能な路側帯の設置・拡幅に加え、外側線の工夫による狭さく、クランク、スラロームの形成を検討」（p46）

④アンケート結果を示し、市民合意の見通しを指摘

「歩行者・自転車利用者で 82%、ドライバーでは 87%の人がゾーン対策を更に推進する必要があると回答」し「(ドライバーの多くは) 総論としてはゾーン対策が必要であるとしている」(p43)」

北海道内では、3年間で71地区

道内では、前記「局長通知」に基づき、H25 (2013) 年の豊平区福住地区を皮切りに、3年間で71地区が指定されています。(下表、

右は豊平区美園)

道警によると、実施地域では、事故発生件数が「全体として減少」し、住民から「車の速度が遅くなった」との感想も寄せられているそうです。(資料の記事参照)



なお全国では平成25年までに 1,111箇所が整備され、平成 28年までに3,000箇所が目標とされています。

官民連携して本格実施を

ゾーン30の指定の手順としては「交通量や交通事故の発生状況等をもとに、警察が道路管理者や地域の皆さんと協議・調整して」あるいは「地域の皆さんからの御要望を踏まえて必要性を検討して」決定される(道警資料)とのこと。

生活道路の速度抑制と交通静穏化に直結し、ドライバーと社会に対する命の尊厳と歩行者優先の教育効果も大きいゾーン30を、(歩車分離信号と合わせて)

本格推進することが、子どもや高齢者の安全を守りきる社会へと導きます。行政と民間団体や地域住民が連携し、本格推進に力を合わせましょう。

資料 ヨーロッパのゾーン30

※ 2010年のフォーラムでの今井博之氏の講演より

- オランダ：生活道路の50%以上が、ゾーン30
都市そのものを 安全に設計
- ドイツ：「Tempo30」ボン市内の約80%
「子どもはエアバックをつけていない」キャンペーン
- スウェーデン ルンド市内中心部全部を時速30km
- デンマーク 時速15km、20km、30km、40km
50km → 全て、ゾーン30 ハ
- イギリス ホーム・ゾーン

資料 道内のゾーン30整備状況

2013年11月26日「道新」↓

道内初

住宅街など指定地域内の車の最高速度を時速30kmに制限する「ゾーン30」制度が28日から、札幌市豊平区の福住地区で導入される。同制度は通学路や、車の通行量が多い生活道路の最高速度を低く抑えることで、歩行者の安全を確保するのが狙い。警察庁が2011年から全国で整備を進めており、道内での指定は初めて。

指定されたのは、豊平区福住2の1～4と、同3の1～4の半径約500mの地域。住宅街で近くに市立福住小があり、生活道路が国道36号や羊ヶ丘通などの幹

福住に

線道路への抜け道になっているため車の通行量が多く、過去5年間で十数件の人身事故が発生。住民から対策を求める声が寄せられていた。

区域内では「ゾーン30」と書いた標識などを18カ所に設置するほか、路面にも道路表示を整備し、注意を促す。道警交通規制課によると、車と歩行者の衝突事故では車の速度が時速40kmの場合の歩行者の致死率は、時速30kmの約9倍。同課は「今後も積極的に指定地域を増やしたい」としている。

制限速度 30km区域

北海道豊平区・札幌市
福住地区に設置される「ゾーン30」の標識

安全確保へ 近くに小学校

～～道警資料より～～

道内のゾーン30整備箇所内訳

2014年11月14日「道新」↓

【別紙】ゾーン 3 0 整備箇所内訳									
方面	平成 25 年度			平成 26 年度			平成 27 年度		
	署	地区名	箇所	署	地区名	箇所	署	地区名	箇所
札幌	豊平	月寒中央	2	西	八軒	5	東	元町	3
	豊平	福住	2	南	南 31～33 条西 8～10	5	白石	北郷	3
				白石	南郷通北	3	白石	南郷通南	3
				手稲	手稲本町	2	豊平	美園	8
				手稲	手稲富丘	2	厚別	厚別中央	3
							苫小牧	拓勇	1
								拓進	1
函館							函中	五稜郭	1
							函西	港町 1	2
旭川	旭中	4～6 条西 3	1	旭中	旭町 1 条 15～16	1	旭中	末広 5 条 10	1
	旭中	旭町 1 条 4～6	1	旭中	春光	1	旭東	西御料	1
	旭中	神居	1	旭東	東光	2	留萌	高砂	2
	旭東	豊岡	2	深川	納内町グリーンタウン	1	稚内	大黒	1
	旭東	西御料	1						
釧路				釧路	美原	1	厚岸	住の江 3	1
				釧路	昭和中央	1	本別	弥生	1
				釧路	鳥取北	1			
				釧路	豊川町	3			*
北見							北見	春光	1
合計			10			28			33

