

報告と提言

小樽事件と教育・社会の課題

0. 「スローライフ交通教育の会」とは
 1. 小樽事件の悲劇を繰り返さないために
 - 刑事司法の課題
 - 行政の課題
 - 被害者の尊厳と権利
 2. 飲酒運転撲滅と教育の課題
- 前田 敏章

7・13小樽飲酒ひき逃げ事件被害者等連絡会
北海道交通事故被害者の会・スローライフ交通教育の会

「スローライフ交通教育の会」の 設立経過

(1995年10月、長女交通死)

- 軽い刑罰と命を軽んじる「クルマ優先社会」
- クルマ優先社会を反映した高校生の意識と、それまでの交通安全教育の反省



- ◆ 1999年11月 準備会発足・研究会開始
- ◆ 2000年11月 「交通教育研究会」発足
(記念講演会)
- ◆ 2006年8月 会の名称を
「スローライフ交通教育の会」と改める

交通教育、これまでとこれから

〈これまで〉

- 「良き交通社会人」とクルマ社会への順応を進める。国民皆免許の社会を前提とし、学校教育に運転者教育導入を求める
- 知覚、認識の訓練で事故は減らせると、精神論と技能教育に偏る断片的交通安全教育

〈これから〉

- モータリゼーションの負の側面、特に生命と健康被害を重視し、人権教育、環境教育としての総合的な交通教育
- 生徒が主体的に学ぶ交通教育。免許を持たないライフスタイルの保障

スピードや運輸に支配されない生活へ

- Fast service food
 - On demand
 - Real time
 - 大量生産、大量消費、大量廃棄
- ファーストエコノミー ファーストフード社会



- ◆ Slow food
- ◆ Slow business
- ◆ Slow technology
- ◆ Slow study ...

... **Slow life (スローライフ) へ**

速度と時間を優先した(クルマに支配された)生活から、人間性を取りもどす

高校生の交通事故に関する実態と意識の調査

札幌平岡高校 2013年10月実施(講話前)

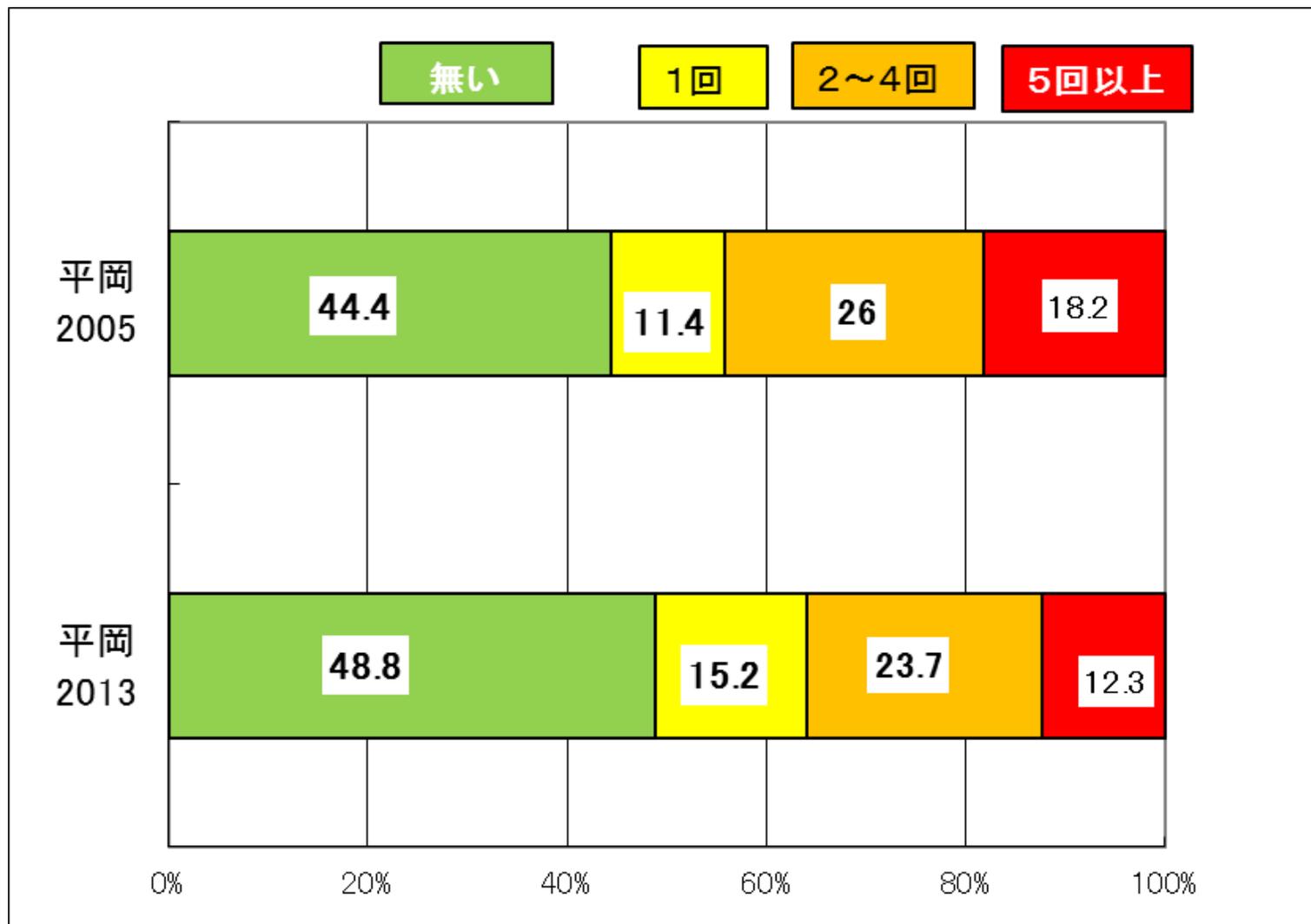
札幌平岡高校実態調査(2013年10月、全学年対象に実施)

