

交通事故被害者の会

第64号

2021年8月10日 (年2回発行)

E-mail hk-higaisha@nifty.com発行 北海道交通事故被害者の会
代表 前田 敏章001-0030 札幌市北区北30条西6丁目4-18
北海道交通安全協会内

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

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死傷被害根絶のための取り組みを目的とした、北海道の交通事故被害者でつくる会です。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、交流会等に参加できます。

新会員より

10歳の娘は青信号でひかれ 義足になりました 歩車分離信号など 車を凶器とさせない社会を切望します 函館市 ポタサニャー 朱月

毎日何処かで交通事故がおき、何も悪くない被害者が犠牲になっているかと思うと、当事者だけが車は凶器になりえると本当の意味で実感しているのではないかと思います。

「私は令和元年9月3日の朝、登校中にお母さんと手をつないで青信号の横断歩道を歩いて渡っていた時に大型トラックに右足をひかれました。いつもと同じ時間、いつもと同じ道を歩いていた時に事故は起こりました。すぐに函館病院に救急搬送されましたが、数時間後にドクターヘリで札幌にある札幌医科大学附属病院に搬送されました。この時私は『この後どうなるんだろう』とずっと考えていました。そして病院に少し慣れた次の日、医師からこの後の相談を受けました。

その内容には二つの選択肢がありました。一つ目は皮膚移植といういろんな体の部分から皮膚をもってきて足の部分につけるという大変な手術です。医師によるとこの手術は最低でも4回くりかえし、成功しても立つことでいっぱいの足とのことでした。二つ目は足を切断し義足をつけるという事です。義足をつけると大好きなダンスをおどれたり、走ったりもできるとの事でした。私はその時初めて『私の足はそんなに大変な状態なんだな』と気づきました。

私は泣きながら二つ目の足を切断する事を決断しました。なぜなら今までどおり走りおどったりしたかったからです。でも私は少しでも長く自分の右足と一緒にいたかったので、すぐに手術をしないで3日後に手術をしたいとお願いしました。」



これは、事故後10歳の娘が書いた作文の一部です。

何も悪くない娘の右足を奪ったトラックの運転手の判決は禁固1年6カ月、執行猶予5年でした。41歳の運転手は、平成11年にも人身事故を起こして罰金20万円の処分を受けながら、娘の事故前5年間でも、シートベルト違反5回、一時停止無視1回、駐車禁止1回と違反を繰り返し、平成28年に免許停止処分を受けるなど、とんでもない運転不適格者でした。そんな運転手とその雇い主は、各々一度だけ娘の入院中に電話をしてきただけです。私が娘の入院中に書いた手紙には一度も返事はなく、運転手は、事故から10か月後に行われた刑事裁判で、事故後初めて会う私達親子に謝罪をしました。雇い主に至っては未だお会いした事はありません。

刑事裁判での理解しがたいくらいの無反省の言動とそんな運転手の雇い主。どちらも私達とは別世界に住む人達と思いました。そんな人達が凶器ともなる車を平然と運転し、その危険行為が公正に罰せられないのです。

裁判官も、運転手の全く誠意無い言動に呆れているように伺えました。判決では娘のこれからの未来に対してエールを頂きました。でも私達が望んだのは、運転手の実刑判決と二度と運転をさせない事です。

危険な交差点（イギリス人の主人は、在日当初から、車と人が双方青で交わる交差点を「クレイジー」で一番危険な場所と言っていました）や危険がひそむ道路環境を変えていない社会。運転する側のモラルに委ねられている交通ルールしかない社会。そんな社会を被害者が出ないような仕組みの社会と被害者が守られる社会に変えていきたいと願い、そして当事者としての気持ちを共感出来たらという思いから入会させて頂きました。

〈今号の内容〉①～⑤ 新会員の手記と会員からのお便り ⑥ いのちのパネル展 ⑦ 安全協会より寄稿
⑧ 第11次交通安全基本計画の課題 ⑨ 犯罪被害者支援弁護士制度 ⑩ 自動配送ロボの歩道走行問題 他

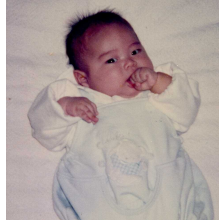
新会員より

達也! ママはもう泣かない あなたの死を無駄にしない

函館市 下川 タ子

私は19歳、主人は21歳、お互いに親の愛情に恵まれなかった二人は、自分達が望む家族というものを手に入れたかったのだと思います。結婚して2年後、やっと私のお腹に彼が宿ってくれたのです。

5月25日、彼は生まれて来てくれました。産声をほんの少しだけあげ、3日間彼と会う事が出来ずにいました。



達也さん

長い、長い3日間でした。でも彼は頑張ったのです。4日目、私の乳を初めて飲んでくれた。本当に幸せでした。

小さな手を握り、これからずっと一緒に居ることが当たり前だと思っていました。

初めて笑い、初めて声を出し、私を見つめ、何かを話しているのです。愛しくて、愛しくて。

でも彼には、私達を困らせる事があった。何故か、車に乗ると大声で泣くのです。お乳をやってもいやがり、何をしても泣くのです。何時間も。

出産祝いのお返しを近い所から渡していきしました。10月2日、一番遠いところが残りました。往復で4時間、ずっと泣かせるのは可哀想だと思い、片道40分の私の実家に預ける事に私が決めたのです。私が。また4時間後には私の元に戻ってくるはずだったのです。元気に。

お返しを渡し、帰ろうとした時、一本の電話が鳴りました。「達也が…」

そこから記憶が無いのです。次に記憶があるのは、冷たくなったあの子を自分の体温で必死に温め、ごめんね、戻ってきて、ママの所に戻ってきて、と。

最期の最期まで息子を抱き、奇跡を信じて、温め続けました。お骨になっているので、息子は火葬場にも行ったのでしょうか。でも、告別式も葬式も私には記憶が無いのです。

息子の事故は、私の弟が居眠り運転で、反対車線にはみ出し、2台を巻き込む大きな事故でした。全国のニュースにも取り上げられたそうです。



私は自分を責めました。只々。ずっとずっと毎日お骨になった息子を胸に抱き、泣いて暮らしました。そして、あの子が居ない寂しさを埋めるように、二人目を望み娘が生まれました。

