

交通事故被害者の会

第73号 2026年2月15日 (年2回発行)

E-mail info@hk-higaisha.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。

新会員
より

安全は一人ひとりの選択から ～むちうちの痛みが語る安全の意味～ 札幌市 岩木 亜衣

事故の瞬間

令和6年11月12日、札幌市北区の交差点で私は交通事故に遭いました。雨の中、青信号の横断歩道を渡っていたとき、右折してきた車が左側から突っ込んできたのです。咄嗟に傘で防御しましたが衝撃に負け、車体に弾かれて転倒。アスファルトに頭を強打し、眼鏡は壊れ、視界を失いました。現場に居合わせた看護師や通行人の助けで救急搬送され、診断は「頸椎捻挫」でした。

治療と心身の変化

その後、複数の医療機関で検査や治療を受け、事故前から通っていた接骨院では新しいメニューとしてお灸を取り入れました。深部の筋肉がほぐれ、首や肩の重さが和らぎ、呼吸が楽になると心にも少し光が差ししました。半年にわたる治療と弁護士への依頼を経て、令和7年8月に示談が成立しました。

しかし、事故の影響は身体だけではありません。もともと治療していた「うつ」がストレスで悪化し、休職を余儀なくされました。だからこそ私は「泣き寝入りはしない」と決意し、警察への被害届提出、通院継続、弁護士への報告を自分の目標に掲げました。これは誰かを責めたいからではなく、自分の人生を守るために必要な行動だったのです。



受け身が守った命

私は普通自動車免許と普通自動二輪免許を取得しています。二輪免許を取った令和5年10月、教習で「転倒時に身を守る受け身」を学びました。その経験が咄嗟に役立ち、結果としてむちうちだけで済んだのだと思います。もし歩行者が幼い子どもや高齢者であったなら、もっと重い怪我を負っていたかもしれません。だからこそ、運転する人も歩行者も、それぞれの立場で安全を意識することが大切です。

社会全体への呼びかけ

私は「世界道路交通被害者の日」の北海道フォーラムに参加し、「交通死傷ゼロ」を目指す取り組みを知りました。居住地全域での30キロ規制など低速静穏化の試み、日本で課題となっている歩行者横断中の事故。これらは私の体験と重なり、社会全体で安全意識を高める必要性を強く感じさせました。

現在の歩みと次世代へのメッセージ

それでも私は、自分の身体をケアし、心を整えながら、少しずつ前へ進んでいきたい。休職後には仕事を任期満了で終え、今は復職のためにリワークセンターへ通っています。並行してハローワークで就職活動を続けながら、交通事故を増やさないために私自身も何かできることはないか、漠然と探しているところです。

事故の痛みや不安は完全には消えません。寒さが厳しくなると車がぶつかった箇所が疼き、暗くなると横断歩道を渡ることさえ怖くなります。それでも前へ進もうとする姿勢は、次の世代に「安全は一人ひとりの選択から始まる」というメッセージを伝えることにつながると信じています。

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」 ③④ 被害者の訴え 真島勝彦
⑤～⑩ 基調講演「歩行者・自転車の被害ゼロへの確かな一歩を」久保田 尚 ⑪⑫ 関係機関より
⑬ 要望書活動 ⑭ 寄稿「法制審議会委員として関わって」波多野 暁生 ⑮ ハートバンド参加報告 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 2025****交通死傷ゼロへの提言****生活道路 30 キロ規制の意義と課題 II**

11月15日(土) かでる2・7 520研修室 (参加48名)

- 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 東京フォーラム
クルマ社会を問い直す会



基調講演の久保田 尚氏

11月第3日曜日は、国連が2005年に定めた世界道路交通被害者の日（ワールドデイ）でした。

北海道交通事故被害者の会は、今年もこの取り組みに連帯し、北海道フォーラムを主催。会場の札幌市中央区「かでる2・7」に、市民と関係者、被害者の会会員など48人の参加者を迎え、内藤裕次副代表の司会進行で、学び、討議し、交流を深め、交通死傷ゼロへの誓いを新たにしました。

主催者挨拶 代表 前田 敏章

当会は道警の導きで1999年に発足し、以来26年、「犠牲を無にしてはならない」と、必死の活動を続けておりますが、その一つである本フォーラムが、今年も、皆様方に支えられ、開催出来ることに深く感謝致します。

私たちは、ワールドデイを通して、「ヴィジョンゼロ」や「システム アプローチ」などヨーロッパの進んだ取り組みについて学んできましたが、今年のテーマは、昨年のテーマを引き継ぎ、「生活道路30キロ規制の意義と課題 パート2」と致します。

来年9月実施の「30キロ規制」を契機に、社会が守らなくてはならない、子どもや高齢者、歩行、自転車中の被害を根絶する取り組みを一層推し進め、クルマを凶器としない当たり前の社会への、確かな一歩としたいのです。

テーマに関わる道内での被害実態ですが、この5年間で、歩行・自転車中に、237人ももの尊い命が奪われており、加えて、歩行中の負傷者は死者の30倍、自転車中の負傷者は、死者の157倍にも及びという危険な実態があります。そして、小学生の歩行中被害の、何とその約6割が、登下校の通学途中という危険な現状です。昨年のフォーラムで、西田さんが、登校途中に命を奪われた小学4年の息子さんの無念を訴えられましたが、一刻も早く、安全安心な通学路、生活道路を実現しなければなりません。

そのための課題です。札幌市が、通学路の安全のために「交通安全対策連絡会議」を主宰されていま

プログラム**第1部 ゼロへの願い：被害者の訴え**

「ある日突然“犯罪被害者遺族”になって“息子の思いを生きる”私たちの人生」真島 勝彦 p3・4

第2部 ゼロへの提言：基調講演

「歩行者・自転車の被害ゼロへの確かな一歩を」
埼玉大学名誉教授 久保田 尚 p5~10

第3部 ゼロへの誓い：関係機関より p11~12

ですが、この中で、各校区の父母から多く指摘されているのが、通学路でのクルマの危険速度走行と通過交通の多さです。

これらに対する、具体的な対策について、久保田先生の基調講演から深く学びたいと思います。

なお私たちは、昨年のフォーラムで、道警と道から、ゼロへの施策として「ゾーン30プラス」などの取り組みが紹介されたこと、また、政令では、30キロ規制の対象外とされる、「中央線のある生活道路」について、「改めて、中央線が必要な道路なのかを検討し“命を守る、30キロ規制”の徹底を考えたい」という提言をお聞きし、大変励まされております。

今西欧では、「City30」～市内全域を30キロ規制とする低速静穏化の取り組み～が急速に広がっている（16カ国40都市）と聞きます。日本でもこれが標準となる時が一日も早く来ることを願うものです。

本日の討議が「ゼロ」への確かな一歩となるよう、どうぞよろしくお願い致します。

東京では「World Day キャンドル集会」

「World Day東京集会実行委員会」（代表、千葉商科大学名誉教授 小栗幸夫氏）は、2025年11月16日（日）夕、港区芝公園で、東京タワーを背にキャンドル集会を行いました。

私たちの取り組みは、全国そして世界ともつながっています。



ある日突然「犯罪被害者遺族」になって “息子の思いを生きる” 私たちの人生 札幌市 真島勝彦 (副代表)

現在の私 事件を経験して変わったこと

こんにちは、北海道交通事故被害者の会の副代表の真島です。よろしくお願いします。私はもともと高校の教員だったんですけど、今、心理師、スクールカウンセラーをしています。



2010年7月4日、道警の二次試験の日、警察学校に連れて行く直前に息子が事故にあい、大きく人生が変わりました。息子の人生も大きく変わって亡くなってしまった。しかし、私の人生はそのまま続いています。

私は息子がいなくなると、これからどういう生き方をしようか分からなくなりました。息子は教育大の教育心理学を専攻していて、大学院でも心理学を勉強したいと言っていました。しかし、4年生になるとまず警察官になって、それからまた考えるからと就職を選んで二次試験を受ける直前に事故にあってしまった。私は息子に代わって大学院に行って、やりたかった勉強をやろうと思い、大学院を受験して、臨床心理の勉強をしました。事故がなかったら、今でも教員を続けていたと思いますが、今は想像もしていなかった心理師の仕事をしています。

息子は警察官になって弱い立場の人を支えたいということをやっていました。息子に代わって息子の人生を生きることはできないんですが、息子が生きていればやりたかったことを代わりに自分がやろうと思って、今はスクールカウンセラーをやっています。

