

生命尊重の暮らし方と結合した交通社会と交通教育の創造を

スローライフ交通教育

No.15
2012年3月8日

編集者：前田敏章

発行：スローライフ交通教育の会（略称：ITTES）

連絡先：札幌市西区八軒10条西2-7-22

Institute of Traffic and Transportation Education for Slowlife

Tel : 011-616-7688

公開講座「クルマ社会と交通教育」

環境と道路建設の問題を問う特別報告

スローライフ交通教育の会主催の2011年の公開講座は、10月2日、札幌市中央区の「かでの2・7」720研修室にて行われました。

今回は、環境保全と道路行政の問題に住民訴訟を行っている北見の市民団体からの特別報告を中心にクルマ社会の問題とあるべき交通教育について論議を深めました。

参加者は、会員5人を含め21人（内訳は、大学教員1、高校教員6※元職2）、ノンフィク

ションライター1、住民・市民団体の方5 被害者の方5、一般3）でした。

以下講座の概要です



特別報告を中心に行われた2011公開講座

公開講座 クルマ社会と交通教育 （2011年10月2日 かでの2・7）

◆ フィルムフォーラム 「知っていますか、交通事犯被害の実相」

重度後遺障害（遷延性意識障害）を被った稚内市の米内隆輔君（事故当時6歳、現在14歳）の声なき訴え～HBCテレビ制作の特集「交通事故から5年半、植物状態のわが子に」（2009年1月放映）・「卒業式で起きた小さな“奇跡”」（同4月放映）～を視聴

※関係資料はp7

◆ 特別報告 「北見道路住民訴訟のとりくみ」

講師 北見の自然風土を考える市民連絡会 事務局長 川崎 克 氏

◆ ワークショップ 「交通教育の現状と課題」

映像での訴えと特別報告を基に、交通教育の現状と実践課題などについて、フリー討議しました。

【目次】 p 2～6 特別報告「北見道路住民訴訟のとりくみ」 川崎 克 氏

p 8～ 実践報告 体験講話「命とクルマ、遺された親からのメッセージ」の実践から 前田敏章

2012年の公開講座は、10月14日（日）13：15～15：45、「かでの2・7」510会議室です。内容は今後検討します。

特別報告

北見道路住民訴訟のとりくみ

北見の自然風土を考える市民連絡会 事務局長 川崎 克



〈講師略歴〉かわさき まさる。1952年日高支庁門別町生。2003年北見の自然風土を考える市民連絡会を設立、2005年より事務局長。オホーツクから食と農・漁を結び、有機生産物の宅配トマトCLUB代表。オホーツク地域自治研究所理事

〈概要〉

2009年10月、札幌地裁に起こした「北見モモンガ訴訟」（北見道路、公金支出差止請求事件）は、監査請求を経て、2011年6月、2010年度の道負担金支出の返還を高橋知事に求める住民訴訟としてとりくみが続けられています。

北見道路とは、本来国が建設予定の道横断自動車道のうち、北見市内を通過する約10.3 km部分を国道39号線の改築事業として建設が進められているものです。その違法性は、北見道路が実質的に高速道路でありながら国土開発幹線自動車建設会議などの決定を経ないということに加え、工事区間の北見丘陵は、国の天然記念物オジロワシが営巣し、エゾモモンガなど希少種、絶滅危惧植物などが生息しており、建設による自然破壊は生物多様性条約に反することも指摘されています。

（公開講座の案内チラシより）

1 はじめに～何故このことに取り組んだか～

2011年6月24日に第二次訴訟が始まりました。2009年10月に札幌地裁に提訴したのが最初です。正式には「北見道路、公金支出差止請求事件」ですが、弁護士とも相談し、北見のモモンガを守ろうということで「北見モモンガ訴訟」と呼ぶことにしました。

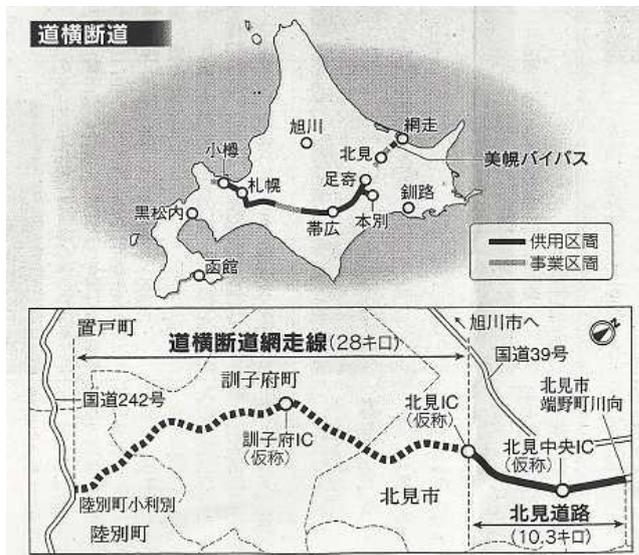
住民監査請求（2009年8月）を経ての第一次住民訴訟は10人の原告団でしたが、第二次訴訟は、道自然保護協会や十勝自然保護協会、大雪の自然を守る会の方など全道様々な方に呼びかけて、56人の原告団です。今日の報告の機会をいただいた前田さんもその一人です。訴訟の主体は、活動を始めて8年目となる「北見の自然風土を考える市民連絡会」（略称「北見の自然風土の会」）ですが、北見の身近な自然を守りたいという1点で40名ほどの市民が集まりました。写真を撮っておられる方、絵本作家の方などの協力を得ています。