でも私は娘にとっても酷い親でした。彼女が初め

て何かが出来た時、何故達也ではないのかと思ってしまうのです。そしてまた涙するのです。なんて酷い親でしょう。達也、達也、また毎日涙する日が戻ってきました。

長女が3歳になった時の事です。朝、彼女を着替えさせていると、娘が私に言いました。「お兄ちゃんがいたよ。きれいなお花が咲いている所で、『ママ、もうなかないで』って言っていたよ」

私の頬に涙が伝わりました。娘がそんな私を見て、ティッシュを大量に丸めて私の涙を拭うのです。とても痛かったけど、優しい痛さ、娘の思いでした。

人が泣いている時にティッシュで拭ってあげようと思うまで心が成長していた娘を、何も見ていなかったと気づき、もう泣く事をやめようと思いました。

その後、家族が増え3人の子供に恵まれ、今年で主人と一緒に30年になりました。



先日、娘から衝撃の事実を聞かされました。3歳の時の兄の夢は嘘だったと。そうしたらママが元気になると思ったそうです。いつ言おうか、いつ伝えようかと、ずっと悩んでいたと。二人で、涙した私の事を考えてくれた優しい嘘に感謝し、娘を抱きしめました。

長女は、兄のように小さな子ども達が命を失うことがあってはいけないと小児科の医師になり、毎日忙しくしています。

次男は社会人になり一人暮らしを始め、毎日朝にヤクルトを1本兄にあげ、それを飲んで仕事に行くそうです。彼いわく「兄ちゃんは絶対俺の側に居て守ってくれている」

私はやっと世の中に色が付き、日付が入り、重い扉が周りの沢山の人の心で開きました。

今、強く思うのです。これを読んで頂いている皆様は、その重い扉を開け、私より一歩、二歩前に進んでいる方々だと思います。どうか私もそのお仲間にして下さい。

そして共に、車はとても恐ろしい凶器になり、運転する者の責任と心構えはとても大切である事、責任を持たずハンドルを握る事がどれだけの人の心を深く重く傷つけるのかという事を発信したいと思います。

まだまだ重い扉の中にいる人がいると思います。私たちのような人をこれ以上出してはいけない世の中にする為に、この会での活動に参加させて頂きたいと思っております。今私は景色を見、空気の匂いを感じ、天国にいる達也に届けています。私をとおして…。

是非、コロナが一日も早く終息し、皆様とお会い出来る事、皆様の生の声を聞きたいと願っています。

同じナイフが心に刺さった私達は、会を通してナイフを抜き、傷口を縫い合わせ、あちらの世界に一足先に逝ってしまった愛しき人に、よく頑張ったねと言ってもらえるように、心を強く持って一日一日、生きていかなばと思うのです。

達也！、ママがそちらに行ったら笑顔で会おうね。ママはもう泣かないよ。あなたの死を無駄にはしない。

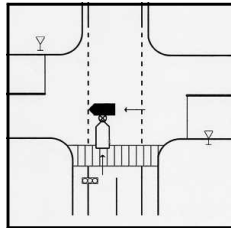


新会員の紹介

高山卓也さん交通死事件 ご遺族のたたかい 最高裁長官と検事総長へ 軽い刑罰への無念を訴え

卓也さんは一時停止無視の危険運転の犠牲に 2020年3月、新十津川町の交差点

新十津川町の農協職員 高山卓也さん(当時37歳)の命を奪ったのは、一時停止標識を無視して、時速60キロ(制限速度は40キロ)の危険速度で交差点に突入した加害者です(図の黒の車)。高山さんの車は横転させられ、帰らぬ人となりました。



判決は不当な執行猶予付きの寛刑

2021年3月25日、札幌地裁滝川支部での判決公開を傍聴しました。

制限速度を20キロも超え、一時停止無視という危険極まりない行為に下された判決は、禁錮1年6月、執行猶予3年という不当に軽い刑罰でした。

裁判後、悲嘆に暮れるご遺族は、こんな人命軽視の判決が繰り返される今の司法は絶対に許せないと、

 痛苦の思いを司法の長、最高裁長官と検事総長に直訴することを決意され、4月末、下記書簡を送付しました。

最高裁判所 長官 大谷 直人 様
最高検察庁 検事総長 林 眞琴 様

私は北海道に居住している高山久美子と申します。突然の手紙をお許しください。

私の息子が昨年3月に、息子の車を目視していながら自分勝手な理由で一旦停止を無視し進入して来た車によって亡くなりました。このような事故は日本全国で毎日のように起っているその一例にしか過ぎないかもしれませんが、でも、その後ろには何万人という人の苦しみと悲しみがありません。

息子が亡くなり刑事裁判になり被害者参加制度の中で裁判が行われました。事前の検事さんとの調書、被害者としての裁判長への意見陳述でも述べましたが、全くその行為の意味はなく、事前に知らされていた通りの刑期

でした。裁判をする以前にすでに前例で量刑が決められていることは案内に見聞きしていましたが、日本で一番公正さを求められている裁判所の組織の中では前例と違う判決が下せないということが分かりました。

しかし、これは極めて憂慮すべきことだと思っています。加害者からの謝罪はなく、全く反省の意もくみ取れませんでした。裁判の日に加害者側の弁護士の尋問で謝罪の実態がなく、加害者もその旨を認めておりましたが、裁判長の判決文の中には、反省の気持ちがあると述べられていました。

被害者参加制度と銘打ってのパフォーマンス的な裁判であったように思います。傍聴に来ていた方も、全く罪の重さと量刑の重さが偏っている、刑を執行する猶予がなぜ加害者に与えられているのか、被害者は亡くなっている現実をどう見ているのか、などの声が多数を占めていました。こういった過失致死であっても一人の命を奪った以上はその命の重みと一人で向き合う時間が必要だと思っています。

私たちの憲法には侵すことのできない永久の権利として基本的人権がうたわれています。しかし加害者は控訴でき被害者は控訴できないのです。この状況下で果たして基本的人権が守られているといえるのでしょうか。

この思いは多くの犠牲になった方、また遺族の方の声なき声です。その声を聞き、前例にとらわれず、一つ一つの事故・事件に向き合った裁判を熱望します。何度も何度もこの声を届けたく思っております。

