

# 交通事故被害者の会

第69号 2024年2月5日 (年2回発行)

E-mail [info@hk-higaisya.net](mailto:info@hk-higaisya.net)

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 <https://hk-higaisha.net/>

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、交通事犯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、交流会等に参加できます。

## 交通犯罪の根絶を～父母は 時速90キロで居眠りという 危険運転の加害者に命を奪われました～

札幌市 首藤さや香

初秋のあの日、私の両親は、居眠り運転の車に正面衝突され亡くなりました。

夕方に、母が交通事故で病院に搬送されたのですぐに病院に行ってほしいと警察から連絡があり、電話では事故の状況がわからないので、急いで病院に向かいました。

車の中で病院に電話をしたところ、母は意識があると聞いたので少し安心しました。病院に着いて初めて、父も一緒に車に乗っていたことを聞き、父と母は別々の病院に搬送されたことも知りました。

私が病院に着いたときには、父も母も意識はなく危険な状態だと先生に言われました。

その後、警察の方から父が亡くなったと連絡がきて、その2時間後には母も亡くなりました。

私は、その時頭が真っ白になり何も考えることができなかったことを今でもハッキリ覚えています。

加害者は逮捕され、警察の取調べで、徹夜で遊んで家に帰る途中に居眠り運転をして、しかも時速90キロという危険速度で対向車線にはみ出し、父母の車に衝突したと供述していると聞いたときには、怒りで震えが止まりませんでした。

その後、加害者が起訴されるまで3カ月以上かかりました。

裁判で初めて加害者の顔を見ました。

裁判が始まる前、何度か加害者の母親から謝罪をしたいと連絡がきましたが、電話などではなくラインで連絡がきたときは驚きました。

加害者から手紙がきたときも、よくあるテンプレートなどを引用していたのもビックリしました。

加害者は罪を認め、判決は禁錮3年(求刑4年)で、実際には交通刑務所に2年9カ月服役していました。

交通刑務所に入ったからといって加害者を許すことは私が生きている限り絶対にできません。

加害者とは何度か直接会って謝罪を受けましたが、本当に心から謝罪をしているようには思えず、今でも怒りが残っています。

このような交通事故が根絶されることを心から願っています。

※ 本稿は、道交通安全協会が昨年6月に発刊した「癒されぬ輪禍～永遠に～」に「交通事故の根絶を願って」という標題で掲載されたものです。なお、会報65号P2に、首藤さんの手記「新会員より」があります。

〈事件概要〉2017年9月18日、胆振管内厚真町の道道で、今田康夫さん(67歳)と久美子さん(61歳)の乗用車が、時速90キロで居眠りという危険運転の加害車両に正面衝突されて横転、尊い命を奪われました。



〈今号の内容〉〈特集〉世界道路交通被害者の日 北海道フォーラム2023 ③～⑤ 被害者の訴え

⑥～⑪ 基調講演 「交通死傷ゼロへの課題 行動科学からのアプローチ」白岩 祐子 ⑫ 来賓挨拶

⑬⑭ 要望書の取り組み ⑭ 新会員より ⑮ ハートバンド全国大会 ⑯ 日誌 他

**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 2023****交通死傷ゼロへの提言****11月18日(土) かでる2・7 大会議室**

- 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：世界道路交通被害者の日 日本フォーラム  
クルマ社会を問い直す会 〈参加60名〉

**主催者挨拶 代表 前田 敏章**

交通死傷被害の根絶を願う本フォーラムですが、コロナ禍で、この3年、中止を余儀なくされて、4年ぶりの開催となります。

今回も、道と道警など、関係機関のご協力をいただき、開催出来ますことに、感謝申し上げます。

私たちの会は、発足から24年が経過しました。現在の会員家族数は、遺族と後遺障害に苦しむ方を併せ118家族です。広い道内ですので、会報でつながっていますが、直近の会報68号の巻頭、岡部さんの手記のタイトルは「覚めない 悪夢の中にいます」です。その前、67号の木戸さんの手記は「あの日から60年、親は生きている限り、死んだ子の歳を数える」でした。

辛いです。私たちの、痛切な願いを表す共通の言葉は、「こんな悲しみ、苦しみは私たちが終わりにして下さい」の一言なのです。

本来道具であるべきクルマが、どうして凶器のように使われ続けるのでしょうか。

私は、この現状を、「日常化された大虐殺」と捉えるべきと強く思います。全国で、今も、1日あたり300人もの方が、歩行中、若しくは自転車中にはねられているからです。



11月19日 東京タワー前のキャンドル集会 (小栗幸夫氏提供)

この異常な現状を変えるために、視点を正す必要があります。減らせば良いではないのです、決してあってはならないという、被害の視点、これは、命の尊厳と社会正義につながりますが、これを社会の隅々にまで徹底する必要があります。と思います。

国連は、2005年に、11月第3日曜日を「世界道路交通被害者の日」としました。世界がつながり、日本でも、

2007年にキャンペーンなどが始まり当会は2009年から、それまで10月に開催していたフォーラムを11月のこの日に合わせて行っています。

東京では、世界ともつながるシンボリックの取り組みである東京タワー前のキャンドル集会在続かれ、今年も明日19日に予定されております。(※写真参照)大阪や京都、名古屋でもキャンペーンが行われますが、本日のフォーラムも、こうした、全国と世界の取組と連帯しての開催であることを、確認したいと思います。

なお、北海道では、今年も11月15日に地下歩行

空間で、札幌市市民文化局区政課の協力のもと、「いのちのちのパネル実行委員会」がパネル展を行いました。⇒



本日、基調講演をお願いしている

白岩祐子先生は、前回2019年の講師、被害者学の諸澤英道先生に師事された方であります。先生には、ワールドディの初期の頃から、遠路何度も参加いただき、会としても、格別なご支援をいただいております。

そのほんの一例です。10年前、刑事裁判における被害者参加制度の実質化の課題である公判前整理手続きへの被害者参加を求めて、法務省の検討会で意見を述べる機会がありましたが、この際に当会会員も調査に協力させていただいた白岩さんらの実証研究論文を発言資料として提出でき、結果、最高検通達という貴重な施策反映を得て、大変有り難かったです。(※会報41・47号を参照下さい)

先生の研究実践分野は、大変広くそして深いのですが、本日は、被害ゼロのために求められる先進的な知見が講演されます。

本フォーラムでの交流討議が意義あるものとなるよう、皆さまのご協力を切にお願いします。

## 第1部 ゼロへの願い

## 被害者の訴え①

## WORLD DAY

## ひき逃げ被害死から10年、今も、亡き娘から “私の命はそんなに軽いの”という声が聞こえます 飯田 今日一

娘は、2013年9月13日23時、横断歩道を渡っている時に車に轢かれ、翌14日0時13分に病院で死亡が確認されました。23歳。轢き逃げでした。

事犯から10年が過ぎましたが、今でも、不条理な判決に悔しい思いは消えません。



故 飯田ひとみさん

これから聞いていただきたいのは、娘を突然失った母親の、裁判での意見陳述です。

娘は、結婚9年目で授かった大切な娘でした。我子の誕生に、どの親もそうであるように「この子の一生が、どうぞ幸せでありますように」と、願っていました。

娘は、子供の時から、とてもしっかりした子でした。明るく活発で、自分の考えや意見をしっかり持ち、伝えることが出来る子でした。興味のある事には努力を惜みず、楽しそうに取り組む子でした。大学時代には、学業とサークル活動と、いつもたくさんの友人に囲まれ充実した大学生活を過ごしました。社会人になってからは、早く仕事を理解し、自立した生活をしようと考えていて、仕事に必要な資格試験の勉強も一生懸命していました。事故後1カ月ほどして、その合格通知が届きました。元気でいたら、また、張り切って次の勉強をしていたでしょう。

娘は、友人達のこと、仕事のこと、将来のことなど、色々な話をしてくれ、私は、そんな娘の話聞くのが楽しみでした。事故の3日前には、娘と友人家族と食事をし、帰りには「楽しかったね、ママ。また来ようね」と、言うてにっこりと私に笑いました。この時が、私が娘と過ごすことができた最後の時間となりました。この3日後、警察署の安置室で変わりまして、冷たくなった娘と対面しました。こんな親子の別れは、あまりにも残酷です。

事故の一報を聞き、娘の小学校から大学までのたくさんの友人が駆けつけてくださり、驚きと悲しみの中で最後の別れをしました。あの日から、娘がもういないという現実を受けとめるのに、日々、気持ちが乱れ、未だ人混みの中に娘の姿を捜しています。生きてくても生きることができなくなった娘の気持を思い、私は毎日必死に生きています。

何故、娘の命が奪われなくてはならなかったのか、真実が知りたいのです。加害者は「信号が青だと」言いながら、何故、轢く直前に娘の姿が見えなかったと言うのでしょうか。バックミラーで物が散乱しているのを確認しながら、何故、運転を止めなかったのでしょうか。その時、まだ娘の心臓は動いていました。自分の保身ばかりを考える供述を何も信用することはできません。