2 北見道路の説明

北見道路の問題について、北海道新聞も大きく記事にしてくれました（2009年11月6日）。「北見道路」とは、帯広から足寄・北見を経て網走に抜ける高速道路・北海道横断道路網走線のうち、北見市内の北光地区と端野の約10.3 km部分ですが、ここをつなごうと、国道39号線の改築事業（バイパス）として

建設が進められているものです。

※「北海道新聞」2009年11月6日の「めど立たぬ十勝延伸」より



政治家としては、小泉内閣当時の武部幹事長が関係しており「武部道路」とか言われています。朝日新聞が道路特定財源の問題で特集してくれたのですが、政治家と道開発局、そして土建との癒着の裏付けをとるため、総務省に情報開示を行いました。自民党道選挙区への寄付行為のデータを取り、土建業者からの寄付がどれだけ多いか、5年間にわたって調べたのです。そして、何故このルートにしたのか

についてなど、道開発局と長時間の交渉をしましたが、相手は逃げてしまう。それでも次の事が明らかになりました。

最初は、自然破壊しないでフラワーパラダイス入口を通る予定でした。それを自民党の道議が自身の経営する土地を通るようにルートを決めたのです。私たちは、いわゆる土地ころがしの疑いが濃いということで、法務局の登記簿謄本を裏付けで出して、何月何日に売買し情報をいつ仕入れたかということ明らかにして追及を試みました。報道はされませんでした。登記簿によるとそのことは明白で、自民党の衆院議員と道議、そして市も関与した「談合」が行われたものと思われまます。

3 北見ヶ丘・南丘の自然の豊かさ

お手許のパンフ「北見丘陵の宝もの」は北見の自然風土の会で原案を作り、道自然保護協会が論議されて作られたものです。自然がどれだけ豊かであるかということ、北海道自然保護協会の会長であり植物学者の佐藤謙先生が7年間毎年調査し明らかにしました。植物種が多く、北見ヶ丘とほぼ同じ標高で世界遺産になった知床の植物種200種に比べ、駅から15分足らずの北見ヶ丘（地上およそ250mの高さ）には440種もの植物が自生しています。特徴的な植物の写真がパンフにあります。キタミフクジュソウ（絶滅危惧植物・道東道北の固有種）、ナニワズ、ミヤマスマミレ、クリンソウ、ミヤマハンショウヅル（高山植物）など貴重なものです。

動物も、国の天然記念物であるオジロワシが営巣し、他にオオワシ、コアカゲラ、クマゲラ、エゾワシなど貴重な動物が多数生息しています。北見市の環境白書でも、15万人規模の都市の中でオジロワシが営巣しているのは世界的にも類をみないと記しているところでは。

このように貴重な動植物が生息している所が市内から近くであり30分とか40分で散歩できるので、毎日のように散歩をする方や散歩会、野鳥観察会などで楽しむ市民も多いです。

絶滅危惧種のニホンザリガニについても、十勝自然保護協会が水棲動物の専門家である鏡さんを招いて6年間毎年調査しています。パンフの写真は札幌の写真家林直光さんのものですが、林さんにも協力いただき調査にも参加してもらっています。

道路用地でないところの川では、調査の30mの範囲に100～200匹いたニホンザリガニですが、他の湧水道のところへの移植を試みたら5～6匹に激減しました。当時は72匹を移植したというデータが残っていますが、今年8月には4匹ぐらいに激減してい

ます。今日の資料に示されている生物多様性条約（p6資料1）には「生息域内保全」という条項（第8条）があり、移植は基本的に間違いで、移植して成功した例はないと植物学者の佐藤謙さんも指摘しているのですが、それを平気で行っています。これが道路行政の実態です。

私たちは科学的根拠をもって理論的に反論すべきと考えています。科学論にもありますが、科学はありのままの事実をまず調査し分析することから始まると思います。本当に移植して大丈夫だったのか検証することが大切です。北見ヶ丘の良さ、道路建設の問題点などを市民にもっと広げるために、専門的意見を加えた写真集作り、勉強会ごとに配るなどの活動を行っています。

4 北見道路事業の根拠に対する疑問

調査し、生息が危ぶまれる生物のことを指摘して、それでも何故作るのかということについてですが、国土交通省は建設の目的に、市街地の渋滞解消と交通事故などを挙げています。しかし本当なのか、統計データ等でその言い分を吟味するを行いました。

先ず一番目の理由の市内の渋滞は、駅前の大通り西1丁目、平成11年に渋滞があったとして、時速19.9kmというデータを持っています（平均速度、時速20km以下が渋滞とされます）。しかしこれは一時的なもので、東急百貨店が撤退して平成17年には時速21.2kmに改善され、今後も一層緩和される見通しです。彼らが言う渋滞はない、それでも何故作るのかということです。

※パンフ「北見丘陵の宝もの」p6「市街地の渋滞について」より

	平成11年度	平成17年度
北見大通西1丁目（平日、混雑時）	19.9km	21.2km
端野3区	28.2km	31.5km

2番目に挙げている交通事故ですが、国交省は人对車両の死亡事故が全道平均の4.5倍と説明します。しかし、事故データをとると10年以上前の一時的数値を使った統計のごまかしです。2003年からの3年間国道39号線で死亡事故はありませんでした。このことについて市川守弘弁護士が詳細に反論していますが、彼らは平気で統計のごまかしを行います。

