

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.18
2015年2月20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

シンポジウム・クルマ社会と交通教育

小樽事件からの教育と社会の課題 ～悲劇を繰り返さないために～

2015・1・24 北海道クリスチャンセンター

ここ数年は秋に開催していた公開シンポ（公開講座）ですが、今回は厳寒の1月開催となりました。

テーマは、小樽事件の悲劇を繰り返さないための教育と社会の課題とし、冒頭では被害ご遺族である原野和則さんに今の思いをお話いただきました。続いて、7・13小樽飲酒ひき逃げ事件被害者等連絡会の高石さんと前田から報告・提言があり、飲酒運転撲滅、被害ゼロのための刑事司法の課題や行政の課題そして教育の課題について提起されました。



特別報告では、遠路愛媛県よりお越し願った小佐井良太准教授より、大学における遺族講話の取り組みなど法社会学の授業実践とともに、自身も深く関わった福岡県の飲酒運転撲滅条例制定についても報告下さり、北海道でも始まった道条例制定を求める運動に大きな弾みとなりました。

ワークショップも貴重な発言が続き、今シンポは、今後の交通教育実践に多くの示唆を与え、つながりを広げる、非常に意義あるシンポとなりました。なお参加者は20人で、報道関係者も多数でした。

テーマ「小樽事件からの社会の課題～ 悲劇を繰り返さないために」

① 報告と提言 7・13小樽飲酒ひき逃げ事件被害者等連絡会から

★ 特別発言「被害遺族の思い」原野 和則（小樽事件ご遺族）・・・ p2

■ 報告・提言「飲酒ひき逃げ事件の根絶をめざして」・・・ p5

高石 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）

■ 報告・提言「小樽事件からの教育と社会の課題」・・・ p7

前田 敏章（当会会長 北海道交通事故被害者の会代表）

② 特別報告

「法社会学の授業実践と福岡飲酒運転撲滅条例制定の意義・取組み」

小佐井 良太（愛媛大学 法文学部 総合政策学科 准教授）・・・ p9

③ ワークショップ

・・・ p12

関連資料・レポート等

・・・ p15

特別発言

被害遺族の思い

原野 和則

小樽飲酒ひき逃げ事件被害遺族

原野沙耶佳の父です。

昨年、訴因変更が認められましたが、心身ともに不調な状態が夫婦ともに続いています。遺骨と遺髪があるので、私の日課は毎朝と寝る時に頭をなでるのですが、年明けも娘のいない正月が厳しいです。何とか裁判員裁判に向けて自分なりに頑張っていこうと思いが…。そんな中、前田さんからこの場で話して欲しいという依頼があったのですが、心理的面もあり体調がすぐれず寝込んだりしておりました。考えてはきたのですが、棒読みになってしまうかもしれません。その点はお許し下さい。

昨年の道内交通死は169人で、前年比15人減っています。昔に比べると減っているのですが、娘を亡くして当事者となってみれば、数は関係がないという感じがします。169通りの不条理があり、その不条理に抗（あらが）うことができない深い悲しみと絶望がある。被害は「ゼロ」にしていかなければならないと思います。

この中で飲酒運転の死亡事件が道内で19人、全国最多ということですが、この中に私たちの娘3人が含まれているわけです。

あえて娘を「殺された」と言いますが、沙耶佳は一人娘で、私たち夫婦の身体の一部でもありますし、心の全てだったのです。ですから現在、未来に希望とか目的もなく、死というものが身近なものになりつつあります。早く娘のもとに逝きたいという思いが毎日あって、ただ手ぶらで逝くわけにはいけないので、きっちり裁判員裁判で決着をつけてから、娘に報告できるものを持って逝きたいと考えています。

事故の詳細については新聞等でご存知かと思いますが、裁判も近いので、今話せる範囲内で現在の心境を3点について話したいと思います。1点はマスコミの対応、2点目は検察と司法、3点目は道路交通法についてです。

マスコミの対応についてですが、事故の翌日7月14日、小樽署で午後3時から3家族への合同説明会がありました。その内容なのですが、当然事故の状況説明があったのですが、その中で、重大な事件であり、国も関心を持ち注視してくれているという話がありました。だから、

これはちゃんとやってくれるなという思いがありました。しかし、その後、司法解剖の話があり、いわゆる同意書が要ると言われ、「断ることはできないのですか」と尋ねましたが、「だめである、同意書がなくても司法解剖はします」という話でした。それであれば、あまり同意書の意味はないのかなとそのとき思いました。あとは遺体と遺留品の引き渡しについての問題もありました。

その後、マスコミの取材に対する規制とか対策について話がありました。自分としてはそこまで考えていただけるのか、ずいぶん親切だと感じました。でも本当にそれで良いのかなという印象があったことも確かです。確かに当初は、精神的に苦しく、心を閉ざすこともあったのですが、誰が事件の真実とか我々被害家族の苦しい思いを正確に伝えることができるのかという思いが常にあって、8月20日の（札幌地検への）訴因変更の申し入れの時は、出来るだけメディアの取材に応じて、この事件の不条理とか被害家族の悲痛な思いを全国に発信していただこうと心がけました。ただ8月以降大きな災害事件（広島と礼文島の土砂災害や御嶽山の噴火、10月の南幌の事件など）が続いたので、私たちの事件が忘れ去られてしまうのではないかとという危惧もありました。その中でメディアの方の理解もあり、道内重大ニュース（道新は3番目）にも選ばれました。これを機会に少しでも、飲酒運転による交通事故について考えていただく契機になってくれれば、4人の娘たちは喜んでくれると思っています。

2番目の検察と司法についてですが、14日の合同説明会のあと、21日に小樽警察署で約4時間、29日に札幌地検で約3時間の事情聴取がありました。この二つについては、子どもに対する思いを語っただけの供述調書作成で、本当に作成「作業」なのです。何ら事件についての説明は無かったです。聞くだけの精神状況になかったということも事実ですが…。私は生命保険とか損害保険についての10年以上の経験がありましたので、今も個人代理店で仕事をしていますが、まあ開店休業状態ですが。うちの家内の仕事は昨年9月25日に実

質的な解雇になりました。今は殆ど収入はない状況です。私の仕事の関係上、自賠責訴訟等の本や裁判関係の本は読んでおり、交通裁判の不条理・非情さというはある程度知ってはいましたが、8月1日に札幌地検で過失という説明を受けて呆然自失となりました。その際に何ら反論することができなくて、こんな弱い父親であったことを、娘に申し訳ないと思っています。その後、様々な本などで自分なりに勉強したのですが、少し気になる判決が在り、自分の心情にフィットしているなと思いますので紹介します。それは、1996年11月の京都地裁の藤田裁判官が飲酒運転と赤信号無視によって発生した交通死亡事故の被告人に懲役3年の判決を言い渡してその後話された内容です。そのまま読みます。「交通事故裁判での被害者の命の重みは、駅前で配られるポケットティッシュのように軽い。遺族の悲嘆に比して、加害者はあまりにも過保護である。命の尊さに法が無慈悲であってはならない」というものです。

我々の事件で言えば、ポケットティッシュではなくて、たった1箱のたばこだと思うのです。その概要ですが、加害者は睡眠をとることなく多量の酒を飲んで、特段の用事もなくスマートフォンを操作しながら、ブレーキも踏まず、轆いて、逃げて、そしてなおかつ、当初の予定通りたばこを買うという、信じられない行為です。それと比べて、突然未来を略奪された3人の娘の死と無念、心と身体に重い傷を負った1人の娘のこれからの苦しみの歩み。これと比べて、なぜこれが過失なのでしょう。

少しでも可能性があるのであれば、当初から危険運転で起訴をしていただきたかったという気持ちは今でもあります。やはり無罪判決が出ると担当の検察官の方は評価が下がってしまうのでしょうか。因みにこの京都地裁の藤田裁判官の判決は求刑超え判決（検察官の求刑は懲役2年6か月に対して3年の実刑判決）だったそうです。法はこうあるべきだと思っただけです。

3番目の道路交通法ですが、現場は歩車道の区別のない幅員4.7mで、車がすれ違うのがやっとの狭い道路です。ここで事故が起きました。海津被告は、衝突時の車の速度は50~60キロと供述しました。この速度を証明するため、またまた死因を特定するために3人の娘たちは解剖されました。法医学の分野では、轆いた場合は骨折するかしないかで速度を推察するそうです。解剖によって骨折はしていないので、結果として供述は