息子のこと事件のこと

まず、NHKのニュース映像を見てください。最初にニュース映像を見もらったのは、息子がどういう人間だったのかちょっとでも感じてもらえればと思って、見てもらいました。長男、以明（いざや）は小学生時代から警察官になりたいと言っていました。加害者は道内最初の危険運転致死罪での裁判員裁判で裁かれました。赤信号無視でも危険運転致死傷罪になるんですよ。「ことさらに信号を無視して」、つまり故意に信号を無視すると危険運転になります。

事故当時、片側三車線、中央分離帯を挟んで六車線の道路の片側三車線の両側に、3台ずつ車が止まっていた。加害者は空いている真ん中の車線を、大型トラックでスピードを落とさないで突っ切って、青信号で渡っていた息子を跳ねました。事故当日、

2010年7月4日、札幌市立病院の救命救急病棟に運ばれたんですけども、北署の警察官の方が来て、どういう事故だったか加害者はこう言っていると、加害者の証言から最初は聞きました。最初、加害者は「信号はどっちも赤・赤だった」と言っていました。赤信号は認めながら青になる直前だったと言ってたんですけども、私はその証言自体に違和感を持ちました。息子は、小学生の時代から友達が安全だからと赤信号を無視して横断歩道を渡っていても、一人信号が変わるまで渡らない人間でした。信号が途中で変わるような状態で渡るだろうかと思いました。そのことを話すと、加害者の証言しか今はないからと言われました。

次の日に交通課の方々が同じ時間帯に検問をしてくれて、右側の一番先頭に止まっていた運転手の人が見つかり、「加害者は赤・赤だった」と言っていると聞いたときに、その人はすごく怒ったそうです。「そんなことはない。ただ単純に前が赤だった。13秒以上信号は変わっていない」と証言して、若いサラリーマン風の青年がやけに慎重に安全を確認しながら横断歩道を渡っていたのに、急にバックミラーから大型トラックが現れ、スピードを落とさないで、少なくとも40キロ以上で、息子を跳ねたということをや証言してくれた。加害者も「目撃者が現れたよ」と聞いたなら、勘違いしたと言って、その時点では単純な赤信号だったことを認めていました。

けれども、裁判になるまで1年以上かかりました。というのは証言が何回も変わったんです。最初は赤信号無視を認めていたのに、証言が何度も変わって、裁判の時には青信号だと言っていました。本人も車が止まっているのは認めており、そこをスピードも落とさないで突っ切っていったことを裁判でも認めて、ただ青信号だと思ったというふうに、裁判では主張していました。もし青信号で車が止まっていたら、普通の状況じゃないと注意すると思うんですが、なぜ青信号で車が止まっているとしたら、なんでスピードも落とさなかったのか、聞いても何も言いませんでした。加害者はそういう理不尽な主張をしたんですが、裁判では全部否定され、検察の主張が認められて、加害者は刑務所に行きましたけども、息子の命は戻ってきません。

加害者は加古川刑務所、兵庫県の刑務所に行ったんですけど、受刑態度はよくありませんでした。

仮釈放の対象にはならないだろうと思っていたんですが、2016年の1月、近畿更生委員会から「仮釈放の対象にするかもしれない。何か意見があったら聞きます」という連絡がありました。それで、夫婦2人で大阪まで行ってきました。息子は教育大に入るとき、心理の勉強をしたいので教育大に行きました。なんで心理の勉強をするかというと、警察官になって弱い立場の人を助けたい、人の役に立ちたいと言っていました。息子は教員になることは考えていませんでした。でも、2年生3年生ごろ、実際に子どもたちと関わるようになって「教員になってもいいかな。教えるのも楽しいな」というふうにした時期がありました。けれども、4年になるときに「お父さん、やっぱり警察官になる。」私は「何で、先生になったらいいしょ」と話したら「犯罪者は弱いから悪いことをしてしまう。だから支えないと立ち直れない。」と、私に言いました。大阪では、「息子が加害者の更生に携わりたいということ言っていたから、本人が本当に反省しているんだから仮釈放を拒否しません。」と話しました。その年の5月23日夕方、加害者から電話があって「今日、出てきました。明日、お参りに行っていいですか。」「いいですよ。」と話しました。次の日の夕方、加害者が自宅にきました。私は、本人に対して「あなたを許したわけじゃないよ。本当に許すことができるのは息子しかいないからね。」と話し、家内は、「息子のことを忘れないで。毎日、息子のことを一日一回は思い出して、ちゃんと生きてください。」と話しました。

息子は人の役に立ちたいと、警察官になろうとっていました。私も警察官に協力することはできません。被害者の会は北海道警察に頼まれて、道内の中学校・高校で『命の教室、命の大切さを考える教室』で、体験講話をしています。その時に自分と人の命を大切にすること、交通事故に遭わないようにするにはどうしたらいいか、といった話をしています。毎日現実には事故、死亡事故が起こっていて、私たちは加害者あるいは被害者どっちにでもなる可能性がある。しかし、命を大切に生きる方をしてくれたらだいぶ変わるかな、と思いながら自分の体験を話しています。いつも子ども達に言うことは、「生きてることが親孝行だよ。」ということです。何があるかと生きてくださいと、中学生、高校生に話します。

親の思いと時薬

被害者の会の会員はいろんな苦しい体験を持って生きています。よく、時薬＝時間が解決する。どんな苦しみもそのうちに苦しくなくなるといいます。

しかし、時薬は自分の大切な人のことに関しては効かない。なぜかという、心の中にその人がいた場所があるからです。他の人がその場所を埋めることはできません。以明が生きてれば39のいいおじさんになっていると思うんですけど、生きてれば結婚してたかなとか、どんな警察官になったかなとか、どんなことしてるんだろうかとか思ったりするんですけど、親とするとしょうがないそういうことを考えたりします。

事故から2ヶ月過ぎた頃、急に家内が「追いかければよかった」って言ったんです。すぐ意味が分かりました。その日は珍しく朝早く起きて近所をランニングして、朝風呂に入ってから、スーツに着替えてから近所を散歩して、戻ってきたらドア開けて、「ちょっと行って来るから」って言って、家内は「ちょっと待って」って言ったんですけども、聞こえなかったのかそのまま行ってしまっ、戻ってこなかった。私もコンビニまで送ってあげれば良かったと思うっていました。

だから、あの時追いかけて止めてれば、事故に遭わなかったろうし、命を守れなくて申し訳なかったという気持ちを、私も妻も、息子とまた会うまで抱えたままです。親として、息子の命を守れなかったのですから。

被害者、被害者遺族は、みんな心の中に苦しみを抱えながら生きています。私は事故が少しでも減るようにと思いながら活動していますが、それぞれの親や家族はその人の数だけ向き合い方があります。

息子は人の役に立つような仕事をしたいとっていました。親として、息子が生きていたらやっていたらう事を少しでもやるのが、私の親としての交通犯罪への向き合い方です。

交通死傷ゼロへ遺族の無念語る
札幌でフォーラム
交通事故で肉親を亡くした遺族らでつくる北海道交通事故被害者の会は15日、札幌市でフォーラムを開いた。遺族が残された家族の悲しみについて話し、来場した約30人が無事故への思いを新たに示した。

国連の「世界道路交通事故者の日」(11月第3日曜)に合わせて開催。

登壇した同会の真島勝彦副代表(札幌市)は2010年、横断歩道を自転車で渡っていた長男の以明さんを、信号無視で交差点に進入したトラックによる事故で失った。以明さんは、幼少期から志望していた警察官の採用2次試験科目で、当時23歳だった。真島さんは被害者遺族は心の中に苦し

みを抱えながら生きていくと話した。続いて、埼玉大学の久保田尚志教授(交通工学)が講演。06年の埼玉県警と同会の共同研究では、車のスピードを抑えるために海側に設置する段差「ハンプ」により、事故の削減効果が8割あったことを紹介した。(網島康之)

信号無視のトラックにはねられた長男の以明さんの交通事故を振り返る真島さん



「北海道新聞」2025年11月16日

基調講演

歩行者・自転車の被害「ゼロ」への確かな一歩を

ハンプやソフトライジングボラード等が通常の実践になり
わが国の生活道路の安全対策が根本的変革を遂げつつあります
通学路や生活道路の重大事故ゼロに向けて、今こそ動き出しましょう

埼玉大学名誉教授 久保田 尚



〈プロフィール〉

埼玉大学名誉教授、日本大学客員教授、
専門は、都市交通計画、交通工学
著書（共著）に、『改訂 生活道路のゾーン対策マニュアル』
『改訂新版 読んで学ぶ交通工学・交通計画』など
交通安全の分野では、特に生活道路の安全対策に取り組まれています。