3番目に、地域医療に対する支援を挙げ、バイパス（北見道路）は緊急搬送に必要と言っていますが、私たちの会員で医師の方が指摘しているように、日赤病院など救急指定病院は市街地の中心にあり、北見道路に出るまでに10分かかりますから、遠回りに

5 道路事業に科学的根拠を

「クルマ依存社会からの転換を」（道路住民運動全国連絡会編著、「文理閣」2011年2月の中で執筆した「強引に進められる北見道路」の中で、「道路事業に科学的根拠を～無駄な予算をカット」と書きましたが、でたらめな統計を使い、事実のねじ曲げが行われています。事業の見直しを審議する1996年の北海道開発局事業審議委員会を傍聴したのですが、ある委員からの「現在北見から置戸町を結ぶ交通量は1100～1200台/日となっているが、北見道路を利用する交通量が8000～9000台/日（という見積もり）は過大ではないか」というまともな質問に、根拠も示せず答えられませんでした。それでも通っていくのです。

費用対効果の根拠も国会議員を通して質問しました。しかし、国交大臣が費用便益比（p6資料2）が1.0を下回る事業は中止と2008年に答弁しているのですが、渋滞の実態や交通量など統計のごまかしを行い、また建設費用を急遽減じることによって、費用対効果の数値を「上げ」ているのです。

自然破壊だけが残り、物流にも観光にも使わない、医者も使わないと言い、トラックの運転手も「時間がかかるから乗らないよ」と言っているような北見道路に、道民の税金（323億円の建設費の2割にあたる64.6億円。今年は12.1億円）を使うべきではありません。税金は、東日本大震災の被災者のためなど有効に使うべきです。

道路事業に対しては科学的根拠を持って反論することが必要で、ここに本質的な問題があると思います。

6 おわりに

報告の最後に、何故私がこの問題に関わったのかについて述べます。

資料に、「強引に進められる北見バイパス道路～自然生態系の保護は、地域の漁業と農業を育てる～」(「北海道の自然」第44号 2006年)という一文を紹介してもらいましたが、北見市は森林面積が市の55%を占め、氷河期の生き残りと言われる高山植物があり、オジロワシやオオワシなど食物連鎖の頂点にある肉食動物種が多様に存在する極めて豊かな自然生態系をもつ地域です。樹木の年輪の幅の広さがサケの遡上と関係していることがカナダのトム・ライムヘン教授によって立証されていますが、森と川と海がひとつになった生態系をなしているのです。北大の松永教授は、腐植土層における枯れ葉などが分解してできたフルボ酸と結合した鉄イオンが森林から河川へ運ばれ、海の生物を育て漁業を豊かに

にするということを実証しています。宮城県気仙沼の「牡蠣の森を慕う会」の畠山さんは、「海は恋人」運動を続け、10万本のブナやカツラの植林活動を行っています。植林の体験学習に小学生6000人も参加しています。畠山さんは「三つの場で木を植えている、先ず山に、そして人間の心、最終的には海草という海の森に」と言います。

これらは、樹木の伐採が農業や漁業にどれだけ深く関係しているか認識してもらうために書いたものです。そして実は、オホーツク沿岸の常呂漁協では、この気仙沼の植林活動の2年前（1987年）から、漁師さんが植樹活動を行っていました。常呂川は湧水がありサケも遡上する川で全国2番目に水質汚濁防止法が適用されたのですが、森林伐採で湧水が半減という事態に、漁師さんは流域100haを買い取り植林を始めたのです。

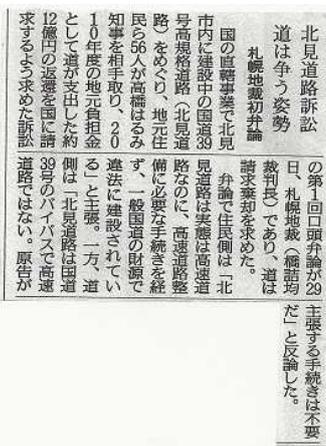
私は、せつかく流域をきれいにしているのに、道路事業でそれを汚すなど、時代の流れに逆行していると強く思っていましたので、この北見の自然を守る運動に関わってきたという経緯があります。

今日のこの集まりはスローライフの会ですが、私は仕事でスローフードということをやっています。この地域には全国的にも進んだ有機農業をやっている農家の方がおりますので、有機農産物、低農薬や無堆肥無農薬野菜など扱っています。その理論的根拠ですが、故美土路達雄氏の著作「食生活様式の構造」の考え方～地域の自然条件と自然生態系を守ることが土台になれば、農業・漁業を育て、豊かな食の生態系を作ることには出来ない～があります。3万本の樹木を伐採しトンネルと橋を多数作って道路を通すという北見道路は、自然生態系の破壊そのものであり、豊かな食生活、スローフードにも反すと思っています、その立場から運動に参加し関わっています。

「スローライフ交通教育」にどれだけ役に立ったかわかりませんが、私なりに北見道路訴訟を取り組んできた気持ちが少しでも伝わればと思います。

(かわさき まさる)

※本稿は、当日の講演記録を基に、編集者の責任で要約させていただいたものです。



「北海道新聞」2011年9月30日

公開講座関連資料

※以下は公開講座での主催者資料の一部です

〈資料1〉「生物の多様性に関する条約」抜粋

〔前文〕締約国は

「生物の多様性が有する内在的な価値並びに生物の多様性及びその構成要素が有する生態学上、遺伝上、社会上、経済上、科学上、文化上、レクリエーション上及び芸術上の価値を意識し、」