この現状を多くの方に周知していただきたく思い、ご一読頂けましたらお手数ですが、ご返答賜りますようお願い申し上げます。

2021年4月27日 高山 信一(父)
高山久美子(母)
高山美千子(妻)

卓也さんの犠牲を無にしません

私たちは、新しく会に加わった高山さんご家族と共に、卓也さんの尊い犠牲を無にしないための活動を強めます。交通犯罪への不当に軽い刑罰を改め、免許条件を厳格にするなど被害根絶への取り組みに力を合わせたいと思います。(前田)

会員からの訴えとお便り

息子の30代、40代の姿を見たかった

七飯町 大森 操

息子が亡くなって1年が経ちました。

父親はいないため、二人だけで頑張ってきました。ずっと大変だったけど、息子がいたから自分も頑張れたし、いろいろあったけど、教えられることが多かったです。今でも、息子に会いたい、声が聞きたい。でも叶わない。まだ受け止めきれない自分がいます。

今年の5月、弁護士に事故の資料を見せてもらいました。コンビニから帰る途中の事件だったので、コンビニでのようすを観ました。

「死人に口なし」と思いました。亡くなってしまった人の声にもっと耳を傾けてほしいです。刑が軽すぎます。加害者は一度しか謝罪に来ていません。手紙も、息子をばかにしたような内容でした。絶対にゆるせないです。



息子の30代、40代、50代の姿を見たかったです。

(会報63号に手記が掲載)

今はだいぶ落ち着きました

札幌市 谷藤 景子

会の皆様、役員の方々いつもご苦労様です。

今は大分気持ちも落ち着き、毎日主人と二人で平和な毎日を送っています。でも事故現場は通りたくありません。

足も大分歩けるようになりました。走るまでは、まだまだです。

リハビリも足が腫れたり、少し痛んだりするので、かたくなったら行くようにしています。介護士さんはとても優しくいい青年です。心と身体のメンタルはかなり必要です。

私をかげで支え助けて下さった方々には感謝です。主人には本当に感謝です。私のマイナスの感情を受け止め、なぐさめ助けて、笑わせてくれたり、つねに心配してくれて。

人は一人では生きて行けません。心の支えになる人が必ず必要です。

私より大変な目にあった被害者の方々にもっと手厚いサポートをしてあげてほしいです。

私は車は悪くないと思います。悪いのは運転して

いる加害者です。相手が体と心をどれだけ傷つけたかを感じて、反省して、もし自分が同じ目にあったらと考えて生きていてほしいです。

これからも被害者の会の方々に、体に気をつけて無理せず毎日過ごしてほしいと思います。

(会報62号に手記が掲載)



コロナに負けず、お会い出来る日まで、
がんばりましょう 江別市 竹橋 信良

長引くコロナ禍の中、会の運営にあたっておられる前田代表はじめ役員の方々、お世話になりありがとうございます。

そして行動が狭められる中で、会員の皆様には大変ご苦労の多い日々かと思います。

コロナの影響で総会・交流会が中止となり、お会いすることができず残念ですが、総会資料に目を通しながら、集まりができる日を待ち望んでいます。

その日が来るまで一人ひとりが自分にできることをしっかり実行することが一番大切でないかと思います。お互いにコロナに負けない体力づくりと健康管理に留意してがんばりましょう。

(会報52号に手記が掲載)

遷延性意識障害の母は、5年7か月意識が
戻らないまま亡くなりました

江別市 山崎 直子

お久しぶりです。

私の母は、2015年9月、自転車に乗っていた時に車と衝突して転び、頭を打ちました。

そして遷延性意識障害となり、それから5年7か月、意識がもどらないまま、先日亡くなりました。

これまで、被害者の会の方達に話したり、皆さんの話を聞く事で心のバランスが取れていたように思います。大変お世話になりました。

今は、いろいろな思い出が溢れてしまって、落ち着くまで時間がかかりそうですが、皆さんの活動は、こっそり応援し続けています。

(会報55号に手記が掲載)



お母様のご冥福を心からお祈り致します。誰もが安心して歩き、自転車に乗ることのできる、真に豊かな社会を天国のお母様も願っていると思います。(前田)

会員からの訴えとお便り

飲酒運転根絶、事故ゼロを目指して

頑張らしましょう 旭川市 中野 邦子

いつも有り難うございます。今はとにかくコロナにかからないように毎日を頑張って生活しています。

相変わらず飲酒運転は無くなっていません。最近もテレビ、新聞のニュースで知り、がっかりしています。

早くコロナが収まって飲酒運転根絶運動を仲間の方としたいです。交通事故ゼロを目指して頑張らしましょう。
(会報60号に手記が掲載)

近況と訃報です

札幌市 能勢 雅美

(北海道遷延性意識障害者・家族の会「北極星」代表)

いつもありがとうございます。

北海道遷延性意識障害者・家族の会「北極星」の活動にもご協力頂きありがとうございます。

昨年度よりコロナ禍の中、思うような活動は出来ておらず、未だに先が見えない状況です。会員さんは皆さま重い障害を持った家族が居られるので以前のような皆さんで集まるような行事はもう少し先になるかと思います。
(会報43号に手記が掲載)

また、別件になりますが、北極星の役員であり北海道交通事故被害者の会の会員でありました小石川秀樹さんが、病氣療養中のところ1月にご逝去されました。謹んでご冥福をお祈りします。



小石川秀樹さんは、被害に遭われた奥様の看病の傍ら北極星の活動に、そして当会の活動に尽力いただきました。心よりご冥福をお祈りいたします。なお会報51号に手記「事故～生還～リハビリ～在宅」が掲載されております。(前田)

お知らせ

会のホームページを リニューアルしました

会発足後間もない2000年2月に開設した会のホームページですが、このほどレイアウトなどを全面改訂しました。より多くの人に訪れていただき、交通死傷ゼロの願いを拡げたいと思います。