左から原野沙耶佳さん、石崎里枝さん、瓦裕子さん。この写真の数時間後、飲酒運転の加害者によりひき逃げされ、帰らぬ人となりました。

小樽・飲酒4人死傷事件

飲酒ひき逃げ事件で娘を亡くした悲痛な思いを語る原野和則さん



「なぜ逃げた」問いたい

「交通教育」をテーマにしたシンポジウムが24日、札幌市北区の北海道クリスチャンセンターで開かれ、昨年7月に小樽市で女性4人が死傷した飲酒ひき逃げ事件で亡くなった原野沙耶佳さん＝当時(29)＝の父和則さん(62)＝岩見沢市＝らが思いを語った。(大城道雄)

札幌の教育シンポ 遺族、心情語る

道内の教員らでつくる「スローライフ交通教育の会」(前田敏章会長)が主催。和則さんは「一人娘で私たちが夫婦のすべてだった。事件後は早く娘のもとへ行きたいとばかり考えていた」と振り返った。今後行われる刑事裁判については「なぜブレーキも踏まずに4人をはね、そのまま逃げたのか。法廷で被告に直接問いただし、私なりの判決を下したい」と話した。

また、飲酒運転の被害者遺族の聞き取り調査などを通して法や裁判の役割について研究し、福岡県の「飲酒運転撲滅条例」制定に関わった愛媛大学法学部の小佐井良太准教授「法社会学」が講演。「飲酒運転根絶のためには国の法律に頼るだけでなく、地域独自の施策が不可欠。福岡では県独自の条例や啓発活動によって県民の意識が確実に高まっている」と述べた。

2015年1月25日「北海道新聞」

矛盾していないという結論であったようです。

速度超過違反はどうかと考えましたが、当初はドリムビーチに平行する道路（※現場道路に直交する方向の浜側道路）の制限速度が30キロであることから、現場道路も30キロ制限であると思っていました。ただ、普通自動車は速度規制標識のない道路を走る場合の制限速度は60キロの道路交通法に阻まれますが、こんなことがあってよいのでしょうか。私の住宅の近くにもありますが、全国にこのような60キロで走っていいのかという狭く危険な道路は沢山あると思われます。この問題には、個別に対応するのではなく、制限速度を一律30キロとするように道路交通法を変えて欲しいと思っています。

それから、海津被告を行政処分の視点からみると、特定違反行為の基礎点数と交通事故による付加点数を加えれば、酒気帯び運転とひき逃げで、たぶん70点以上になると思います。であれば免許取り消しで欠格期間は10年ですが、今回のような飲酒運転による重大な死傷事故については、運転免許をはく奪してほしいと思います。それが私たちの希望で、是非そうして欲しいと思っています。

3点については以上ですが、更に、今後このような事件の起訴判断に有効と思われる二つの装置を車両に標準装備して欲しいと思っています。

一つ目は衝突時の事実を記録するドライブレコーダー。証拠として採用される高機能のもの～1秒当たりのコマ数が多く画質が鮮明であって、事故の衝撃を感知すると自動で前後の映像データを保護して消滅しないもの、さらに位置情報とか正確な時間や走行速度が確実に記録されるもの～を付けて欲しいと思います。

二つ目は、タクシーの業務用に付いている車内カメラ。今回のケースで考えれば、海津被告は右手でポケットから携帯を取り出して、左手に持ち替えているわけですから、ハンドルから手を放したわけです。このカメラによって携帯電話等の操作の状況が一目瞭然になると思います。

この二つの装置が車に標準装備されていれば、今回の事故についても過失だとか危険運転だとかいうことで

現場が混乱するという事は無かったのではないかと、我々被害家族も納得ができるのではないかと思います。そしてこれを付けることによって運転する人も自分が見られているわけですから、運転マナーの向上に役立ち、当然事故も減ってくると思います。

そして、今回の事件の特徴ですが、海津被告は、スマホ依存症ではないかと思っています。砂浜で見ればよいのに、必要もないのにわざわざ車に乗って見る、常時車内でスマホを操作している依存症だと思います。今後アルコール依存症やスマホ依存症への対策が必要になってくると思います。

例えば、飲酒をしたときには呼気でアルコールを検知してクルマを自動的にロックする、インターロック機能を実現して欲しいと思います。そうすると飲酒運転はなくなると思います。歩きスマホについても非常に危ないと思いますので、歩くと振動を感知し警告が画面にでるアプリなどを使って、車内や歩きながら携帯を使うとロックがかかる機能が付いていれば、有効です。

これから公判前整理手続もあり、証拠について被告側が不同意するなどの動きがあると思いますが、私としてもこのまま黙って、ノイローゼになるような形で逃げればかりは居られませんので、自分なりにしっかり勉強して、娘たちの仇をとる、公判で、海津被告になぜこのようなことをしたのかという質問をして裁いていきたい、そして自分なりの判決を加害者に下したいと思っています。

いろいろ話させてもらいましたが、なにぶん心身ともに異常をきたしている状況もあり、皆さま方の支援やお力が必要になってくると思いますので、引き続きサポートをよろしくお願いします。

今日はお話を聞いていただいて少し気持ちが楽になりました。本当にありがとうございました。



報告提言

飲酒ひき逃げ事件の根絶をめざして

高石 洋子 7・13小樽飲酒ひき逃げ事件被害者等連絡会

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

私は主に、「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」として活動しています。

今から12年前の2月12日、当時16歳、高校1年生の二男を飲酒ひき逃げで亡くしました。ほぼ即死状態で、病院に駆け付けた時にはもうひどい状態でした。飲酒・ひき逃げであったことが私たち家族や息子の友人たちを深く傷つけるものでした。裁判は早くも3月に始まり5月には判決でした。加害者は当時27歳で無職。31歳の子持ちの女性と交際していて、2人で彼の運転する車で新札幌へ行き、朝方までお酒を飲んで、帰りに、新聞配達に向かう途中の息子をはねて、逃げたという事件です。十数時間逃げて証拠隠滅も図ろうとしていました。

そんな加害者に科せられた判決は、2年10か月。求刑4年に対しての2年10か月ということで、担当検事さんは私たちの前でガッツポーズを見せ、「勝った」と言いました。その勝ったという意味が私には未だに分かりません。裁判を通じて、2か月半ほどの間、味方になってくれるであろう担当検事さんとずっと話し合いをしていくのですが、いくら意見を言っても通じないのです。けんもほろろに扱われました。

私たちが裁判が終わるまでに分かったことは、当時自分がいかに無知であったかということ、そして自分には降りかからないであろうと思い込んでいた悲劇が襲いかかった時に、こんなにも恐ろしい気持ちになるのかということでした。何も知らずに生きていたことを恥じ、息子に「ごめんね、ごめんね」と謝る事しかできなかったのです。

検事さんは言いました。「お母さん。ひき逃げ自体罪軽いですよ。逃げた後で、段ボールだと思ったと言えば逃げられるのです。不起訴になるのです」と。ひき逃げは道路交通法違反で罪自体軽く、当時の業務上過失致死傷罪との併合罪でも7年6か月が上限で、そこで争わなくてはいけない。そして、裁判の中で被告が「反省しています」とか「身元引受人がいます」とか、そんなことで情状酌量され刑が削られてしまう。そんな中でも2年10か月がとれたことはすごいことだと言われたのです。

うちの事故の2年前に危険運転致死傷罪が出来たことは知っていました。当時その最高刑は15年だったので、その15年でたかうしかならなと思っていました。しかし、加害者が長い時間(13~14時間)逃げていたことでアルコール検知がされず、危険運転罪について鼻で笑われ、「何を言っているんですか」とまで言われました。本当に私は裁判を通して、加害者よりも担当検事が憎くてたまらず、最後まで検事さんとのたたかひの裁判だったのです。本当に悔しかったです。飲酒でひき逃げをして、自分たちの保身のために逃げてしまう加害者に対して科せる刑法というのが何一つ無かったのです。びっくりしました。世の中どうなっているのかと思いました。2年10か月で納得しなさいと言われても納得できません。それは子どもにさえ報告することが出来ないし、親兄弟や毎日家に来てくれる息子の友だちにも胸を張って報告できることではありませんでした。