日本の交通安全をさらに推進するためにやるべきことは何か

私は、まずは歩行者・自転車という弱い立場の人の犠牲を何とか無くしたい、こういう思いでやっておりますので、今日もその話をさせていただきます。

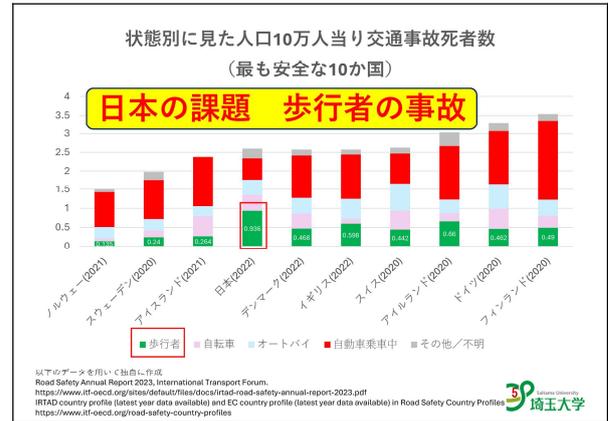
日本の交通事故死者数は、最悪が1970(昭和45)年の16,765人で、昨年は2,663人に減りましたが未だにこんなに多くの方が亡くなっており、それぞれにご遺族がいらっしゃる。これは何としても無くさなくてはならないことです。

私が今非常に気になっていることは、2020年ぐらいから死者数、負傷者数、事故件数が下げ止まっていることです。これをどんどん下げていって、ゼロにするために何をしなければならぬかを考えなければなりません。

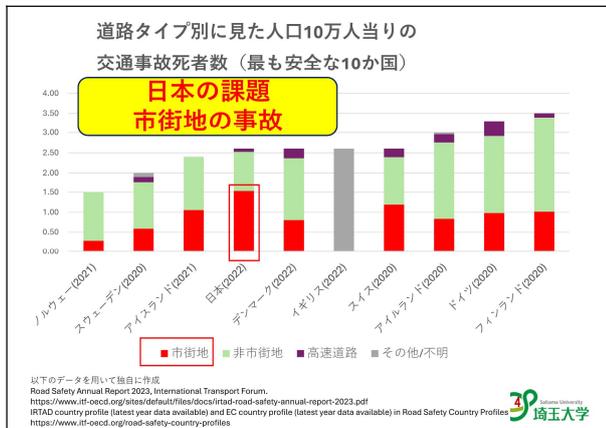
日本の課題：家の近所を歩く歩行者の事故

日本の課題を見るために、人口10万人当たりの死者数の少ない国々の内訳を見てみます。〈Sd.4〉

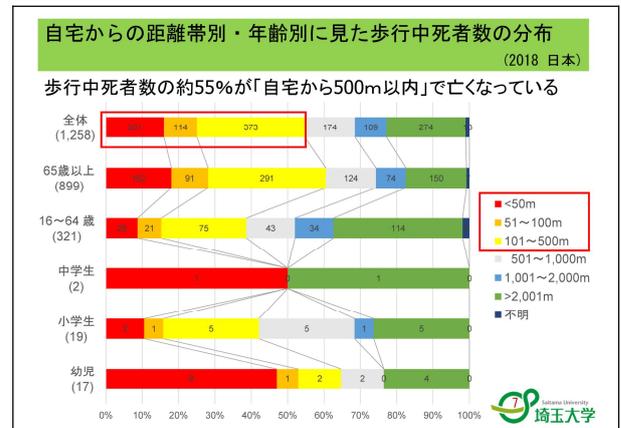
同様に、状態別に分けたグラフを見てみると、日本の特徴は、歩行中の死者数が多いことで、10万人当たりでは、ノルウェーが0.135人なのに、日本は0.9人と極端に多いです。〈Sd.5〉



また、交通事故で亡くなった歩行者が、自宅から何mの場所かという統計をみますと、50m以内の悲しい事故が多く、500m以内が55%を占めます。一番下の幼児は、50m以内が半分です。〈Sd.7〉



日本は4番目に少ないのですが、大きな特徴は、市街地での死者数（囲み部分）が他国に比べ圧倒的に多いことで、これを何とかしなければなりません。



やはり、今我々が一番にやらなければならないのは、家の近所を歩く歩行者の事故を無くすことであるということは、統計的にもはっきりしています。

生活圏域の歩行者の安全性を高めることの必要性

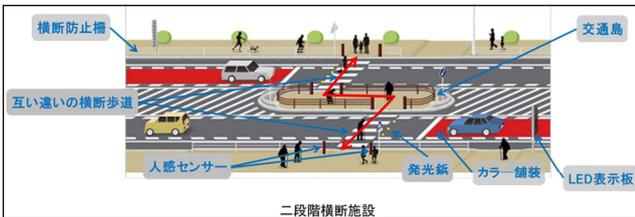
- ・歩行中死者が全死者に占める割合＝ 36%
- ・歩行中死者の約55%が自宅から500m以内で事故に遭遇 $0.36 \times 0.55 \approx 20\%$
- ・交通事故の全死者※のうち、約20%が「自宅から500m以内を歩いていた歩行者」

※ 2,663人(2024年) (Sd.8より)

■ 高齢歩行者を守る「交通島」「二段階横断」

この歩行者の交通死傷者の中でも、特に75歳以上の高齢者の方の死傷被害は多く、その54%が道路横断中です。

今日本中で試みられているのが、「二段階横断」というものです。道路の真ん中に「交通島」を作り、歩行者は先ず右側を見て安全を確認して、真ん中の交通島まで行き、今度は左側を見て安全を確認して渡り、横断を終えます。(Sd.13より)



生活道路を安全にするには

■ 生活道路における抜け道問題と危険な速度

ここからは生活道路の問題を中心にお話します。狭い道路、生活道路を抜け道として使うドライバーが多く非常に危険です。特に最近ではカーナビを見て、レンタカーなどで初めての道でも抜け道の利用者になります。

それから、何と言っても速度です。30キロ規制の道路であっても30キロで走っている人はほとんどいなくて、40～50キロで走ってしまう。警察官による取り締まりも、広範囲で人数の限りもありますから非常に難しい。

■ 画期的だったコミュニティゾーン

この問題に対して、長い歴史があります。日本でも昭和40年代から、今のスクールゾーンのような、朝1時間通行止めにするなど取り組みがありました。

昭和50年代から、今度は道路の方を変えて、スピードが出ないような道路を作るという試みが始まったわけです。

その中で一番画期的だったのが、25年前、平成8年のコミュニティゾーンです。

特徴は四つあり、一つは、ゾーン対策であること。二つ目が、ソフト（交通規制）に加えハードの道路側の対策～ハンプや狭窄、クランク～を組み合わせ

るといもので、警察庁と建設省（当時）が一緒に行う事業です。三つ目の住民参加、四つ目のバリアフリーのような新しい概念が、交通安全事業の中に登場しました。

コミュニティゾーンの4大特徴

- ① 対象範囲を面的に捉えて対策を行う
- ② ソフト手法及びハード手法を適切に組み合わせる
- ③ 住民や関係機関を含めた総合的な体制で取り組む
- ④ 道路利用者・居住者に対する総合的な視点（バリアフリー、環境、まちづくり等）に配慮 (Sd.23より)

東京・三鷹のコミュニティゾーン（平成8年～）では、ハンプ、狭窄、歩車共存道路（シケイン）、スムーズ横断歩道、そして外周道路対策（リバーシブルレーン：朝と夕で混む方向の車線を多くする）など工夫された対策を実施しました。

しかし、当時のコミュニティゾーンは、ハンプによる騒音や振動が問題になるなどうまくいかず、全国的には普及しませんでした。

■ ゾーン30の推進

その後、平成23年に始まったのが、今や全国5千か所近くに普及しているゾーン30です。(Sd.28より)

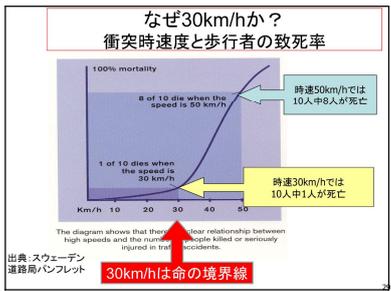
ゾーン30の推進
警察庁交通局長通達（平成23年9月20日付）
「ゾーン30の推進について」

- ・歩行者等の通行が最優先され、通過交通が可能な限り抑制されるという基本的なコンセプトに対する地域住民の同意が得られる地区をより柔軟にゾーンとして設定する。
- ・ゾーン内は、最高速度30km/hの区域規制の実施を前提として、その他の対策については、住民の意見や財政的制約も踏まえつつ、実現可能なものから順次実施
- ・当初の整備目標
平成28年度末までに全国で約3,000カ所
(⇒令和6年度末 4,410カ所)