若林 緋沙子 様

～優しい笑顔をお忘れません～

若林緋沙子さん(江別市)が今年2月、急逝されました。

若林さんは、1991年に交差点を自転車で通行中、脇見と速度違反の乗用車に側面から衝突され、ボンネットに跳ね上げられ臀部から落ちるという大変な被害に遭われました。

以来、頸椎亜脱臼、同捻挫などによる全身の後遺症とたたかいました。2002年に入会され、同様に怪我で苦しむ方との相互支援に尽力されました。(会報37号に「交通事故被害者の苦境」と題した手記が掲載されています)

若林さんは、車椅子の生活でしたが、会の集まりには欠かさず出席され、笑顔で沢山の方に元気を与えて下さりました。



心からご冥福をお祈り致します。

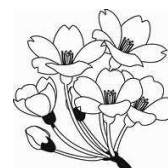
(前田 敏章)

若林さんが、辛いのにいつも明るく話してくれたこと、決してお忘れません。

最初の診断検査では分からなかった後遺症が次々と現れ、入院が4年に及び、この29年間にかかったお医者さんは50人以上もいること。何年も経ってから首の骨のずれが発見されたが、因果関係は認めてもらえなかったこと…。医療など関係機関の無理解などへの失望や怒りを方向転換し、不思議な指の力(指圧マッサージ)で、私たち仲間の体調向上に尽くして下さい…。

若林さんが、その痛苦の体験からいつも強調されていた会の要望事項～初期診断に全身の検査を医療機関に指導徹底すること。画像診断記録を義務付けること～を、力を合わせ、強く強く求めていきます。どうぞ安らかに眠り下さい。

(札幌市 岩井 利江)



いのちのパネル～担当の方のご理解で開催できました～

「いのちのパネル」実行委員長 小野 茂

疫病の蔓延で社会環境も変わり、暗いニュースが続く毎日ですが、交通の環境も変わり、出勤の密を避けるため、バイク通勤が増え、伴ってバイク事故も増えています。

また札幌では何度も同じ車に追突をくり返し、通報の人を撥ねる殺人未遂にまで到った信じられない事件がありました。

先日、手稲駅で行われた展示（6月11～14日）直前に出された第4波対策で、予定していた区役所など公共機関が軒並み活動自粛を余儀なくされ、例年のような活動が出来ない中での開催でした。

担当される方は、当会にいつも深いご理解を頂き、今回も「少しでも多くの人に知ってもらおう」と連絡を頂き、開催決定に到りました。

自分に都合の良い方にしか考えられない人、自分以外の人の痛みを知ろうともしない想像力に欠けた人、今始まった事では無いのですが、最近特に増えたと感じるのは私だけでしょうか？

被害に遭われた人の一番大切な心の被害に、どこまで届くようになったのでしょうか。

時間が許す限り、熱心に読まれている人に声をかけます。そして「何年経っても辛い」との声を聴きます。少しの時間では決して解決しない事も、私にそのような力も無い事も知っています。しかし、悲しみを共有する事は出来ます。

被害がなくなるようお願い、もう少し頑張ってみようと思います。



パネル展 感想

「みんなで考え伝えることが大事」「企画された方に感謝」

◆ 私も交通事故で母を亡くしています。

パネル展、つらくて最後まで見終えることが出来ませんでした。もう15年たつのに。こんな悲しい想いをするのは二度と嫌です。今でも、あの日警察から連絡が来た長かった夏の一日を忘れることが出来ません。私だけでないのだ、ということを改めて思いました。これからも、決して忘れません。

（50代 女性）

◆ 「私は自転車に乗っていて事故にあいました。この世の中車が無かったら移動するのも困る時代ですが、事故の恐ろしさ、そして残された方の気持ち、みんなで考え伝える事が大事だと思います」

（60代 女性）



6月11～14日 JR手稲駅



4月6～12日 JR北広島駅
エルフィンパーク

■ 私は道外出身で免許は東京で取りました。全国転勤の仕事柄、南は沖縄まで、色々な地方で生活・運転をしましたが、北海道ほど一般道を高速道路並みの速度で走る都府県はありません。60km/h制限の道路を80～90km/h、冬でも100km/h以上で走る車があります。コンプライアンス（法令遵守）意識の低い方が全国より多いと感じられるのが残念です。

パネル展の写真の方は、「もっと生きたかった」と言っているようでなりません。安全運転に徹します。

（60代 男性）

■ 私はエンジニアとして、交通安全対策を考える立場にいます。日々事故データと向き合い、何故事故が起きるのか、どうしたら防げるのか、

その答えは未だ見つかっていません。今日は札幌からランニングでここ（北広島）まで来ました。走れることの喜び、楽しみは生きている人にしか味わう事ができません。

このパネル展を見て、エンジニアとして出来ることをもっともっと考えなければならないと実感しました。素晴らしい企画を考えた方、ありがとうございます。

（40代 男性）



寄稿

悲劇を繰り返さないために

一般財団法人 北海道交通安全協会 活動推進センター企画推進部 稲津 隆明

北海道交通事故被害者の会の皆様には、日頃からあらゆる機会を通じて交通事故の悲惨さを自らの経験等を踏まえ、啓発活動に取り組まれておられることに感謝を申し上げます。

さて、本年6月28日に千葉県八街市で下校途中の小学生の列にトラックが突っ込み、児童5人が死傷する交通事故が発生し、トラックを運転していた男からは基準値を超えるアルコールが検出されました。

道路上に主を失ったランドセルが転がっている情景をニュース画像で目にし、とても心が痛みました。

朝、家から元気に送り出した家族が、何の前触れもなく変わり果てた姿で帰ってくることは、誰にも予想することができないことであり、交通事故がいかに悲惨であるかということを物語っています。

また、飲酒運転は、一度体内にアルコールを取り入れることで、正常な状態と比較すると、①集中力が下がる ②反応が遅れる ③運転操作がうまくできなくなる ④交通規制を無視し始める等、正常な運転ができなくなり、交通事故に直結し重大な結果を引き起こすことにもつながります。

道内では、平成26年7月に小樽ドリームビーチで海水浴帰りの女性4人が被害に遭われた飲酒死傷事件や、平成27年6月の砂川市内で一家5人が被害に遭われた飲酒運転による悲劇が起きています。



二つの事件を契機に、会の皆様方の強い働きかけもあり、飲酒運転を許さないとの道民世論が作られ、平成27年12月1日に北海道飲酒運転の根絶に関する条例が制定、小樽事件があった7月13日は、飲酒運転根絶の日と定められました。