その悔しさから私と主人が考えたのは、この刑法が間違っている、飲酒運転をしてひき逃げをする人に対して罰する新しい法律を作ろうということでした。逃げたしまう事によって、その場で助けた人よりも罪が軽くなる、逃げ得というのがはっきり分かったのです。その場で助けていたらアルコール検知がされるわけですから、危険運転というも立証されるのですね。それで、この危険運転致死傷罪の立証の困難というも初めて知りました。その場で逮捕されるとか、加害者が全然覚えていないという供述をしてはじめて立証される。そうでなければ、私たちが必死の思いで捜査をしてくださいと言っても、捜査すらされない。酷いものでした。それで、法律を変えようと決めて、裁判が終わって直ぐ、8月から法務大臣宛ての署名簿を作り全国発信して、活動を始めました。

これはおそろしく気の長い話だと思いました。でも私たちはどうやって生きていって良いのか分からなかったのです。息をするのも苦しかったのです。とにかく早く



息子のもとに逝きたかったです。でも逝ったところで、「お父さんお母さん何やってんだよ。悪いことをしている大人がいること、飲酒運転して事故を起こして罪が軽くなる逃げ得を、俺が教えたのに。何やっているんだよ」と息子に言われなくなかったのです。いつか会ったときに「頑張ったね」と言われるためには、法律を変えることが一番だと思いました。法律を変える、法律が出来るということは教育出来るということなのです。小さい子どもたちに、してはいけないことをちゃんと教育することで、いつか10年20年経った時にこういうことをする輩が出てこない世の中にする、その一つの事でした。

交通死ゼロを目指す活動の中で、私は息子が飲酒運転で亡くなりましたので、そこに絞りました。その一つを先ず実現させることで沢山の事故死を防げると思いました。そして2013年秋、私たちの10年の活動が実ったと思います。自動車運転処罰法が出来て、その中で逃げて得にならないという免脱法が盛り込まれました。この刑自体は12年以下と低いですが、併合罪で上限が引き上げられるということが重要です。しかしそれが未だに使われていないということがはっきりしていますね。

この10年のたたかいは半端なものではありませんでした。すごく苦しかったです。2003年に始めて、最初は江別で細々とやっていましたが、2006年には全国の仲間と連絡協議会を作りました。作ってわずか3か月くらいの時に福岡で幼児3人が亡くなるという飲酒ひき逃げ事件が起きました。びっくりしました。それから道路交通法が変わったりするのですが、事件のたびに、前田さんをはじめ全国の被害者団体の仲間たちが法務省に行ったり議員さんに会って勉強会に参加したりして問題提起をする。そして私たちは毎年毎年全国で集めた署名簿を提出するという活動を続けてきました。そして、いつの間にか私たちの活動も国会議員さんの間で認められるものになっていったのです。

私たちはいつ実現するかわからない目標に向かってとにかく必死だったのですが、何度もやめようと思いましたが。でも飲酒もひき逃げも全然無くならないのです。その度に沢山の記者たちに感想を求められてきました。昨年5月の法施行のとき、私は「これで事故が無くなると思いたい」と話したと思います。でも結局無くなりませんでした。そのインタビューを終えてから2か月後、小樽で、先ほど原野さんが話された恐ろしい事故が起

きてしまいました。そしてまた沢山のメディアの方が私に意見を求めてきて、「何故このような事故が起きると思いますか」と同じ質問をするのです。私は、そのことを私が訊きたいと強く思いました。

私たちは一つの事を求めてきましたが、心の中にあるのは交通死ゼロです。2003年に息子の事故があったときに、いろんな方と会いました。道交交通事故被害者の会の方たちにも沢山お世話になって、その中で先ほど原野さんが言われたドライブレコーダーの普及やアルコールを検知するインターロック装置のことなど、私たちの事故の前からそういう活動をされている人たちがいるにもかかわらず、この時代においても未だ装備されていないということが本当に悲しいです。

逃げ得解消の法整備がされたことで、メディアに顔を出すことや辛い署名活動もことも無くなると思いはつしたんですね。にもかかわらずこのように大きな事故が起きたのは何故なのか。広報が足りなかったのか。もっと「あなたたちが加害者や被害者に成るかも知れないですよ」と大きな声で言えば良かったのか。未だに私には分かりません。でも同じ思いをする親を絶対に作りたくないというのは、どの被害家族も皆思うことです。被害ゼロのために大人である私たちがお手本にならなくてはならないし、子どもたちに教育していきたい。そのために作った法律ですから、啓蒙啓発という課題がずっと続くと思います。

大きな事件が起きたときだけマスコミは大きく報道しますが、風化されないようにするための努力を一生懸命になって欲しいです。そして法律改正の奥には、沢山の血が流れ沢山の犠牲者がいたのだということを国民の方は忘れてはならない、そのことも伝え続けて欲しいと思います。

大人たちの責任というものを私もこれからさらに勉強して、二度とこのような恐ろしい事が起きないようにするためにどうするか、みんなで考えたいと思います。そのためにこのような教育をテーマの集まりもあると思います。このような場に被害者でない方が沢山参加して私たちの話を聞いていただきたいと思います。

私の話は以上ですが、この後、私たちの連絡協議会（「飲酒ひき逃げに・・・」）の活動にずっと賛同・支援して下さっていた法律家の小佐井先生が見えてきて、後で興味深い話を聞かせていただけたと思いますので、よろしくお願ひします。

報告提言

小樽事件と教育・社会の課題

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 代表、 スローライフ交通教育の会 会長

〇「スローライフ交通教育の会」の設立経緯

1995年10月、17歳の長女が歩行中、前方不注意（脇見運転）の加害者により交通死。禁錮1年執行猶予3年という軽い刑罰と、命を軽んじる「クルマ優先社会」に憤り。また、このクルマ優先社会を反映した高校生の意識とそれをもたらした学校での交通教育に反省。

2000年11月、道内の高校教員を中心に「交通教育研究会」発足。2006年より会名を「スローライフ交通教育の会」と改め、現在に至る。

※ 会は、人命軽視・効率優先の「クルマ優先社会」への順応を進める技能教育に偏した「交通安全教育」ではなく、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・環境教育の総合的な「交通教育」を目指しています。

① 悲劇を繰り返さないための社会の課題

1-1 小樽事件（2013年7月13日）の衝撃と疑問

なぜ、危険運転で逮捕・起訴されないのか？

法律は何の為にあるのか？

なぜ、同種（飲酒運転被害）事件が相次ぐのか？

■8月3日 石狩酒気帯び追突5人重軽傷事件
→危険運転致傷+道交法（酒気帯び）違反で懲役4年6月（求刑5年）

■11月20日 稚内酒気帯び1人死亡3人重軽傷事件
→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）

■道内ではH26年に、19人（年間死者169人の1割）が飲酒運転により死亡。（下表は過去5年の飲酒運転による被害数。道警資料より作成）

	H21	H22	H23	H24	H25	H26
傷者数	325	305	310	274	220	
死者数	15	13	13	12	14	19



1-2 刑事司法の課題

「7・13連絡会」による小樽事件の訴因変更の意義

法律を作っても適用しない、判例（福岡事件）も生かされないという矛盾、「加害者天国」が継続しているという実態等を広く世間に知らしめた。今後の課題は、
①社会のこの矛盾と麻痺がいかんにして作られてきたのかという本質的要因を明らかにし、不正義を繰り返さないこと。法律は何のためにあるのかという「法益」の確認。

<参考>近代刑法に根本的問題。佐藤直樹氏の論説

…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）

② 刑事裁判の課題

交通事犯の「厳罰化」（正しくは公正化、適正化）は成されていない。命の重さに見合う正義の刑罰を実現するための課題

- ・ 検察の姿勢を改め、起訴率を上げる
- ・ 福岡事件最高裁決定を活用し判例を積み上げる
- ・ 公正な裁きのために、被害者参加制度を活用し実質化する
- ・ 最高検新通達（刑訴法3年後見直しの法務省意見交換会に被害者団体から前田も出席。2014年10月21日に12回の会議を踏まえ最高検察庁が通達。公判前整理手続への被害者等の「傍聴」を認めるなど、前進）の活用
- ・ 裁判員裁判の民意反映の良き側面を活用

③ 危険運転罪を含む自動車運転処罰法の更なる改正

- ・ 被害ゼロのための刑法になっていない
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 「刑の裁量的免除規定」（第5条）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。

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の「寛容」さを問題視する必要がある。クルマを真の「道具」として使い切るための社会的規制を早急に強化すること。

- ① 免許管理の課題など再発防止の具体的施策
- ② 周囲（酒類提供者等）の問題など、飲酒運転は故意の重大犯罪であることの社会的周知を図る
- ③ アルコール依存症への具体的な施策
- ④ ②③のために北海道飲酒運転撲滅条例を制定する
北大、アルコール問題対策委員会の貴重な運動提起。
福岡県等の先進事例と、これを飲酒運転死亡事件被害遺族と共にサポートし担った小佐井准教授に学ぶ。