		1年				2年				3年				全学年計						
		男(人)	女(人)	1年計(人、%)	構成率	男(人)	女(人)	2年計(人、%)	構成率	男(人)	女(人)	3年計(人、%)	構成率	男(人)	女(人)	総計(人、%)	構成率			
対象人数		140	157	297		155	143	298		121	168	289		416		468		884		
ない		128	154	282	94.9	138	137	275	95.2	99	152	251	86.9	365	87.7	443	94.7	808	91.4	
ある		12	3	15	5.1	17	6	23	8.0	22	16	38	13.1	51	12.3	25	5.3	76	8.6	
事故に 遭った 経験	回数	1回	10	2	12	4.0	15	5	20	6.9	19	16	35	12.1	44	10.6	23	4.9	67	7.6
		2回	2	1	3	1.0	2	1	3	1.0	2	0	2	0.7	6	1.4	2	0.4	8	0.9
		3回以上	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0	1	0	1	0.3	1	0.2	0	0.0	1	0.1
	様 態	歩行中	5	2	7	2.4	2	2	4	1.4	4	3	7	2.4	11	2.6	7	1.5	18	2.0
		自転車	9	1	10	3.4	12	5	17	5.9	20	10	30	10.4	41	9.9	16	3.4	57	6.4
		NA	0	0	0	0.0	3	1	4	1.4	3	3	6	2.1	6	1.4	4	0.9	10	1.1
	被 害	入院・通院	1	0	1	0.3	2	0	2	0.7	4	0	4	1.4	7	1.7	0	0.0	7	0.8
		軽いけが	5	1	6	2.0	7	5	12	4.2	12	8	20	6.9	24	5.8	14	3.0	38	4.3
		NA	8	2	10	3.4	8	3	11	3.8	11	8	19	6.6	27	6.5	13	2.8	40	4.5
	届 け	届けた	2	0	2	0.7	8	0	8	2.8	9	7	16	5.5	19	4.6	7	1.5	26	2.9
		届けてない	5	1	6	2.0	2	4	6	2.1	6	5	11	3.8	13	3.1	10	2.1	23	2.6
		NA	7	2	9	3.0	7	4	11	3.8	12	4	16	5.5	26	6.3	10	2.1	36	4.1
クルマ により 危険 を感じ た こと	ない	67	67	134	45.1	93	78	171	59.2	61	86	147	50.9	221	53.1	231	49.4	452	51.1	
	ある	71	90	161	54.2	60	65	125	43.3	58	81	139	48.1	189	45.4	236	50.4	425	48.1	
	回数	1回	22	33	55	18.5	16	21	37	12.8	12	22	34	11.8	34	8.2	55	11.8	89	10.1
		2から4回	29	43	72	24.2	31	37	68	23.5	24	43	67	23.2	53	12.7	86	18.4	139	15.7
		5回以上	20	14	34	11.4	13	7	20	6.9	22	16	38	13.1	42	10.1	30	6.4	72	8.1
NA	2	0	2	0.7	2	0	2	0.7	2	1	3	1.0	6	1.4	1	0.2	7	0.8		
「イ ンテ ル シ ヤ 」 につ いて	全く知らない	35	113	148	49.8	41	98	139	48.1	24	106	130	45.0	100	24.0	317	67.7	417	47.2	
	知っているが興味ない	60	34	94	31.6	75	33	108	37.4	72	47	119	41.2	207	49.8	114	24.4	321	36.3	
	今後読みたい	18	5	23	7.7	9	5	14	4.8	7	6	13	4.5	34	8.2	16	3.4	50	5.7	
	面白く読んだ	12	0	12	4.0	16	2	18	6.2	7	3	10	3.5	35	8.4	5	1.1	40	4.5	
	興味があり映画を観た	6	1	7	2.4	3	3	6	2.1	2	2	4	1.4	11	2.6	6	1.3	17	1.9	
	本を読み映画も観た	9	4	13	4.4	10	1	11	3.8	9	3	12	4.2	28	6.7	8	1.7	36	4.1	
	NA	0	0	0	0.0	1	1	2	0.7	0	1	1	0.3	1	0.2	2	0.4	3	0.3	
高校 生の 交通 死 例 につ いて	仕方がない	35	40	75	25.3	48	50	98	33.9	30	53	83	28.7	113	27.2	143	30.6	256	29.0	
	運転手が安全確認を	41	56	97	32.7	42	42	84	29.1	38	49	87	30.1	121	29.1	147	31.4	268	30.3	
	自分からよける	41	45	86	29.0	41	25	66	22.8	35	40	75	26.0	117	28.1	110	23.5	227	25.7	
	どちらもつかない	23	16	39	13.1	24	26	50	17.3	18	25	43	14.9	65	15.6	67	14.3	132	14.9	
	NA	0	0	0	0.0	0	0	0	0.0	0	1	1	0.3	0	0.0	1	0.2	1	0.1	
交通 事故 につ いて	社会的費用	50	38	88	29.6	64	44	108	37.4	48	66	114	39.4	162	38.9	148	31.6	310	35.1	
	スローライフ	54	68	122	41.1	53	58	111	38.4	39	61	100	34.6	146	35.1	187	40.0	333	37.7	
	どちらもつかない	35	51	86	29.0	38	40	78	27.0	33	40	73	25.3	106	25.5	131	28.0	237	26.8	
	NA	1	0	1	0.3	0	1	1	0.3	1	1	2	0.7	2	0.5	2	0.4	4	0.5	