以降の道内の飲酒死傷事件ですが、減少はしているものの根絶には到らず、今も被害が続いています。

道内飲酒事故件数 H26年：186件→R2年：94件
道内飲酒死亡者数 H26年：17人→R2年：7人

どうして、悲劇が繰り返されるのでしょうか。

私が現職の交通警察官として勤務していた頃に取り扱った飲酒運転の事例として、盛り場での飲酒後にタクシーで帰宅した男が、飲み足りないという理由から、酒を購入するために近くのコンビニへマイカーを運転し、その途中に交通事故を起こしたというケースがあり、運転手は「距離が近いから大丈夫だと思い飲酒運転した。」と話していました。

まだまだ、飲酒運転は重大な犯罪行為であるとの自覚が末端まで浸透していないのだと痛感しました。

道民一人一人の意識改革に向けての地道な啓発活動と、飲酒運転を断固許さないという機運を、今まで以上に盛り上げていくことが非常に必要です。

会の皆様とともに、飲酒運転の根絶をはじめとする交通事故ゼロへの輪を広げていきたいと思っていますので、今後ともよろしくお願いいたします。

本の紹介

道ばたの仏さま、その多くは「交通安全祈願」

会の事務所に一冊の本「交通安全を語る仏さま」が、著者より寄贈されました。

著者の釈 地縁さん（ペンネーム、札幌在住）は、11年前から当会主催のフォーラムに参加され、協力をいただいている方です。本の中では、フォーラムの内容を紹介した「交通死傷ゼロを願って」というコラムのページもあります。

釈さんは、自費出版に至る経緯をご自身のサイト（「交通安全を語る仏さま」で検索）で次のように記されています。「北海道の道端で交通安全を見守っているお地蔵さんや観音さんをお参りしてきました。おもに平成22年から26年にかけてのことです。拝顔した仏さまは一カ所一体として約300体ですが、そ

のうち交通事故死者の慰霊や交通安全祈願のために建立されたと思われる仏さまは170体。お参りを重ねている間に、道端から姿を隠した尊像があることを知り、“交通戦争”を伝えている仏さまの記録を、今のうちに残しておく必要があると考えました。」

そして釈さんは、沢山の方にこの「願い」を知っていたきたいと、全道163か所の公立図書館に寄贈されています。（上記サイトでは、仏さまのカラー写真が観られ、全ページをPDFで読むことも出来ます）（前田）



報告

第11次交通安全基本計画の決定と今後の課題

代表 前田 敏章

政府は3月29日、第11次交通安全基本計画（以下「計画」）を決定し、令和3～7年度（2021～25年）までの施策の大綱を定めました。

なお「計画」は、「交通安全対策基本法」（1970年制定）に基づいて、中央交通安全対策会議（会長は内閣総理大臣、所管は内閣府・共生社会政策担当）が5年ごとに作成しているものです。

求められる「ゼロ」への「パラダイム転換」

私たちは発足以来、「こんな悲しみや苦しみは私たちが終わりにして欲しい」と願い、交通死傷ゼロを求める活動を続けていますが、2009年以降、計画策定の過程で意見を述べる機会が与えられるようになり、今次計画に対しても、意見聴取会（2019年）および中間案への公聴会（2020年）にて意見提言を行ったところです（会報61および63号）。

私たちが一貫して求めているのは、交通死傷ゼロに向けてのパラダイム（規範や考え方）転換～①ゼロ目標 ②走行速度の抜本的抑制 ③歩行者保護と生活道路の静穏化～です。

5年前の10次計画では、初めて「ゾーン30」という重要施策が明記されたこともあり、一筋の希望を感じたところです（会報50号）。しかし、今次「計画」においては、こうした重要施策の停滞という印象が拭えません。

以下、私たち重点要望（囲み）に対する「計画」の内容と課題です。



1 死傷被害ゼロ目標の明記

「交通事故のない社会」（死亡・重傷ゼロ）を「究極的には」でなく中期目標として示し、その過程としての目標値を上方修正すること

ゼロ目標についての要望は受け入れられず、「究極的には交通事故のない社会を目指す」とし、24時間死者数の5年内目標を2,000人以下（30日以内死者2,400人）とするなど、基本的には10次までと変わらない内容です。

負傷者数については、初めて重傷者数が目標（5年内、22,000人以下）としてあげられました。理由は、計画の最優先目標が死者数の減少であるので、命に関わる重傷事故の減少を掲げたとの記述がありますが、死者・重傷者を含めてゼロへのロードマップ

を明記すべきでした。

西欧に学び「ゾーン30」など根底施策推進を

2 抜本的な速度抑制と規制

スピードと効率優先からのパラダイム転換を図り、抜本的な速度抑制を施策の基本に据えること

3 生活道路の歩行者保護と静穏化の徹底

西欧の取り組みに学び、歩行者、自転車、子ども、高齢者の安全を守りきる街路へ、「ゾーン30」「歩車分離信号」「自転車レーン」など、核となる施策の早期徹底を明記すること

「計画」が、「世界一安全な道路交通」を目指し、「基本的考え方」で、欧米諸国と比べて歩行及び自転車中の死者数の構成率が高いという課題を記しているのですから、先進である西欧の施策（※1）を早期に本格導入すべきです。

※1 1970年代にオランダで誕生した「ボンエルフ」（生活の庭）は、その後西欧各国で「ゾーン30」など交通静穏化として普及発展。幹線道路以外の市内全域を30キロ制限とする都市も少なくない。ヘルシンキ（フィンランドの首都）の2019年の歩行者の交通死亡事故がゼロでした。

しかしわが国の施策は遅れています。「ゾーン30」は、2011年スタート時の目標が5年で約3,000箇所と低く、2021年3月末までの整備は、4,031箇所（道内151箇所）に留まります。整備ペースも、最近4年間はそれまでの約3分の1に減り、「ゾーン」とは言えず「点」の状況が続きます。