「諸国が、自国の生物の多様性の保全及び自国の生物資源の持続可能な利用について責任を有することを再認識し、」

「更に、生物の多様性の保全のための基本的な要件は、生態系及び自然の生息地の生息域内保全並びに持続可能な種の個体群の自然の生息環境における維持及び回復であることに留意し、」

現在及び将来の世代のため生物の多様性を保全し及び持続可能であるように利用することを決意して、次のとおり協定した。

第八条 生息域内保全

締約国は、可能な限り、かつ適当な場合には、次のことを行う。

(a) 保護地域又は生物の多様性を保全するために特例の措置をとる必要がある地域に関する制度を確立すること。

(b) 必要な場合には、保護地域又は生物の多様性を保全するために特例の措置をとる必要がある地域の選定及び管理のための指針を作成すること。

(c) 生物の多様性の保全のために重要な生物資源の保全及び持続可能な利用を確保するため、保護地域の内外を問わず、当該生物資源について規制を行い又は管理すること。

(d) 生態系及び自然の生息地保護並びに持続可能な種の個体群の自然の生息環境における維持を促進すること。

(e) 保護地域における保護を補強するため、保護地域に隣接する地域における開発が環境上適正かつ持続可能なものになることを促進すること。

(f) 特に、計画その他管理のための戦略の作成及び実施を通じ、劣化した生態系を修復し及び復元し並びに脅威にさらされている種の回復を促進すること。

.....

(k) 脅威にさらされている種及び個体群を保護するために必要な法令その他の規制措置を定め又は維持すること。

(l) 前条の規定により生物の多様性に対し著しい悪影響があると認められる場合には、関係する作用及び活動の種類を規制し又は管理すること。

〈資料2〉 費用便益比 (B/C) とは

道路整備効果のうち、①走行時間短縮の経済効果、②走行経費減少、③交通事故減少の3便益 (B:benefit) を予測数値化し、維持管理費と全体事業費 (C:cost) で割った値。通常「B/C」(ビー・バイ・シー) と略す。この数値が高いほど整備効果があるとし、1.0を下回る事業は中止するとしている。～2008年2月の衆議院予算委員会での冬柴国交大臣答弁～(「くるま依存社会からの転換を」道路住民運動全国連絡会編集 p166)

〈資料3〉第36回道路全国連・全国交流集会 アピール

私たちは、第36回道路全国連・全国交流集会を11月13日、14日、愛知で開催、全国から43団体142人が参加した。

昨年8月の総選挙に向けて民主党は「コンクリートから人へ」をスローガンに、マニフェストには「自動車中心の街づくり政策を転換し、路線バスや軌道系交通(鉄道・路面電車・次世代型路面電車システムLRT等)を充実する」と掲げた。そして政権担当後は国幹道建設会議を廃止し、全国の国道130路線を凍結候補とするなど、自公政権の道路特定財源に依拠してひたすら道路づくりを推進する政策に対比して、大いに期待を抱かせるものであった。

しかし半年も経過しないうちに凍結候補の6割、78路線の凍結を解除してしまった。民主党都道府県連の要望によるものという。これら民主党都道府県連が日本の、あるいはそれぞれの都道府県の交通政策について議論したかどうかは報道されていない。

また、高速道路については、建設の可否を判断する事業評価の費用対便益(B/C)の計算過程で便益を過剰に計上し、建設ありきで計画が進められているとの指摘がされている。この度、行政刷新会議で公共事業評価の要であるB/Cが俎上に乗ったが、道路全国連はより一層の抜本的見直しを求め、それに基づいて全事業のB/Cの見直しを要求する。

決定されれば状況が変化しても止まらない道路計画・建設に対し、道路全国連は、改めて徹底した情報公開と事業中止を含めた再検討を求めているものである。

そもそも道路建設の理由としてまず挙げられる交通渋滞に対し、道路新設によって対応する政策はすでにここ30年にわたり破綻が明らかになってきた。つまり道路を新設、拡大するたびに渋滞は拡大し続けてきている。

いまや年々多様化し増大する国民の交通要求に対しては、道路増設によらず、公共交通拡充によるしか解決はあり得ない。これはこの間、世界で立証されている。CO2削減のためにも、PM2.5削減のためにも自動車交通の総量抑制は重要な課題となっている。

この1年も道路計画見直しや道路公害に反対し粘り強い

運動が全国各地で展開された。5月には広島は国道2号線訴訟で、道路の差し止めは認められなかったものの周辺住民の騒音被害に対し国の賠償を求める判決が出された。また、大気汚染公害裁判を闘ってきた公害被害者が要求する医療費全面救済を私たちも支持し、その成功のために闘うものである。