ただ、これは交通規制で、ハンプのようなハード対策がありませんから、標識を見ても守ってくれない場合もあります。

なぜ30km/hなのかということ、図のように、これを境に歩行者の致死率が大きく上がるからです。(Sd.29)

私は「30km/hは命の境界線」である、特に生活道路では30キロ以下で走らせることが絶対条件であると思っています。



■ ヨーロッパにおけるZone30の定着

ヨーロッパは、市街地の歩行者事故が非常に少ないのですが、それはZone30（ゾーン サーティ）の普及によります。



幹線道路をはさんで隣接するZone 30 オランダ・セルトーヘンボス

30

これはオランダの例ですが、50キロ規制の幹線道路を挟んで両側がZone30で、ハンブも設置されて速度が出ないような工夫がされています。〈Sd.30〉

このように、欧州では幹線道路に囲まれたところはことごとくZone30になっていて、実際に速度も出せないということまでやっていますので、統計的にも市街地の歩行者事故が非常に少ないのです。

■ 遅れから進展への契機：「技術基準」

この日本の遅れから、進展への契機となったのが「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」（2016〈平成28〉年4月1日施行 国土交通省道路局）です。通称、「技術基準」と呼んでいますが、凸部（ハンブ）、狭窄、屈曲（シケイン）というものの設置に関するガイドラインを、国が初めて定めたのです。

それまでは自治体が自分で設計してやらなければならないので、騒音や振動の問題などが出たら困ると及び腰だったのですが、国が基準を示してくれたので、普及が進みました。〈Sd.32〉

凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準
平成28年4月1日施行 国土交通省道路局

(3) 種類の選定
凸部等の種類は、道路、交通、沿道の状況等を踏まえて選定する

	単路部	交差点部
凸部		
狭窄部		
屈曲部		

（一方通行）

本表および以下の図の出典は、「凸部、狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準」に関する技術資料（国土技術政策総合研究所）
<http://www.nilm.go.jp/lab/bcg/siryou/tmn/tmn0952.htm>

32

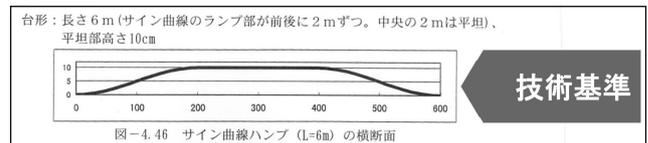
ハンブについて

是非皆さんに強調したいのは、ハンブについてです。アメリカではスリーピングポリスマン（Sleeping Policeman）というあだ名がついています。居眠り警察官という意味ではありません。30キロ規制の道を50キロで飛ばす者が居たとき、制服の警官が居れば絶対に速度を落とします。しかし、警察官の数はそんなに多くないのでそれは難しい。代わりにハンブが、警察官が常時居て取り締まるように効果の大きい働きをする、という意味です。

それぐらい効果のあるものなので、ヨーロッパやアメリカではどこにでもあるのですが、日本では騒音や振動問題などで後ろ向きとなり普及せず1980年代は暗黒時代でした。

■ 理想とするハンブ

ハンブの理想は、例えば、30キロ規制の道路であれば、30キロより遅い車には不快感を与えず、30キロを超えると急に不快感を与えて、次からは30キロで走るようになる、騒音とか振動は40キロくらいまでならそれほど無い、というのですが、ここから見い出されたものが（数学の）サインカーブです。2mで10cmをサインカーブで上がり、2m平らで、また2mをサインカーブで降りる、というのが今の日本のハンブの技術水準です。〈Sd.44より〉



実験が行われましたが、速度が落ち、騒音や振動がありません。

ポイントはもう一つあります。サインカーブでの速度の大きい車は、ドライバーの胃袋がピョンと上がり不快感を与え“こんな道を40キロで走るのはやめよう”となるのです。

ちなみに、このサインカーブ、平均勾配が5%で最大が7.9%なのですが、これは車椅子の方が通るためのバリアフリー基準（平均5%、最大8%以下）、にも適合しています。〈Sd.47より〉



このパターン～サインハンプによる交差点手前のハンプ～がお勧めです。

この先に一時停止線があるのですが、この手前20mの所にハンプを設置すると、必ず注意して止まります。〈Sd.51〉



結果としてこのようなハンプを置いたところでは、事故が8割減りました。埼玉県ではハンプがかなり増えています。

■ スムーズ横断歩道：速度抑制＋横断歩行者尊重

ハンプの真ん中、平らな2mを横断歩道にする「スムーズ横断歩道」も増えています。〈Sd.63より〉



この効果ですが、無人カメラで調査したところ、横断歩道を10センチ上げることで、歩行者に対する譲り行動（道交法38条）違反が大きく減少するという結果が出ています。

■ ハンプの実験例

横浜市中山町のゾーン30プラスに登録されているゾーンに、ハンプが4つ連続的に設置されており、車の通行速度が劇的に落ちています。

埼玉県で設置した交差点部のハンプにおける騒音・振動の社会実験では、設置直後は40～50キロで走行したトラックの荷台からなどの騒音・振動の指摘がありましたが、2回3回と走ってれば必ず30キロ以下で走るようになるので、3週間後には騒音や振動も収まり、速度抑制効果が継続していることを確認しました。

ということで、実験をされる場合は是非3週間以上やってください。1週間では「うるさい」で終わってしまいます。

実験が可能なのは、ゴムで作ったサインカーブのハンプがあるからです。国交省の方で貸してくれます。一番重たい部分でも80kgぐらいなので大人4人で運べ、数時間の工事で終わることが出来ます。是非試していただきたいと思います。

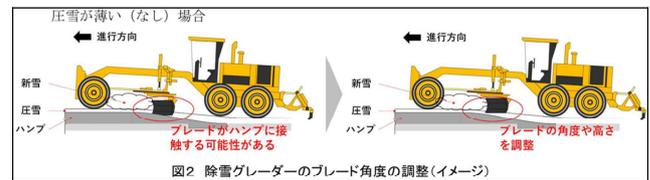
積雪地域のハンプ設置も可能

事前に、雪の降るところではどうなのかと質問をいただいています。

国交省の国土技術政策総合研究所というところで積雪地域のハンプについての研究をしており、報告書～「降積雪地域における物理的デバイスの設置に関する参考資料（案）」～がホームページでご覧になれます。

ハンプをそのまま1年中置いて機械除雪に気を付ける方法と、春になり雪が溶けたらハンプを設置し、雪が降る頃になったら撤去するという方法の2種ですが、撤去の事例が今は増えていると伺っています。

旭川でヒアリングしたのですが、撤去しない場合も、ハンプの場所は雪が降っても分かっているので、除雪の際にブレードを上げて除雪すれば問題ありませんと仰っていました。〈Sd.76より〉



積雪地でもハンプは設置可能です。

ライジングボラードへの期待

次は、車両通行止めに関してです。

スクールゾーンでは、朝夕の通学時間にボランティアの方が通行止めのバリケードを立てることがあります。しかし酷い人がいて、このバリケードを外して（脇に移動して）しまい、後続車がどんどん（通学路に）侵入するというトラブル例があります。これへの対処法がライジングボラードです。

これはフランスの小学校の前ですが、ちょうど子どもたちが通学しているところです。

〈Sd.80〉

車が入って来ないように、ボラードという車止めが立っており、車は入って来ない。ただ、学校の先生や中に住んでいる人、バスやタクシーなど許可された車は、許可証のICカードをかざすとボラードがビューンと地面に降りるので通行ができ、許可車が通過後、自動的に上がってくるというものです。



■ 日本で開発 「ソフトライジングボラード」

しかし日本では、このハードなボラードが事故の原因になるということで認められませんでした。

日本で開発したのが、上がり下がりする棒がゴムでできている「ソフトライジングボラード」です。



万一車がぶつかっても、車もボラードも壊れません。(踏み倒して通行することも可能)〈Sd.89より〉

そして、ソフトと言いながら硬いゴムなので、無理に侵入すると、車内にいる人には大きな音がして、悪いことをしたという感じになり、もう二度と通らない。このことが社会実験でも明らかになりました。

まとめると、ヨーロッパではハードなライジングボラードで通り抜け対策をしていますが、日本の場合はソフトなもので十分ではないかということです。

■ ゾーン30プラスの意義

日本のゾーン30は、2011年に始まりましたが、ヨーロッパは1980年代からZone30に取り組んでいて、30キロ規制だけでなく、物理的デバイスも必ず付いています。

日本では、1996年にコミュニティゾーンが始まりましたが普及しませんでした。そして巡りめぐって、2021年からゾーン30プラスが始まりましたので、やはり私たちはヨーロッパ並みにこのゾーン30プラスを広めることが、今一番にやるべきことではないかと確信しているわけです。