また、ゾーン施策より早く始まった歩車分離信号も同様です。下記記事（※2）を参照下さい。

※2「警察庁によると、2010年3月末に全信号機約20万基中5198基（2.6%）だった歩車分離信号は▽15年3月末に全20万7016基中8499基（4.11%）▽20年3月末で20万8168基中9577基（4.6%）と漸増したものの「普及」にはほど遠い状況だ」（毎日新聞 2021年6月28日）

（道内は、2018年3月末で180基（1.4%）です）

こうした現状にありながら、この二つの施策についての「計画」の記述は、10次と変わらず「整備を推進する」に留まっています。

「手上げ運動」の問題

今次「計画」に、クルマ優先の麻痺を助長するのではないかと懸念される新設項目がありました。

「横断歩行者の安全確保」という項ですが、運転

者に、信号機の無い横断歩道手前での減速義務を強調したのはよいのですが、一方、歩行者に対して、「運転者に、横断する意思を明確に伝えてから横断を始める」という記述があるのです。

この懸念は杞憂ではありませんでした。警察庁は新しい教則本「交通の方法に関する教則」に、信号機のない場所での横断について「手を上げるなどして運転者に横断の意思を明確に伝える」ことを盛り込んだ（復活させた）のです。

これは、道交法38条（明らかに横断しようとしている人がいない場合のみ、車輛は横断歩道を通過できる）の主旨を歪めるとともに、知覚や判断力が、未発達な子どもや衰えた高齢者への保護義務に反する危険な方針と言わざるを得ません。



私たちは今後も、ゼロへの根底施策が全面実施されるよう、被害者の視点から、強く求めて行かねばなりません。

コラム

「犯罪被害者支援弁護士制度」の検討状況（続報）

副代表・弁護士 内藤 裕次

1. 2月15日発行の会報第63号で少し報告しましたが、法務省に「犯罪被害者支援弁護士制度検討会」が設置され、3月に第5回目の検討会が行われていたようです。そこで、内容をかいつまんでお知らせしたいと思います。

現状、被疑者・被告人には弁護人選任権があり、いわば自動的に弁護士がつけられています。他方、犯罪被害者については、弁護士を自ら探してアクセスし、契約をしてやっと動いて貰える、という状況です。イメージ的に言えば、「依頼するつもりがあれば自動的に弁護士がつく」、という制度にはなってません。国選被害者参加弁護士という制度はありますが、参加を望まない場合は依頼できませんし、資力制限もあります。



2. そこで、日弁連は、法的サービスにアクセスしにくいという状況を改善するため、平成29年の人権擁護大会シンポジウムで、「公費による弁護士選任制度」を提言し、昨年、法務省においても検討が始まったという次第です。

そして、5回の審議を経て、論点整理案がまとまったようで、法務省のホームページに掲載されました。それによると、検討課題が6つの論点に整理されており、そのうち主なものの概要を紹介します（以下は独自に纏めたもので、法務省の整理の仕方とは異なっています）。

①どのような弁護活動について国費投入すべきか

弁護活動と言っても、民間の支援団体が行えるものもあり（例えば、付き添い支援）、そのようなもので公的支援の対象にするなら、合理的理由について説明する必要がある、という問題提起がなされています。

②国費負担とする基準の問題

これは、資力のある被害者を公的支援の対象にするのか、対象となる犯罪の範囲を限定するか、という問題です。

これについては、本来加害者が負担すべき費用を被害者に国費投入すれば、加害者を利するのではないか、などの慎重論もありましたが、加害者からの損害賠償の回収がほとんど出ていない現状からすれば通りにくい理屈です。

また、犯罪の範囲については、交通犯罪も対象にすべきという積極論もありました。

③いつの時点で援助を開始するか

これは難しい問題です。犯罪性に疑義がある事件もありますし、証拠が乏しい場合もあり、起訴できない場合もあります。明らかに犯罪被害であるが、示談により不起訴処分になるという場合もあります。そこで、誰がいつの時点で被害者であると認定して国費を投入するかと言う問題です。

難問ですが、被疑者が逮捕された時点、告訴状が受理された時点など、制度開始時には明確なメルクマールを設け、その後、運用状況をみて拡張していけば良いと考えます。

3. 主な論点の概要は以上の通りです。この点、諸澤英道先生は、著書「被害者学」（成文堂）のなかで、「国際被害者人権宣言は、迅速、公正で、費用がかからず、利用しやすい被害回復システムを国がつくらなければならない」と謳っていることを引用し、被害者支援の無償制の原則を述べておられます。この考えに基礎を置き、被害者が費用負担を心配することなく法的支援が受けられる制度の確立が望まれます。

以上

報告

自動配送ロボットの歩道走行に反対する意見書提出

～自動運転への幻想は「クルマ優先社会」の麻痺を助長する～

代表 前田 敏章

宅配便や店舗からの商品配達などに、人手不足解消と称し開発が進められている（無人の）自動配送ロボットですが、公道（歩道）走行の許可（規制緩和）を求める動きがあります。

この自動運転の安全問題にも関わる重要な件について、当会も加盟する「犯罪被害者団体ネットワーク ハートバンド」（全国20団体）の中の交通被害8団体は、歩行者の絶対安全の立場から、規制緩和に反対する意見書を提出しました。

1 意見書に至る経緯

ここに至る経緯ですが、昨年7月、政府の警察庁交通局が主管する「多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会」（以下「検討会」と略記。会議録は同局の「各種有識者会議」のサイト

参照）は、電動キックボードや電動車椅子などの新たな交通ルール検討と合わせ、自動配送ロボットの歩道走行への規制緩和の是非も含め検討を開始しました。

そして、本年2月、「検討会」を主管する警察庁交通局から、ハートバンドの代表（前田）宛に「交通被害者団体からの意見を伺いたい」との要請がありました。

要請を受け、ハートバンド加盟の交通被害3団体（当会、TAV交通死被害者の会、交通事故被害者家族ネットワーク）で意見書案を作成し、これに賛同された5団体（一歩の会、飲酒ひき逃げ、KENTO、後遺障害者家族の会、調書開示の会）、計8団体の連名で3月29日に提出したのが下記意見書です。

警察庁交通局 御中

自動配送ロボットの公道（歩道）走行について（意見）

2021年3月29日 交通被害8団体

【主文】

メーカー等から要望があった（注1）とされる、自動配送ロボットの公道（歩道）走行の許可条件緩和は、「交通の安全」の観点から行うべきではないと考えます。無人の自動運転車の公道走行につながる規制緩和には強く反対致します。