道路全国連は、個々の道路に対する公害対策を求め続けると同時に、車優先の道路建設から本来あるべき交通政策の樹立を要求するものである。

2010年11月14日
第36回道路全国連・全国交流集会

〈資料4〉 フィルムフォーラム資料

北海道交通事故被害者の会、会報 20号 (2006年4月)より

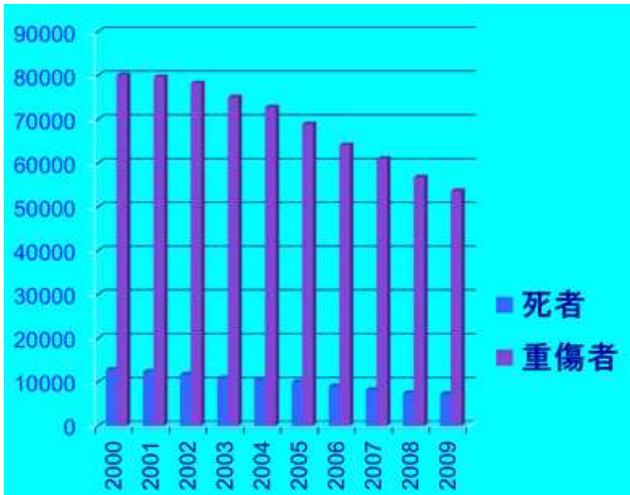
〈手記〉 隆輔は意識も戻らないまま
小さな体で闘っています

稚内市 米内 隆俊



米内 隆輔君
H9年3月18日生

平成15年6月20日、午前7時30分。稚内南小学校に入学から2ヶ月の隆輔は、仲良し二人きょうだいの中学生の姉と一緒に「いってきまーす」と元気に家を出た。それから20分後、姉と別れた隆輔は信号機のない横断歩道の中央付近で、前方不注意の加害者(女性、25歳)が運転する乗用車にノーブレーキで約10m跳ね飛ばされた。加害者に救護処置もされず、隆輔は病院到着まで心肺停止状態であった。事故現場は見通しの良い通学道路で、小中学生の登校時間帯にもかかわらず、加害者は何故万全な注意が出来なかったのか。



隆輔は脳挫傷、低酸素脳症等により四肢麻痺、人工呼吸器管理の状態。意識も戻らないまま、小さな体で闘っています。

妻は職場を退職し、面会時間一杯息子に付き添っています。私はい つでも病院に駆け付けられるように、出張のない部門に替えてもらいました。祖母は、事故のショックによりうつ病になって通院。高校生になった姉は楽しく多感な時期なのに、学校が終わると病院での付き添いという二重の生活を強いられています。

何といても、これから一番楽しい人生を送れるはずだった息子をひどい目に遭わせ、人を台無しにし、私達家族をめちゃくちゃにした事は絶対に許せません。

加害者は現行犯逮捕で起訴され、刑事裁判では平成16年5月12日、禁錮1年6月、執行猶予3年を言い渡されましたが、歩行者が守られなければならない場所での重大過失であるのに、あまりに軽い処罰です。加害者の起こした事故は隆輔だけでなく、目撃した同級生や他の児童にも深い心の傷を与えた重大事件である事を忘れないでほしい。

このような悲惨な交通事故が根絶されることを切に願います。
(隆輔の父)

「北海道新聞」2010年5月1日

輪禍を追う
交通死減少の陰で

稚内市の米内隆輔君 送られた時意識はなかったが、外傷はほとんどなく、医師は「退院まで1ヶ月」と言っている。11月1日、この日が3週間後に退院の予定が、隆輔君の意識は戻らないまま、意識も戻らないまま、小さな体で闘っています。

家族の苦悩
2時間ほど体を抱えて、位置を変え、顔の汗を吸い取り、息子の呼吸の作動を促す。事故後、稚内市は肉壁で通す。隆俊さんは肉壁で通す。

息子の介護将来誰が
「命が助かっただけで、交際に出る予定はない。隆輔君も意識も戻らないまま、小さな体で闘っています。」

発信 2010

実践報告

体験講話「命とクルマ、遺された親からのメッセージ」 の実践から

前田敏章

北海道交通事故被害者の会の代表を務めていることもあり、12年ほど前から体験講話の機会をいただいています。対象は、高校生・大学生・矯正施設・関係機関（被害者問題を含むことも）・一般の方と様々ですが、いつも「命とクルマ」の二つのテーマを中心にメッセージしています。今も講話の前後数日間は辛い思いをしますが、伝えることは亡き娘から託された使命と思い、また私にとってはスローライフ交通教育の実践の場とも位置づけ、毎回心をあらたに取り組んでいます。

特に2011年度からは、北海道警察の犯罪被害者支援室が犯罪被害者等基本法および計画（注参照）に基づき、啓発事業として「命の大切さを学ぶ教室」を本格実施したことに伴い、中学生への講話機会が新たに生まれ、講話回数も飛躍的に増えました。今年度（2011年4月～2012年3月）はこれまでのほぼ2倍で、中学、高校それぞれ9校の計18校、受講者生徒数は5500人になりました。（前田担当分。累計では93校、受講者約3万人）私はそのほかに少年院、刑務所など矯正施設で5回、一般対象15回と、計38回の講話機会を数えました。（2000年以来の累計では219回、受講者約5万人）

くじけそうな心を支えてくれているのが、講話後に届けられる生徒からの感想文とメッセージです。感性豊かな前向きの若者の言葉に励まされながら、「いのちでのつながり」「悲しみからの希望」ということを実感しているところです。高校生への講話レジュメと講話後の感想文を紹介し報告とします。

なお、感想文中、江別高校のものは、2011年4月、当会事務局長池田先生が担当する3学年の倫理社会の授業（3クラス）に招かれて講話を行ったものです。

また、当会のホームページを観て共同通信社（東京・文化部）から連絡があり、感想文にもある札幌市立青葉中学校の講話（7/5）の取材を受けました。配信された記事は、私の把握しているところでは、岐阜新聞（9/30）、東奥日報（10/4 小中学生版）、中国新聞（10/24、※p 12）、山陰中央新報（2012/2/5）などで掲載されました。

注：◆犯罪被害者等基本法（2004年）「第二十条（国民の理解の増進） 国及び地方公共団体は、教育活動、広報活動等を通じて、犯罪被害者等が置かれている状況、犯罪被害者等の名誉又は生活の平穩への配慮の重要性等について国民の理解を深めるよう必要な施策を講ずるものとする。」