速度ダウン 安全タウン

深川の住宅街
最高30kmに車規制

空知管内初

「深川」市内の住宅街の安全を守るため、警察庁が2011年から全国で導入を始めた「ゾーン30」制度が、道内では初めて、空知管内の深川市で導入される。深川市では、市立深川小の通学路や、生活道路の安全を確保するため、ゾーン30の指定が2014年から実施されている。

住宅街30km制限に

道警管内初 通り抜け車両規制

が11月12日、車の最高速度を時速30kmに制限する「ゾーン30」制度が、道内では初めて、空知管内の深川市で導入される。深川市では、市立深川小の通学路や、生活道路の安全を確保するため、ゾーン30の指定が2014年から実施されている。

函館市港町1と五稜郭、柳町

道警管内初 通り抜け車両規制

が11月12日、車の最高速度を時速30kmに制限する「ゾーン30」制度が、道内では初めて、空知管内の深川市で導入される。深川市では、市立深川小の通学路や、生活道路の安全を確保するため、ゾーン30の指定が2014年から実施されている。

2015年11月13日「道新」↑

ゼロへの誓い

来賓挨拶・閉会挨拶

WORLD DAY

道環境生活部 くらし安全推進課
交通安全対策担当課長

中野 稔 氏



被害者の会の皆様には各種講演活動や「いのちのパネル展」など、様々な活動を通じ、命の大切さ、交通事故に遭われた方の苦しみや悔しさを訴え、「交通死傷事故ゼロ」に向け、日々活動されておりますことに、深く敬意を表し、感謝申し上げます。

本日のフォーラムでは、大変貴重なお話を聞かせていただき、交通事故の悲惨さ、残酷さを改めて実感するとともに、安心安全な交通環境整備の大切さを改めて認識したところであります。

昨年12月に「北海道飲酒運転根絶に関する条例」が施行され、まもなく1年を迎えます。この間「飲酒運転根絶の日」における取り組みなど、皆様のお力をお借りして全力で取り組んできました。しかしながら、先ほど五十嵐様のお話にありましたが、当たり前のことが出来ていないから事故がおきるというお話が胸に刺さりました。率先して取り組むべき立場の道職員などの残念な違反という事案が連続して発生し、大変申し訳ないという思いを今年1年体験してきたからであります。

道と致しましては、これからも皆様や道警察、関係機関・団体と緊密に連携を取りながら、飲酒運転の根絶をはじめ、決意を新たに全力で、事故を防いでいきたいと思っております。引き続きご支援・ご協力を賜りますよう、お願い致します。

北海道警察本部 交通部

管理官 坂本 則夫 氏

会の皆様におかれましては、被害者の尊厳を守り、また、新たな被害者を出さないために、自らの体験を伝え、また交通事故ゼロをめざして各種活動に取り組んでおられることに心から感謝申し上げます。



本日で、冬の交通安全運動の最終日を迎えたわけですが、昨日現在、北海道内の交通事故の死者数は140名と昨年に比べて20人少ない状況です。しかしながらまだ沢山の方が交通事故により尊い命を失っており、悲痛な思いをしているご家族が無くならないという現状が続いているわけです。

一昨年の小樽ドリームビーチでの死傷事故、また昨年は砂川での死傷事故と世間の耳目を集める事故が発生しておりますが、最も望まなければならないことは、交通死者数を限りなくゼロにすることだと感じております。飲酒運転による事故、また日没が早くなった時期、歩行者被害の事故が懸念されております。北海道警察として、指導取り締まりは勿論、関係機関・団体と連携し広報啓発活動を推進し、安全で安心な交通環境の整備と交通事故抑止に取り組むたいと考えています。