<参考>北海道交通事故被害者の会の要望事項

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。飲酒運転を許さないという国民・道民意識の形成と有効な施策の推進」（※ 2002 年以来、関係省庁に提出）

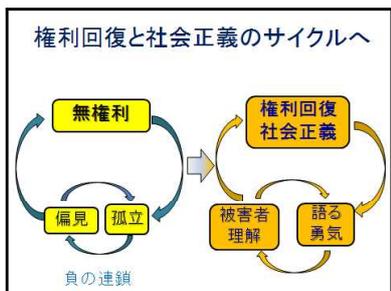
2 悲劇を繰り返さないための教育の課題

- ① 7・13小樽事件など、幾多の被害事件を風化させず、体験講話などで被害の実相、被害ゼロを伝え続ける。
- ② 法と社会の問題（刑事司法の現状や課題）の学習を重視し、被害根絶のための社会の課題として考えさせる。
- ③ 被害者の視点が社会正義につながることを、そのために被害者理解と被害者の尊厳・権利の擁護が必要であることを考えさせる。

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で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、法改正とその公正な運用を求めてきました。小樽事件の要請署名活動もその一つと思います。

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・遺族は、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ます。



- ④ アルコール依存症の問題を危険ドラッグ問題での警察などの啓発教育とも連携して進める。

追記：体験講話の実践報告抄

3人で、2014年度は43校、1万4千人に講話

犯罪被害者等基本計画の中で行政に位置づけられた事業「命の大切さを学ぶ教室」（道警の担当課は警務課 犯罪被害者支援室）の進展によって、2011年度以来、中学生、高校生への講話機会は飛躍的に増えました。本日報告・発言していただいた高石さん、白倉さんと私を加えた3人の体験講話は、2014年度（2014年4月～2015年3月）も、中学18校、高校23校、大学2校の計43回（受講生徒数は約1万4千人）を数えます。

（北海道交通事故被害者の会全体では、一般も含めて今年度82回、受講者約1万6千人です）

下記は平岡高校での講話後届けられた感想文です。

今日の講演を聞く前の私は「また交通安全指導？ 入試で忙しいこの時期に何故？ 必要ないじゃん…」って思っていました。しかし、小中高と交通安全の講座を受けて来て、何度も同じことを言われ続けた私にとって、この講演は全く違いました。被害者遺族だからこそその重い言葉。前田さんの言葉は私の心に突き刺さりました。被害者にも加害者にもなりたくない。車を運転することを楽しみにしていた私にとって、今回の講演は、その安易な考えに待ったをかけ、もう一度車を運転することの危険性を考えさせられました。北海道は自動車事故件数が全国ワースト1位です。広い北海道の交通手段として自動車は欠かせない存在です。ならばその交通ルールをどの県よりも重く受け止め、運転しなければならぬと考えます。また交通事故のニュースは、事故が起きたその瞬間だけを報道し、その後はあまり見聞きしません。そういったマスメディアのあり方も今後は改善していくべきだと講演を聞いて思いました。

もし自分が、もし家族が、もし友人が…。考えるだけでゾットするのに、それを考えることはあまり日常ではありません。そうした危険について私たちに語って下さり、考える機会を与えて下さったことに感謝したいです。

法律の改正は事故で犠牲となった方々がいたからこそ人々の心を動かしたのだと思います。ですが、そんな事故、本当は起こらないにこしたことはないです。亡くなった方が事実いっちゃう、そのことを深く心に受け止めたいです。

私は2月10日以降、両親と学校の許可が下りれば自動車学校に行きたいと考えています。その時に、前田さんの講演は絶対に忘れません。忘れられません。私は聖人君子ではありないので、間違いは犯しますが、人の命を奪うという過ちだけは絶対に犯したくないと心に決めました。講演を聞くことができ、本当に良かったです。今回はお忙しい中、傷をえぐってまで講演をして下さり、本当にありがとうございました。

（2014年11月18日の講話「命とクルマ、遺された親からのメッセージ」を聞いて 札幌平岡高校3年女子）

特別報告

法社会学の授業実践と 福岡飲酒運転撲滅条例制定の意義・取組み

愛媛大学 法文学部 総合政策学科 准教授 小佐井 良太

1 自己紹介

■専門分野：法社会学
⇒法や裁判の役割と課題の検証に取り組む学問分野。具体的な社会問題の解決に向けて、法的アプローチに基づく分析と提言を行うことも、その役割の一つ。

■ 飲酒運転問題への取組み

⇒約8年間、飲酒運転死亡事件の被害者遺族



に寄り添いつつ、刑事事件の裁判傍聴や被害者遺族に対する聴き取り調査を主とした研究・提言を行う。

*「福岡県飲酒運転撲滅運動の推進に関する条例」第4回調整会議（2011年9月開催）への参加と提言。

*広島県議会予算特別委員会（2013年3月開催）にて、参考人として広島県での飲酒運転根絶条例の制定を提言。

*福岡県条例の見直しに関する第2回調整会議（2014年10月）にて、条例制定3年後の見直しに関する意見を提言。

■ オーストラリア・シドニー大学での在外研究
⇒2013年11月中旬から2014年9月上旬までの約9か月間、NSW州シドニーに滞在。シドニー大学にて、在外研究を行う（「オーストラリアにおける交通事故法制並びに交通事犯の現状に関する法社会学的研究」）。

*飲酒運転の現状、飲酒運転対策等をメインに研究。

■ 科学研究費補助金の採択

⇒2014年度より3年間、「飲酒運転根絶のための刑事政策・法政策に関する法社会学的研究」として科研費採択（「挑戦的萌芽研究」）。今後、主として総合的な飲酒運転対策としての飲酒運転根絶条例の実効性の検討を中心に研究を行う予定。

2 愛媛大学での教育実践について

■【きっかけ】飲酒運転死亡事件被害者遺族の方々との出会い

◆大学生の「イッキ飲ませ」による死亡事件に取り組む中で、「生命のメッセージ展」を知る。

◆東名高速飲酒運転幼児死亡事件の被害者遺族、井上さん夫妻との出会い。

◆福岡「海の中道」事件（2006年8月）の衝撃。「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」が同年9月に福岡で行った街頭署名活動に参加。高石さん夫妻との出会い。

◆上記福岡での署名活動にて、飲酒運転死亡事件被害者遺族・松原道明さん（福岡在住）との出会い。

■ 松原さんの御子息、和明さんの事件の概要

◆和明さんの乗ったバイクと乗用車の交差点事故

◆加害者の飲酒運転+救護義務違反。

◆事故状況を独自に調査、詳細な資料を作成、提出
◆危険運転致死罪は適用されず、「業務上過失致死+救護義務違反」罪での起訴。求刑懲役4年に対し懲役2年8月の実刑判決。

◆民事裁判の提訴。ホフマン方式での賠償請求、加害者夫婦の共同不法行為、婚約者の慰謝料、葬儀費用等の問題提起。

◆民事裁判での代理人弁護士への解任。

■ 松原さんに大学での学生向け講演授業を委嘱

◆和明さんの事件には、「交通死」をめぐる問題状況、とりわけ、飲酒運転死亡事件をめぐる法や社会の問題状況・課題が凝縮されている。

◆学生が、被害者遺族の方と対面する形で、遺族の「声」を直接聴く機会の重要さと教育効果。

◆初回は2007年、久留米大学法学部での講義科目「法社会学B」での講演授業（受講者：50名程度）。

◆2008年以降、愛媛大学法文学部での講義科目「法社会学」にて毎年、講演授業を松原さんに委嘱（2014年度は1月21日（水）に実施。受講者80名程度）。

■ 大人数向け講演授業と少人数ゼミでの実践

◆「法社会学」の他、担当講義「紛争処理法入門」、「法学入門」でも、「犯罪被害者遺族の『声』を聴く」と題して、大人数向け講演授業を例年、実施。

◆松原さん以外にも、松山市在住の「交通死」被害者遺族・徳永順子さん、「交通死」／殺人事件被害者遺族・西川和子さん（いずれも、「生命のメッセージ展」参加家族）に講演授業を委嘱。