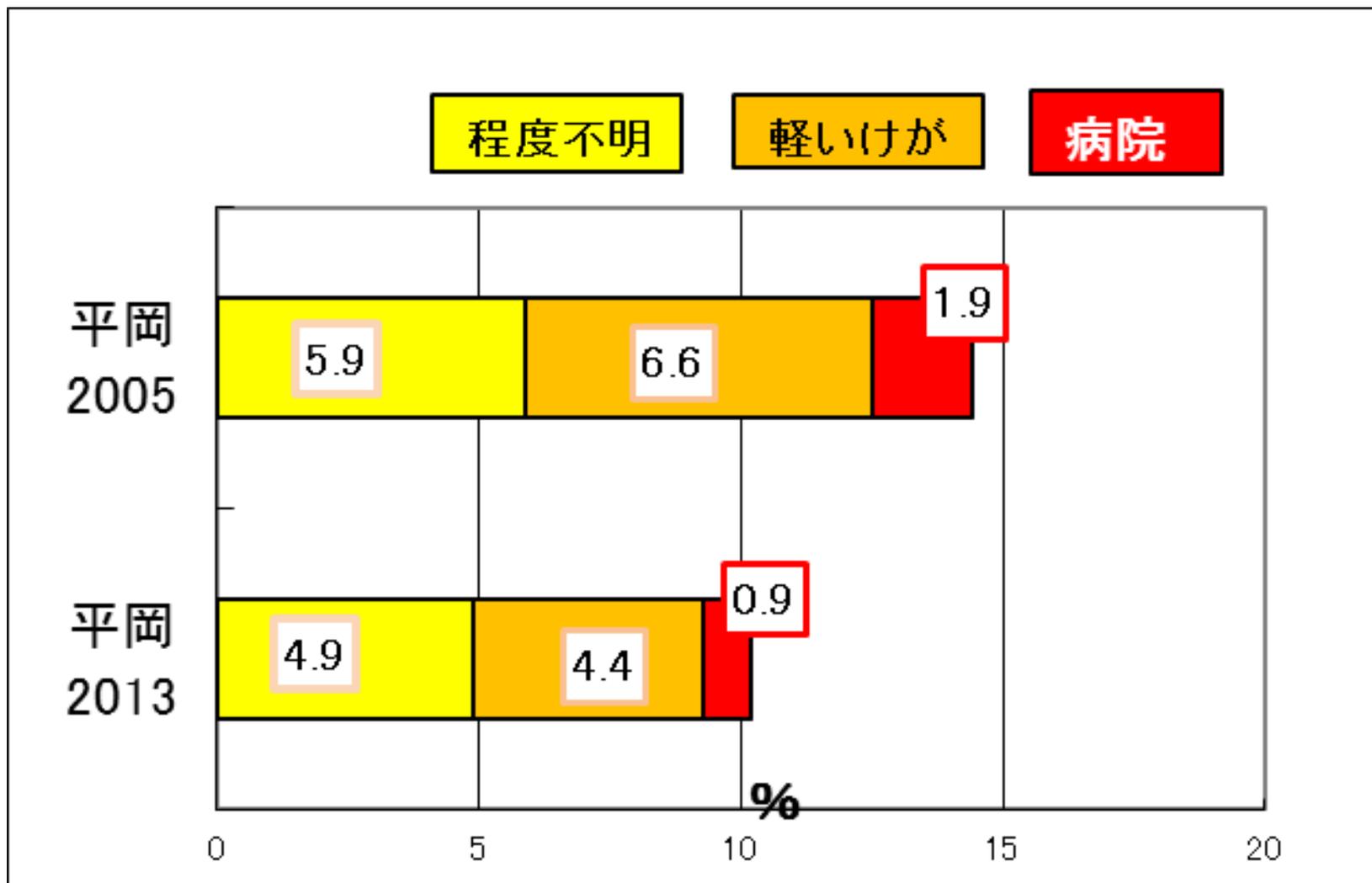
(注：NAは無回答を示す)

歩行・自転車通行中、クルマにより身の危険を感じたことは？

平岡高校1・3年



高校生の危険な状況 被害に遭った割合と被害の程度



高校生(歩行者・自転車利用者)の 危険な実態

高校3年までに

- およそ5割の生徒(3年289人中139人、48.1%)
が危険な場面に遭遇し、
- 1割以上の生徒(同289人中38人、13.1%)が
実際に事故に遭い、
- 70人に1人(289人中4人)が入院または通院の
被害を受けている

1 悲劇を繰り返さないための社会の課題

「7・13連絡会」の要請署名活動による訴因変更の意義と今後の課題



7・13 小樽事件

〈二つの疑問〉

なぜ、危険運転で逮捕、
起訴されないのか？

法律は何のため？

法改正の意義は？

なぜ、飲酒被害事件
が相次ぐのか？



相次ぐ飲酒運転による被害事件

〈2014年5月20日 新法(自動車運転処罰法)施行〉

2014年7月13日 小樽飲酒ひき逃げ3人死1人重傷事件

8月3日 石狩酒気帯び追突5人重軽傷事件

2014年11月27日、危険運転致傷＋道交法(酒気帯び)
違反で懲役4年6月(求刑4年6月)

11月20日 稚内酒気帯び1人死亡3人重軽傷事件

2015年1月15日 過失致死傷＋道交法(ひき逃げ、
酒気帯び)違反で懲役3年6月(求刑4年6月)

平成21年～平成25年

飲酒を伴う交通事故実態（過去5か年）

※政令数値以下等を

年別発生状況

平成21年以降、人身事故件数及び傷者数は減少したが、死亡事故件数は増加した。

()内は全体に占める割合

	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	合計	平均
人身事故件数	239(1.2%)	223(1.2%)	222(1.4%)	197(1.3%)	181(1.3%)	1,062	212.4(1.3%)
傷者数	325(1.4%)	305(1.4%)	310(1.6%)	274(1.5%)	220(1.4%)	1,434	286.8(1.4%)
死亡事故件数	13(6.3%)	13(6.4%)	13(7.1%)	11(6.0%)	14(7.9%)	64	12.8(6.7%)
死者数	15(6.9%)	13(6.0%)	13(6.8%)	12(6.0%)	14(7.6%)	67	13.4(6.7%)