人の命を奪った重大性をどのように考えているのでしょうか。うわべだけの謝罪の言葉は聞きたくありません。横断歩道を渡っていた娘を、ブレーキを踏むことなく轢き、大破したフロントガラスのまま娘を路上に振り落とし、救護することなく自宅に逃げ帰った加害者を決して許すことはできません。出来る限りの厳罰を望みます。

※ 2014年5月7日、札幌地裁の公判での意見陳述  
(会報45号p1に掲載)

母親の意見陳述は以上です。

加害者は当時37才、速度違反など8回の違反歴者で自動車運転の危険性を軽く見ていました。そして、轢き逃げ行為をする。救護義務をしないことは、この車社会の中において、車を使った殺人行為と同様であり、悪質性の高い加害者です。

札幌地裁は、「自己中心的で人命を軽視した犯行」と指摘しましたが、「事故から20分後と比較的短時間のうちに出頭している」として、K被告に懲役1年6か月、執行猶予3年の判決を言い渡しました。

私にとっては、観点がずれたと思われる、実刑の無い、軽い判決でした。

私は言いたいのです。この判決は、娘が持っていた時間、将来の夢や希望に邁進する時間を奪ったのに、加害者の刑罰は軽すぎる。娘の命はそんなに軽いのかと、司法の方々に問いたいのです。

命の軽さの例ですが、犯罪白書には、死亡させた交通事故者の刑罰に執行猶予がつく割合は90%以上と記しています。因みに、加害者を弁護する弁護士は、「執行猶予を執れますよ」との喧伝が多いですし、裁判官の見解例文にも「同種の過失運転致死事案との刑の均衡という点を踏まえ、直ちに実刑をすることが相当と言えない」などとあります。

司法の方々に問います。加害者の情状酌量で執行猶予付きという、慣例的と思うような定型判決が多いように思いますが、命を奪われた者の「生きていたかった情状」は考慮されているのでしょうか？余りにも不条理な判決が多いように思います。

娘が、この世を去ろうとした時に、言ったはずで、「何故、私は死ななければならないの」と。

これからの司法は、慣例的な手段で裁判をしないで、事犯者の刑罰を示して下さい。そうでなければ、命を奪われた者、遺された家族は悔しいです。厳罰をもって「(命の尊さを知らないで運転をした)行為の結果」を裁いて下さい。

重ねますが、裁きには、人の命を奪った者への怒りと実態に合わせた観点の刑事罰を適用して下さい。そして、自動車運転者等に周知させて下さい。これが、交通事故者を減らす一役になると思います。



加害車両のフロントガラス

## 第1部 ゼロへの願い

## 被害者の訴え②

## WORLD DAY

## 小学4年の娘は 青信号でひかれ義足になりました 歩車分離信号などクルマを凶器とさせない社会を切望します

函館市 ポタサニヤ 朱月

### 二人で青信号横断中 右折トラックが

2019年9月4日朝7時半頃、青信号だった横断歩道を歩いていた時に事故は起こりました。

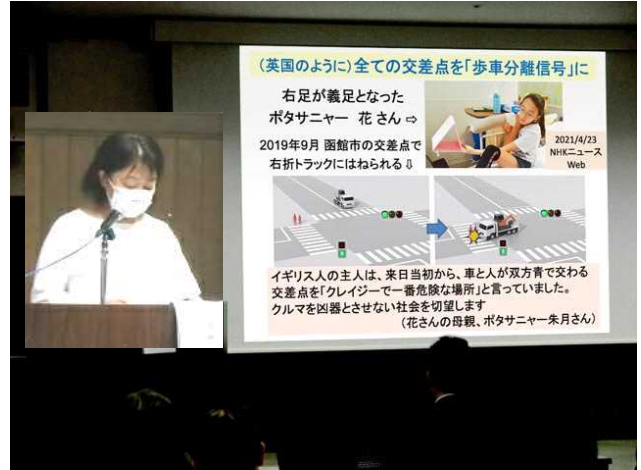
小学校へ登校する娘の花と私が手をつないで交差点の横断歩道を渡っていた時の事です。歩行者用の信号が青の横断歩道の半分手前ほどに差し掛かった時、私の目の前にはトラックを運転する運転手の顔がありました。その瞬間私は、私の左側を歩いている娘がトラックに巻き込まれると思い、とっさにつないでいた手を私の方にひっぱりました。次の瞬間私達親子は横断歩道の真ん中で転んでいました。

私達親子はとにかく大声で叫んでいました。なぜなら娘の右足がトラックに轢かれていたからです。朝のラッシュ時の忙しい交差点の横断歩道の中央においては、交通の妨げになると思い私は娘を抱き掲げ歩道まで移動しました。近くにいた高校生が救急車の手配をしてくれ、私は警察に電話をしました。救急車が到着するまでの時間がとても長く感じたのを覚えています。その間、娘は「花の足が」「花の足が」と言っていました。私は「大丈夫。ママが守るから」と繰り返し言い続けました。意識があり会話もしていた娘ですが、この時私は娘がこのままショック死してしまうのではないかと不安でした。その横で加害者であるドライバーは、「すいません」と言っていました。彼にかまっている時間を1秒も使いたくなく、「後にして下さい」と伝え、救急車が到着するまでの間、私は娘を励まし続けました。

救急車が到着し、ドクターヘリで札幌医科大学附属病院の高度救命救急センターに搬送されました。娘は意識が常にあったので会話をずっとしていましたが容態がいつ変化して死んでしまうかもしれないとの不安を持ちながら医師の説明を待っていました。

### 切断治療と聞き 初めて泣いた娘

医師の診断はデグローピング損傷。バックホーという重機を積んだ貨物自動車で、総重量は15トンを超えていたと思われるトラックのタイヤで轢かれた娘の右足は、手袋を脱ぐ時にそのまま肉が全てそぎ取られ骨になってしまったような状態であると説明を受けました。治療法としては2つあり、1つ目は身体のおちこちから皮膚を取り、それを足に移植し骨だけになってしまった娘の足を形成すること。そのためには無傷の身体にメスを入れ最低でも4度は手術を繰り返さなければいけなく、そこまでして成形してもその足は感覚が無く見た目にも全く足とは



言い難いものである。感覚が無いので感染症等におかされるリスクもある事。そして立っているのがやつの足であり歩くのも難しい足であること。2つ目は骨だけになってしまった足を切断し義足をつけて今までと同じように走る事も、どんな運動も何でも出来る足になること。事故にあった時娘は9歳でした。医師から、娘の年齢を考えると娘に全てを伝え娘に判断させた方が良かったらと告げられました。

翌日、私も立ち会い、娘に同じことを説明して頂きました。その事を聞いた娘は、事故が起きてから初めて泣き「足を切った方が良いという事だよ」と言いました。足を轢かれとても痛かっただろうに事故後一度も泣くことなく泣いた娘が初めて泣いたのです。9歳の娘は自分の足を切断すると決めたのです。それでも自分の右足ともう少し一緒にいたいと、手術を3日後にして欲しいと医師に頼んだのです。

### 信号が歩車分離であれば イギリス人の父親の言葉「日本の交差点はクレイジー」

初めは、なぜ私達親子がこんな目に遭わなければいけないのか、普段の私の行いが悪いからこんな目に遭ったと自分を責めました。

でも直ぐにそれは間違っていると気づきました。なぜならば、あの日私達親子は交差点で青信号の横断歩道を渡っていたからです。私達は交通規則を守っていたのに、天候も良く見通しも良かったのに事故にあったのです。原因は、私達親子が確認した横断歩道の信号も青であり、後ろから右折して来て娘の足を轢いたトラックの運転手の信号も同時に青だったからです。歩行者と車を同時に青としない歩車分離信号機であったら事故は起こらなかったのです。

2011年、私達親子はイギリスから日本に移住しました。その時にイギリス人である主人は「日本の交差点は、なんて危なくてクレイジーなんだ」と言いました。日本で生まれ育った私には日本の交差点は当たり前であり、何の疑問点も持たなかったのが主人がどうしてそのように思うのかわかりませんでした。主人は「車と歩行者が同時に青信号になり交わるなんてあり得ない。事故が起きる」と言ったのです。その時に私は、確かにイギリスに住んでいた時に利用していた信号は車と歩行者が交わる事が無かった事を思い出しました。

2019年、娘が事故に遭い私たち親子は実感してしまったのです。歩行者と車が分離されていない信号機は安全では無いということ。

娘の入院中に、縁があって青野弁護士と知り合うことが出来ました。私は青野弁護士に歩者分離信号機にするにはどうしたらよいのか尋ねました。その時に東京八王子市にお住いで「命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会」会長の長谷智喜さんの事を教えて頂きました。長谷さんの長男元喜君は、1992年学校へ向かう途中に青信号の交差点を横断中、後方から左折してきたダンプに轢かれ亡くなりました。これを機に長谷さんは、人と車を一緒に青信号で交差させる信号システムでは悲惨な事故が繰り返されると、歩行者横断中は車の流れを赤信号で停止させ人と車を交差させない歩車分離信号機を普及させるべく活動されています。