◆少人数ゼミ「司法演習」にて、松原さん、徳永さん、西川さんを招いて交流。学習成果を踏まえて学生祭にて「ミニ・生命のメッセージ展」を開催（2012年）。

■ 講演授業の意義と期待される教育効果

◆講演授業のねらいと期待される教育効果

①学生に同時代の社会問題としての「交通死」&飲酒運転問題への関心を促し、理解を深めてもらうこと。

②法を学ぶ学生に対して、机上の解釈論のみに囚われることなく、法や裁判の現実の姿・課題を知り、その果たすべき役割や機能を考えることの重要性を理解させること。

③被害者遺族の「声」を傾聴する機会を通して、被害者遺族の心情・置かれた状況について共感的理解を深めること。

◆遺族講演を複数回聴く機会を持つことの意義

◆少人数での交流を通しての学生の成長と学び。また、交流を通じた遺族への「フィードバック」が持つ効果。

3 福岡県における飲酒運転根絶条例制定の意義と取り組み～交通教育の観点から～

■ 飲酒運転根絶条例制定の意義と必要性

◆ 飲酒運転対策は、地域の政策課題

□ 飲酒運転問題は、地域の「安全・安心」に対する重大な脅威。「安全・安心な街づくり」を進める上での政策課題。

□ 飲酒運転は、国の法律に基づく刑事処罰に頼るだけでは、根絶に至らない。

◆ 法律を補完する条例独自の意義

国レベルの法律とは異なる条例独自の意義。地域独自の取り組みで、不十分な国の施策を補完する必要性。

◆ 事後的処罰から未然の防止（予防）へ

□ 飲酒運転の根絶には、未然の防止が不可欠。

■ 飲酒運転根絶「3つの決め手」

□ アルコールに対する正しい知識と理解の普及・浸透。

□ 「飲酒運転をしない・させない・許さない」規範意識・モラルの涵養と浸透。

□ アルコール問題への取り組みと介入（治療的・介入的）

* これらの施策に取り組む「制度的枠組み」と

しての条例。

⇒以下、交通教育の側面に絞って、福岡県条例の意義と取り組みを紹介、検討する。

■ 福岡県条例の下での教育的施策の位置づけ「モラルを取り戻す／涵養するための条例」

◆ 2本柱としてのアルコール教育と交通教育
飲酒運転は、「飲酒」と「運転」を切り離すことで、防止が可能。アルコール依存症ないし依存症予備軍（多量飲酒等の問題飲酒）を抱える当事者に対する治療的介入&簡易介入が必要な一方、アルコールの基礎知識を踏まえた交通教育を通じて「モラルによる歯止め」を確立することが必要。

◆ 福岡県条例の下での教育施策

□ 飲酒運転撲滅活動アドバイザー派遣制度（条例第28条）

□ 小・中・高校、大学等における教育（条例第31条及び第26条第2項の規定に基づく「福岡県飲酒運転撲滅推進総合計画」）

■ 飲酒運転撲滅活動アドバイザー派遣制度

□ 飲酒運転撲滅に取り組む市町村、地域団体、事業者等による研修などの機会に対して、飲酒運転事故の現状やアルコール問題に関する専門家を派遣。参加者の飲酒運転撲滅意識の向上を狙いとする。

□ アドバイザーは、

①飲酒運転事故被害者遺族の他、

②飲酒運転事故の現状や交通法規の知識を有し、飲酒運転防止のポイントをアドバイスできる者（警察関係者等）、

③アルコール治療の専門家（医療関係者：看護師、保健師等）に委嘱（計28名/2014年）。

□ アドバイザーに対する謝礼と交通費を県が負担。

■ 条例及び「総合計画」の下での小・中・高・大学等での教育

◆ 学習指導要領に基づき、教科、道徳、特別活動等の学校教育活動全体を通して、発達段階に応じた交通安全教育を実施。

□ 小・中学校＝命の大切さ&規範意識の育成。

□ 高校＝交通社会の一員としての責任ある行動&飲酒運転撲滅活動に関する教育。

◆ 大学等での入学時オリエンテーションにおける講話等の実施。

□ 大学＝高校の内容+適切な飲酒行動&メンタルヘルス

□ 福岡県下の主要な大学・短大等における学園祭での啓発ライブ等の取り組み。

■ 子どもたちへの教育／子どもたちを通じた大人たちへの教育

- ◆ アドバイザーの一人として、小・中・高校を中心に講演活動を続ける遺族・大庭茂彌さんの考え。
 - 「子どもたちは、親たちの飲酒運転を制止し、飲酒運転に対する認識や行動を変化させる『要』となり得る存在」
 - 子どもたちへの学校教育／家庭教育の重要性。

■ 「飲酒行動は正プログラム」における教育・講習

- ◆ 飲酒運転の検挙者に講習の受講を義務付け
 - 2014年9月に第1回実施。遺族の一人、山本美世子さんの講演等を含む内容。行動・認知変化を促す機会提供

■ 福岡県条例の課題

- ◆ 条例および各種施策の認知度向上並びに効果の検証
 - さまざまな啓発活動や講演等の実施により、他県と比べて県民の飲酒運転に対する意識は着実に変化してきている。
 - 一方で、条例そのものに対する認知度は、まだまだ低いのが実情。施策の効果並びに実施状況の十分な検証が必要。
- ◆ 「是正プログラム」受講の徹底と受講対象者の拡大
 - 今回の条例見直しでは、受講者の拡大と受講義務

務の強化に踏み込んでいない。大阪府警による「検挙時の働きかけ」方式を検討すべきか。取消処分者講習との連携の必要性。

- ◆ 県職員、教職員を対象とする教育・講習の徹底。
 - 条例見直し案では、教育従事者の条例並びに「アルコール健康障害対策基本法」の内容理解・周知を求める。加えて職場単位での飲酒運転防止教育・講習機会の拡充が必要。

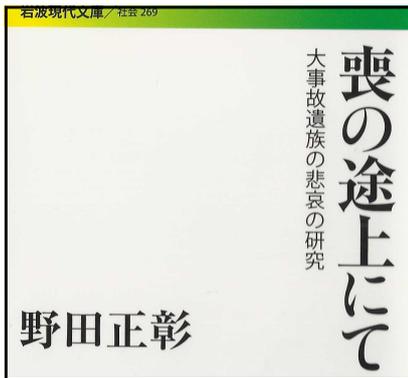
4 まとめにかえて

- 「社会変革」につながる交通教育の重要性
 - 飲酒運転根絶のためには、総合的な施策が必要。さまざまなレベルでの交通教育は、アルコール問題への介入と並んで施策の柱と位置づけられる。
- 大学における交通教育の意義と責務
 - 社会教育と専門分野における教育の架橋。小・中・高校での教育を踏まえ、より高度な教育を提供。
- 条例の下での交通教育の効果的な整備・体系化
 - 子どもたちへの教育から取消処分者講習まで、多様な交通教育の機会を創出し、連携を図ることの意義。

書評

「法学セミナー」誌
2015/02

に掲載された
小佐井氏の書評エッセー



野田正彰著
「喪の途上にて」
— 大事故遺族の悲哀の研究

岩波現代文庫
2014年/A6判/434頁

「死別の悲しみ」から法を学ぶ

愛媛大学准教授
小佐井良太(法社会学)

本書は、乗客・乗員520名が死亡した日航機墜落事故(1985年)、修学旅行中の生徒と教師27名が亡くなった高知学芸高校上海列車事故(1988年)を中心に、遺族に対する丁寧な取材を積み重ねて、大事故遺族の悲哀のあり方とこれを取り巻く日本社会の問題状況を鋭く描き出した作品である。東日本大震災の発生を受けて、本書が改めて多くの人に再読されることを願っていたところ、2014年4月、本書は岩波現代文庫に収録された。本書が学生諸君の手に入り易くなったことを喜び、この機会にぜひ一読をお勧めしたい。

本書の初版は1992年の刊行。当時私は、法学部の2年生だった。典型的な「とりあえず法学部」進学者だった私は、講義にはきちんと出席し、「法セミ」も定期購読する真面目な(?)法学部生であったが、法解釈の思考法にいま一つなじめないまま「法を学ぶ意味」を見失っていた。何のために法を学ぶのか、法を学ぶことで一体何が得られるのか。卒業後の進路も全くの未定だった私は、卒業に必要な単位を揃えることにも意欲が湧かず、ドロップ・アウトの「危機」に瀕していた。

この「危機」からの脱出は、私の場合、法社会学ゼミを選択することで果たされた。ゼミでは「隣人訴訟」事件(幼児の水死事故をめぐる著名な損害賠償請求事件。津地裁1983年2月25日判決)をはじめ、さまざまな紛争事例研究に取り組んだ。「法と社会」の視点を踏まえて、具体的な紛争事例に即して紛争を法的に解決することの意義や限