◆第2次犯罪被害者等基本計画（2011年3月25日閣議決定） 第1章第5の1の「国民の理解の増進」の項の(6)「中学生・高校生を対象とした講演会の実施」

警察において、教育委員会等関係機関と連携し、中学生や高校生を対象とした犯罪被害者等による講演会「命の大切さを学ぶ教室」の開催による犯罪被害者等への配慮・協力への意識の醸成等に努めるほか、あらゆる機会を利用して広く国民の参加を募った、犯罪被害者等による講演会を実施し、「社会全体で被害者を支え、被害者も加害者も出さない街づくり」に向けた気運の醸成に努める【警察庁】

〈講話レジュメ〉

命とクルマ、遺された親からのメッセージ

1 伝えたいこと

- (1) 犠牲を無にせず「命の尊厳」を。
相手と自分の命を大切にしたい。
歩行自転車の場合も、自ら違反行為をせず、安全な行動を
- (2) クルマの危険性と「クルマ優先社会」について深く考えて欲しい

2 被害の実相

- (1) 娘の事件など、歩行者・自転車が被る被害は「通り魔殺人」的被害
- (2) 死亡事件だけでなく深刻な後遺障害がある。重傷被害は死亡の8～10倍

- ① 遷延性意識障害（遷延：ながびくこと）：生命維持に必要な脳幹部分は生きているが意識障害が続く。
- ② 高次脳機能障害：交通事故などにより脳が損傷。外見では判断できず、本人や家族も認識しにくく、記憶障害（何度も同じことを聞く）、注意障害（同時に2つのことができず、集中できない）、感情障害（怒りっぽくなる・子供っぽくなるなど、感情のコントロールが困難）、失語症、地誌的障害（自分のいる場所や、時には自宅の場所まで分らなくなる）などの症状がある。

3 人命軽視の麻痺した「クルマ優先社会」

「事故だから仕方ない」「(加害も被害も)運が悪かった」ではなく、「未必(みひつ)の故意」による「交通犯罪」という捉えへ

- (1) 現在の交通事犯被害は「静かに進行する大虐殺」
- ① 2009 年において生命・身体に被害を受けた犯罪の被害者数は、94万8105人。このうち 96.5%は、道路交通の死傷。
 - 交通死傷総数=91万5029人（死者:7,309人※+負傷者:90万7720人）※死者数は厚生統計
 - 殺人等一般刑法犯死者：1054人
 - 一般刑法犯負傷者：3万2022人
 - ② 世界では、年間130万人の死者（3500人/日）、5000万人の負傷者。10歳から24歳までの年齢層の死因トップは自動車事故であり、世界で年間約40万人が死亡、数百万人が負傷。（2007 年のWHO報告）
 - ③ 死語にならない「交通戦争」

「人間の死を日常の中に取り込んでしまい、それを異常だと認識しない（あるいはさせない）ことに戦争の真の異常さがあるとすれば、現在の日本はまさに交通戦争の真っ只中にあると言わざるを得ない。また自分が殺されると同時に他人を殺さなければならないという『殺し合い』の中に戦争の非人間性があるのだとすれば、交通事故の被害者になる可能性とともに、加害者になる可能性を常にもっている我々はやはり戦争の中に生きている」（二木雄策著「交通死」岩波新書）

- (2) 空間的・時間的に分散して発生することによる感覚麻痺や、モータリゼーションに依存した消費社会によって形成された「クルマ優先社会」
- 「自動車の普及によって、他人の自由を侵害しない限りにおいて各人の行動の自由が存在するという近代市民社会のもっとも基本的な原則が崩壊しつつある」（宇沢弘文「自動車の社会的費用」岩波新書）

4 被害の視点と社会正義・・・麻痺を直すために、被害の視点から本質を

- (1) 「知性」に不可欠な想像力と教養の概念
- 「教養」とは、単なる「知識」ではなく「態度」～いか生きるべきか、日常の生活を一步でも良くしていくという社会にはたらきかける態度や行動～であり、真の教養に必要なのは、「社会」の理解と「他者への想像力」、他の生命への「共感力」。（札幌学院大学 山本純教授）
- (2) 国民の正しい被害者理解が「正義」の社会、「安心」の社会を創る

5 交通死傷被害ゼロのために・・・絶対に加害者にならない運転を

- (1) クルマの危険性を考える
- ・クルマの強大な殺傷力
 - ・「交流機能」も持つ道路には、生理的能力の未発達な子どもや衰えたお年寄りが共存
- (2) 道路交通法など法規を守るのは、被害者を生まないため。これが遵法精神 「全ての規定は過去の犠牲の上に成り立っている。守らなければ同じ犠牲をくり返す」（田口美貴夫「機長の700万マイル」講談社）
- (3) クルマの有用性に対する認識を理性で変える
- ・クルマは速く格好良く走るものではなく、ゆっくりだが、雨風しのいで、荷物も積んで、ドアからドアへ移動できる便利なもの。子どもや高齢者、病気の人に

- 特に必要
- ・ハンドルを握ったら、早く着こうとは一切考えず、「進行方向空間距離」の安全確認を二重三重に行い、歩行者や自転車、同乗者の安全を守りきり、絶対に加害者にならない運転を