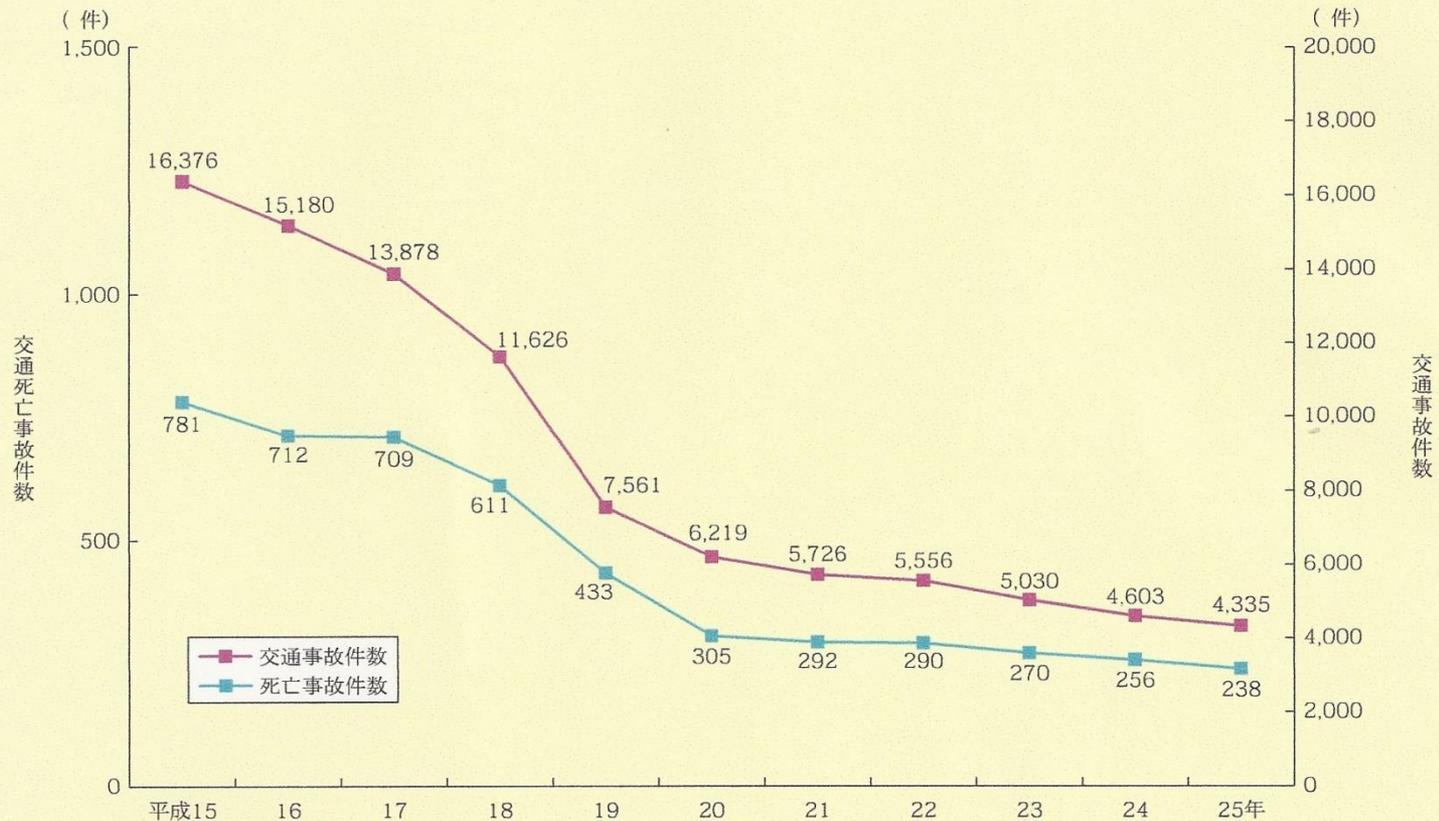
※1当原付以上

(北海道警察のホームページより)

平成26年は17人死亡！
道内交通死者数(169人)の1割を占める！

飲酒運転による交通・死亡事故件数の推移 (平成26年版交通安全白書)

▶第1-19図 原付以上運転者(第1当事者)の飲酒運転による交通事故件数, 交通死亡事故件数の推移

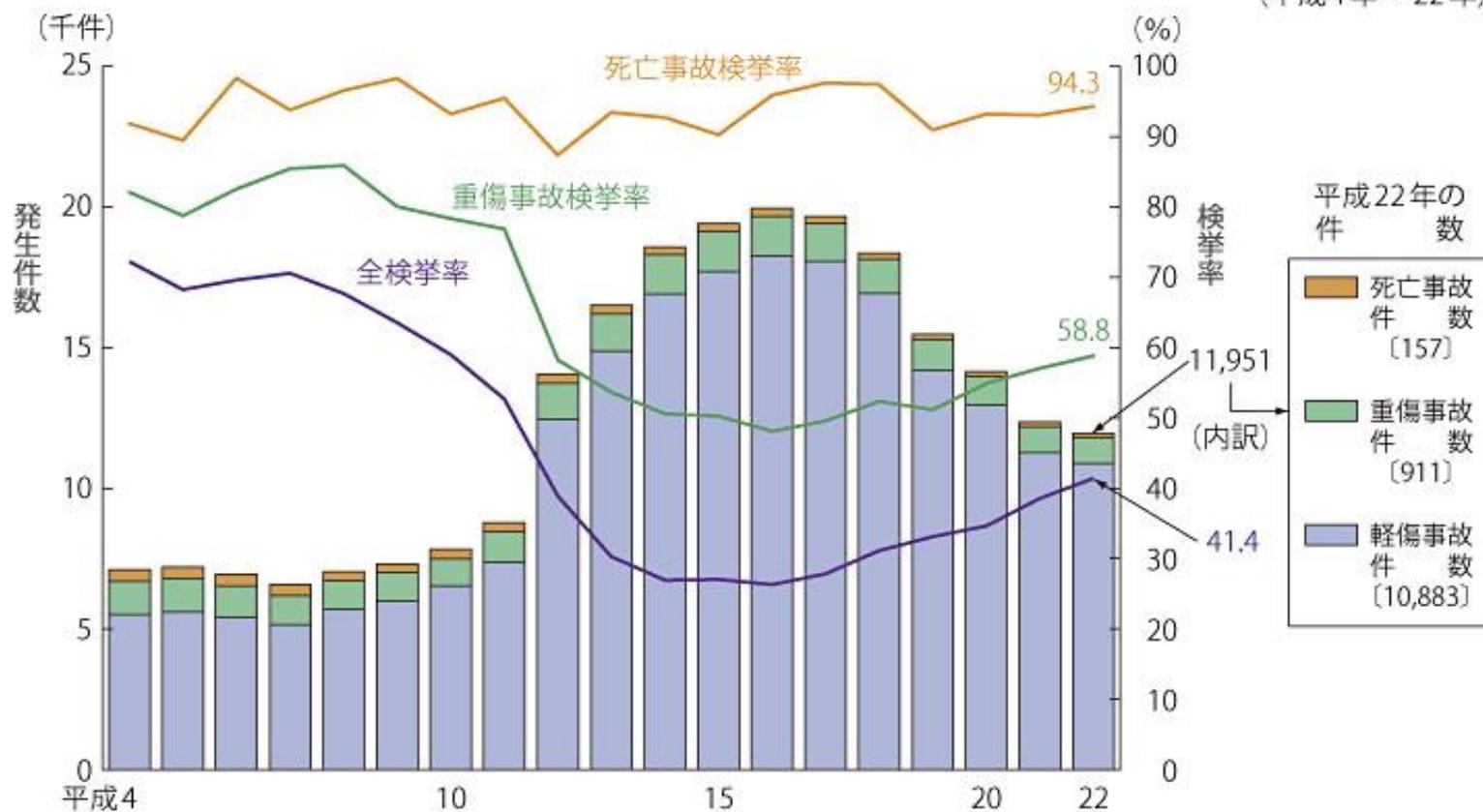


注 警察庁資料により作成。

1-3-1-2 図

ひき逃げ事件 発生件数・検挙率の推移

(平成4年～22年)