今後ともご支援、ご協力をお願いします。

閉会挨拶

いのちのパネル 実行委員長 小野 茂



五十嵐さんが報告された新ひだか町でのパネル展のアンケートに、母親が一家族を乗せてパネル展を見に来たが、子どもたちはずっとパネルに見入っていた、と書かれておりました。ワールドディに合

わせ、11月16～18日、地下歩行空間で展示をしましたが、300部以上の冊子が持ち帰られ（読まれ）てびっくりしています。

私の孫があと2年で小学校に入りますが、子どもの笑顔を守っていくのは私たち大人の責任だと思えます。力を合わせて、交通被害のない社会をめざしていきたいと思えます。

本日は有難うございました。

フォーラムに参加して・・・アンケートより

★ 被害者の声、特別講演、提言とも分かりやすく、的を射ており、この内容が今後に生かされることを期待しています。開催されているフォーラムの内容が、今後の事故絶滅に生かされることを期待しています。運営に当たられている方々に感謝を致します。

★ 10年の間に兄姉を交通事故で亡くしました。父は無念の思いを何か活動につなげられないかと北海道交通事故被害者の会に入会致しました。この度共に参加させて頂き、皆さまのお話を聞く中で、自分が自動車を

運転する者として、運転が恐ろしくも感じました。

本人、家族、町内会、自治体、警察など多くの人たちが連携しながら、交通事故ゼロの町、北海道、日本をめざしていかなければならないと感じています。

★ 命について考えさせられました。フォーラムの資料を参考に会社の全体会議で安全運転の研修をしています。会の皆様の活動には、心からお礼申し上げます。

★ 人の生命に直結する貴重なご教示の数々が本当に勉強になります。

14年目の「いのちのパネル」、今年は41か所、144日

いのちのパネル実行委員長 小野 茂

多くの人に「交通によって私たちと同じ思いをしてほしくない」という被害者の声をパネルにし、多くの地域で展示を展開し、2003年より始めた事業も14年目を迎えました。

今年度は41か所、延べ日数144日の展示でした。

昨年8月に室蘭道の駅「みたら」で開催いたしました。しかし年明け1月には若者が飲酒のうへ暴走、車は大破、3名のいのちが亡くなりました。

時に「自分たち活動は、どうして届かないのか?」、心が折れそうになるときもあります。その中でも、展示を通して一生懸命に協力して頂ける方々と巡り会え、感想文にも感謝を述べられるものに出会うと、もう少し頑張ろうと気持ちを振り起こします。

本年度8月と11月、釧路警察に送りました。釧路みなと祭り、イオン釧路昭和など何か所も展開され、担当の方より次の報告を頂きました。

「私の勤務する釧路ばかりでなく、帯広、根室市、中標津、羅臼、本別町、広尾町においてもパネル

を運び、大きな反響を得ました。地方の方に於いては、初めて見る事はもちろん、交通事故被害者の声に初めて触れた方が多く、みなさん食い入るよ

11月16～18日 札幌駅地下歩行空間

うに見ていました。犯罪被害者支援という観点からも、事故防止に非常に有益と考えております。」

このように、細かい動きが私にはできません。大変ありがたい事です。

活動に全面協力頂いている北海道共同募金会、製作担当の筒井様には、私の大変我儘を聞いてくれ、深く感謝いたします。また、夏に増刷した冊子は、今年再度の増刷の予定であります。

(この文章を書いた12月、道警の取締りで酒気帯び26人が摘発されました)



新ひだか町での「パネル展」

新ひだか町 五十嵐 敏明

9月27日から10月2日まで、公民館で、秋の交通安全運動にあわせて、小野実行委員長にお願いして開催してもらいました。(写真右)

役場、警察署、交通安全協会などのご協力を頂き、多くの町民の皆さんに見て頂きました。小冊子「いのちのパネルとは」は、230部お持ち帰り頂きました。また、30人の方々より感想文をお寄せ頂きましたし、道新の読者の声欄にも掲載されました。(期間中、会場内での諸行事もあり約3300人が来場)