【意見の要点～規制緩和反対の理由～】

- 1）現状においても、歩道上の歩行者（中でも幼児、児童、高齢者、病弱者、視聴覚障害者の方々など）の絶対安全が担保されていない中、さらなる危険因子ともなる自動ロボット走行の規制緩和を図ることは、道路交通法第1条の目的「道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り」に反する。
- 2）「検討会」を主管する警察庁交通局も指摘する下記4点の「現在の技術レベルで懸念される点」などは新たな危険因子であり、許可条件を緩和することは、私たちの交通死傷被害ゼロの願いに逆行する。
 - ① 歩行者が、ロボットを避けるため車道に降り、自動車と衝突する
 - ② 悪天候時にセンサー等が正しく作動せず、歩行者等の存在を正しく認識できないケース
 - ③ ハッキングされ、暴走した場合の危険
 - ④ 1人で複数のロボットを監視・操作している際、あるロボットへの対応が必要になった場合に他のロボットに対し監視・操作できない
- 3）モーターの大きさ等から「自動車」と定義される「自動ロボット」の歩道通行許可については、歩道という基本概念改変の問題であるから、道路交通法第1条 目的の「安全」を第一義として別途独立して検討すべき大問題である。
- 4）メーカー等から要望が出され検討されているロボットの、速度（最高6km/h）、大きさ（115×65×115cm）、重量（120kg）は、歩行者にとって極めて危険な衝撃力を与えるものである（注2）。形状・材質についても、人との接触により重大な身体損傷を引き起こす危険極まりないものであり、これほどのものが、例えば人の上に倒れたときの破壊力を正視しないメーカーに、許可を与えるようなことはあってはならない。
- 5）現在の歩道上での危険回避は、相互コミュニケーションが重要な手段になっているが、無人ロボット通行は、この安全担保の重要な手段を著しく制限するのであるから、この点でも、極めて重大な危険因子である。
- 6）現段階で開発されている自動運転車は、限定された専用空間や用途のみで実用が想定される技術である。AIなど未知の技術開発が前提となる自動運転車が必ず実現するなどという「幻想」にとらわれず、被害ゼロのために、現実的な施策（安全運転支援車など）をこそ早急に全面的に推進するべきである。

〈注1〉警察庁交通局資料「メーカー等からの要望」より

- ・ロボットの近くで監視する人を置かず、遠隔から1人が複数のロボットを監視、操作すればよいとしてほしい
- ・ロボット本体の安全性や、使用する者・場所について、事前に規制しないでほしい

〈注2〉運動エネルギーは、質量と速度の2乗に比例するので、120kg、6 km/h の配送ロボットの衝撃力は、体重60kg、速度3km/hの大人の8倍、30kg、3km/hの児童の16倍です。

2 「検討会」の中間報告と追加意見書

「検討会」は、今年度末（2022年3月）までが検討期間ということですが、4月15日に「中間報告書」を公表しました。（前項のサイト参照）

同報告は、私たちの意見書の主旨も汲み、規制緩和に慎重な記述（注3）が随所にあるものの、大きさを「電動クルマ椅子程度」、速度を「時速6キロ以下」と歩道走行への「基準」を示すなど、安全問題が先送りされるのではないかと懸念が残ります。

中間報告発表翌日のメディアも「（配送ロボなど）電動小型車、規制緩和へ 時速6キロ以下 歩道可」（4月16日「北海道新聞」）などという見出しで、既定方針のように報じておりました。

〈注3〉「そもそも、現在の自動配送ロボットは開発途上にあり技術的に不明な点が多く、拙速な議論をするべきではないという意見や、（中略）道路環境に応じて限定的に走行を解禁するべきであるという意見もあったところである。従って、無人自律走行する場合の通行場所については、今後、更なる検討が必要である。」

（「中間報告」p68、69）

当会は、この中間報告に対しても、他の7団体と協議し、5月28日、同じ8団体の連名で、「歩道上の『弱者』の絶対安全を脅かすような規制緩和は行わないことを明記した最終報告とすべき」を主文とする追加意見書を提出しました。

3 自動運転への幻想ではなく、命の尊厳を第一義に被害ゼロへの抜本施策を

この問題、北海道の会としては、下記「要望事項」を基本に対応しています。

「自動運転車」のような、一部の「不確かな」クルマに幻想を与えるのではなく、クルマを決して危険走行させることがないように、ペダル踏み間違い時の加速抑制装置や衝突予防装置、非常停止装置などの装着義務化、道路ごとの制限速度に応じて自動で速度制御を行う技術ISA（Intelligent Speed Adaptation）の実用化など、全てのクルマを対象にした安全運転支援施策を急ぐこと。（当会要望書、6-3項）

今回の意見書提出に関わり、改めて「自動運転」に対する見方の重要性を痛感します。

メディアを介しても、自動運転が交通被害軽減の切り札であるかのように論じられますが、根拠のない楽観論によって、最も基本の権利である「生命権」の侵害という憲法違反の常態化を、「今は仕方ない」と

と軽んじる風潮が作られることは大問題です。

自動配送ロボットの歩道走行が、その「地ならし」に使われてはなりません。



4 自動運転を考える書籍紹介

「自動運転によって交通事故がゼロになる期待は幻想である」との重要な指摘をしている書籍が「自動運転の技術開発」（グランプリ出版）です。

著者の古川修氏（芝浦工大名誉教授）は、（株）ホンダの研究所で「自動運転車の研究開発プロジェクト」の責任者も務めた方ですが、日本だけでなく欧米も含めた「自動運転ブーム」に対し専門家の立場から鋭い問題提起を行い警鐘を鳴らしています。

氏は現在世界中で進められている運転自動化の開発の方向性は、「（それによって）人々の生活がどれだけ幸せになるか？というニーズから評価すると、人類への貢献とは大きなズレを感じさせる」と述べ、新規事業創出など開発先行で、リスク予測など重要課題の検討の遅れを指摘しています。