- 注 1 警察庁交通局の統計による。
- 2 「全検挙率」は、ひき逃ぎの全事件の検挙率をいう。
- 3 「重傷」、「軽傷」は、交通事故による負傷の治療を要する期間が1か月（30日）以上のもの、同未満のものをいう。

「アルコールの影響により 正常な運転が困難な状態」 についての（福岡事件）最高裁決定

①ハンドル、ブレーキ等の操作という身体の運動機能だけでなく、そのような操作の前提となる認知機能全般や、判断力、注意力の低下など「前方を注視してそこにある危険を的確に把握して対処すること」が正常に行えないことも含まれる。直接の過失が「脇見」であっても「認定」は可能。

②事故前の飲酒量及び酩酊状況、事故前の運転状況、事故後の言動、飲酒検知結果等を総合的に考慮すべきである。」と明示し、何より重視したのは「事故態様が正常な状態にある運転者では通常考え難い異常なものかどうか」

小樽事件の真実

	福岡事件	小樽事件
飲酒時間 飲酒検知	18時～22時半 0.25～0.3mg	徹夜で12時間 0.5～0.6mg(酒気帯び基準の3倍以上)
道路	幹線道、歩道あり	幅5m、歩道・中央線なし
時速	100キロ	50～60キロ
前方不注視	約8秒間脇見 1秒前にブレーキ	7～8秒間スマホ操作 衝突まで気づかず
事故後	救護せず、逃げて 水を飲む	救護せず、コンビニまで 逃げて買物

1 悲劇を繰り返さないための社会の課題

1-2 刑事司法の課題

「厳罰化」(正しくは公正化、適正化)は成されていない
寛刑(加害者天国)が継続

法の不備

検察の姿勢 起訴しない

裁判所の判断



命の重さに見合う、公正な(正義の)刑罰の実現のため
に、判例の積み上げが課題

被害者参加制度および最高検通達の意義と活用

危険運転罪を含む自動車運転処罰法の更なる見直し

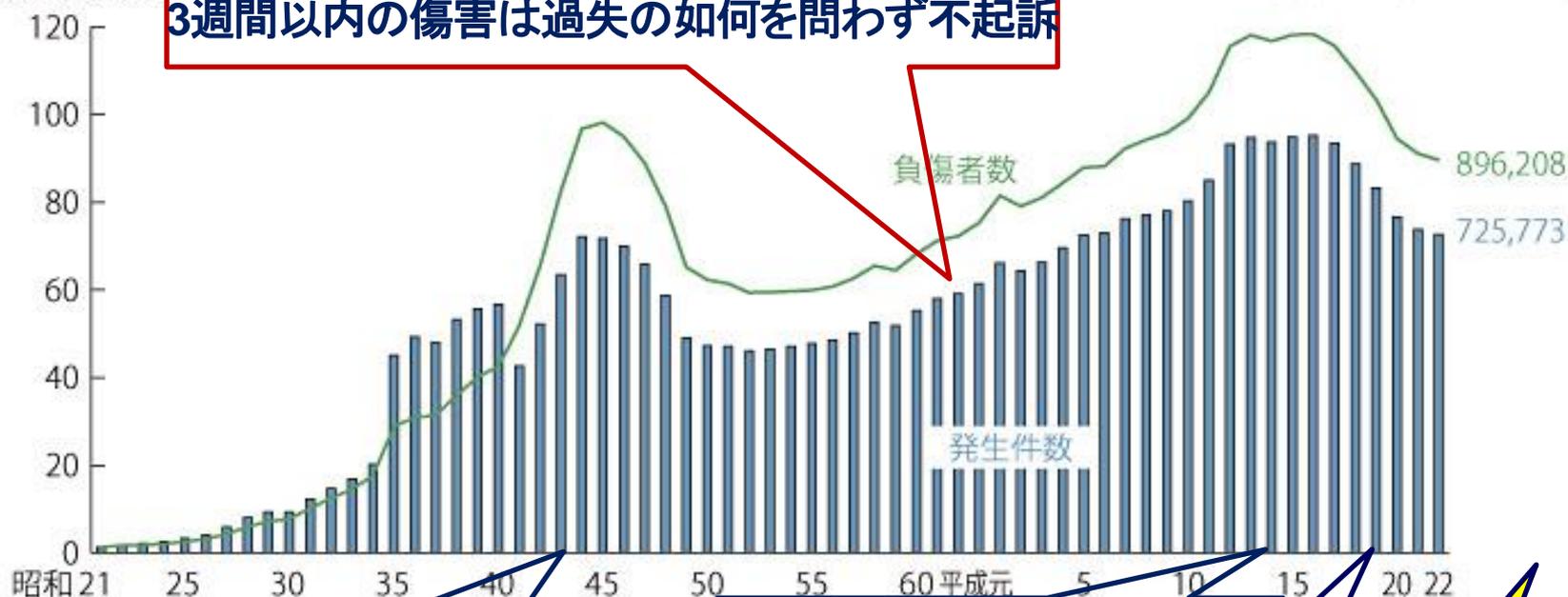
近代刑法に根本的問題→被害者の視点から見直しを

さらに近代刑法は、前近代「刑法」の結果責任より、意思責任へ「発展」した、といわれる。しかし、その個人の意思内容はきわめて矮小化されていったのである。・・・それとともに意思内容をきわめて限定的に考えていったのである。それがもっとも典型的にあらわれたのが交通事故で、産業交通が交通事故の発生を前提に存在している以上、その存在を必要悪として認め、実際に事故が生じた場合には、なるべく軽い罪ですますようにしたのである。そのために、もともとそのようなものではありえない意思内容・故意内容をきわめて限局し、そのことによって、故意ではなく（しかもきわめて軽い）過失によって処罰することを可能としたのである。