終了後、「うちの職場に展示したい」との問い合わせも頂いております。町役場では、パネル展の案内や感想文を広報誌で全家庭に周知してくれました。

町民の心に食い入る「交通安全運動」を願っております私は、開催頂いて本当に良かったと思っております。小野委員長をはじめ、関係者の皆様に、この場をお借りして厚くお礼を申し上げます。

(11月20日のフォーラムでの発言から)

パネル展 感想

「いのち」の大切さを伝えたく、高校生・中学生の娘や姪たちを連れて来ました。

新聞記事・ニュースで知るより更に詳しく事故の状況、その後の家族の苦しみ、思いが伝わり、交通事故の恐ろしさに強い衝撃を受けました。

私の親戚や友人にも交通事故の被害者がおります。

健康でいつまでも長生きをしてほしいと願っていたおじやおば。小学校の授業を受け「さよなら」と別れた直後に、自転車に乗っていて交通事故にあった友人。交通事故にあわなければ変わらない日常を過ごすことができたのに。一瞬の出来事でこの世からいなくなってしまった事実を受け入れるには時間のかかることでした。

愛する家族を奪われた時のことを思いだし、メッセージとして残すことは本当に辛い事であったと思いますが、「同じ被害を出さないで」との強い願いは、無言で目に涙を浮かべながらパネルを見入る子どもや姪たちの心にしっかりと刻まれたと思います。

多くの町で、幅広い年令の方々に見て頂き、交通事故がこの世から無くなることを切に願っております。

(40歳代 女性)

交通事故の被害者となり、大切なとおしい命を突然うばいとられ、残されてしまった方々の思いは、私の想像を超える域の事でした。

新ひだか町は、議会で「飲酒運転しない町」の決議をしました。広報で知らされ嬉しく思っています。町民みんなの意識の中に定着し、自分の命も他人の命も同じように大切に思える町民となるよう願います。(70歳代 女性)



傍聴報告

砂川事件、札幌地裁判決は、両被告に求刑通り、
懲役23年

代表 前田 敏章

裁判を傍聴して、砂川事件の本質は、(一家4人死亡、1人重傷の)あまりにも重大な被害結果をひきおこした、飲酒運転、公道でのカーチェイス、危険速度での暴走、赤信号無視という、悪質危険運転の極みの犯罪行為であると痛感しました。

そして、法廷でも嘘の言い逃れの供述に終始し、罪の重大さの自覚がない両被告が、判決を不服として控訴したことを知り、永桶さんご一家とご遺族の無念を改めて思いました。

一日も早い控訴棄却・刑の確定を願い、永桶弘一さん、文恵さん、恵さん、昇太さんのご冥福と、光さんの快復を心から祈り、以下、傍聴報告とします。

公正・正義の判決

10月17日の第1回公判以来、9日間に及ぶ裁判員裁判の審理を経て、11月10日、札幌地裁田尻克己裁判長から下されたのは、求刑通りの正義の判決でした。

〇〇被告：懲役23年(起訴罪名の最高刑は、危険運転致死傷罪：20年+酒気帯び運転罪：3年の併合罪、23年)

〇〇被告：懲役23年(起訴罪名の最高刑は、危険運転致死傷罪(共謀)：20年+ひき逃げ罪：10年の計30年、谷越被告との均衡から23年に)

認定された事実は、次の判決要旨に凝縮されています。

「〇〇被告は酒気を帯びた状態で、2015年6月6日午後10時34分ごろ、砂川市で乗用車を運転、〇〇被告はRVを運転した。互いに速度を競うように高速で走行するため、共謀の上、交差点の信号機が32秒前から赤色を表示していたのに、いずれも故意に無視し、〇〇被告は時速約111キロで、直後の〇〇被告は時速100キロを超える速度で交差点に進入。〇〇被告の車が左から信号に従い進行した永桶弘一さんの車と衝突し、5人を死傷させた。」(「道新」11月11日「判決要旨」)