界、とりわけ、紛争当事者がなぜ裁判に訴えるのか、さまざまな資料を読み解きながら当事者の「思い」や紛争の社会的背景に迫る作業は意義深く、とても魅力的だった。紛争事例研究を通じて「法と社会」の視点を持ち得たことで、私は、法解釈学の学びを相対化し、法を学ぶ意義を多少なりとも理解することができたように思う。

結局、法社会学の学問的魅力に惹かれた私は、法社会学の研究者となる道を選んだ。「隣人訴訟」事件への問題関心から「法と死別の悲しみ」の問題を研究テーマに定め、これまで大学生の飲酒死亡事故や学校死亡事故、飲酒運転死亡事故など、死亡事故の被害者遺族に対する聞き取り調査を軸とした紛争事例研究にささやかながら取り組んできた。本書の著者同様、私もさまざまな事件・事故の被害者遺族の方々と出会い、その交流の中で教えられ、励まされてきた。本書は、私に法社会学研究者としての土台を与えてくれた一冊である。

改めて本書を読むと、第11章「法律家の経済学」の内容を中心に、法を学ぶ私たちに、「法的な紛争解決の意味とは何か。その目的は何か」と根源的な問いが随所で突きつけられてくる。これらの問いは根源的であるが故、今なお問いとしての輝きや鋭さを失っていない。「法セミ」読者諸君は、ぜひ本書を読み、さまざまな事件や事故の遺族当事者たちの「声」に耳を傾けてほしい。同時代に生きる私たちの人間性、社会のあり方に目を向けることで、法の学びも一層深められることだろう。

ワークショップ

小樽事件からの教育・社会の課題

～悲劇を繰り返さないために～

司会より

池田考司 (奈井江商業高校)

ここまでの、小樽事件を中心とする発言や報告を踏まえて、今後の交通教育の課題を中心に、参加者の皆さんと討議を深めたいと思います。積極的にご発言下さい。



命の教育をライフワークにしています

盛永 美樹さん

現在北海道立教育研究所で学校力向上研修・研究員をしております。ももとは中学校社会科の教員で24年目になります。11月の（被害者の会の）フォーラムに、新聞記事を見て参加させていただきましたが、そこで書いた感想を前田さんに読んでいただき、今回の案内をもらいました。

中学校教員として、私は命の教育をライフワークにして主に道徳の時間の充実に取り組んでいます。

高石さんから、交通事故死をどうしたら無くせるのかというお話がありましたが、諦めないで取り組むことではないのかと思います。格好よく聞こえるかも知れませんが、自分の教員という仕事はいろんなことを子どもたちに教えますが、それが直ぐ身に付くものでなく、やりきれない思いももちろん在るわけで、だからと言って子どもたちへの教育をやめてしまっは身に付くものも身に付かないという意味でそう感じています。私がこの場に参加させていただいたことは、高石さんがずっと続けられてきた活動が広がりを見せてきていることの一例だと思えます。

教育とはやはりこういう人に育って欲しいという理想を掲げて、それに突き進んでいくということではないかと自分は考えています。

命の教育に関してですが、今日お話を聞かせていただいた中で、一つ出てこなかった視点だと思うのは、交通事故を起こしてしまった人、その人にも家族がいるわけで、自分の子どもが又は自分の夫や家族が犯罪者になることを望んでいる人はいないと思うので、そういう飲酒運転を起こさないという子どもや人に育てていくということも重要なのではないかと考えています。

北海道に飲酒運転撲滅条例制定を

新藤 利一さん(北大 アルコール問題対策委員会)

7月13日の小樽事件に、同期の友達が現場に居合わせたということで、その実情を翌朝聞かされ、身震いするほど恐怖を感じました。恥ずかしながら、それまでこうした事件を、自分には関係ない遠くの事と思っていた面もあったのですが、友人の話聞いて、身近な誰にも起き得る問題だと痛感しました。

北大生が飲酒事故で亡くなったということがあり、昨年4月からアルコールに対する取り組みを始めていましたので、飲酒運転のことを調べましたら、北大生が亡くなった事例、また飲酒運転の死亡事故を起こしてしまったという事例もありました。北大生と飲酒運転というのは過去にもつながりがあることから、私に取り組む意義があると感じ、今、北海道に飲酒運転撲滅条例の制定を投げかけています。



この条例ですが、先ほど小佐井先生も言われた福岡県の飲酒運転撲滅条例が基になっています。アルコール依存症の方々に着目し、飲酒運転を減らそうというものです。福岡県に倣って三重県も条例を発足し全国的流れになろうとしています。北海道もその流れにつながり、日本全国で各地に合わせた飲酒運転撲滅条例が制定されればと思っています。

今後皆さんの支援を頂きたいです。



命の教育といっても幅広く、例えばいじめ問題もあるのですが、人を大切にするという当たり前のことを考えさせることが、いじめの撲滅や交通事故死など悲しい犯罪を減らすことにつながっていくと信じています。時間がかかることですが信じて続けていくことが大切だと思います。

小佐井先生も話されていましたが、それぞれの発達段階に応じた交通教育のカリキュラムの作成などが必要だと改めて感じました。また授業の中で被害者の方にゲストスピーカーとして話してもらうための方法をお聞きしたいです。是非実現し、講話を生かして授業の中身を共に作っていききたいと思います。

安全な道路をつくる市民運動を行っています 原田 さち子さん (道路を考える会)



「道路を考える会」という市民活動を行っています。昨年8月北大でシンポジウムを行った時に、前田さんに来ていただき、つながることができました。

私は道路を作る段階で交通安全に配慮した道路にすることで交通事故の数は減ると信じています。

私が活動しても、近所の方には「でも札幌市のやることは正しいんじゃない」という意識が在るのですね。やはり市の行政の具体的内容を素直な目で見て欲しいと思うのです。

私たちは、市が行おうとしている拡幅した分をすべて車道にあてるのではなく、それは歩道にも半分分けて歩道を広げてほしいという活動をしています。

行政と関わってがっかりするという経験が何度もあります。法律には違反しないとかわられるのですが、違反しなければ正しいのか、そんなことはないと思います。法律云々でなく住んでいる人に優しい、クルマだけが便利な道路より、歩行者・自転車のことも考えた道路の方が良いと考える人がいることに行政は耳を傾けて欲しい、そういう思いでやっています。

この度、1月9日に札幌市議会に陳情書を提出しました。2月12日からの定例会議の委員会で審議されるかと思いますが、行政がやっていることを監視するには、議会や委員会を傍聴し、市議の方がどういう発言をしているのか、それに対して行政がどういう返答をしてい

るのか、それらを見たり聞いたりしていくことで、社会が良くなっていくと思います。私が市民発動をしていて気が付いたことです。

クルマ問題では、なぜか突然 強者の論理になる方が・・・。Hさん

被害の方が弱い立場に置かれ、本当にひどい目にあうわけですが、そういう交通事故の悲惨さに意外と周りの人の反応が無く、一方で、例えば格差社会の問題を扱っていて、弱者がひどい目に遭うということについて真心からいろんな運動も行っている人であっても、クルマの問題に話題がいくと突然強者の理論に切り替わってしまいます。このこと～何でクルマの話になると態度が変わってしまうのか～を私は昔から疑問に思っておりまして、少し悲しく、未だ解決できない謎なのです。

そんな中で暮らしてきて、やはり世論を作ることが非常に大事で、交通事故は人権侵害であり人権問題であると捉えてもらえるような世論を作っていかななくてはならないと思います。ですから今回のテーマである教育というのは要（かなめ）だと思って話を聞いておりました。実際に高校などで講話をされて、生徒の意識が変わってきているということを知り、また北大生の方が運動をしておられるということを知り、非常に光が見えるという思いをしました。

「想像力」を強調して講話しています 白倉 裕美子さん (交通犯罪被害遺族)



どうすれば命について伝えられるか自分でもわからないのですが、(被害遺族として)講話を続けさせてもらっています。

講話では、自分や自分の大切な人が被害にあったらという置き換え、想像力を持って欲しいと強調しているのですが、自分の家族がそういう犯罪を犯す側になった場合という問いかけや想像力を持ってもらうという話の仕方もあるのかなと思いながら発言を聞いておりました。