（佐藤直樹著「共同幻想としての刑法」p187、188）

(発生件数：万件)
(負傷者数：万人)

(昭和21年～平成22年)



S43年 業過3年→5年

H13年 危険運転致死傷罪

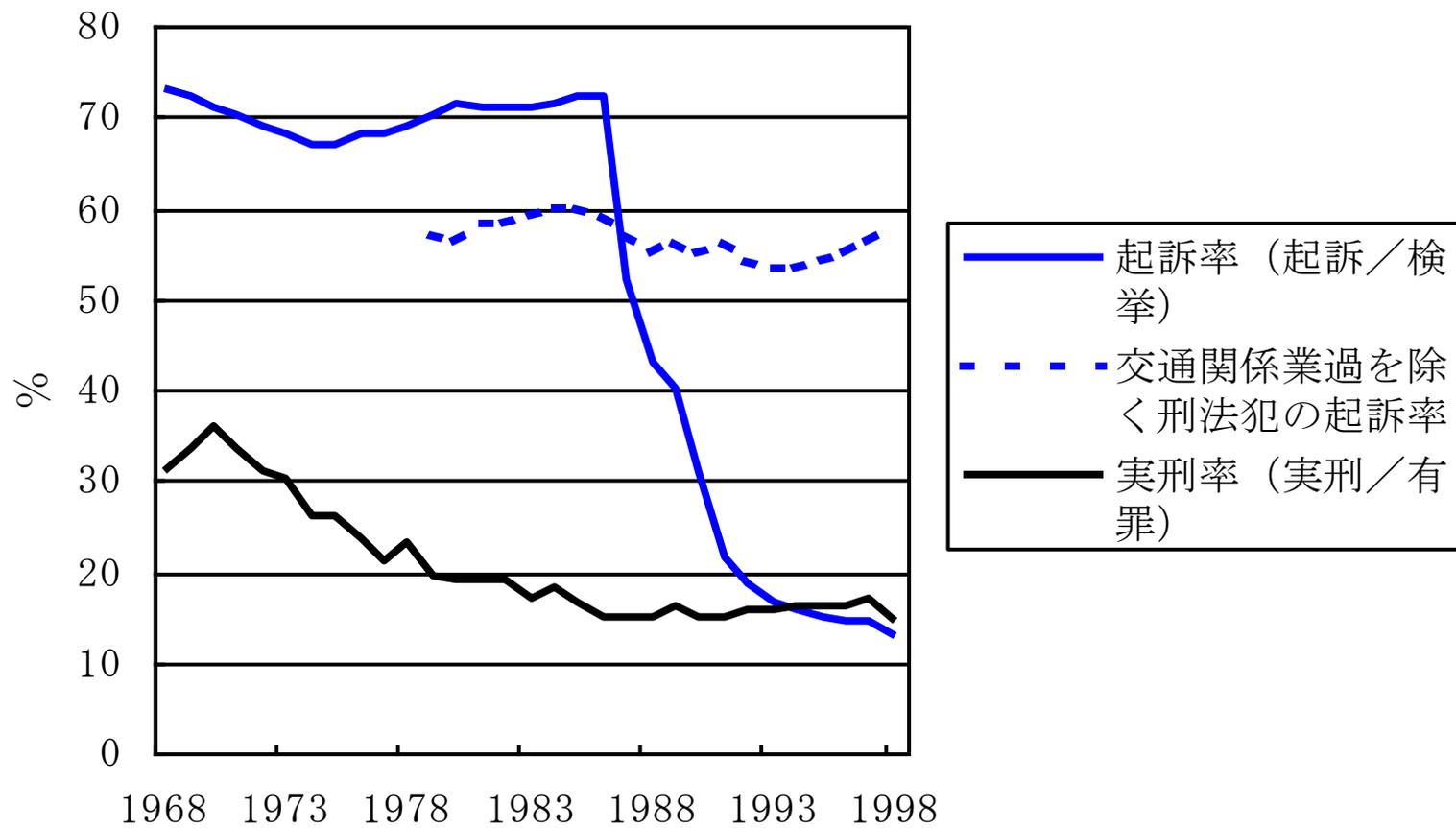
H19 自動車運転過失致死傷罪 4,863

H26 自動車運転処罰法

注 1 警察庁交通局の統計による。
 2 「発生件数」は、昭和41年以降は、人身事故に限る。
 3 「発生件数」及び「負傷者数」は、昭和34年以前は、2万円以下の物的損害及び1週間以下の負傷の事故を除く。
 4 「死亡者」は、交通事故により発生から24時間以内に死亡した者をいう。

交通関係業過の起訴率と実刑率

交通関係業過の起訴率と実刑率



交通事故のほとんどは不起訴

第4表

公判

交通事故の検察庁終局処理人員の処理区分別構成比

(平成23年)