以下は、氏が挙げた自動運転のリスク33項です。

- ・交通事故の増加～ドライバーの過信、居眠り・覚醒度低下、故障、運転切替の不適切など～（6項）
- ・自動走行時のドライバーの監視など負担増加（2項）
- ・犯罪後の移動手段、無人テロなど犯罪利用（4項）
- ・混合交通（自動運転と手動運転）を乱す（5項）
- ・システム依存によるドライバーの運転能力劣化（3項）
- ・交通事故の責任所在が複雑化（2項）
- ・職業ドライバーの失職（4項）
- ・実用化コストの増加（7項）

そして著者は、第5章「自動運転開発の舵を切りなおす」で、「（開発先行の）自動運転の実用化を目的とするのではなく、交通事故削減というニーズを目的として、（中略）先進運転支援システムを高度化して交通事故ゼロへ向けた技術進化を遂げる方向への転換が必要である」とまとめ、具体的に、

- ・一般道路では自動運転システムより、極めて高度化された運転支援システムの開発が交通事故削減に有効である。

- ・レベル4では限定地域内だけで低速の自動走行が考えられる。

など、当会要望事項と同主旨の方向性を示しています。



5 被害者の視点からのニーズ（被害ゼロ）を

「経済成長」というまやかしの幸福論に翻弄された企業の開発競争の犠牲になったのが、私たち交通死傷被害者です。これからも、古川氏が指摘する「交通事故削減というニーズ」を社会に強く発信していくことが求められていると思います。

編集を終えて

今号にも、新たに会員なられたご家族などからの痛切な叫び（手記）が寄せられています。

■ 巻頭ページの、義足になったポタサニャー花さんの頑張りは、NHK、4月15日の「ほっとニュース北海道」で紹介され、今もネットニュースで視聴できます。（「NHK 道南web 義足の少女」で検索）。ご家族は、歩車分離信号の普及運動を続ける東京の長谷智喜さんにつながり、再発防止を訴えています。

■ 2ページに、切々たる手記を寄せていただいた下川さんは、事故直後から自分を責めて体調を崩し、亡くなったお子さんの名前を呼べるのに10年かかったそうです。それから28年、支援を受けていた道警函館署から紹介されて、手記掲載に至りました。

■ 3ページの高山さんご家族は、刑事裁判を終え、あまりに軽い刑罰と加害者だけを擁護する司法に対し、卓也さんの死を無にしないという一念で勇気を振り絞り、司法の長へ「抗議書」を送りました。

■ 4～6ページの「お便り」は、全道の会員や被害者の方々の痛切な想いを代弁する「訴え」です。

辛いのは、「こんな苦しみは私たちが終わりにして欲しい」という悲痛な声が、未だに法制度や施策の一部にしか反映されていないと感じられることです。

● ポタサニャー花さんの右足を義足に変えた危険な交差点～歩行者も青信号、右左折車も青信号という、イギリス人のお父様が「クレージー」と指摘していた交差点～は、未だ歩車分離信号になっていません。

● 長谷智喜さんが30年前に息子さんの犠牲を無にしないと提唱した歩車分離信号の普及は近年停滞です。（8ページ参照）● 高山さんご家族が直訴した交通犯罪の裁きの軽さも、一部の複数被害の危険運転罪以外は旧態依然、命の尊厳が護られていません。

希望を抱かせてくれるのは、このクルマ優先の麻痺から脱する根底施策が、世界では欧州の「ビジョン・ゼロ」施策などとして確かな拡がりを見せていることです。最近のトピックでも、◆ フランスの首都パリ市（人口220万）は、すでに市内道路の60%に時速30キロの速度制限（いわゆる「ゾーン30」）が導入されていますが、この8月からは、市内全ての道路を30キロ制限とするそうです（AFP BB Ne

ws 2021/7/9）そして、◆ スペインでは、今年5月から、全国で、一般道路の走行速度が原則30km/h（片側2車線以上の道路は50km/h）になり、片側1車線の（段差付）歩道のある道路は30km/h、歩道のない道路は20km/hと、抜本的速度規制（交通静穏化）が推し進められているとのこと。

◆ 私は、中高生への体験講話「命の教室」のまとめに、この西欧の取り組みを紹介するのですが、「今朝も危なくひかれそうになりました」、「この世の中はイヤだ」と日々感じている生徒の表情が変わります。中学生の感想文に「ヨーロッパのように、日本も交通事故を起こさない努力が必要」とあるのを読み、また前を向く勇気をもらいました。（前）

会の日誌

2021.2.1. ～ 2021.7.31.



2/15 会報63号発送

※コロナ禍で5月の定期総会交流会は中止しました

《訴えの活動》

◆2/16 苫小牧自動車学校 2/19・6/12 月形刑務所、6/28 北白石中、6/29 歌志内学園、7/12 札幌市立あやめ野中、7/14 札幌市立栄町中、（前田）

◆6/18 砂川中学 6/30 札幌中学 7/2 札幌市立日章中学、7/13 札幌市立中島中（真島勝）

◆7/19 札幌市立信濃中（高石）

◆処分者講習 2/5、4/15、6/18（真島勝）
3/4、5/13、7/2（前田）

《いのちのパネル展》

■4/6～12 JR北広島駅エルフィンパーク

■4/15～21 白石区民センター

■6/11～14 JR手稲駅

★予定 11月19日 札幌駅地下歩行空間



～本年の北海道フォーラムについて～

世界道路交通被害者の日（11月第3日曜日）に連帯して毎年開催している道フォーラム（昨年は中止）は、下記のように予定していますが、コロナ禍のため流動的です。

変更等は会のHPでお知らせします。

11月20日（土）13：30～16：00

かでの2・7 大会議室

テーマ：「交通犯罪の刑事罰の軽さを問う」

講師：青野渉弁護士

コロナ禍の中、変わらないご理解とご協力をお願い致します

コロナ禍のため、定期総会と交流会が2年続けて中止を余儀なくされるなど、厳しい条件下ではありますが、交通死傷被害は止むこと無く頻発し、新しい入会者も迎えています。私たちは今後も、会報を軸に、相互支援と交流、被害ゼロを目指しての語り継ぎ活動、要望書活動など、力を合わせて取り組んでいきます。

関係機関や団体の皆さまには、変わらぬご理解ご支援を、切にお願い申し上げます。（役員会一同）