他に、支援に関わる方や警察の方への講話機会もありますが、自ら警察改革だと真剣に聞いて下さる(警察の)方もいますので、被害者への理解を深め、(捜査等の)対応が変わることを願い話をしています。

専門家への教育ということ

本田 信一郎さん (ノンフィクション作家)



今日の討議は大変勉強になりました。犯罪被害者等基本法ができて10年が過ぎ、法律など変わる中で、これからはもっと具体的に活動していくことが求められると思います。

犯罪被害者にかかわる市区町村段階での支援条例ですが、基本計画の中では自治体に対する責務であって義務ではないとなっているので中々進んでいません。都道府県や政令都市では作っていますが、実効性のある市区町村レベルでの条例というのは今全国のおよそ2~3割です。(編集者注:北海道では178自治体中175自治体に条例在り。実効性は?) 諸澤先生が中心になって条例制定を進める会を作り、被害者の方たちと一緒にモデルになる条例案を作りました。行政は右へならえが多いので、実効性の高いひな形が出来たことは大変有効です。同時にそれは、専門家への教育というかテキストになるとしています。

教育というのは子どもたちに対してだけでなく、行政とか警察とか司法関係者とかマスコミとか、いわゆる専門家に対する教育が必要だと思えますし、一般の方たちへの教育(啓発・啓蒙)も含め、もう少し具体的にしていく段階だと思います。

これからそういう活動ができれば良いと思いました。

付け加えて

小佐井 良太 さん (愛媛大学准教授)

専門家に対する教育も必要というお話がありました。が、弁護士さんに対する教育も必要と思えます。実際に飲酒運転の裁判を傍聴しての例ですが、飲酒運転の加害者の弁護をする弁護士さんに、アルコール依存症に対する理解が全くないのです。明らかに依存症またはその予備軍と思われる人に対して治療につなげるという発想がないのです。そういうことが共有されていなくて、被告人の更生を図るときに家族の監視とか言うのですが、場合によっては、臓器提供の意思を示したからこの人は更生の意思があるなどと辻褃の合わないことを言うことしかできなくなっているのです。刑事弁護の認識の低さを痛感します。裁判官にしても、治療した方が良いということなどは、薬物について最近になってようやく言われるようになったという状況で、司法の現場での取り組みの遅れは常々感じているところです。

加害者の家族、周辺環境ということで言えば、非

常に印象的な飲酒の死亡事件例がありました。無免許で飲酒運転をし、制限速度40キロのところを120~130キロの高速で走り、同乗者2人を死なせたという事件です。裁判で明らかになったのは、被告人は一度も免許を取ったことがなく、中学生の頃から親の車を盗んでは車を運転していたが、親からは全く注意されず、回りの誰も問題にしていなかった。結婚して小さい子どもがいるが、前科があって服役をして出所してきた時に免許を取りに行けば良いのに、先ず外車を買って、免許が無いのに乗る。妻は最初は抵抗していたと言うが、結局認めており、事件の日も、被告人が飲酒運転でカラオケに行くと言って同乗者2人を乗せて行こうとするのを妻は止めたというのですが、その理由は、自分もお酒を飲んでいて自分の方が酔っていないから自分が運転しようと思ったなど法廷で言うのです。規範意識が全くない狭い世界で完結している。高校生の時から暴走族に入っていたらしいですが、飲酒運転も無免許運転も、それがいかに悪い事か理解できない環境の中で20数年暮らしている。このことに衝撃を受けたのですが、規範意識を持たない当事者に対し、どういう働きかけをしたらよいのかが大きな課題でして、それは子どもの頃からの教育でしか変えられないと思っています。

発達段階における教育ということで、付け加えますが愛媛で協力いただいている遺族の方がいます。中学・高校そして大学で講話をされているのですが、そうすると、中学高校では命の大切さということを中心に講話を聞いて、大学ではもう少し法的な話を加えてということで、同じ方の話を何度か聞くということを通して、改めて違う見方を得ていくという効果もあると思います。

そうしたことも含め体系的な教育ということが求められると思います。そして、こうした講話活動などが支援される条例も必要なのかと思います。

閉会挨拶

敦賀 英勝 (小樽工業高校教諭)

長時間、熱心に討議いただきありがとうございました。改めてこのような研究会は大事であると感じました。新たなつながりを得ることもできました。道内の高校教員数人で始めた小さな会ですが、やめないで続けて来て良かったと心から感じます。



※ 報告・発言については、当日の記録テープを基に、編集者の責任で要約させていただきました。

遺族「危険運転適用を」

小樽飲酒ひき逃げ 札幌地検に要請

小樽市銭函の市道で7月、海水浴帰りの女性4人が飲酒運転の車にひき逃げされ、3人が死亡、1人が重傷を負った事件で、被害者遺族らが20日、自動車運転処罰法違反(過失致死傷)などの罪で起訴された札幌市西区の飲食店従業員海津雅英被告(31)に対し、より刑罰の重い同法の危険運転致死傷罪を適用するよう札幌地検に要請した。

死亡した被害者3人の父母と「北海道交通事故被害者の会」の前田敏章代表(札幌市)ら7人が同日、地検を訪れ連名の要請書を提出するとともに記者会見した。地検は、事故の直接の原因がスマートフォンを操作しながらの脇見運転だったことや、海津被告が事件後に近くのコンビニエンスストアまで運転していたことなどから、飲酒の影響で「正常な運転が困難な状態」であることを要件とする危険運転致死傷罪の適用を見送っていた。



ひき逃げ事件で娘の命を奪われ、会場で厳罰の適用を訴える被害者遺族ら

涙で「せめて厳罰に」

小樽市のひき逃げ事件で、20日会見した被害者遺族5人は、酒気帯び運転の車により一瞬で娘たちの命を奪われた無念の思いを、1時間にわたって切々と訴

えた。事故発生から1カ月余り、悲劇を繰り返させないため、遺族は癒えぬ悲しみをこらえ「せめて重い刑罰を」と声を上げた。「罪が軽ければ飲酒運転

は減らず、私たちのように家族を失う人がまた出る。法律が抑止力にならなくなってしまう」。亡くなった原野沙耶佳さん(当時29)の母悦子さん(58)は「岩見沢市は、危険運転致死傷罪が適用されなかった悔しさを涙ながらに語った。「一人でも多くの人が飲酒運転をやめるためにも、罪を重くしてほしい」

「いつか3世代楽しく暮らそうね」と娘と話していたのに。その日は永遠にこない」。瓦裕子さん(同64)は「岩見沢市も、被害者を絶対に許すことはできない。殺されたのと同じ」と厳罰を求めた。

作しながらの脇見運転だったことや、海津被告が事件後に近くのコンビニエンスストアまで運転していたことなどから、飲酒の影響で「正常な運転が困難な状態」であることを要件とする危険運転致死傷罪の適用を見送っていた。

飲酒運転による事故をめぐっては今年5月、悪質運転の罰則を強化した自動車運転処罰法が施行された。同法の危険運転致死傷罪は最高刑懲役20年で、過失致死傷罪は同7年。

早産のため体重1キ弱で生まれた沙耶佳さん。父和則さん(62)は「毎日、少しずつ大きくなるのを見るのが喜びだった」と目をふせた。札幌に就職が決まっても両親を案じ、岩見沢市の自宅から通うことを選んだ「優しい娘」と振り返り、「たった一人の子供だった。無念を晴らしたい」と強調した。

被害者4人は高校時代から、10年来の友人だった。亡くなった石崎里枝さん(同29)の父孝さん(63)は「美唄市は事件後、娘の携帯電話の記録から、笑顔で写る4人の写真を何枚も見つけたという。「楽しそうに写っていた。重い罰にしろなくても娘は戻らない。でも、せめて最も重い罰で裁いてほしい」

7・13小樽飲酒ひき逃げ事件被害者等連絡会 資料

北海道新聞
2014年8月21日

～～ 7・13連絡会資料より ～～

1 要請署名活動の経過概要

- ・7月13日；事件発生
- ・8月4日；札幌地検は過失運転致死傷（自動車運転処罰法 第5条）で起訴
- ・8月20日；被害4家族と高石、前田で「7・13小樽飲酒ひき逃げ事件被害者等連絡会」として、地検宛て要請書提出。
- ・8月21日；街頭署名(三越前)開始。以降、8月23日、24日、9月7日、21日、10月5日の計6回で11,064筆。
- ・9月2日；検察庁へ署名1次分(23,180筆)を提出し要請。以降、2次9月11日(23,247筆)、3次9月25日(15,962筆)、4次10月10日(8,602筆)、5次10月24日(3,341筆)、6次11月7日(3,526筆)の計6回にわたり、総計 77,858筆を提出。
- ・9月24日；最高検察庁へ赴き、検事総長宛て上申書を刑事事務課に提出。
- ・10月24日；札幌地検は、危険運転致死傷（自動車運転処罰法 第2条）への訴因変更を地裁に請求。(10月25日付け道新→)
- ・11月13日；札幌地裁は、請求を認める。