不起訴

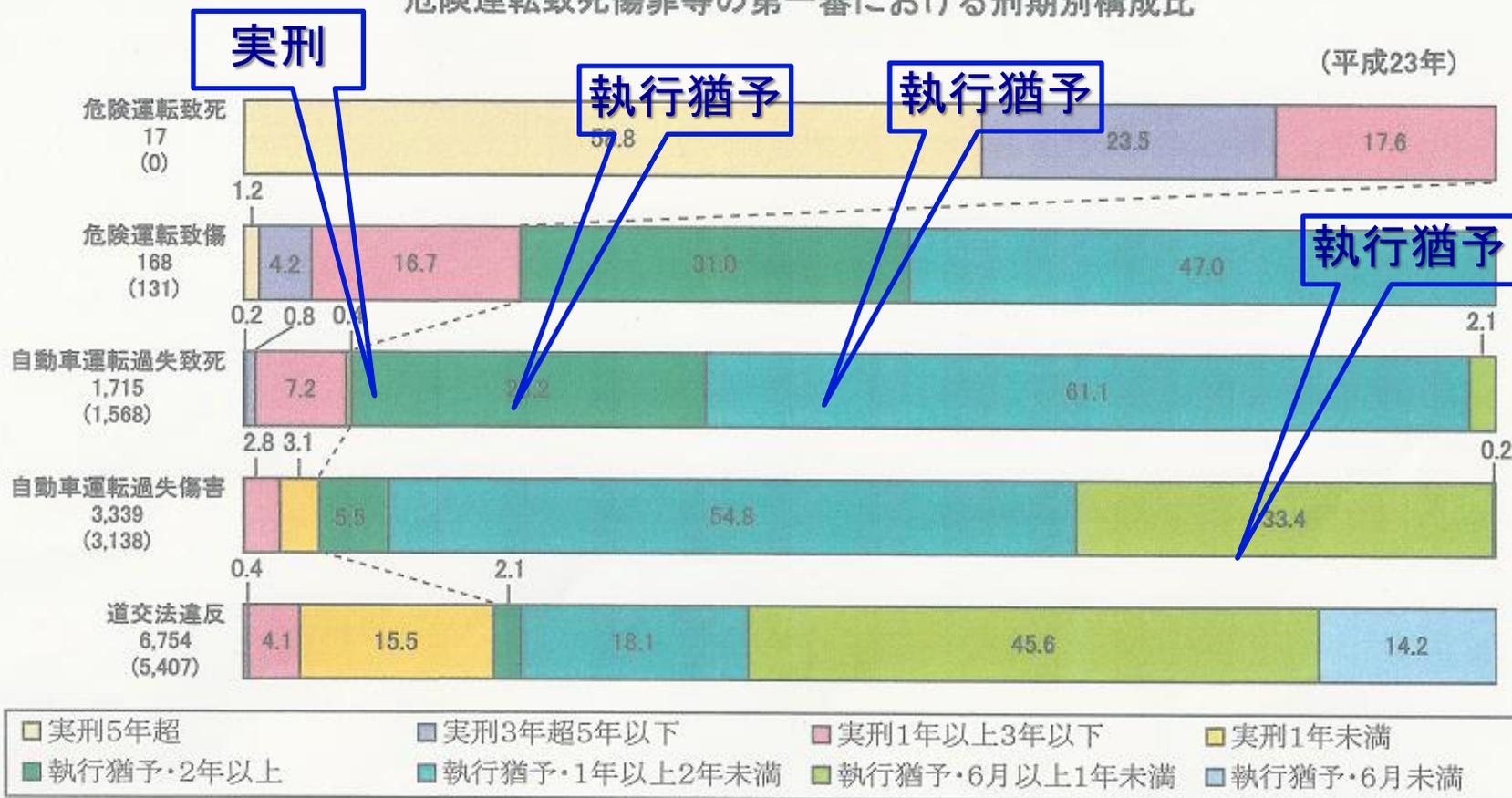
略式命令

■公判請求 ■略式命令請求 ■不起訴 ■家庭裁判所送致

- 注 1 検察統計年報による。
 2 「自動車運転過失致死等」及び「自動車運転過失傷害等」は、それぞれ自動車による業務上(重)過失致死傷事件を含む。
 3 「道交法等」は、自動車の保管場所の確保等に関する法律違反事件を含む。
 4 「一般事件」は、危険運転致傷、自動車運転過失致死傷等及び道交法等違反以外の事件である。
 5 ()内は実人員である。

危険運転致死傷罪等の第一審における刑期別構成比

(平成23年)



- 注 1 司法統計年報及び最高裁事務総局の資料に基づき、法務省刑事局において作成。
 2 罪名の下の数値は実人員であり、()内は執行猶予言渡実人員(内数)である。

平成23年の検挙者の処理 ※()は致死

自動車運転過失致死傷罪による検挙者

674,758(4,809)人

起訴
60,091人(3,145)

不起訴
592,439人(1,544)人

裁判
公判
5,054人(1,803)

略式命令
54,267人(1,342) 罰金

刑務所
実刑
348人(147)

執行猶予
4,706人(1,568)

※法制審配布資料(平成23年度)を基に作成。

自動車運転死傷行為処罰法

2013年11月20日成立→2014年5月20日施行

罪 名

要 件(最高刑)

- 危険運転致死傷 : 酒や薬物の影響で正常な運転が困難な
(2001年) 場合、制御困難な高速度など(最高刑20年)
- 危険運転致死傷(新類型): 酒や薬物、特定の病気の影響で正常
(2014年) な運転に支障(追加) (最高刑15年)
- アルコールなどの発覚免脱 : 事故後に酒や薬物の発覚を免れる
(2014年) 行為 (最高刑12年)
- 過失運転致死傷 : 従来の自動車運転過失致死傷
(2007年改正) (最高刑7年)

新法「自動車運転処罰法」の更なる課題

- ・・・被害ゼロのための刑法になっていない
- 1 危険運転罪の立証のハードルが高く、悪質運転への適用率が極端に低いまま。
- 2 死亡交通事故の6割を占める漫然運転などが、結果の重大性に見合う刑罰になっていない。
- 3 「刑の裁量的免除規定」が残されており、「交通犯罪は軽く」の底流は変わっていない。

時代錯誤の1990(H2)年の最高裁判断を即刻改めること

「犯罪の捜査及び、検察官による公訴権の行使は、国家及び社会の秩序維持という公益を図るために行われるものであって、犯罪の被害者の被侵害利益ないし、損害の回復を目的とするものでなく、…反射的にもたらされる事実上の利益にすぎず、法律上保護された利益ではない」

※ 被害者はただの「証拠品」扱い

1 悲劇を繰り返さないための社会の課題

1.3 行政の課題

飲酒運転など、クルマが「凶器」としても使われていることへの社会的容認、酒類提供者の問題など



真の「道具」としてのクルマ使用のために
免許管理 インターロック装着義務など

飲酒運転は重大犯罪という社会的認知
アルコール依存症への対策

→ 北海道飲酒運転撲滅条例の制定へ

* 北大、アルコール問題対策委員会の貴重な運動提起。

* 福岡県の先進事例に学ぶ。小佐井准教授(愛媛大)より

〈参考〉 北海道交通事故被害者の会の要望事項
(2002年より国や道に毎年要望)より

4-3項

「危険で悪質極まりない飲酒や薬物使用での死傷事件を撲滅するために、厳罰化とともに事故の際の運転者の飲酒検査の徹底や血液検査を制度化すること。

飲酒の違反者には「インターロック」(アルコールを検知すると発進できない装置)装着を義務化するなど、再犯防止を徹底すること。

1 悲劇を繰り返さないための社会の課題

1.4 被害者の尊厳と権利の擁護

被害遺族や被害者は、「犠牲を無にしないで欲しい」「こんな悲しみ苦しみは私たちが終わりにして欲しい」という一心で、命が大切にされる社会を求め、法律を作り、その公正な運用も担ってきました。小樽事件の要請署名活動もその一つと思います。