ゾーン30プラスは、今年3月時点で全国263カ所とまだまだです。小学校の数が全国で2万校ありますので、あと100倍増やさなくてはなりません。

通学路 Vision Zero の提唱

私たちは「通学路Vision Zero」を提唱しています。

内閣府が出す交通安全基本計画の最初に「究極的には道路交通事故のない社会を目指す」とありますが、いつまでも「究極的には」と言っているのではなく、国民全体が同意する具体的戦略を持つべきではないか、先ず子どもの事故からゼロにしていこうではないか、というのが私たちの主張です。

京都府亀岡で通学中の児童等10人が死傷した事故は2012(平成24)年です。この事故以降、全国で「通学路点検」と、それに基づく「通学路交通安全プログラム」による対策が始まりましたが、必ずしも効果が上がっていない例もあり、子どもの交通事故はまだ多いです。

子どもの飛び出しを指導するのは当たり前ですが、問題はハード対策。しかし、これが路面標示や看板設置だけにとどまっている例が多いのです。

■ 「通学路総合交通安全マネジメント」を提唱

私たちは、国際交通安全学会というところで、国土交通省、警察庁、文科省さんと一緒にVision Zeroの研究を行いました。そこで提唱したのが「通学路総合交通安全マネジメント」です。ポイントは5点。

- ・通学路+スクールゾーン+交通規制の有機的連携
- ・周辺地域の交通計画の一環として検討
- ・周辺道路の交通ネットワークの中での検討
- ・最新デバイスの活用(ライジングボラード、生活道路デバイス)
- ・市民、道路管理者、警察、学校の連携

〈Sd.104より〉

私たちはワークショップ(WS)のやり方も提案しています。延々と何度もWSをやるのではなく、最低4回で良い。まずは関係者がとにかく集まる。1回目は、どこに問題があるかをみんなで共有する。2回目はWSとしての対策案を決める。それを行政的に実現可能かどうかをチェックいただき、3回目に対策案を決定し、短期的に実施できるものは実施する。そして4回目ですべてを評価する。

この実践例が新潟市の日和山小学校の取組です。

■ 通学路での「スムーズ横断歩道」設置例

これは、沖縄の浦添というところで試験的に設置したスムーズ横断歩道の例です。〈Sd.125〉



設置前はと

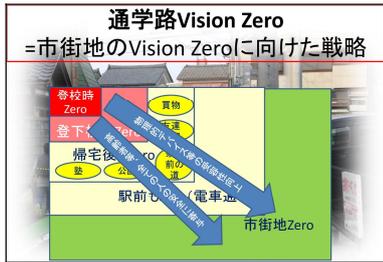
にかく多くの車が通り、横断歩道も設置できないのではと言われていた所ですが、このスムーズ横断歩道にただで、子どもがびっくりするぐらい、車がピタリと止まるようになりました。

あまりにもしっかり停まるので、教頭先生に聞きましたら、「10センチというのは、丁度小学生の2学年分ぐらい背が高くなるので、運転手からよく見えるからではないですかね」と仰っていました。

社会実験が終わり撤去しようとしたら、教頭先生から、是非そのまま設置して欲しいと頼まれ、今も設置されています。ちなみに、設置前は、渡ろうとする児童がいても車の8割が停まらなかったのが、今は100%の車が停まるそうです。

■ 通学路Vision Zero＝市街地のVision Zero に向けた戦略 (Sd.129)

私たちが考えているのは、まず登校時の被害をゼロにしようです。登校時は大人も見ており、全学年一緒ですからゼロにしやすいと思います。次に下校時間も含めてゼロとし、さらに帰宅後、そして市街地ゼロへと進めるのです。



学校前の横断歩道をスムーズ横断歩道にすることに反対する人はいないと思います。そこから設置していった、だんだん街中に拡げていく。これができれば、高齢者の方もそういう道を歩くわけですから高齢者の事故も減り、市街地のゼロが達成できるのではないかと考えています。

■ ノルウェーでは子どもの交通死がゼロに

ちなみに、世界一安全な国、ノルウェーでは、首都オスロで歩行者と自転車利用者の死亡事故ゼロを達成しています。さらにノルウェーは、国全体で15歳以下の子どもの交通事故死ゼロも達成しています。

やはり、国がそういう気持ちになって、あらゆる政策を進めていけばできるということです。

生活道路安全対策の推進に向けて

来年9月からの生活道路30キロ規制ですが、現在60km/hの道路が30km/hになっても実態はおそらく何も変わらないと思います。ハンブなどが絶対必要ですし、ゾーン30プラスも同様に必要と思います。

ハンブもソフトライジングボラードも人手をかけないでできる効果的・効率的なものですので、永年の皆さんの切実な願いが叶えられるチャンスと思います。是非一緒にこれからも頑張っていきたいと思っています。皆さん、よろしくお祈りします。

生活道路安全対策の推進に向けて

- ・わが国の生活道路の道路管理が根本的に変化
～ハンブなどの物理的デバイスが、通常の実施に～
- ・人手をかけず効果を持続できるツール
 - ・ Sleeping Policeman : ハンブ
 - ・ ソフトライジングボラード
- ・ 住民や子供たちの永年の希望を叶えるチャンス

(Sd.132より)

以上

※ 本稿は、久保田講師の講演記録と使用されたスライド(Sd.01～132)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いただいたスライドは当会のHP (<https://hk-higaisha.net/>) からご覧下さい。

講師への質問と回答

〈質問1〉ワークショップの進め方に関して、何かオープンになっているものはあるのでしょうか。

〈答〉先ほどご紹介した国際交通安全学会の取り組みの中で、ワークショップのガイドラインを作っています。学会のホームページで、ご覧になりますので是非ご参考にして下さい。

〈質問2〉日本の市街地でのクルマの通行量は西欧の国々と比べ多いのでしょうか。

〈答〉印象論ですが、クルマの使用台数などはそれほど違いは無いと思います。ただ西欧では幹線道路を通らざるを得ないようになっているので、抜け道としての通行は徹底的に抑え込まれていると認識しています。

〈質問3〉ハンブ、ボラードなど、今後の普及に当たっての課題などあれば。

〈答〉普及に向けた国のガイドラインが2016年に出来たので、私はこれによって最大のネックが突破されたと思っています。あとは、自治体の方にご理解いただきたいです。

会場からの発言

息子の無念を胸に 登校時の見守り活動に携わっています

札幌市 西田 圭

昨年、9歳の息子を、自宅から500m以内の通学路の横断歩道で、クルマにはねられ奪われています。



息子と同じ思いをさせたくない、それが私の唯一の使命と思い、今、市の交通指導員として、毎朝登校時の子どもたちの誘導などさせて頂いております。

「被害者にならないようにしましょう」というキャンペーンもありますが、そもそも加害者を生まないことが大切で、クルマを物理的に危険走行をさせない仕組みなど、クルマ社会の「常識」を疑っていく考え方が必要と思っています。

本フォーラムの終了後は、皆様の家族や大切な方に、命を守ることの大切さ、被害者にも加害者にも決してならないという思いを伝えていただきたいと思っています。ありがとうございました。

ゼロへの誓い

関係機関からの挨拶

WORLD DAY

北海道環境生活部 暮らし安全局道民生活課

交通安全担当課長 二瓶 友和 氏



本フォーラムにお招きいただき、ありがとうございました。お二人のお話をお聞かせいただき、非常に思うところがありました。

久保田先生のお話の中で、ランプ、ポラードというハード面の取組について、それらを設置するのに当たり、地域住民の方が参加し、いろいろ考えながらやっておられる、いわゆる物理的な対策をとりつつも交通安全意識を持って取り組むという両輪の取組になっているということを改めて実感した次第です。

北海道における交通事故は、昭和40年代は1年間で800人以上の方が犠牲になっておりました。道では、様々な取組を推進し、減少はしましたが、令和に入ってから、毎年100人以上の方が尊い命を失われているという状況です。

道庁の交通安全担当として、どのような取り組みをやっているのかと言いますと、まず、春夏秋冬の交通安全運動があり。現在は冬の交通安全運動期間中ということで、道警察をはじめ関係機関や団体と連携して道民の皆さんに対し、交通安全の呼びかけをしております。また、期間中に限らず、様々な機会を通じて、関係機関や団体とともに、ドライバーや歩行者の皆さんに対して安全意識の向上に向けた街頭啓発活動等を実施しております。

つづきまして、生活道路における30キロ規制についてですが、来年9月1日から法改正に伴って実施されます。しかし、先ほど久保田先生のお話にあったとおり、外観上は何も変わりませんので、行政機関としては周知を徹底し、皆さんに交通ルールを守っていただくよう取り組みを進めていくのが大事だと考えています。