6 交通死傷被害ゼロのために・・・加害者を生まない社会を創る

- 人命軽視の「クルマ優先社会」（＝モータリゼーション依存社会）から、本来の生命尊重の社会へ
- (1) 「凶器」から本物の「道具」へ：クルマ使用に対する「社会的規制」の強化
 - ・厳罰化：違反行為をとまなう人身事故は「未必の故意」による「交通犯罪」
 - ・免許制度の厳格化：（現状では）運転免許は、「卓越した技術」「豊富な知識」「頑強な安全意識」を有する専門家（プロフェッショナル）だけに与えられるべき。
 - (2) 被害ゼロを明確にした国や自治体の政策
 - ・スウェーデンの「ヴィジョン・ゼロ」政策：生命が第一という強力な倫理的動機が基本
 - 「交通システムによって死亡したり重傷を負う人を、ゼロに」と、1997年に国会決議
 - ・車道至上主義を排し、歩行者優先の生活道路、自転車道の確保。「ゾーン30」、「ボンエルフ」（生活の庭）
 - ・公共交通を発達させ、自動車通行の総量を減らす
 - (3) 「脱・スピード社会」：「ソフトカー」：既存の自動車に「最高速度制御」の機能を組み込んだ車で、道路ごとに設定された最高速度を「表示」「制御」「認識」する装置からなる（千葉商大 小栗幸夫教授）
 - (4) 生活スタイルとして「スローライフ」
 - 速度」「時間」を優先し、「運輸」に支配された生活から人間性を取りもどすこと。モータリゼーションに「追いつかない」歪んだ消費社会からの脱却。

7 おわりに・・・遺された親からのメッセージ

銀（しろがね）も 金（くがね）も玉も 何せむに
 まされる宝 子にしかめやも
 （山上憶良が子を思う親の気持ちを詠んだ万葉集の歌）

「皆さんのご両親を思い浮かべて下さい。天から与えられた命を全う出来ずに天逝（若くして亡くなること）された時、この世で一番 深い悲しみに陥るご両親がいます。

若さが、その一途さで暴発し、自分や他人を危険な状況に置きそうな時があるかと思います。そのときは、もしものことがあった時のご両親と家族の嘆き、あなた方を心から大切に思ってくれている仲間の悲嘆、そして同時に相手の方にも、抜け殻のようになり悲しむご両親と友人たちがいるということを想像して下さい。決して相手を傷つけることなく、自分も安全な行動をして下さい。

クルマは人が作った「道具」のはずです。危険な使い方をして「凶器」に変えないで下さい。さらに進めて交通被害を生まない社会づくりをともに進めましょう。他人と自分の命を本当に大切にして下さい」

生徒からの感想とメッセージ

■殺人も交通事故死も、誰かを殺したことに変わりはないのに、こんなにも罪の重さが違うのはおかしいと思った。「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。私はまだ高校生で、やりたい事もたくさんある。きっと娘さんも同じように考えていたのだと思う。すごく無念さがうかがえる。今日は本当にありがとうございました。

(2011/4 江別高校3年女子)

■人を殺すということは、どんな理由があっても、わざとじゃなくてもいけない。被害者の方も、その家族も辛い思いをするし、加害者も苦しいから。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。

(同3年女子)

■命は重いとわかってはいたけれど、今日ほど深く考えた日はなかった。人を傷つけることは怖い。自分も傷つきたくないけど、相手を傷つけることはもっと怖い。命を大事にする。

(同3年女子)

◆自分には関係ないと思っていたけれど、もし自分が交通事故などで意識を無くしたり、死んでしまったりしたら、残された人々がものすごく悲しむことなど色々わかった。これからもっと自分の命を大切にしていきたいと思った。

(2011/5/2 千歳北陽高校1年女子)

◆前田先生の娘さんのお話真げんに聞いていました。もう泣いてしまいそうでした。前田先生はこれからずっと考えることと思いますが、一生懸命命を頑張っていて欲しいです。ありがとうございました。

(同1年女子)

◆命の重さを改めて感じました。表情には出しましたが、内心では涙を流しました。世間一般の車に対する考えが歪んでいる、交通事故は虐殺であるというのは、僕も同じ考えでした。

(同2年男子)

◆今までよりももっともって命の大切さを学ぶことができました。自転車に乗るとき気をつけないと危険だと思った。初めて親の気持ちを考えることができました。「うるさい」って思っても、やっぱり一番そばにいてくれて安心できるのは両親だなあと感じました。これからも、今よりもっと他人の命、自分の命を大切にしようと思います。

(同2年女子)

★今までは交通事故があんなに怖いものとは思わな

かった。殺人とか、自殺とかで命を失う人が多いけれど、今回の話を聞いて、言葉とかで「死ぬ」だとか「死ぬ」とか口にしてはいけないと思った。自転車で事故というのは多いけど、講演の話を思い出し、気を付けながら通学したいです。

(2011/5/10 石狩翔陽高校3年女子)

★私は常に「明日死んでしまうのかなあ・・・」など考えながら生きています。そんな私に今回のお話はとても心にひびきました。言葉にはうまくできませんが、命の重み、すばらしさを気付くことができました。今、生きている事だけでもすばらしいという事。これから免許も取ります。その時に私は絶対に前田さんの事を思います。人生で大切なお話を、ありがとうございました。

(同3年女子)

■今まで聞いてきた命の話で、一番胸に刺さるお話でした。私には姉がいますが、「もし姉が死んでしまったらどうしよう」とさやかさんの手紙を見て思いました。泣きそうになりました。いて当たり前だと思っている家族がとても大切に思えました。これから家族を今までの倍以上、大切にしようと思います。友達にも今まで以上に優しくしようと思いました。