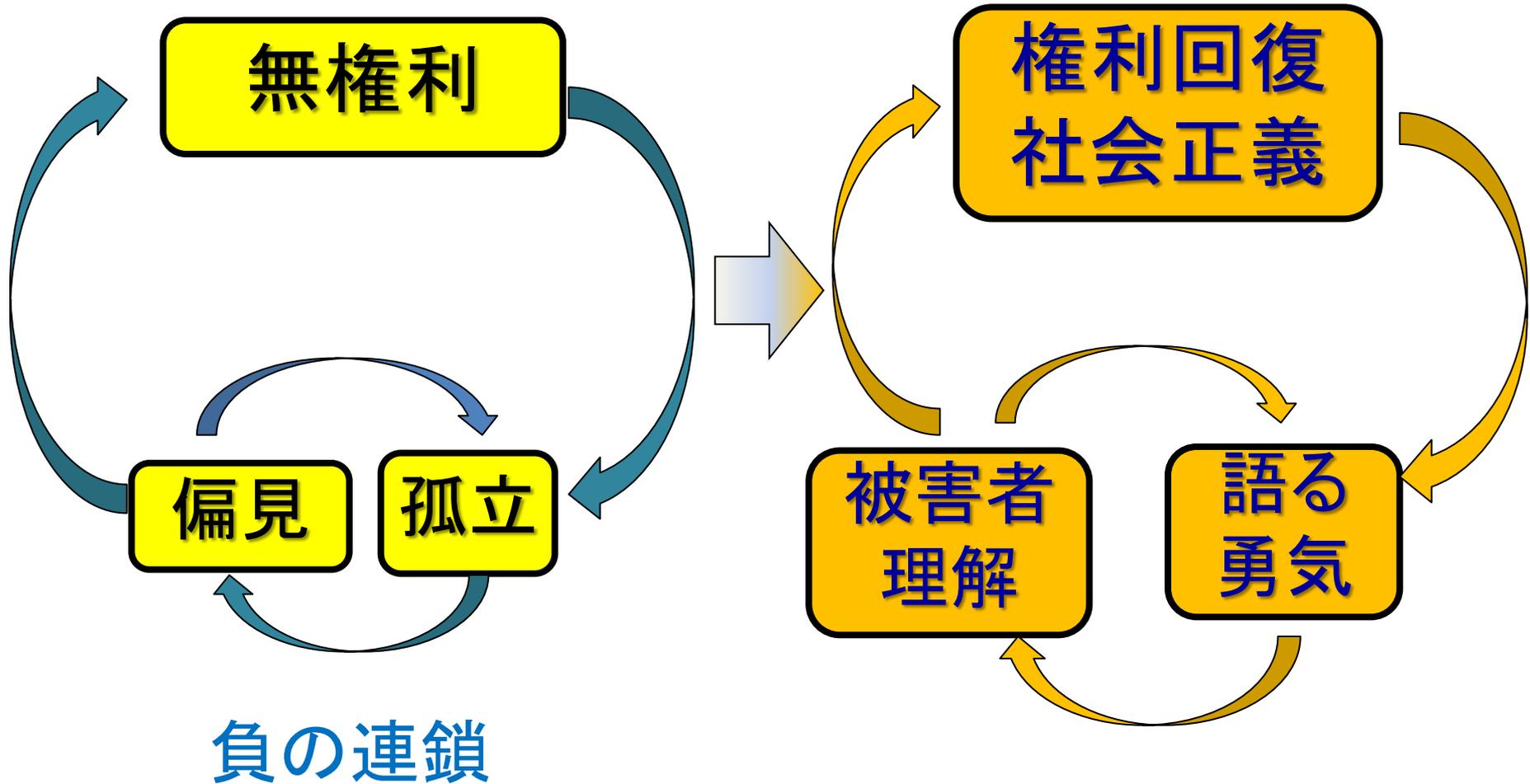
被害者の視点は社会正義につながる

しかし被害者の多くは、語り訴える元気はありません。多くの被害者や家族は、生理的には生きていても、「心理的死」「社会的死」の状態にあるからです。

そうさせないために、社会として被害者の尊厳と権利を擁護して欲しいのです。

教育や社会の課題として被害者理解を求めるのです。

権利回復と社会正義のサイクルへ



2 悲劇を繰り返さないための教育の課題

- ① 7・13小樽事件など、幾多の被害事件を風化させない
体験講話などで被害の実相を伝える
- ② 法と社会の問題(刑事司法の課題)の学習を重視し、
被害根絶のための社会・市民の課題として考えさせる。
- ③ 被害の視点が社会正義につながること。
被害者の尊厳と権利擁護の意義
- ④ アルコール依存症の問題、危険ドラッグ問題での警
察の啓発教育とも連携して

体験講話での感想文例

本当はみんな、人をうらみたくないと思うから、人をうらんだり、うらまれたりしない為に、精一杯のことをしなければいけないと思います。

「少しのギセイは当たり前」と思っているような社会からこの国は変えていかなければならないのだろう。

(2011/4/27 江別高校3年女)

交通事故も人を殺したということでは殺人と同じなのに、不注意だからと、罪が重くないのには、同じ命で尊さは平等なのにおかしいと疑問に思いました。

命の重さはみんな同じで、一つの命を大切に生きていかなければいけないし、自分だけでなく周りにいる人たちの命も大切にしないといけないと思えた。

そして生きていることはとても尊くて素晴らしいことだと感じれた。なので、命をそまつにするようなことは絶対にしてはいけないと気づけたし、周りの人にもしてはいけないと思った。(2011年札幌市立青葉中学校2年女)

「前田さんのお話を聞いて、自分の子どもを失うということがどれほど苦しく辛いことなのかしみじみ伝わってきました。・・・さらに加害者の刑罰が軽いという現状にも怒りを感じております。

・・・どんな理由があろうと交通事故を起こした者はもっともっと重い刑罰を科すべきだと思う。自分は警察官を志望していますが、交通事故をゼロにし、何の罪もない人が命を奪われたり、寝たきりになったりして家族が悲しみ、心に一生傷を負うということがなくなるよう、交通部で人のために生きようと思いました」

(2014年11月18日平岡高校3年男子)