車は非常に便利です。移動に要する時間も短くなりますし、自分の行動範囲が広がりますが、交通ルールを守らず、そして必要な注意を怠れば人を傷つけてしまうという、非常に極端な言い方をすれば、凶器ともなってしまうものです。私自身も交通安全に携わる者として、ハンドルを握るときは、「人の命や自分の人生を握っているのだ」という自覚を持ち運転するように努めております。

私は、交通安全の担当課長として、微力ながらも

らも、これからも北海道における交通安全のために頑張ってもらいますので、引き続き皆様のご理解・ご協力のほど、よろしくお願い致します。本日はありがとうございました。

札幌市市民文化局地域振興部

交通安全担当課長 早坂 大介 氏



本日は貴重なお話を拝聴し、発言の機会をいただいたことに感謝し、札幌市における活動の一端を紹介させていただきます。

一つ目ですが、小学生児童に対する交通安全教室を実施しています。市の外郭団体、札幌市交通安全運動推進委員会が、各区ごとに全小学校を訪問し、全校生徒に交通安全教室を実施しています。6年間、新学年進級時に実施することで、交通安全意識の高揚を図るとともに、幼少期に身につけた正しいルールとマナーを将来に受け継いでほしいという思いで実施しています。小学生には「止まる、見る、聞く、待つ」という道路横断時の注意事項を一貫して指導しており、「と、み、き、ま」という頭文字をとって浸透を図っているところです。

二つ目は、先ほど西田さんからのお話があり、協力に大変感謝しておりますが、「スクールゾーン実行委員会」を運営しております。札幌市では昭和47年から、小学校を中心に半径500メートルの範囲をスクールゾーンに設定し、校区内の町内会の代表の方、交通安全指導員、PTA役員などを会員とした実行委員会を設立し、意見交換等の場を設けて子どもの交通事故防止を図っているところです。

三つ目は、札幌市通学路交通安全プログラムの運用です。こちらは先ほど久保田先生からもお話があった対策ですが、札幌市でも、ワークショップとかランプの設置など、まだまだできることが沢山あるということで、今後の活動に生かそうと思い、持ち帰って検討させていただきたいと思います。

なお、現在教育委員会がこの通学路プログラムの危険箇所を取りまとめており、市のHPに各小学校ごとに掲載されていますので、ぜひご覧下さい。

以上、札幌市の事業の一端を紹介させていただきましたが、皆様ご承知の通り、交通安全活動はなかなか直ぐに実を結ぶものではありません。活動の継続が重要と考えており、とりわけ子どもの交通安全教育につきましては、次世代に受け継がれていく重

要な取り組みと考えております。

また、事故が多発している高齢者に対しては夜光反射材の配布や横断歩道の利用を呼びかけています。

札幌市としては、交通死傷被害ゼロを達成するその日まで、手を緩めることなく活動を継続してまいりますので、引き続き皆様のご協力を賜りたいと存じます。本日はありがとうございました。

北海道警察本部 交通部

管理官 藤原 学 氏



北海道フォーラムにお招きいただき誠にありがとうございます。

会の皆様におかれましては、発足以来、道民の交通安全意識の向上と交通事故ゼロを目指して、自らの体験を通じて交通事故の悲惨さを広く訴えるなど、交通事故抑止に日々ご尽力いただいておりますことに心から感謝を申し上げます。

今年中、北海道では、残念ながら昨日までに110人の方が交通事故で亡くなっております。発生件数、負傷者数等は減少傾向にあるものの、依然として多くの方が亡くなっている中で、13日からは冬の交通安全運動がスタートし、関係機関、団体の方々とは協力しながら各種活動を進めているところです。

本年中、北海道では、残念ながら昨日までに110人の方が交通事故で亡くなっております。発生件数、負傷者数等は減少傾向にあるものの、依然として多くの方が亡くなっている中で、13日からは冬の交通安全運動がスタートし、関係機関、団体の方々とは協力しながら各種活動を進めているところです。

本日、被害者のご家族である真島様からお話をいただきましたほか、久保田先生からは、生活道路における安全対策等に関して貴重なご講演をいただいたところです。

講演の中で触れられました「ゾーン30」については、道内では令和6年度末までに163箇所、また「ゾーン30プラス」については1箇所整備されているところですが、本年度におきましても整備を進めているほか、ご紹介のありました可搬式ハンブにつ

きましても、道内で試行設置等が行われていると伺っています。

今後とも生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備に向けまして、北海道の地域性を踏まえた上で、地域の方々の意見を聞きつつ、道路管理者の方と連携をしながら、検討をしっかりと進めてまいりたいと考えているところです。

また、来年の9月には、いわゆるセンターラインが入っていない生活道路の法定速度が、従来の60km毎時から30km毎時に引き下げられるほか、同じく来年4月からは、自転車に対する交通反則制度いわゆる青切符の適用も始まり、正に交通ルール変革の大きな節目を迎えたタイミングとなっています。

道警察としましては、関係機関・団体の皆様と共に新たな交通ルールについて分かりやすく周知するべくしっかりと情報発信活動に取り組むほか、飲酒運転をはじめとする悪質・危険な違反を重点とした交通指導取締もしっかりと継続し、交通死亡事故の抑止を強力に推進してまいりたいと考えております。

結びとなりますが、日頃から交通安全にご尽力をいただいている関係機関・団体の皆様、道民の皆様へ深く感謝を申し上げますとともに、交通事故のない社会の実現を祈念いたしまして、私の挨拶とさせていただきます。今日は一日ありがとうございました。

「ゼロへの提言」を今年も採択

フォーラム第3部は、上記関係機関からの力強い発言の後、飯田副代表から「ゼロへの提言」の提案があり、下記3項目の提言が採択され閉会しました。

「交通死傷ゼロへの提言」3項目

- 第1 交通死傷被害「ゼロ」のための施策推進を
- 第2 クルマの抜本的な速度抑制と規制を基本とすること
- 第3 歩行者保護と居住地の交通静穏化を徹底すること

参加者アンケートより

- この会に参加出来て良かったと思います。車社会の世の中で、いろんな事に取り組んでいることを初めて知りました。ありがとうございました。
- 初めにお話しされた真島さんの「時薬」が効かないと言うのは遺族として同感です。
- 久保田先生のお話は動画もあり、大変わかりやすかったです。実験結果を用いて資料も見やすく、特にハンブやソフトライジングボラードの設置は興味深く聞きました。
- 通学路Vision Zeroの取組が大変参考になった。
- ヴィジョンゼロをまず通学路に絞って実現して、さらに範囲を拡げていくという流れは、クルマの運転手も社会全体も反対しにくく、合意を作りやすい良いやり方だと思った。一方、ハンブやボラード

を設置せず法規制だけを行っても違法運転が常態化してしまうのが、この社会の現状であり、悲しいことだと思う。社会全体で教育をがんばって、多くの人々が人権意識や道法意識を十分に身に付ける事の出来る社会にしていきたい。

■ 技術の進歩により理想のハンブが見つかり、より安全が確保されたのはすごいと感じました。命より大切なものはないはず。今後もヨーロッパのように「ゾーン30プラス」をいろいろと組み合わせ、より安全な国、よりゼロに向けて頑張っていきたいと思っております。

■ フォーラムの開催に尽力された被害者の会の皆様、本当にお疲れ様でした。交通事故の被害に遭われた皆様が「自分たちで最後にして欲しい」というお気持ちで活動されていることが大変心に染み入るフォーラムでした。本日のフォーラムで感じたことを胸に、一層、被害者支援に取り組んでいきたいと思っております。本当にありがとうございました。

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

国の関係省庁へ要望書提出・回答

今年度も9月9日に関係省庁（内閣府、警察庁、国土交通省、法務省、厚労省）宛要望書を、道選出の荒井優衆議院議員のお世話をいただき提出しました。

切実な6大項目、21中項目の要望書に対する5省庁各担当部局からの（30枚に及び）回答が10月初旬に荒井事務所を通して会に届けられました。

回答には、本年も、貴重な制度見直しや施策推進による確かな前進の見られる事項がありますが、根底の施策には行き着いていない事項もあります。

以下、数項目に絞って報告します。

（数字は要望項目、要望と回答一覧は会のHPに掲載）

3-3 自賠償保険の改善等、万全な被害者救済を

本要望は当会会員の切実な被害事例～加害車両が無保険車で、加害者に資力が無く、長期療養等の補償が極めて困難～への公的救済を求めるものですが、回答はこれに答えるものではありませんでした。国の機関による救済措置への道が開かれるよう、引き続き強く求めていきます。

4-1 危険運転罪など自動車運転処罰法の抜本改善を

会の発足当初から強く求めている課題ですが、次ページの報告のように、法務省は昨年12月、法制審議会の議論を経て「危険運転罪」の改正要綱案をまとめました。以下は、審議中（昨年10月段階）での法務省回答です。