被告側が「争い」「主張」した点についてですが、「共謀の有無」については、「両被告は互いの速度を意識して車を高速で走行させる意思を有し」「いずれも赤信号を認識しながら従わず、減速することなく交差点に進入」「一緒に飲みに行くために同じ目的地を目指し、2台の車は非常に近い距離で走行」と危険運転についての共謀を認め、足元に落ちたサングラスを拾おうとした(〇〇被告)、〇〇車のテールランプを見ていた(〇〇被告)ことで赤信号を見落とした、などとの両被告の主張は「常識では考えられない」「不自然」と明快に否定しました。

また、〇〇被告のひき逃げに対する言い逃れについても「衝突で人が負傷しただろうと認識していたことは常識的に考えて明らか」などとこれも明快に裁決。

最後に、裁判長は「量刑の理由」として、「これまでに例を見ないほど甚大かつ悲惨な」結果の重大性、さらに「飲酒の上、飲み直しに行くために運転中、必要もないのに競うように高速で走行し、赤信号を無視した」行為を「身勝手極まりなく、刑事責任は類を見ないほど重い」と断罪。「責任逃れの弁解に終始」した両被告に真摯な反省が認められないことも強く指摘し、量刑の理由としました。

被害者参加制度の意義

山田廣弁護士を中心とする被害者参加弁護士の導きもあり、ご遺族の広沢千恵子さん(亡き文恵さんの母親85歳)が、必死の思いで被害者参加されました。

広沢さんが法廷で被告と対峙し「引きずられ、揺さぶられ、亡くなった昇太と同じ目に遭わせてやりたい」「刑務所から一生出さないでほしい思いです」「(無念が晴れるわけではないが)一番重い刑を切望します」などと、最愛の子と孫の無念を代弁した意見陳述の一言ひとことは、法廷に真実と正義をもたらし、刑罰は何のためにあるのかということを強く訴えました。



(意見陳述する広沢さん「道新」2016年10月28日)

小樽事件の法廷でも痛感したのですが、被害者参加制度は、「刑事司法は犯罪被害者等のためにもある」(犯罪被害者等基本計画)を具現化し、現在の刑事司法の偏り(刑事司法は公の秩序維持のため「被害者のためではない」とする最高裁判決が未だ残っています)を正すための重要な制度であるという思いを強くしました。

科学的捜査の重要性

広沢さんが意見陳述で「防犯カメラの映像が残っていて本当に良かったです」と述べたことが象徴的でした。広沢さんは、法廷での両被告が何の反省もなく嘘の言い逃れを繰り返す様を見て、あまりに辛く、一時体調を崩されたとお聞きしています。

救ったのは、5台の防犯カメラに残された映像を丹念に解析して、少しの言い逃れも許さない確固とした証拠を積み上げた道警の捜査力でした。

犯罪被害者週間全国大会2016～いのち、きぼう、未来～

14回目となる全国大会（主催：「犯罪被害者団体ネットワーク・ハートバンド」）は、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。

北海道からは、他の所属団体からのエントリーも含め、荻野、黒川(2)、佐藤、白倉(4、調書開示を求める会)、高石2（飲酒ひき逃げに厳罰を…）、前田の11人が参加。大会の司会を白倉紗穂さん（大学生）と前田が、交流会の司会を高石さんが務めるなど、今年も、大会成功に寄与しました。



（写真は車座トーク、司会是小佐井良太氏）

開会

今大会には、全国14の被害者団体から約100名、支援の団体や個人の方約50名、合わせて約150名の参加がありました。

最初に、ハートバンド代表の前田が開会挨拶。続いて、阿波亮子参事官（警察庁犯罪被害者等施策担当参事官室）、黒沢正和専務理事（犯罪被害救援基金）、秋葉勝専務理事（全国被害者支援ネットワーク）が順に来賓挨拶をされました。（来賓写真は上から順）



被害者の声

第1部「被害者の声」では、15年前の大阪池田小学校事件によって娘さんを喪った本郷由美子さんが、悲惨な体験と向き合い、グリーフケアの専門資格をとり被害者に寄り添った援助活動を行っていることなどが切々と語られ、続いて、交通事故で重度の後遺障害となったお母様の介護の傍ら、被害者支援を行っている上田育生さんから、後遺障害家族の抱える諸問題とその支援策について発言があり、最後に、運営委員会から、全国大会の歩みと各被害者団体の活動紹介が行われました。→