### 誠意も責任感もない加害者 司法の課題も

娘の退院後、函館署にて事故の事情聴取を私と娘は同時に受けました。しっかりと受け答えする娘に警察官は「しっかりとした娘さんですね」と感心されましたが、私は「しっかりといても車に轢かれてしまいましたから」と言いました。その時警察官は、「この事故は100%加害者に責任がある」娘には何も非が無いと言われました。

その責任がある加害者ですが、娘の事故を起こす前の5年間に、シートベルト違反5回、一時停止無視で1回、駐車禁止で1回切符を切られており、2016年に免許停止になり、1999年にも人身事故を起こして罰金20万円ともなっていました。そんな人間が車の運転を仕事としていたのです。

極めつけは、2020年に行われた刑事裁判での加害者の言動です。事故後一度も謝罪に訪れる事が無かった加害者から聞かれた言葉は、事故を起こし免許取り消しとなり職場に迷惑をかけている事、そして送迎をしてくれている父母にも迷惑がかかっている、免許をまた取得するという言葉でした。娘の右足を奪っておきながら、あまりにもひどい当事者意識と責任感の欠如に怒りを覚えました。

そんな加害者も判決では禁固1年6カ月、執行猶

予5年と実刑にはならない日本の社会。そして加害者の交通違反を知りながら彼を雇い、事故後一度も謝罪に来ない無責任な会社。恐らく彼らは、今回は運が悪かったとしか感じていないのだと思います。

### 英国のように 信号交差点を歩車分離式へ

そんな人たちが車を運転しているこの日本。だから日本の道路は安全では無く、交差点で事故が起きるのは当たり前なのです。この現状から歩行者を守るには歩車分離信号の設置しかないと切に思います。

イギリス人の主人は、日本の経済は自動車業界でまわっている、だから車が最優先となった社会になっていると話します。そうであれば、その車から歩行者が守られる社会が必要だと私は感じます。

2021年10月、私は歩車分離信号機の普及活動をされている長谷さんのアドバイスのもと、当時娘が通っていた小学校とPTAそして私達が住む町内会と一緒に娘が事故にあった交差点を歩車分離信号機にして欲しいと要望書を提出しました。

要望書を提出してから担当の方が変わり、最後に報告を受けたのは2023年3月です。その時に担当の方が話されていたのは、娘の事故が起きた交差点はとても複雑な交差点となっており歩車分離信号機にすると渋滞が起き交通の妨げになってしまう。私達親子の願いは交通事故が無い安全な世の中だと理解しているので、事故が起きた交差点を歩車分離信号機には出来ないだろうが他の交差点での設置を検討する、といったものでした。その時私は、何か他人事ととらえられていることと、現行の分離信号設置基準の矛盾を強く感じました。

今では元気に走り踊る娘ですが、手術が成功したあとも色々なトラブルがあり順風満帆ではありませんでした。今でも切断した右足は常に気をつけなければならなく、それはこれからも一生同じです。

私は今でも、事故の日を持った娘の右足の靴下の重みを忘れることが出来ません。右足首から下の足の肉全てが入っていた重さです。

私も毎日車の運転をします。その道路で、スマホを片手に運転する人、信号待ちでスマホを操作する人を毎日何人も見ます。娘をひいた加害者も横断歩道を横断していた私達親子の確認を怠ったのです。

交通ルールがあっても守られない現状があるのであれば、ハード面を整えるしかすべは無いのです。これ以上交差点での犠牲者を出さないためには、今、歩車分離信号の設置を増やさないといけないのです。

事故後初めて外出した時に「車がこの世からいなくなればいい。安倍首相に手紙を書く」と当時9歳の娘は言いました。事故を無くすために車が無い社会を作るのは不可能です。でも歩車分離信号機の設置は可能です。その事に行政が早く気づいて欲しいです。



基調講演

# 交通死傷ゼロへの課題 ～行動科学からのアプローチ～

埼玉県立大学 白岩 祐子



〈プロフィール〉

常磐大学大学院（被害者学専攻 修士 ※諸澤英道氏の指導を受ける）、東京大学大学院（社会心理学 博士）、東京大学総合教育研究センター特任助教、同大学院人文社会系研究科講師を経て現職。

専門は、被害者学、社会心理学。研究テーマに、公共政策と心理学、司法の民主化など著書に、「ナッジ・行動インサイト ガイドブック」（勤草書房）、「理性への希求」（ナカニシヤ出版）、「入門 司法・犯罪心理学」（有斐閣 第15章「司法と被害者～忘れられた存在からの脱却」など。

### ■ はじめに～自己紹介を兼ねて～

私の主な研究テーマは、①犯罪被害者法制の効果検証、②人間の実態をふまえた政策立案、③日本人とご遺体・遺骨の意味、などですが、今日の主題は②点目です。最初に、お礼と自己紹介を兼ねて①の一部を。

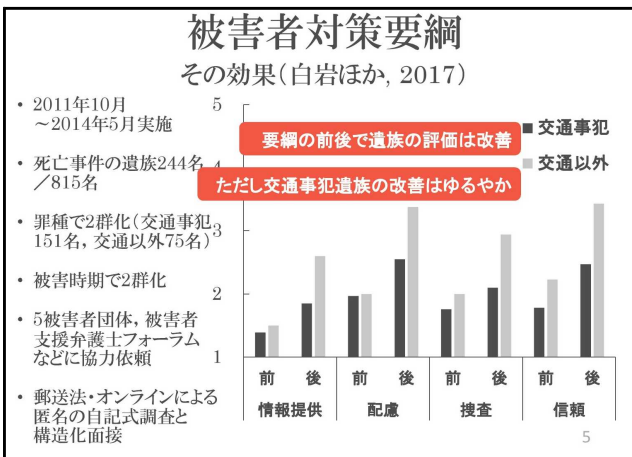
#### 警察への信頼は司法への信頼に直結

警察庁による被害者対策要綱（1996年）は、黎明期にあった被害者法制の先駆けとなったものです。

きっかけは、当時の国松長官の、被害者の人権擁護は警察の重要な任務であるという主旨の論文発表です。加害者には国選弁護士が付くのに対し、被害者を護る人も制度も無いとして、被害者を護るのもまた警察の役割であるとしました。

当時、捜査の過程で被害者が事件の真相を知られるかどうかやその程度は、担当した警察官次第であったと聞いています。つまり、自分の事件であるのに、捜査状況が何も知らされないという人も少なくなかったのです。そこで、捜査情報を知らせることが警察官に義務づけられたのです。

〈白岩スライド1〉



ここに見るように、「要綱」前後で評価は改善して

いますが、交通事故の改善は緩やかです。

明らかになったのは、警察による情報提供と配慮、十分な捜査は、警察および司法全体への信頼に直結すること。また、警察官は被害者が最初に接触する司法関係者であり、その対応如何が遺族に持続的な影響力を持つということです。

同様に、刑事裁判における意見陳述制度（2000年）、および被害者参加制度（2008年）についても、これら裁判への関与や手続き的公正が、司法への信頼に直結することなどを明らかにしてきました。

なお、これらの調査研究の過程で、被害当事者の調査協力を得るのに苦労しましたが、貴会の皆様のご厚意に助けられました。大変感謝しています。

今日の趣旨と目次は次の通りです。

#### 今日の趣旨

- I 人間の行動に対する社会心理学の考え方と
- II その政策への適用（人間中心主義・ナッジ・行動インサイト）を紹介し、
- III これら環境へのアプローチの交通政策への適用可能性を検討し、
- IV 会の活動の意義と先進性および課題を総括する

以上により会の活動に理論的枠組みを提供したい

〈白岩スライドより2〉

### I 社会心理学の視点：行動は特性と環境の関数

心理学イコール「心のケア」を扱う学問分野ではありません。心の問題を扱う学問は臨床心理学です。また他の心理学は個人に注目するのに対し、社会心理学は、環境が個人に及ぼす影響にも注目し、人間の行動を、特性〈能力や性格など変化しにくい個人差〉と環境〈他者、制度、状況など〉の関数として理解します。（「善きサマリア人」実験の紹介）

法学や経済学は「規範や合理性（～であるべき）」を前提にしますが、このように（社会）心理学は、「記述（～である）」の学問です。判断エラーや反射的応答などネガティブあるいは自動的な側面にも着目し、

私たちの判断や行動はしばしば規範や合理性から逸脱することを見いだしてきました。

これらの知見から新しい政策の潮流が生まれました。

## II 新しい政策の潮流

### ～モノや選択肢 環境そのものをデザインする～

エラーや癖など人間の実態を踏まえて、それ自体を直そうというのではなく、その人を囲んでいる環境〈モノや選択肢、交通では車や道路の構造〉を変えることで、判断や行動を変えようとする方法です。