「近時、悪質・危険な運転行為による死傷事犯が少なからず発生し、そうした事犯に対する厳正な処罰が重要な課題となっていることを踏まえ、危険運転による死傷事犯に係る罰則の整備について、現在、法制審議会刑事法部会において調査審議を行っているところです。法務省としては、同部会における調査審議が充実したものとなるよう努めるとともに、交通犯罪をめぐる情勢に応じて適切に対応してまいります」

5-2 （免許更新時の健康検査厳格化のため）医師との連携を強め免許更新時の運転禁止・注意薬服用の有無の確認と医師所見提出を義務化すること。免許仮停止処分制度の趣旨を徹底する法改正を行うこと。

本要望は、会員家族の悲惨な被害～インスリン不適切服薬で意識障害の加害者に、青信号で横断中の小学生が命を奪われました～を二度と繰り返させないための要望です。

医師との連携を強める再発防止策を求めましたが、回答は、これに直接答えるものではありませんでした。

私たちは引き続き、道交法101条の六の規定「医師は、…届けることができる」を「届けなくてはならない」の義務規定に変えるなど、再発防止策を強く求めていきます。

6-2 生活道路30キロ規制を、居住地全ての低速・静穏化へと進め、ゼロへの確かな一歩とすること

本要望は、2024・25年のフォーラムでテーマとした課題です。回答では、30キロ規制に向けての広報と準備の課題に続けて「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ための施策としてこれまで取り組んでき

た「ゾーン30」や、警察と道路管理者が連携して、最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域として設定する「ゾーン30プラス」についても、更なる推進を図ることとしており、令和6年度末までに、「ゾーン30」は4,410か所、「ゾーン30プラス」は186か所を整備しております」との具体的記述がありました。

6-2 歩車分離式信号への切り替えを直ちに

会報71・72号でも記したように、2025年1月に整備指針の見直し（要件緩和）が成され、今回の回答にも「（通学路等における導入要件の緩和など）新たな指針に基づき歩車分離式信号の一層の整備促進に努めるよう、都道府県警察を指導してまいります」との記述がありました。

なお、現在の設置数は、全国：10294基（4.9% ※2025年3月末）、道内：148基（1.4%）にとどまっており早期の設置拡大は、依然重要課題です。

6-3 アクセルとブレーキの踏み間違い事故防止策

昨年も国土交通省の取組みを報告した課題ですが、日本が提案した国際基準が、令和6年の国連自動車基準調和世界フォーラム（WP.29）にて国連基準として定められたことを受け、「令和10年9月以降の新型車に対して“ペダル踏み間違い時加速抑制装置”の装備を義務付けます」との回答がありました。被害は頻発しています。後付け装置の搭載促進も含め早急の対策を強く求めます。

6-4 自動車運転者の労働時間等の改善基準の適正実施

国土交通省、および厚労省から、2024年4月に施行された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」に基づき、「過労運転による交通事故防止」の観点から指導・啓発を行うという貴重な回答が、今年もありました。

道知事宛要望書の提出・意見交換

谷内環境生活部長へ手交

12月24日、道庁会議室にて知事宛要望書の手交と意見交換が行われ、前田代表と、真島、飯田両副代表が赴き、道は、谷内環境生活部長、西 くらし安全局長、二瓶交通安全担当課長が対応しました。

冒頭、谷内部長からは命の教室の体験講話など会の活動への感謝と被害根絶への決意が語られました。

会からは、犯罪被害者等基本法に基づく身近な自治体における相談・支援の充実を求めているが、遅れていた市町村における特化条例制定が、今年4月に道内93自治体へと広がった（2024年4月は51市町村でした）ことに励まされていること、11月のフォーラムに、昨年に続いて道から提言を頂く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8項目を強く求めました。

二瓶課長からは、各項目について道の取り組みの現状など説明されましたが、説明の詳細は、会のHP「活動報告」のページを参照下さい。

12月25日 法制審議会 刑事法部会が改正要綱案**～速度、飲酒に数値基準導入～**

本会報で内藤副代表が連載コラムでお知らせしてきた自動車運転処罰法の改正をめぐる動きですが、危険運転致死傷罪の適用要件見直しを議論してきた（法相の諮問機関である）法制審議会 刑事法部会は、12月25日の最終会議で、改正要綱案を取りまとめました。次の通常国会で法案提出の予定です。

要綱案は、次ページで概略を紹介していますが、

危険運転致死傷の適用要件として速度と飲酒に数値基準を導入するという、貴重な一歩であると同時に、次への課題も残す案となっています。

以下は、検討会、そして法制審議会と2年にわたり被害当事者の委員として奮闘された波多野さんをお願いして頂いた寄稿文です。敬意と感謝を込めて、以下紹介致します。

〈寄稿〉 法制審議会委員として関わって 波多野 暁生 東京都 交通犯罪遺族

東京都葛飾区の波多野暁生と申します。

2024年2月から2025年12月まで、法務省内の自動車運転処罰法見直しに関する議論に委員として参加して参りました。

2024年2月に始まった検討会では、被害者団体ヒアリングの回で貴会副代表の内藤様から御意見を賜りました。

また、2025年3月から始まった法制審議会に参加する際は、折に触れて代表の前田様、青野沙弁護士に、私の発言内容をご相談させて頂いておりました。

最終的な改正案については、貴会において情報共有がされていると思いますので、ここでは私自身が議論に参加して感じたこと、運用上の意味と、残された課題について書かせて頂きます。

私は2020年3月14日に娘の耀子と青信号の横断歩道を歩行中に赤信号無視の直進車に突っ込まれて、耀子（当時11歳）を失い、自身も重傷を負いました。

歩行者信号が青に変わってから約20秒後に起きた（信号の変わり目ではない）事案で、被疑者も赤信号を見た事を認めていました。しかし捜査当局は当初、頑なに危険運転致死傷罪の立件に消極的でした。

その後、様々なエネルギーをかけて当局に検討を促し、2021年3月に危険運転致死傷罪で起訴、2022年4月に同罪で懲役6年6カ月の判決が確定しました。

自身の体験から、交通事犯の処罰に関する法とその運用が、座視できないほどに社会通念と乖離していると思いを強くし、2022年6月からひたすらその見直しを訴え続けて参りました。

遺族や被害者は、当局から「法と証拠に基づいて適切に処理をした」と言われてしまえば、現実的には抗いようがありません。しかし、その「法と証拠」が十分に吟味されないまま、漫然と流れ作業的な処理がされているように思えてならなかったのです。

赤信号無視類型については、検討会の時点で改正（「殊更に」の条文見直し）は困難との意見が多数で改正は叶いませんでした。

その後の法制審議会での主な見直し論点は飲酒類型と高速度類型でした。

娘の事案と直接は関係しませんが、社会通念との

ギャップを少しでも解消できるように、そして捜査当局が捜査を尽くし、結果としてそれが交通事犯全般の処罰の引き締めになるように、発言を重ねて参りました。

結果として、数値基準の導入が改正案としてまとまりました。私が主張していた基準値は多数派を形成できず、結果的に高い基準値の採用となってしまったことは忸怩たる思いであります。

約2年間、法務省の土俵で議論に参加して参りましたが、残された課題や浮き彫りになった課題も多いと感じています。

過失とは到底言えない事案、悪質な運転を複合している事案、法定刑の著しい落差など、様々な論点があると思います。

他方で改正案だけでは見えない成果も一定程度あったと感じています。

それは、刑事立法の専門家の議論のなかに遺族が参加をして、血の涙がにじむ思いで考え続けた発言に真摯に耳を傾けて頂けたということです。

これは、今後の法の運用の在り方に少なからず前向きな影響を及ぼすと思われますし、事案に即した適切な処罰を実現するための制度の組み方について、今後とも不断の追求が必要であるという意識は、専門家の間に間違いなく生まれたと思います。

改正法施行後、数年以内に施行状況の検証が行われる可能性は十分にあると感じており、そこで今回積み残しとなった課題が改めて議論される機会はあるのではないかと考えています。

最後に、ある法務省幹部とのやり取りの一部をご紹介します。

『我々みんな、決してこれがゴールではなく法律ができた後どう運用していくか、特に数値基準以外をどう運用するかが大きな課題だと理解していると思います。そして、個別の事案の中では必ずしも被害者やご遺族の方のご納得を得られないケースもあると思います。ただ、それが熟慮に熟慮を重ねた末でのことであるように、「危険運転は難しいから」と安易に過失認定に流れることのないように努力していくのが、検察や裁判所の責務だと思います。現場に、しっかりそのことを伝えていきたいと思います。』