(2011/7/8 札幌市立青葉中学校2年女子)

■当たり前のように思ってたけど、「生命」があっ
てはじめて何かをすることができるんだと改めて気づかされました。生命があるということは、とてもありがたいことなので、これから先、「自殺しよう」とか「安全だから大丈夫」とか簡単に思わずに、しっかり生命を大事に生きていきたいと思いました。

(同2年女子)

■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すばらしいことだと感じた。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。

(同2年女子)

■何気ない行動に危険があるかもしれないし、自分は加害者にも被害者にもなるかもしれないという危機感も大切だと感じました。何より毎日そうやって生きなければいけない今の世の中に不安を感じます。どうやったら事故がなくなるか。それを1人1人が考えるべきです。

(同2年女子)

◆今までの考えはとてまあまく、本当の事実をわかっていなかったと感じました。テレビのニュースや新聞で交通事故について見るがありますが、今日の講話を聞いてその事故を見る目が変わりました。前田さんの話していたスローライフが実現すれば事故のないとても良い社会になると思いました。

(2011/10/13 苫小牧西高校3年女)

◆ちひろさんのお話を通し、私の命は私のものだけではないと思いました。一つの命を失うと多くの人悲しみ、苦しみながら生活をするようになってしまいます。私はそんな加害者にも被害者にも絶対になりたくないと思いました。そして私の大切な人のためにも、自分の命を大切にしていこうと思いました。私はちひろさんの犠牲を絶対に無駄にはしません。今日考えさせられたこと感じたこと、家に帰ったら先ず家族に伝えようと思います。交通事故のない世の中にするために協力したいと思います。

(同3年女子)

◆悲しさ、悔しさは時間が解決してくれるものでなく、次第に増していくという事を聞いて、人が1人居なくなることが、どれだけ重大なことを痛感しました。私は、学校生活や日常生活を送る中で、何度も消えてしまいたいと思うことがありました。ですが、残される両親や兄弟や友人たちのことを考えると、今回の講演で学んだように悲しみが広がっていくんだなと思いました。私も妹がいます。もし自分が居なくなったら、妹もどれだけ辛いのかと考えました。家族の大切さにも気付かされました。

(同3年女子)

◆日本の全ての人に交通事故の重さや悲しみを伝えてあげてください。それくらい私の心には響きました。

(同3年女子)

★加害者も本当はやるつもりはないのに（その立場に）なってしまうのは「社会」がこのようにしてしまっていると気づかされました。私も「イニシャルD」を楽しく読まさせてもらっている側だったので、これについての考え方が変わりました。そのようなことから、私の将来にもつなげていきたいです。(2011/11/29 札幌平岡高校3年男子)

★交通事故にあって植物状態になってしまっている米内君をみて、本当に交通事故は人生を変えてしまうんだと思いました。卒業式のときに意識はないけど、笑顔と涙をみせたシーンに感動しました。

(同3年女子)

★講演を聞いて、事故を防ぐという意識が国民も国も薄れていると感じた。加害者はもちろん悪いが、国またはその地域の対策にも問題があると思う。自転車が歩道を走ると罰せられるということを耳にし

たが、自転車が走るべき道はしっかり完備されているのか。このようなところから対策をしていかないと事故をゼロにするのは難しいと思う。また講演の中でもあったが、交通事故に対しても軽視しすぎである。一方でソフトカーや速度を制御できる車も開発に取り組んでいるのは良いと思う。ただそれは万が一のためにあるのであって、それに頼りすぎるのは良くない。これは個人と個人の問題ではなく国全体としての問題だと思う。(同3年男子)

★私たちは普通に暮らして毎日が当たり前だと思っています。だから親に反抗したりするのだと思います。私も親に反抗したこともあります。ですが、この講演を聞いた後は親に感謝しながら暮らしていきたいです。今回は本当に「命の講演」といっても過言ではないでしょう。ありがとうございました。

(同3年男子)

★今回の講演を聴いて、交通安全のあり方の考え方が変わりました。テレビや新聞で交通事故のことを聞いても、「かわいそうだ」「なんて運が悪かったのだろう」と思っていましたが、講演の中で生々しい被害者たちの声を聴くことができ、社会の認識の甘さを実感しました。VTRの中での男の子の生きたいと気持ちがすごく伝わりました。あの子もこの社会の甘さに被害を受けたのだと思うと、僕たちのような若い世代がこの社会の車に対する考え方を変えなければならぬのだと思いました。

(同3年男子)

★私の親族にも、事故でお子さんを2人亡くした人がいます。人の命はお金では返ってこない。それを命とお金をイコールで結び、それを受け入れる社会はおかしいと思います。だからといって、事故をおこしてしまった人が死刑になったとしても亡くなった方はもどってきません。講演でも言っていた、たくさんの安全への改善策、他の国々の取り組みをいち早く国内に浸透させて、人が人の「道具」によって傷つくことのない安心で安全な社会を実現できれば良いと心から思っています。私一人にできることなんて無いに等しいと思いますが、それでも危ない運転をする知人にちゃんと注意をしたり、小さなところから貢献していきたいです。(同3年女子)

★前田さんの取り組みは、私たちが一生をかけて人々に伝えていくべきことです。前田さんがした講演は私たちが忘れることなく、自分の家族や友人や自分たちに関わる全ての人々に伝えることで、社会が少しずつ変わっていくと思いました。(同3年女子)