主たる例として、「人間中心主義」「ナッジ」「行動インサイト」という三つの潮流があります。

#### II-1 人間中心主義

心理学者であるノーマンは、モノをデザインする場合の留意点として、使った後の感触が「心地よい経験」と感じられ、また「発見可能性」が整っている〈どう動くか、操作が一目で分かる〉ものであるべきと指摘しました。

さらに、モノと人間との相互作用について、モノは人間が使うことを前提として作られているのだから、それがうまく使いこなせないときは、「ヒューマンエラー」ではなく「デザインエラー」であると指摘。良いデザインというのは、人間の実態を理解するところから始まるとして、人間の癖や反射的の反応などを直すのではなく、モノの方を人間の側に歩み寄らせる、そういう意味で人間中心主義を提唱したのです。

これは心理学者にとっても非常に新しい視点でした。何故なら、心理学者は、エラーや逸脱を発見する度に、50年も70年も、これを直そうと苦闘してきましたが、分かったことは直せないということでした。エラーというバイアスは、本来必要な私たちに備わっている機能のトレードオフ（副作用、表裏）なのです。従って、そこだけ取り出して無くすことはできないし、無くせたとしても良い面もろとも失ってしまいます。ノーマンはそこで、人間はそのまままでよいとして、モノを変える方向へ転換しました。

こうした人間中心主義、モノのデザインについての考えを私たちの意志決定に向ける、選択肢のデザインに当てはめることが、次にみていくナッジと呼ばれる考え方です。

#### II-2 ナッジ (Nudges)

「ナッジ」は、英語でそっと押す、そっと知らせるという意味です。

私たちはしばしば規範から逸脱し間違っ

た判断や行動を犯す存在ですが、それが重大な結果をもたらすのであれば、放置するのではなく教えてあげるべきではないか、と考えます。法律ではありません。選択の自由があるテーマについて、選択の余地を人々に残しつつ、エラーに陥りがちな判断や行動をそっとついで軌道修正しましょう、そういう考え方です。

ナッジの提唱者は、人間の実態をふまえて選択肢をデザインし、意思や行動をより良い方向に導くための6原則（・インセンティブを考慮する・マッピングを理解する・デフォルトを変える・フィードバックを与える・エラーを予測する・複雑な選択肢を体系化する）を挙げています。

そのいくつかについて紹介します。

インセンティブは、利益とか損害とか私たちの行動を駆り立てる誘因のことです。心理学者や経済学者は人間の行動を駆り立てる最大のものとして重視して来ました。政策的な使い方の基本は、増やしたい行動には報酬を与え、減らしたい行動には罰金を課したり報酬を剥奪するということです。

従来から、行政、司法はこのインセンティブを活用してきましたが、損害など主に物理的な側面しか射程に入っていませんでした。

これに対して、心理学者は、自尊心や名誉、労力や手間、楽しさなど心理的なインセンティブを行動の重要な規定因として重視します。例えば階段をピアノの鍵盤に見立てて、エスカレーターではなく階段を使うようにする。これは、楽しさというインセンティブに基づいて、人々に選択の自由を残しつつ、より健康的な行動に導いていくわけです。

次は、人間はエラーを犯す存在という前提でこれを設計に組み込む、エラーを予測することです。

もう一つは、デフォルト（初期設定）を変えること。複数ある選択肢の中で事前に選択肢が埋められている場合があります。私たちには誰かが設定してくれた初期設定を踏襲する傾向が非常に強くあり、これは人類普遍の傾向です。我々の中にあるこうした惰性や前例踏襲を逆手にとって利用するものです。

ナッジの6原則の中で、このデフォルトを変えることの効果が最も大きく、多くの社会実装が行われています。

（臓器移植の例を紹介しましたが）まとめますと、物理的、心理的なインセンティブを使って、人びとの望ましい行動を増やし、望ましくない行動を減らす。また初期設定を変えることで、多くの人があまり気にしていない事柄についての意志決定を、本人や社会にとって望ましい方向に導く。あるいは、人

間はエラーを犯すということを前提に、それを予測し予め回避する手を打つ。人間の能力や性格、意識やモラルには基本的に手を付けず、選択肢に介入することで、私たちの行動を変えようとしています。

次に、一番新しいナッジの発展形とも言える構想をお話します。

### Ⅱ-3 行動インサイト

「行動インサイト」は、政策での活用が期待される行動科学の知見であり、行動科学は人間の心と行動についての因果関係、実験で明らかになった知見の総称です。ナッジや人間中心主義を含みますが、より広義の行動科学の知見を意味しています。日本では行動経済学という名称も使われますが、元々は経済心理学と呼ばれていたほどベースラインは心理学といえます。

問題を解決する新しい潮流：要旨 〈白岩スライド3〉

潮流	前提となる人間観	介入の対象
人間中心主義	「固有の癖がある」	ドア、スイッチ、ボタンなど
ナッジ	「しばしば判断エラーをおかす」	あらゆる選択肢
行動インサイト (社会心理学)	「規範や合理性からしばしば逸脱する」 「環境に影響される」	人間をとりまく環境すべて

一つ実験～「包み紙が食べる量を減らす」～を紹介します。私たちの行動に、いかに些細な労力が影響しているかを実証したものです。

この現象を逆手にとって利用する場合を行動障壁といいます。列車のホームドアは、自殺という望ましくない行動を抑止するために設置された行動障壁の典型的な利用例ですが、これも環境を変えることで私たちの行動を変える試みの一つです。

### Ⅱ-4 各国と日本の「新しい政策の潮流」

こうした、行動インサイトを社会実装するパイオニアは英米の2カ国です。

特にイギリスが早く、2010年にキャメロン首相が、ナッジの提唱者に触発されて内閣府に専門の組織、BIT（行動インサイトチーム）、通称「ナッジユニット」を設置しました。現在は官民出資の法人として独立し、国外からの助言にも応えています。

アメリカでは、2015年にオバマ大統領が英国のBITをモデルにSBST（社会行動科学チーム）を設置しました。ここに公務員と社会行動科学者が所属して連邦政府機関への助言を行っています。

この他、国際連合やEU、世界銀行、OECDという機関でも行動インサイトが多く推進されています。

日本では、2017年に環境省の若手官僚が行動科学チーム、日本版ナッジユニット（BEST）を立ち上げています。ここでは、環境問題に焦点を当てて産学政官民が連携して行動インサイトを進めており、私も有識者委員として参加しています。この官僚は、留学先のカナダで、行動インサイトが政策場面で日常的に使われているのを目の当たりにして、日本に帰ってきて組織を立ち上げました。

他にも財務省から横浜市に出向した方が、市の職員と一緒に立ち上げた組織があり、独立法人化して非常に活発な活動をしています。研究会レベルでは、内閣府など多くの府省庁に設置されています。

これが日本の動向です。

要約しますと、人間は固有の特性からエラーも犯し、さらに環境からの影響を受ける存在です。その多くは反射的本能的なものであって修正は難しいので、環境に働きかけることで我々の行動を変える試み、これが新しい潮流として生まれています。

しかし、これら新しい潮流の交通政策への適用は未だほぼありません。それがどのようにすれば可能なのか、次に検討します。

## Ⅲ 交通政策への適用：環境へのアプローチ

### Ⅲ-1 新しい解決策・・・環境へのアプローチ

これまでの交通政策は、専ら人間（歩行者、自転車、運転者）を対象に、主として情報提供や教育、部分的なインセンティブ（違反をしても全て罰せられるわけでない）によって、人々の心と行動を変えるべく働きかけてきたわけです。その前提になっているのは、規範的・理想的な人間像～正しい情報と知識、品性があれば、エラー（操作ミス、集中力の途絶、飛び出し）は起こらない、防ぎうる～でした。

しかしながら車の運転は元来極めて高次の認知的タスクです。こうした多重情報を無自覚に処理できるようになるには相当な意識的鍛錬を要します。それでもなおふとした気の緩み、疲労、天候など私たちにコントロールできない外的要因も多数存在しています。明らかに人間の情報処理可能な容量を超えています。完璧に集中していて、かつ外的条件が全て揃ったときはじめて無事故が実現される、そうした水準を私たちはノーマルだと見なしていました。

心理学者から言わせれば、前提となる人間像が明らかに実態と乖離している、こう言わざるを得ません。エラーは起こる、咄嗟の判断を誤る、これが平均的な人間の姿であり、この状態こそ前提とするべきです。



これまでこの前提を認めるのが難しかったのは、おそらく、これを認めた場合に「ではどうしたら良いのか」という打つ手が見えず、私たちは何もできない、無力だということ認めてしまうことになるからでしょう。

しかし、今は新しい解決策が手元にあります。人間を取り巻く環境、具体的には、車、道路、そして構造物（信号など）を変える、デフォルトを変える、エラーを予測する、行動障壁、これらを使って我々の行動を変えることが出来る、これが話の核心です。下表右「環境へのアプローチ」をご覧ください。