※左は司会の白倉紗穂さん



車座トーク

第2部は、恒例となった「車座トーク」で、被害者と支援者が一つの輪になって座り、「困っていること」「苦しい中で助かったこと」などについて率直に発言。事例の報告、地方自治体における被害者支援条例の前進の報告など相次ぎ、パートナーの方からの適切なコメントもあり、犯罪被害者等基本法の謳う「被害者等の視点に立った施策」の実質化、命の尊厳と社会正義が貫かれる社会の実現に

向けて、声を上げ続ける勇気を分かち合いました。

閉会挨拶は「緒あしす」代表の青木さん。その後は夕食・交流会（司会高石さん）、懇親会と、全国の仲間との貴重な語らいが続きました。



分科会

翌27日は、4つ分科会「今求められる被害者支援～生活支援、裁判支援」「弁護士相談」「兄弟姉妹で語ろう」「ハートカフェ」で討議と交流を深め、最後に全体会で報告しあい、再会を約して、日程を無事終えました。

参加者のアンケートには、「加害者寄りの裁判が多い」「加害者を守る方向性に強い日本の法律を変えて欲しい」（被害者）、「被害者が細分化されず、大同団結していく方向をさぐっていききたい」（支援の方）など、今後の共通課題も記されておりました。（前田記）

※この大会の様子は、ハートバンドのホームページ（「ハートバンド」で検索）にアップされています。

～ 全国大会に参加して ～

調書開示の会として参加して

南幌町 白倉 裕美子
交通事故調書の開示と公正な裁きを求める会 代表

今回は、会の名称が「交通事故調書の開示と公正な裁きを求める会」と変更になって初めての参加となりました。

名称変更に伴い私が代表を務め、また会員等も新たに募っての新スタートは、会員・賛同者 20 名。

その中で初参加 3 名を含む 7 名がハートバンドに参加しました。車座トークでも全員が発言することができ、また長野・静岡・大阪・滋賀・埼玉・京都そして北海道からと各地からの参加で、初めて会う会員同士の親睦も深めることができました。

調書開示だけでは活動内容が限定的でしたが、現在は調書開示請求、その他文書開示請求の手伝いや裁判支援、検察庁等への付き添い、実際に現場に赴き情報収集、遺族の精神的な支えとなるよう電話相談のほか、実際に会いに行く事等も行なっています。

現在裁判中であつたり、事件から間もない方も参加

されましたが、今回ハートバンドに初参加し「笑っても泣いてもいい場所を見つけられた」という遺族もあり、このような緩やかな集まりの必要性を改めて実感しました。

また「兄弟姉妹の会」には次女と長男が参加しました。子供たちにとっても泣ける場でもあり楽しく話せる場でもあるようで、ハートバンドが大人の集いの場ではなく、犯罪被害者家族の集まりに・・・と変わったことをとても嬉しく感じました。

調書開示と公正な裁きを求める会の会員の多くは、まだまだ地域支援が行き届かずにいた遺族も多く、被害者が被害者を支え助ける現状ではありますが、見方を変えれば思いを共有できる会になったと思います。

会員はこれ以上増えてほしくはありませんが、交通事故が起り続けている社会が続く限り、孤立してしまう被害者が1人でも減るように間口を広げた会でありたいと思います。

孤独だった私を変えてくれた 札幌市 黒川 和子

昨年に続き全国大会に参加出来て良かったです。同じ悩みを持つ全国の方々とお話できたことは、事故以来孤独だった私を変えてくれたのです。分かってくれる人がいるということは気持ちを楽にしてくれるものです。

日本のほんの一部の集まりでしょうが、人から人へ伝わることで、もっと大きな共同体に育っていくと感じました。

必要以外は人の中に入ることを避けていた私ですが、この会によって元気な時の私に少しでも戻ることができたと思いました。

犯罪被害者週間全国大会に参加して 千歳市 荻野 京子

飛行機が無事に飛ぶか心配な天候でした。東京に着いて横浜へ向かうバスの窓に、大粒の雪が当たっています。64年ぶりの雪とか。私が連れて行ったのでしょうか？翌日の真っ白い富士山が、とても美しかったです。