コラム

「自動車運転処罰法」の改正案について

副代表 内藤 裕次 (弁護士)

これまで何度かレポートしてきたとおり、法務省は、自動車運転処罰法の改正について検討を重ねておりました。令和7年12月25日付けで改正要綱(骨子)案が発表されました。(下欄)

改正の対象となった類型は、アルコール影響類型、高速度運転類型です。また、ドリフト類型も新設されました。

アルコール影響類型に関しては、これまでの「アルコールの影響により正常な運転が困難」という規定に加え、血中又は呼気アルコール濃度による基準が新設されて明確化されました。

また、高速度運転類型に関しても、速度基準が新設されたほか、これまでの「進行を制御することが困難な高速度」という基準が、「道路及び交通の状況に応じて重大な交通の危険を回避することが著しく困難な高速度」という規定に変更されました。これは、現在の裁判例が適用を狭くする傾向にあることに対する批判を受け、適用範囲の拡大を意味するものと理解しています。

要綱(骨子)案

一 次に掲げる行為を行い、よって、人を負傷させた者は15年以下の拘禁刑に処し、人を死亡させた者は1年以上の有期拘禁刑に処するものとする。

1 アルコール影響正常運転困難状態(身体に血液1ミリリットルにつき1.0ミリグラム又は呼気1リットルにつき0.5ミリグラム以上にアルコールを保有する状態その他アルコールの影響により正常な運転が困難な状態をいう。2において同じ。)で自動車を走行させる行為
2 次のイ又はロに掲げる場合の区分に応じ当該イ又はロに定める速度以上の高速度その他道路及び交通の状況に応じて重大な交通の危険を回避することが著しく困難な高速度(次のイ又はロに掲げる場合の区分に応じ当該イ又はロに定める速度に準ずるものに限る。)で自動車を運転する行為

イ 道路交通法第22条第1項の規定によりこれを超える速度で進行してはならないこととされている最高速度(以下「最高速度」という。)が60キロメートル毎時を超える場合 最高速度を60キロメートル毎時を超える速度

ロ 最高速度が六十キロメートル毎時以下である場合 最高速度を五十キロメートル毎時を超える速度

3 殊更にタイヤを滑らせ又は浮かせることにより、その進行を制御することが困難な状態にさせて、自動車を走行させる行為

二 アルコールの影響により、その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で、自動車を運転し、よって、アルコール影響正常運転困難状態に陥り、人を負傷させた者は12年以下の拘禁刑に処し、人を死亡させた者は15年以下の拘禁刑に処するものとする。

犯罪被害者週間全国大会2025～いのち、きぼう、未来～

23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29日(土)30日(日)の2日日程で、昨年と同じ千葉県習志野市のトーセイホテル&セミナー幕張を会場に行われました。

96人(被害者の方は73人)が参加され、沖縄から北海道、全国16の被害者団体と支援の方がつな

り合う貴重な大会となりました。

北海道からは、佐藤京子、斎藤敬子、高石弘・洋子(「飲酒ひき逃げに厳罰を…」の会)、真島勝彦・和子、の6名が参加し、討議と交流を深めました。

(真島勝)



ハートバンドの全国大会に参加して

札幌市 真島 和子(世話人)

「被害者の声」を聴かせて頂き、改めて被害者を生まない為に、活動の重要性を再認識しました。

2日目は、癒やしの音楽を聴きながらグリーンワークショップに参加できる空間でしたので、大変良かったです。

今回は息子の裁判の時に相談させて頂いた方にもお会い出来、とても嬉しかったです。ハートバンドに参加させて頂き、有り難うございました。



ハートバンドの全国大会に参加して

札幌市 佐藤 京子(世話人)

最初の頃とは随分中身なども変わり、昔ではありえないパワーポイントを各自使い、事件の悲惨さを明確に伝えることができようになりました。

このように変わっているのに、国は昔も今もそう変わってはならず、被害者の悲惨さが伝わってないと思いました。なぜ被害者が辛い中動かないといけないのか、全く昔も今も変わりません。とても矛盾を感じます。

その中でも唯一木下徹さんの声は何年経っても優しく包み込み、ひと時の安らぎをもたらしてくれま

した。久しぶりにお会いした方もいて、ここに来られることはなんと幸せなことかと思いました。

この1年、色々ありながらも歩いてきた道を思い巡らせながら、皆さんの話に耳を傾け、また新しい1年も伝えなければいけないことは伝えていこう、やれることは何でもやろう、と心に誓った2日間でした。皆さんの1年間に、そして運営して下さいました皆さんに心から感謝して帰路につきました。

ハートバンド全国大会に参加して

江別市 高石 弘・洋子 (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)

今回は、弘が久しぶりに参加しまして、ギターと歌を担当しました。

参加して思ったことは、まだ時の浅い被害者の方々と触れて自分達が初めて参加した頃を思い出したことです。皆さんと触れ合って、寄り添うことが大切だと改めて感じました。

又、次にハート・バンドで皆様と会えるように、

今年も無理せず生きて行きたいと思っております。

**道警中標津署が今年度も「いのちのパネル」展
以下は、協力された学生さんの感想文です(小野さんより)**

いのちのパネルに参加して

「悲しい事件、経験がたくさんあり、交通事故はいつしゅんにして人の命をうばってしまうものだと感じました。何より命は大切なものであり、だれかの命をうばうことは、うばわれてしまった人はもちろん、その人の家族や友人にも悲しい思いをさせてしまうことがわかりました。またこのような活動があったら参加したいと思います」



(写真は2025年11月18日 中標津署のいのちパネル展 複写版～会場は東武サウスヒルズ中標津～)

編集を終えて

■ 巻頭手記に岩木さんがご自身の被害体験を文章にして訴えられています。本当に多くの方が岩木さんと同じように理不尽極まりない被害に遭い、身体の痛みと、心に受けた傷に苦しんでいます。その数は死者数の100倍以上です。(2025年の交通死者数：2,547人 負傷者数：33万8294人)

■ 昨年の道内における交通被害も、死者数129人(前年比+25人)、負傷者数9,827人(-470人)にも及び、何年経っても消えない悲しみ・苦しみ・怒り・社会不信などが沈積し続けているのです。

■ 本来道具であるべきクルマを決して「凶器」としてはならない。この一念で「ゼロへの提言」のフォーラムを、関係機関と市民の皆様の協力で開催を続けて23回になります。■ 基調講演では、久保田尚講師から、今後の指針を与えられる貴重な提言をいただきました。■ 「人、クルマ、道路」という、死傷被害ゼロへの根底の課題を総合的に推進し、ゼロへの道を社会全体で着実に進めたいと、編集作業の中で、今回も強く思いました。

■ そのために、私たち被害当事者の役割～ゼロへの施策を貫く「被害の視点(=命の尊厳)」を社会に浸透させること～を、力を合わせて、出来ることを続けて行きましょう。人を信じ、社会を信じ(前)

【会員の方へのお知らせ】

2026年の定期総会・交流会は

- ・ 5月30日(土) 13時半～18時、
- ・ 「かでる 2・7」710会議室 です。

会の目録

2025.8.1 ~ 2026.1.31.



《会合など》

- 8/30 会報72号発行 9/9 関係省庁へ要望書提出
- 11/15 北海道フォーラム 12/24 道へ要望書提出、世話人会：9/3 10/1 11/5 12/3

《訴えの活動》

- ◆ 8/26 札幌市立宮の森中、10/3 静内農業高校、10/16 留萌交通安全指導員研修会、10/22 札幌市立発寒中、11/6 平岡高校、11/21 芦別中 (真島勝)
- ◆ 8/26 札幌市立羊丘中、10/2 苫小牧西高校、10/3 旭川市立東明中、10/7 月形刑務所、11/6 羽幌高校、11/12 滝川市立江陵中、11/18 小樽市立望洋台中、12/4 札幌市立中島中、12/11 札幌弁護士会、12/12 旭川明成高校、12/19 自衛隊札幌駐屯地、1/27 月形刑務所(前田)
- ◆ 8/29 札幌市立西岡中、10/14 室蘭海星学院高校、10/24 登別市立鷺別中、11/14 札幌厚別高校、12/9 野幌高校 (高石)
- ◆ 10/2 犯罪被害者等支援講演会、10/8 札幌市立清田中、10/23 北広島市立西部中、11/6 江別第二中、11/14 札幌龍谷学園高校、11/20 北広島市立東部中、11/29 被害者支援研修会(釧路署)、12/12 浜中町立茶内中、12/18 小樽市立西陵中、1/28 札幌市交通教育指導員研修会 (西田)
- 免許停止処分者講習
 - 8/8、10/10、1/15 (真島勝)
 - 9/5、11/13、12/5、(前田)