対象	従来	環境へのアプローチ
個人	歩行者・自転車: ・とびだしの危険を教える	
	運転手: ・法令順守を求める ・違反発覚時に刑罰を課す	・インセンティブを徹底する(監視カメラによる加罰)
環境	自動車	・デフォルトを変える(踏み間違い防止、ハイビームの自動切替、アルコール呼気検査) ・エラーを予測する(脳見運転時の警告、ADAS) ・被害を最小化する(ミッター、自動制御、ソフトカー) ・記録と保全(ドライブレコーダ)
	道路・信号	・デフォルトを変える(歩車の完全分離、歩車分離式信号、通り抜け禁止) ・エラーを予測する(ラングストリップス、ガードレール) ・被害を最小化する(ハンプ、狭さく、ゾーン30、グリーンベルト、錯視) ・記録と保全(監視カメラ)

交通死傷と環境へのアプローチ(白岩スライド4)

III-2 環境へのアプローチ・・・自動車

ブレーキとアクセルのペダル踏み間違い防止、これは構造的な原因ですので、構造的な解決が可能です。踏み間違い事故は年間7千件も発生して高齢者の専売特許のように言われますが、最多は20代、操作の未熟さが原因です。今は防止装置の後付けが出来、自治体が助成金を出していますので、安く付けられますが事故は減っていません。人間には、自分は大丈夫、事故を起こすはずがないという楽観バイアスがありますので、わざわざ後付けはしないのです。メーカーには、全車装備にするのは採算が合わない、注意すれば防げるという従来の発想が根強く残っていますが、これを標準装備、デフォルトにするということが非常に重要です。

前照灯切替の自動化、アルコール呼気検査の導入、これらもデフォルトを変えて、そうしなければ乗れないという形にしなければなりません。

スマホを操作しながら運転するという深刻な問題の抑止に、歩きスマホを警告するアプリを自動車バージョンに改訂し、全スマホに共通装備することが必要です。

また、事故が起きたとき結果を左右するのが速度ですが、速度超過を抑止する直接的な方法として

ミッターがあります。車の上限速度を法定速度にすることや、走行している道路を制限速度以下で走るように自動制御することも技術的に可能です。

より包括的な先進運転システム(ADAS)ですが、単なる警告からデフォルトの変更に進化しています。例えば前の車がブレーキをかけると自動で減速したり、車線を逸脱しそうになるとハンドル操作を促します。多くの新車で標準装備され、近年の交通死者数減少に寄与しているとの説もあります。スバルのアイサイトがその先駆けと言われます。

ソフトカーは小栗幸夫氏の開発です。速度制限によって車の有害性を無くす。そのためにメーカーと共同開発されました。人はエラーをすること踏まえて作られ、最大速度を30キロとした点がポイントです。

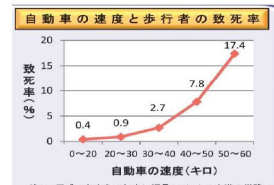


**30キロ以下である意義**

- 時速28キロで走行すると停止距離は約10メートル
- 10メートル手前に飛び出しても衝突速度は0キロ
- 衝突を回避あるいは軽微にすることができる
- 10メートル以内では、歩行者は自動車の接近に気づくためとびだしの確率は低い

https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/seibi2/kisei/zone30/pdf/zone30.pdf

〈白岩スライド5〉



III-3 環境へのアプローチ・・・道路1

速度超過の抑止策として、ハンプ、狭さく、グリーンベルト、ゾーン30、などがあります。

また従来のインセンティブをより徹底させるという方法も同時に可能です。例えば外国の例ですが、監視カメラで違反車や車検切れを感知し自動で罰金を課すなど効果を上げている例もあります。

はじめからルールを守るつもりの無い人は一定数いますが、多くの場合、守る気持はあるがうっかりという結果のエラー、これは予測可能ですので、未然に防ぐ、あるいはエラーがもたらす結果を緩和することが出来ます。この対策は、単一では無く幾重にも講じて防ぐことが重要です。

道路と構造物への介入ですが、理想の解決法は、車、自転車、歩行者の3者を交錯させない完全分離です。数年前にマカオで究極の歩車分離が検討されているとの記事を見ました。地上を歩道と緑地のみとし、バス、トラック、一般車両は地下を走る、縦型の歩車分離です。

縦型が無理なら横型、横型を展開する広さが無いならガードレールで交錯させない。

あるいは、そもそも車の乗り入れを禁止するというのが有効です。ヨーロッパやアメリカでも進めており、アメリカはクルマ社会ですが、観光客の多いサンフランシスコはもとより、ロスアンゼルスでも市街地での車の乗り入れ禁止が進んでいます。

要は車と歩行者・自転車との接触を絶つ、これが前提です。

#### Ⅲ-4 環境へのアプローチ・・・信号

ただし、生活道路では車の乗り入れを完全には禁止できないことがあります。その時に有効なのは、先ほどもお話にあった歩車分離式信号です。

現状は、横断歩行者の生命・身体をドライバーの不確実な注意力に委ねるものになっていますが、交差点の信号によって変えられます。歩車分離式信号は、長谷智喜さんが長く推進してきました。

これについては、警察庁が効果検証を行い、その有効性を確認しています（下記スライド）。ここでは渋滞の影響が生じていないようですが、仮に渋滞をひき起こしたとしても、私たちがどちらの価値をより優先するか。一度統計をとってみるとよいと思います。多少の渋滞よりも人の命と健康を守る、このように考える人は決して少なくはないと考えます。

##### 歩車分離式信号の効果検証（前後比較）

警察庁のフィールド実験（2002年）

- ・全国100カ所の交差点に導入
- ・半年間の指標を前後比較
  - ・全交通事故 182件→112件（40%減）
  - ・歩行者事故 30件→8件（70%減）
  - ・車両事故 148件→103件（30%減）
  - ・渋滞 151.1Km→14.85Km（2%減）

〈白岩スライドより6〉

#### Ⅲ-5 環境へのアプローチ・・・道路2

そして、歩行者優先の構造を作って車で通りにくくする。「ハンブ」（減速帯）は、大学構内によくありますが学校周辺にも展開すると良いと思います。「狭さく」は道幅を狭くすることで、ドライバーにこの道を行きたくないと思わせる、行動障壁になります。また実際に速度を落とさせるという点でも有効です。

また、錯視を利用し、カーブの直前で道路の白線の間隔を狭めて、運転者に速度を出していると実感させ無自覚に速度を落とさせ事故を減らすという試みもあります。そして「ゾーン30」。

将来的にはこのような道路の速度抑制策と車の自動制御とを連動させることが望ましいと思います。

このように、運転中のとっさの判断に影響するのは、法律や規範よりも直感的な反応であることを踏まえると、視覚や聴覚に訴える政策は有効です。

紹介した人間中心主義、ナッジ、行動インサイトは、いずれも人々に選択の自由を残しています。そこが法律と異なる点です。交通政策に関して言えば、イコール法律と言ってもいいわけです。

私たち個々人に、事故を起こし他者を傷つける権利など本来ありません。そう考えると、選択の余地を無くし、1段も2段も強制力を強めた交通政策を幾重にも張り巡らせることこそが重要であると思います。

#### Ⅲ-6 環境へのアプローチ・・・北海道の会の活動

貴会の活動は非常に幅広く網羅しきれませんが、特に一次予防に着目しますと、今日話をした環境へのアプローチと、会の要望・検討事項の非常に多くが重複していることがわかります。特に会が毎年関係省庁に出している要望書には、踏み間違い防止装置や歩車分離式信号などが挙げられ、会が研究・検討してきたテーマの中には、ソフトカーや道路・信号の課題などが含まれています。

環境に働きかけることで我々の行動、意志決定を望ましいものにするという思想が行動科学の先進国で生まれて社会実装されるとほぼ同じ頃に、貴会は交通政策上の問題解決に、環境へのアプローチが不可欠であることをいち早く認識され、具体的な提言を行ってこられました。フロンティアとしてご苦労も大きいと推察されますが、提案の意味は学術的にも社会的にも非常に大きいと考えています。

## Ⅳ 課題と総括：交通死傷ゼロに向けて

### Ⅳ-1 交通事犯を軽視する価値観を変えること

ではどうして、これほど実効性のある提案が直ちに社会実装されないのか。

理由の1点目は、自動車が奪う人命と健康が、一度に多数ではなく日々生じる“少数の被害者”の蓄積であることによる感覚の麻痺です。

そして、社会がこれを重視しない背景にあるのが、戦後、国策として推進されてきた自動車産業への依存です。結果、交通事犯は結果によらず過失として扱われ、利便性や経済効率のトレードオフとして死傷被害はやむを得ないものと黙認されてきました。