会場には、築地市場で親子丼を食べてから行きました。とても汚く早く移転しないと、建物がもたない気がしました。でも安全第一でしょうね。お鮎屋さんには、長い行列、北海道に住んで良かったと思いました。

車座トークで発言して来ました。砂川の85歳の残されたお母様の言葉を借りて「国は厳しく取り締まらなければ、交通事故は減りません」交通事故の刑罰の低さを訴えました。人を殺し、轢き逃げしても執行猶予が付くことを話したら、弁護士の人が死刑について、過激な発言がありました。私は死刑は反対です。なぜなら死の連鎖に、繋がるからです。仇討ち的な解決は、人間が人間を殺す最も恐ろしいことです。加害者に反省させ、良い人間になってもらうことが大切だと思います。そんな生易しい加害者ばかりでないということも承知しています。

二次会にも出席しました。子供の自殺が、他殺でないかと悩めるお母さんの話には、涙しました。轢き逃げで五年も犯人が捕まっていない人の話も、深刻そのものでした。ジャーナリストの名前を出して、警察で写真を見せてもらったことを話しました。また付き添い人として、弁護士を同伴することの大切さもアドバイスしました。一日も早く解決される事を願わずにはいられませんでした。

ケースを話すだけでなく、解決方法をアドバイスする大切さを感じました。そして、世の中、全体を変えていかなければ、犯罪はなくなりません。

一人一人が、優しい気持ちになり、手を取り合って生きて行く、そんな国になって欲しいものです。悲しみの無い国へ。大会に参加して、とても良かったです。

力と勇気をもらえる大切な場所 札幌市 佐藤 京子

ハートバンドに出席しました。1年間それぞれの道を歩いてきた皆さんに会えて、ホッとしました。また1年新しい道を、ここからスタートです。みんないる。応援してくれてる。1人じゃない。力と勇気をもらえる大切な場所。参加できて感謝しました。

「犯罪被害者週間 北海道大会」の 講師を務めて 江別市 高石 洋子

11月17日、札幌サンプラザで行われた「犯罪被害者週間 北海道大会」（主催は、警察庁、北海道、道警、道家庭生活総合カウンセリングセンター）で、「悲劇をなくすために」という演題で講話をさせていただきました。

私は息子を「飲酒運転・ひき逃げ」で亡くし、その後法律と戦う活動をし、法改正になったということもあり、お声をかけていただいたと思います。

息子を亡くして13年が過ぎましたが一向に無くならない飲酒運転事故・検挙率。しかも何の罪も無い若い命がいつべんに失われる飲酒事故が続き、今も後を絶たない状態です。

この嘆かわしい事実「これからも同じような事故が続いたらどうしよう・・・」と不安でなりません。

道警関係者の方々は皆、「道条例」の話をします。さて、この条例ですがどうでしょう。道民皆さんが周知しているでしょうか？

昨年、この会の代表前田氏、会員の白倉夫妻、山下夫妻や大学生の方々と共に条例を成立させて頂く為沢山の意見を述べさせて頂きました。汲み取って頂いた部分もありますが、出来あがった条例は「罰則なし」のゆるいものです。結果何も変わらない状態です。

嘆かわしいとはこのことです。もっと強い条例にしてもらう為に私達は又行動を起こさなければならないと思っています。そしてもっと道民に認知してもらえるように働きかけていかなければならないと思うのです。

私達のように思いっきり傷ついた遺族がこの様に行動をして条例を作り、法律を変えて貰う為に頑張っている事をどうかご理解下さい。遺族間でも心に温度差を感じることもあるくらい心はナイーブです。傷つけあうこともあります。でも、「苦しいのだ」と言うことは同じなのです。こういう思いを抱えながら講話をしている事は苦しいです。そのこともご理解いただきたいのです。

今回の大会で私がお話しさせていただいた映像は「各企業の勉強」に使用するという事で企業向けにメッセージも収録させて頂きました。

ほんの少しの抑止力になれば幸いです。

最後に、今年もハート・バンドに参加できました。全国の仲間と年1回会えることが、また1年生きて行こうと思うほど心の支えになっています。実行委員として来年も出来ることを頑張ってやって行こうと心に気合いを入れています。