こうした複合的要因が、交通死傷に対する社会的、行政的、法的、そしてメディア的な軽視をもたらし

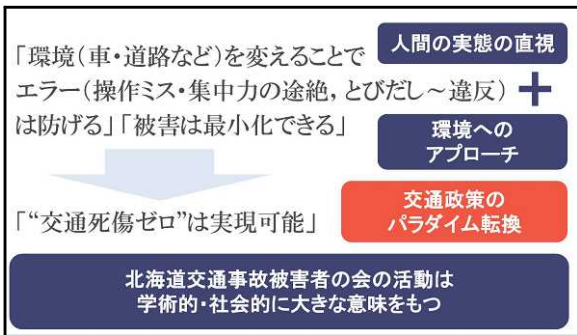
ていると考えます。

2点目は、環境より個人の悪質さが注目されやすいことです。交通死傷をもたらす本質的要因である構造、環境による影響を軽視し、ミスした人間の特性にその原因を帰する傾向は根本的な帰属の誤りといえます。これは我々の中にある非常に普遍的かつ根強い傾向です。

3点目の要因は価値観です。本フォーラムの目的の一つは、この交通事犯を軽視する社会の価値観（自動車優先社会）を変えることにありと理解していますが、価値観というのは政策を動かす上で欠かせないものです。

IV-2 交通政策のパラダイム転換

政策の決定において重要なのは、社会の人々の価値観とリソースとエビデンスを総合的に考慮して、その時点で最も望ましい政策を採用するという考え方です。人々がその重要性を認識していない政策は実現できません。



交通事犯をめぐる 新たな態度 〈白岩スライド7〉

特に交通死傷に関しては、「打つ手がない」という従来の手詰まり感が加わり、「交通死傷が起こるのは“仕方ない”という開き直り、正当化という負の相乗効果により「思考停止」に陥っていますが、これを交通政策の新たな態度へとパラダイム（※認識の枠組み）転換を図らなければなりません。

■ まとめ：“交通死傷ゼロ”は実現できる

私が会の方と初めてお会いしたのは13~14年前ですが、その頃は私自身、交通死傷はむごいものだが、ゼロにするのは難しい、そう思っていました。しかし、こちらのフォーラムに何度も参加し、種々の提案を知り、また、心理学者として、人間の本质、脆さと弱さ、それに環境が私たちの行動に及ぼす影響力というものを想起したとき、貴会の提案の本当の意味が理解出来ました。

“交通死傷ゼロ”は実現できる。可能か不可能かではなくて、やるかやらないかの問題である

今はこのように考えています。私たちの手許には既にいくつかのソリューション（※解決策）があるのです。あとは価値観とその意図の問題です。

この言葉で話を締めたいと思います。ご静聴ありがとうございました。

※本稿は、講演記録と講師資料を基に編集者の責任で要約させていただいたものです。誌面の関係で割愛させて頂いた講師資料（スライド64枚）などは会のHPからご覧下さい。

会場発言

「母さん どうして 何でだよ」の声が！  
命と安全を守る歩車分離信号普及  
全国連絡会 群馬事務局 黒崎 陽子



群馬県の高崎から参りました。息子涼太（13歳、中学2年）は、大型貨物ドライバーの法令違反と古い信号システムによって命を奪われました。

2015年7月19日、夏休みで山岳部の活動に学校へ自転車で向かい、交差点の自転車横断帯を青信号で渡っている涼太を、左折大型トラックが突然襲いました。レスキュー隊の話では、涼太は、「痛い、痛い」と泣き叫んでおり、救出されて「助けてくれてありがとう」と言ったそうです。病院で24時間以上経って、生きて帰っては来られなくなりました。

子どもたちが日常で行き交い通学する、大型車が

右左折する信号交差点を分離信号にして頂きたい。

イギリスでは、半世紀も前から、全ての信号が歩車分離式です。さらにイギリスの歩車分離信号は、青信号の次に黄色が灯って、その次に赤が灯りますが、次に青となる前にもう一度安全を確認するための赤と黄色が灯るそうです。

日本での、歩車分離信号の設置指針には「2年間に2件以上の被害があった場合」との基準が示されていますが、おかしいと思います。1件でもあってはなりません。

「母さん、どうして、何でだよ」との声が聞こえます。いなくなってもいなくならないわが子たち、そして今も健康被害に遭いながら、一生懸命生活されている方たちに心を寄せ、悲劇を繰り返さないために、歩車分離信号の設置をこれからも求めていきたいと思ひます。



## ゼロへの誓い

## 来賓挨拶・閉会挨拶

## WORLD DAY

北海道環境生活部 暮らし安全推進課

交通安全担当課長 箱崎 和好 氏



本日お集まりの皆様には、日頃から交通事故のない安全で安心な北海道実現のためにご尽力、ご協力を頂いておりますことに、厚くお礼を申し上げます。

会の皆様には、講演活動やいのちのパネル展を通じて、命の大切さや交通事件の悲惨さを伝えながら、交通死傷ゼロに向け日々活動されていることに敬意を表すとともに、重ねて感謝申し上げます。

本日のフォーラムでは大変心に残るお話や、貴重なご講演を拝聴し、改めて、交通事件を根絶しなければならぬという思いを強く致しました。

しかしながら、本年、北海道ではいまだ100人以上の方が交通事故で亡くなられているという現状があり、とても憂慮するところであります。

ドライバーの中には、事故を起こしてもいいという思いで運転している人は殆どいないと言われます。しかしながら危険な速度で走行したり、歩行者の存在を軽く考えて横断を妨害するなど、安易な認識で運転しているドライバーは多く、このような運転は、結果的にそして実質的に人命軽視の行為です。

車は凶器となります。安全に細心の注意を払っているつもりでも、加害者となり得ます。車の運転は危険と隣り合わせであることを深く心に刻み、もっと慎重に、謙虚に運転する必要があると考えます。

私自身の話になりますが、私は小学2年の時に車に轢かれ、一時意識不明になったことがあります。衝突した瞬間というのは覚えていません。現場は、交通量の多い国道で歩道は無く、私は外側線の外側の狭い部分を歩いているときに被害に遭いました。

私の場合、時間はかかりましたが回復することができました。そして、そのことがきっかけでここに立たせてもらう職業を選ぶ事になったのですが、私自身、ドライバーの全てが真に安全な運転をすることと同時に、安全な道路環境が構築されることを切に願うところであります。

道と致しましては、皆様をはじめ、道警察、関係機関や団体と緊密に連携を図りながら、安全対策を推進し、尊い命が失われないよう、後遺症で苦しんでおられる方々の思いを忘れずに、引き続き、車優先の社会ではなく、人に優しい社会の実現と交通死傷事故ゼロに向けて取り組んで参りますので、ご協力を賜りますよう、よろしく申し上げます。

北海道警察本部 交通部

管理官 河野 芳範 氏



会の皆様には、常日頃から自らの辛い体験を伝え、道民の方々の交通安全意識の高揚にご尽力いただいております。そして、先ほどからの貴重なお話に、心を揺さぶられました。

先日水曜日には、地下歩行空間での「いのちのパネル展」も見せていただきました。1件1件が非常に重たく、改めて交通事故の悲惨さ、そして、ドライバーは運転するからには、うっかりぼんやりは絶対に許されないということを改めて痛感致しました。

皆様の活動、これは非常に交通安全意識の高揚という意味で大きな力を発揮する活動であります。どうかできる範囲で、今後も引き続きお願いします。

我々、警察としましても、悪質な運転者を絶対に許さないという気持で挑んで参ります。

道内の交通事故の情勢ですが、コロナの規制もなくなり、人や車の通行が活発になりました。同時に交通事故も多発傾向にあります。5名もの方が亡くなる事故、高齢ドライバーによるアクセルとブレーキの踏み間違いで幼いお子さんが亡くなる事故などありました。

今後は、冬型事故や年末年始の飲酒運転による凶悪重大事故の危険性もあります。道警察として、制服警察官やパトカーの姿を最大限見せながら、悪質違反者の取締りと安全指導に取り組んでまいります。

悲惨な交通事故を「減らせればよいではなく、発生させない」という決意で、悲しい思いをする方が無くなることを強く願ひまして、挨拶とさせていただきます。本日はありがとうございました。

## 閉会挨拶

「いのちのパネル」実行委員長  
小野 茂

本日は、講師の白岩様、道環境生活課の箱崎様、道警の河野様、大変ありがとうございました。

会場の方からも貴重な発言をいただきました。

私の家の直ぐそばで、小学校1年生の女の子が轢かれました。今危篤になっています。よく調べると横断歩道があるのです。けれども轢かれてしまいました。誰がこの女の子を護らなければならないのか。社会や大人の責任があると思います。

本日の、各提言が生かされ、本当に死傷者のない社会となることを願い、閉会の挨拶と致します。

ゼロへの誓い 参加者アンケートより WORLD DAY

フォーラムに参加して

■フォーラムに初めて参加し、会員の方の生の声を聞いて、改めて、交通事故が人の一生を大きく狂らすということを確認しました。

■ 分離信号の交差点に変える作業は、信号の制御と、少しの標識を設置するだけで可能で、予算もあまり必要無いので行政の担当者は事の深刻さを知って、直ぐ実行してほしい。

■ 会の活動の社会的意義が学問的に裏付けられたと思う。速度の大きいクルマと力の弱い歩行者が交差する構造は非常に危険。青信号なのにクルマの存在を疑いながら渡るのは非常にストレスだ。歩車分離信号の設置を拡大すべきである。

■ 環境へのアプローチをする事で、交通死傷をおさえる事が可能であることが良く分かりました。日本も早く外国のレベルになる事を切に願います。

■ 基調講演をとっても興味深く聴きました。人間はミスをする動物である、環境を変える視点、この事で少しでも交通事故がゼロに近づくことを祈らずにはおられません。

■ 社会心理学、行動科学の側面からの対策は、遵法意識が殆どないような悪質な運転手を含めて有効だと分かった。ただし「交通死傷の問題が深刻だ」という世論がないと進まない。世論を上げる取り組みを、一市民として頑張りたい。

■ 若い人たちにも、未来の交通社会を考える必要があるなと思いました。貴重な講演をありがとうございました。

■ 白岩祐子先生のお話が、分かり易くためになりました。社会の価値観の変革が急がれると思います。「やるか、やらないか」これを合言葉にしたい。

■ 講演がとても参考になり、社会心理学、行動インサイトが今後の交通事故抑止にとっても必要であることが理解出来ました。今後ともこのような活動を継続して頂く事はとても重要で、私も事故ゼロの社会実現の力になりたいと感じました。

■ 今回のフォーラムを通して、交通死傷を「減らす」という視点ではなく、「無くす」という視点で考える必要性を痛感しました。来年も是非参加したいです。

交通事故被害者の会 札幌でフォーラム
ひき逃げ「娘の将来奪った」
「北海道新聞」 2023/11/19

交通犯罪被害者の尊厳と権利 被害根絶を求める要望活動 報告1

関係省庁への要望書提出と回答

今年度も8月末に関係省庁（内閣府、警察庁、国交省、法務省、厚労省）宛要望書を提出しました。

提出窓口は、道選出の荒井ゆたか衆議院議員です。

切実な、6大項目、21中項目の要望書に対する5省庁、(計14以上の)各担当部局からの(32枚に及び)回答は、9月中旬に荒井事務所を通して会に届けられました。一覧表にまとめたものを会のHPに掲載していますが、やはり、貴重な前進と従来型で不十分な回答とが混在しています。以下、数点に絞って関連の動きなど報告をします。(数字は要望項目)

3-3 「自賠償保険・共済紛争処理機構」の公正な業務

今回緊急に提出した要望項目です。設立当初より公正な業務遂行を求めてきた自賠償保険・共済紛争処理機構ですが、近年、当会会員も受けた不正な事例～被害者が公正な審理を求めて提出した新しい証拠書類が規定に反して受け取ってもらえないなど～があり、日頃より支援いただいている青野渉弁護士が、機構と監督庁である国交省に改善を求める申し立てを行いました。

これを受け、当会としても急遽項目3-3に加えるとともに、他の交通被害3団体と連名で国交省へ指導改善を求める要望書を提出しました。さらに、荒井ゆたか議員も積極

的に動いて下さり、これが神津健議員による11月10日衆議院国土交通委員会での質問につながり、国交省の指導でこの件の確かな運用改善が為されました。(会のHP参照)

4-1 自動車運転処罰法の改正について；

「高速暴走・危険運転被害者の会」の活動により法務省が「検討会」立ち上げを表明

私たちは「処罰法」について、①危険運転の構成要件見直し②過失運転致死傷罪の最高刑引上げ(致死は12年に)そして③刑の裁量の免除規定(第5条後段)削除の3点を核に抜本的改正を求めています。見直しが進みません。

こうした中、2021年大分県での194キロの暴走運転が当初危険運転とならず訴因変更に取り組みされたご遺族などが「高速暴走・危険運転被害者の会」(長文恵共同代表)を結成、要請活動を開始しましたが、これが、昨年末の自民党の「危険運転致死傷罪のあり方検討PT」の提言、そして1月19日の法務大臣が法改正も視野に検討会の立ち上げを表明するという貴重な動きにつながっています。

私たちは、引き続き抜本的改正を強く求めています。

5-1 電動キックボードの運転を免許制とすること

昨年7月施行になった問題で初提出した要望ですが、施行後、少なくない人身事故も発生しています。回答には、「国会での附帯決議に、事故の発生状況等を踏まえ、免許制の導入も含め、規制の在り方を検討していく」とあることも記されておりました。引き続き重視していきます。

新会員より

## 妻は青信号の交差点で右折車に命を奪われました

札幌市 笹森 哲

突然の死・・・2022年4月29日、私の妻は交通事故で亡くなりました。

日頃妻は母親の介護のため長期旅行には行けません。せめて市内のホテルに泊まり、美味しいものでも食べようとホテルに泊まりました。

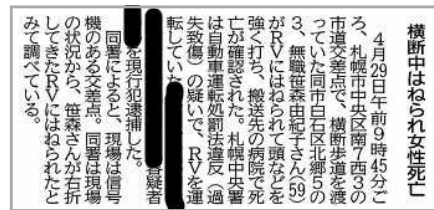
次の日朝9時半頃、ホテルを出て、私は自宅に妻は母の介護に向かいました。バスに乗って帰る途中、携帯のベルが鳴りましたが乗車中であり、家に帰り、間もなく娘から連絡が入りました。すぐに、娘と北大に向かい、現実を理解しました。

悲しみに暮れることも出来ず、要介護2の母の介護、家事を妻に任せていたため、何がどこにあるかもわからず、途方に暮れました。

その後・・・加害者は裁判で禁錮2年執行猶予4年。人を殺したにしてはあまりに軽いと思います。

妻には何も非は無く、青信号を渡っているところを、確認もしないで右折してきた車にひかれました。加害者は急いでいたとの事ですが、加害者が注意をして右折していれば、防げた事故で、加害者を許す事は一生出来ないと思います。

事故から2年を迎えますが、妻のいない悲しみはより深く、今後の人生への不安を感じています。



2022年5月1日「北海道新聞」

## 交通犯罪被害者の尊厳と権利 被害根絶を求める要望活動 報告2

〈前ページからの続き〉

## 6-2 歩車分離式信号への切り替えを直ちに

会員の被害事例もあり、信号交差点の歩車分離式への切り替えを強く求めています。今回の回答も、これまでの設置を遅滞させている一因である警察庁通達の「指針」(設置基準)の見直しは言及されていません。

私たちは、この課題でも、フォーラムでの提言と討議を踏まえて、「指針」に記載の「渋滞による交通の円滑への影響を考慮し」などという人命軽視の施策を改めるために更に声をあげていく必要があります。

## 6-2 夜間の被害根絶のため自動ハイビーム装着を

この要望について、国交省自動車局 車両基準・国際課からは、昨年の前進回答に加えて、この施策推進方針は「国連における安全基準策定の議論に参画し(ご指摘のような技術基準を)国内に導入」したものの、という貴重な説明が記されています。フォーラムで白岩講師指摘の環境へのアプローチという新たな潮流の存在とその意義を感じます。

### 高速道路の大型トラック規制速度緩和 (80→90km/h)に強く反対します

高速道路の大型トラックの最高速度を、現行80キロから90キロへと改悪する動きがあります。警察庁主管の有識者検討会が昨年12月に提言をまとめ、今年度内にも道交法「改正」か、と報じられる由々しき事態です。

この問題の発端は、いわゆる「24年問題」(トラック運転手の残業規制強化)に対する物流業界からの要請によるものと思われませんが、何より重視すべき安全問題を軽視した提言と言わざるを得ません。

私たちは、この検討の過程で、被害者団体へのヒアリングという形で意見を求められましたので、引き上げに強く

反対するという内容の下記意見書を提出しました。

〈当会が11月16日、「検討会」に提出した意見の要旨〉  
以下の理由から、最高速度引上げに反対します  
①高速度になればなるほど制動距離が長くなり、運転者の視野が狭くなり、衝突時のエネルギーも過大となり危険性が増す ②検討会には運送事業者からも安全上の懸念が指摘されている ③「安全問題(命の問題)」を物流の「効率化」などと天秤にかけてはならない

しかし検討会は、(100キロの案は退けましたが)90キロへの変更を是認したのです。

悪しき人命軽視の車優先社会の側面を垣間見ました。引き続き被害根絶のため、声を大きくする必要があります。

## 道への要望書提出

11月6日、道庁会議室にて知事宛要望書提出と意見交換が行われました。



前田代表と内藤、真島両副代表が赴き、道は加納環境生活部長、佐藤くらし安全局長、箱崎道民生活課長が対応しました。

はじめに、道が今年度も「いのちのパネル」複写版を道庁で3回にわたって開催するなど、会の活動へ深いご理解を頂いていることに感謝するとともに、今も続く悲惨な被害根絶の願いを伝え、支援と死傷被害ゼロへの要望、9項目を強く求めました。