今年1年、皆様にご支援・ご指導を頂きありがとうございました。来年も頑張ります。

(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)

報告

環境生活部長へ 知事宛要望書提出

8月30日、前田代表、内藤、高橋両副代表で道庁に赴き、知事宛要望書を小玉環境生活部長に手渡し、以下の事項など強調しました。(写真)

「遷延性意識障害者や高次脳機能障害者の課題を重視するとともに、怪我の場合の適正な治療と補償のために、初期診断での全身検査の必要性など医療機関との指導連携を強めること、飲酒運転根絶条例の実効性を高める取り組み、インターロックの検討など積極的に進めて欲しいこと、歩行者の被害を無くするためにも、脇見や漫然運転など安全運転義務違反の根絶が不可欠であり、そのためには、これらが軽く扱われる「クルマ優先社会」の見直し(＝意識改革)が必要であること、生活道路における歩行者優先と交通静穏化のために、10次計画で位置づけられた「ゾーン30」を、歩車分離信号と併せて、施策の核として位置づけて欲しいこと。」

これに対して、次のコメントがありました。

「会報を通して皆様方被害者の思いは伝わってくる。クルマ社会を変えという会



の活動に感心している。国との関連事項もあるが、ハード、ソフトの諸側面から各部署で取り組みたい」

〈小玉俊宏、環境生活部長〉

「頂いた要望事項の中の、国の所管事項については国に要請する。少しずつであるが進展もある。ブラッドパッチが4月から保険適用になった。飲酒運転根絶については、キャラバンなどで条例の主旨を広め協力を訴えている。インターロックは、メーカーの改良に期待している。「ゾーン30」については、取り締まりは難しいが抑止効果に期待している」

〈中野俊之、道民生活課・交通安全担当課長〉

会 の 目 録

2016.8.16. ～2017.1.15.

《会合など》 8/26 会報51号発送

8/30 関係省庁と道知事へ要望書提出

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

《訴えの活動》

◆8/26 旭川市立愛宕中、9/8 札幌市立幌東中、9/14 伊達緑ヶ丘高校、11/4 美瑛高校、11/24 千歳警察署、11/25 札幌市立稲穂中、11/30 倶知安警察署、12/2札幌龍谷学園高校 (白倉)

◆8/26 道被害者支援連絡協議会、9/16 公共交通事故被害者等連絡協議会 (内藤)

◆8/29 白糠町立庶路中、8/31 札幌新陽高校、10/21 滝上町立滝上中、11/25 中札内高等養護学校、12/19 三笠高校 (真島勝)

◆8/29 札幌市立中央中、9/6 紫明女子学院、10/5 登別市立鷺別中、10/15 苫小牧西高校、10/13 豊平区交通安全推進委、10/17 月形刑務所、10/20 釧路商業高校、10/21 中標津高校、10/24 湧別高校、11/4 岩見沢民主教育を進める会11/18 富良野警察署教養セミナー、11/24 芦別市立芦別中、11/29 北海道地方更生保護委員会、12/8 北星大学・短大、12/13 北海道警察学校、(前田)

◆9/7 上士幌高校 (小野)

◆9/12 札幌市立篠路中、10/29 北広島市立広葉中、11/13 札幌断酒会、11/15 札幌市立石山中、11/17 犯罪被害者週間北海道大会、12/20 千歳市立青葉中 (高石)

◆処分者講習での講師：8/26・10/27 (真島勝)、9/30・11/17 (前田)、12/22 (真島和)

《いのちのパネル展》

■8/26～9/2 伊達カルチャーセンター ■ 9/5～12 室蘭市みたら ■ 9/20～23 北海学園大 ■ 9/27 札幌駅地下歩行空間 ■ 9/27～10/2 新ひだか町公民館 ■ 10/17～24 日本医療大学 (真栄) ■ 10/24～31日本医療大学 (恵み野) ■ 11/16～18 札幌地下歩行空間 ■ 11/20 かでる2・7 (道フォーラム)

■ 11/21～12/5 札幌国際大学 ■ 11～12月 釧路、根室、帯広、中標津、広尾、本別トラック協会、羅臼高校、計9日間 (釧路警察署の協力)