加納環境生活部長から、強い決意の言葉が語られたあと、箱崎課長から、各項目についての現状と課題が説明されました。(道の説明は会のHPに掲載)

# 犯罪被害者週間全国大会2023～いのち、きぼう、未来～

21回目となる犯罪被害者団体ネットワーク ハートバンドの全国大会は、11月25日（土）、東京都千代田区一ツ橋の日本教育会館に於いて行われました。



今回もオンライン併用でしたが、100人を超える方が会場参加され、沖縄から北海道、全国20の被害者団体と支援の方がつながり合う貴重な大会となりました。北海道からは、佐藤京子、真島和子、斉藤敬子、高石洋子（「飲酒ひき逃げに厳罰を…の会」）、前田の5名が会場参加し、今年も奮闘しました。

最初に、警察庁犯罪被害者等施策担当の関口参事官、犯罪被害救援基金の田村専務、全国被害者支援ネットワークの奥山専務の3氏から暖かいメッセージをいただきました。

第1部被害者の声は、最初に、2015年、娘さんが、勤務するインドネシアでガードマンによって殺害された事件について、父親の西村健さんから、支援の必要性が訴えられ、続いて大分県の長文恵さんからは、2021年、時速194キロの危険速度で命を奪われた弟さんの被害事件で、危険運転致死罪への訴因変更させた取り組みと司法の課題が報告され、

最後に、2001年「大阪教育大学附属池田小学校無差別児童殺傷事件」で姉を奪われた妹さん（当時3歳）からは、中々理解されない遺された兄弟姉妹の心情がつぶさに語られ（写真）、理解と支援の必要性が参加者の胸に強く響きました。

続いてハートバンドの活動報告では、20年記念誌「犯罪被害者の今の声」の紹介と各団体の活動状況報告があり、木下徹さんの弾き語り「私の未来宣言」演奏で第一部を終えました。

第2部、ハートトークは、今年も「一緒に考えよう、みんなで話そう」をテーマに全国の被害者の方11人が次々に発言。痛切な現状と課題が報告交流されました。



終了後は、ハートバンド所属団体の仲間約50名が輪になっての交流会が行われました。犯罪の種別や態様はそれぞれですが、「いのち、きぼう、未来」を合い言葉に、分かりあえる者どうしの再会と出会いがあり、貴重な時間でした。

なお、私前田は、今大会で代表をバトンタッチすることが出来てほっとしております。次年度は、この日閉会挨拶をされた井上保孝、郁美ご夫妻（「飲酒ひき逃げに厳罰を…の会」）が代表とされます。

（前田記）

## 全国大会に参加して

札幌市 真島 和子(世話人)

第1部、被害者の声では、被害者遺族の悲痛な胸の内を聴かせて頂きました。それぞれ事件は違いますが、共通していることは、事件後から人生が変わってしまうという事だと思いました。

弟さんが194キロの暴走車に激突されなくなれた遺族は、過失運転致死傷罪とした大分地検に声を上げ、2万8千人以上の署名を検察に提出し、危険運転致死傷罪に切り替えられました。遺族が活動しないと危険運転致死傷罪にならないという現実には愕然とさせられました。

第2部では、木下徹さんの歌詞「あの雨が降ってたら」に、本当に雨が降っていたら（息子の以明も）自転車で出かける事なく、事故にも遭ってなかったのかなと、涙ぐんでしまいました。

大会に参加して、北海道交通事故被害者の会の世話人としての活動の必要性も実感し、微力ですが、頑張りたいと思いました。関係者の皆様、有り難うございました。

## 今年も沢山の仲間に出会えました

札幌市 佐藤 京子(世話人)

今回の被害者の声は、お姉さんや妹さんが辛い思いを話してくださいました。親はもちろんのこと、兄弟姉妹の思いを聞くことができました。また、オンラインではなく、直接お会いできることはとても私たちにとって大切だと思いました。あの時、小さかった子どもたちの成長も見ることができました。沢山の仲間1年に1度でも会うことができ感謝の一日でした。大会を運営して下さった皆様、お疲れ様でした。ありがとうございました。



お便り

ツイートに願いを込めて

千歳市 荻野 京子(世話人)

<11月15日> いのちのパネル展、本日午後5時まで札幌駅地下歩行空間で開催。パネルを読んでください。交通事故の悲惨なことが理解できると思います。交通事故ゼロを願って。

<11月17日> 明日、かでる27にて、交通事故ゼロを願ってフォーラム開催。お近くの方は、足を運んでいただけたら幸いです。被害者のメッセージがあります。



<11月19日> ゼロを願ってフォーラムに出席。結婚して9年目に生まれたお嬢さんが23歳で轢き逃げで死亡。加害者は懲役1年6か月執行猶予の3年の軽い罰。加害者を許すことができないとメッセージ。

<11月20日> 被害者からのメッセージパート2。青信号で轢かれて、右足が義足になった9歳の少女。(家族が) 歩車分離信号を訴える。日本の信号はクレージーだとイギリス人の父親。

<12月5日> ◎「応援しています」(立川市の男性から) ありがとうございます。悲劇が多すぎます。ゼロにしくはは。

編集を終えて

■ 年明け早々の能登沖地震による大災害と羽田空港での航空機事故の報道に、胸が締め付けられます。
■ 羽田の航空機事故については、報道に接する度に、何故防げなかったのか?という疑問が繰り返し湧き起こります。これまでの滑走路上の重大インシデント(事故の可能性があったが回避できた例)が何故生かされなかったのか。人為的ミスを補う二重三重四重の安全対策が何故デフォルト(初期設定)されていなかったのか…。
■ 尊い人命が犠牲となった今回の事故が今後に生かされることを信じ、願うものですが、私たちはやはり、今回の航空機事故を、道路上の衝突事件によりかけがえのない家族の命や健康を奪われた被害に重ね合わせます。
■ 今回の航空機事故について、1月10日付け北海道新聞に「エラー前提で防止策を」という見出しの共感できる記事がありましたが、今号で特集した白岩講演を学んだ私たちは、改めて、道路上での「日常化」され軽視されている死傷被害に対し「エラー前提での防止策」「環境へのアプローチ」を強く求めるものです。
■ 当会は2010年から要望事項6-1項で「事故原因と原因にいたる要因を完全に絶つ施策を講じるために、運輸安全委員会の調査対象に、一般の自動車事故を加えて、車の安全性能の問題や速度性能とその制御、道路構造の問題など、事故原因を徹底究明し、再発防止への根底施策を」と求めています
■ そして、被害根絶の課題に向き合うことをためらう「クルマ優先社会」の麻痺是正のために、社会の価値観を変える取り組みは重要です。私たちは、辛いですが、被害の実相を伝えなくてはなりません。被害の視点は、命の尊厳(死傷ゼロ)と社会正義につながります。会報を手にして頂いた皆さま

に、引き続きご理解ご支援をお願い致します。(前)

会の目録

2023.8.1. ~ 2024.1.31.



<<会合など>>

- 8/20 会報68号発行 8/25 関係省庁へ要望書提出
11/6 道環境生活部長へ要望書提出、意見交換
11/18 北海道フォーラム
世話人会: 8/4 9/12 10/3 11/7 12/5

<<訴えの活動>>

- ◆ 8/28 札幌市立羊ヶ丘中、9/12 小樽市立北陵中、9/21 北見警察署、10/6 札幌市立中央中、10/27 斜里高校、同日 斜里警察署、11/14 当別中、11/15 滝川市立江陵中、11/24 七飯中、11/25 函館被害者支援講演会、12/5 日高地区飲酒運転根絶集会、12/8 室蘭市立翔陽中、12/15 旭川明成高校(真島勝)
◆8/28 札幌市立宮の森中、8/29 札幌市立西岡中、9/11 上士幌高校、9/25 自衛隊北恵庭駐屯地、9/27 札幌市立清田中、9/29 恵庭市民会館、10/4 苫小牧西高、10/28 登別市立幌別中、11/2 札幌西警察署、11/7 札幌平岡高校、11/14 月形刑務所、11/24 札幌龍谷学園高校、12/19 自衛隊留萌駐屯地、12/20 苫小牧市立開成中、(前田)
◆10/25 海星学院高校、11/9 栗山高校、11/14 オホーツク飲酒運転防止研修会、12/5 野幌高校、1/24 札幌市役所 (高石)
■ 処分者講習 8/3、10/12、(真島勝) 9/7、11/17、12/15、1/18 (前田)

<<いのちのパネル展>>

- 8/10~15 JR手稲駅
■ 11/15札幌駅地下歩行空間
※写真は、11/21・22 道庁1階展示場 (道民生活課主催)



【お知らせ】

2024年の定期総会・交流会は 5月11日(土) 13時半~18時、「かでる27」です。