2 地検への要請書(8/20)と最高検への上申書(9/24)のポイント

福岡事件(H18年8月25日)に関する最高裁決定(H23年10月31日)からすれば、札幌地検の判断はあまりに消極的である。

(1) 上記、最高裁決定の要点

条文の「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」の意味について、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ことを示し、直接の過失が「脇見」であっても「認定」は可能であったこと。

「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」の認定の指針を、「事故の態様のほか、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」であること。

(2) 上記「通常考え難い異常な事故態様」の小樽事件の場合

歩車道の区分もセンターラインもなく幅員5mと車両同士の交差がぎりぎりの狭い市道を、海水浴帰りの歩行者の存在が十分予測される時間帯であるにもかかわらず、時速50～60キロという極めて危険な速度（小樽市は事件後30キロ制限の注意喚起看板を設置）で走行し、さらに、特段の理由もなくスマホを操作し、7～8秒もの長時間脇見状態となり、ブレーキもかけず、歩行中の4人を後ろからはね、被害者の状況や車両の損傷等を確かめずにそのまま現場を去っている。(下記比較表参照)

	〈福岡事件〉	〈小樽事件〉
飲酒時間	18時～22時半	徹夜で12時間
飲酒検知	0.25～0.3mg	0.5～0.6mg(酒気帯び基準の3倍以上)
道路状況	幹線道、歩道あり	幅5m、歩道、中央線なし
衝突時の速度	時速100キロ	時速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

7万人署名 検察動かす 小樽ひき逃げ「娘に報告できる」

小樽の飲酒ひき逃げ事件で死傷した4人の遺族や家族は24日、札幌地検から危険運転致死傷罪を適用するよう判断を変えたことの説明を受けた後、記者会見し、「遺族に真摯に寄り添ってくれた」と評価した。地検を動かす要因になった7万4千人分の署名に感謝の言葉を繰り返し、今後の裁判で「事件の詳細を知りたい」と期待を込めた。

「亡くなった藤野沙耶佳さん(当時29)の父和則さん(62)は「遺族は、全国からの署名をばらまき、すぐ受け止めてくれた。ようやく戻りついたら娘に報告でき」と話した。ただ、署名活動の開始から今回の判断までの2カ月間、遺族の苦悶が続いただけに、「当初は1枚の紙だけで過失を起訴すると通知

2014年	自動車運転処罰法施行
5月20日	事件発生
7月13日	14日 小樽署が自動車運転処罰法違反(過失致死傷)と道交法違反(ひき逃げ、酒気帯び運転)の容疑で海洋雅英容疑者を逮捕
8月4日	札幌地検が自動車運転処罰法違反(過失致死傷)などの罪で海洋容疑者を起訴
20日	被害者家族らが同法の危険運転致死傷罪の適用を求める要請書を地検に提出。署名活動を開始
9月2日	被害者家族らが地検に1回目の署名提出。10月24日を含めて計6回、7万4332人分を提出した
24日	被害者家族らが最高検に上申書提出
10月24日	札幌地検が同法の危険運転致死傷罪に訴因変更するよう札幌地裁に請求



札幌地検から訴因変更の説明を受けた後、会見する被害者家族ら
＝24日午後、札幌市中央区の札幌弁護士会館

「旨や市民感覚との乖離が大きい。法律自体の不備がある」と訴え、和則さんらは「娘をひいてどう思うか。裁判では詳細に被害者参加制度を利用し、

本当の事を語ってほしい」と上層部判断影響か大隈の佐久間修教授(刑法)の話。遺族は原因変更を最高検にも請うており、上層部の判断が影響したと考えられる。検察全体の方針転換につながる注目すべき審断といえる。たまた

レポート

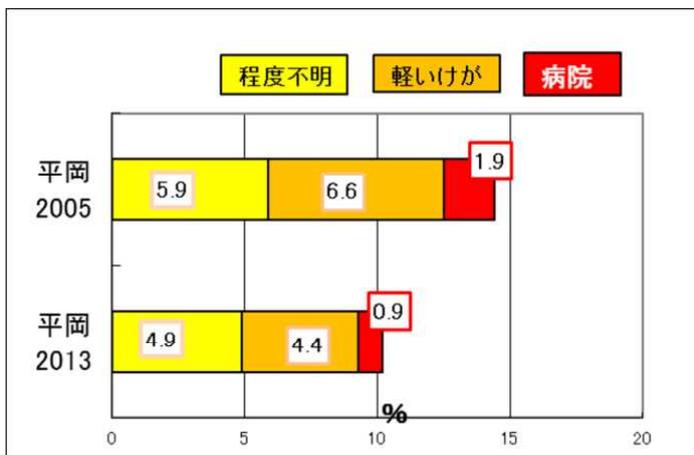
高校生の交通事故に関する実態と意識調査について

前田 敏章

道立札幌平岡高校（札幌市清田区、全日制普通科）において、毎年3学年に「命とクルマ、遺された親からのメッセージ」と題した体験講話を依頼されて行っていますが、2013年11月の講話の数日前に交通事故に関する実態と意識の調査を行いました。同高では同一設問で2005年にも（1，3学年対象に）調査を行っていますので、経年比較を行いました。以下概要について報告します。（2013年調査は全学年対象に行いましたが、下記分析では8年前との比較の為に、主に1・3学年結果を用いています）

1 生徒アンケートから見えてくる、歩行者自転車の危険な実態

〈設問1〉 これまでに、歩行中あるいは自転車走行中に、車による事故（放置できない被害を受けたもの）に遭った経験がありますか。↓



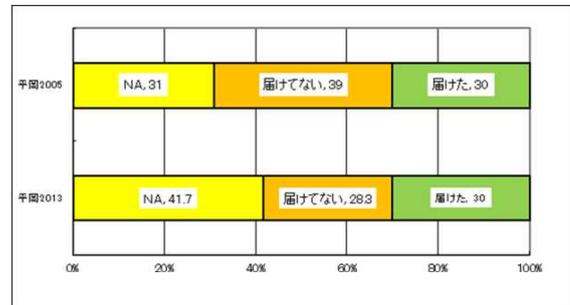
〈図1〉 事故に遭った経験（1，3学年。以下同じ）

〈設問3〉 これまでに、歩行中あるいは自転車走行中に、事故には至らないが車により身の危険を感じたことはありますか。

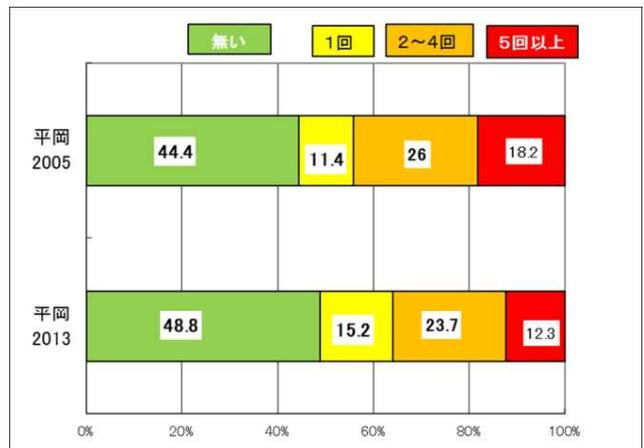
〈図3〉 危険を感じたことの有無

上記1～3の結果図からも、歩行者自転車利用者の交通禍の危険な実態が明らかになっている。3学年の数値に注目してみると、「高校3年までに、およそ5割の生徒が危険な場面に遭遇し（3年289人中139人、48.1%）、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」とまとめることができる。前回2005年の同一設問での調査では、「高校3年までに、およそ6割の生徒が危険な場面に遭遇し、2割に近い生徒は実際に被害を受け、2%の生徒が病院にかかるという憂慮すべき実態」と分析していたので、この8年間で若干の改善が無いとは言えないが、大きな変化ではなく、依然歩行者や自転車利用者にとって危険な交通環境にあることが明らかになった。

〈設問2〉 警察や学校に届けましたか↓



〈図2〉 届けの有無



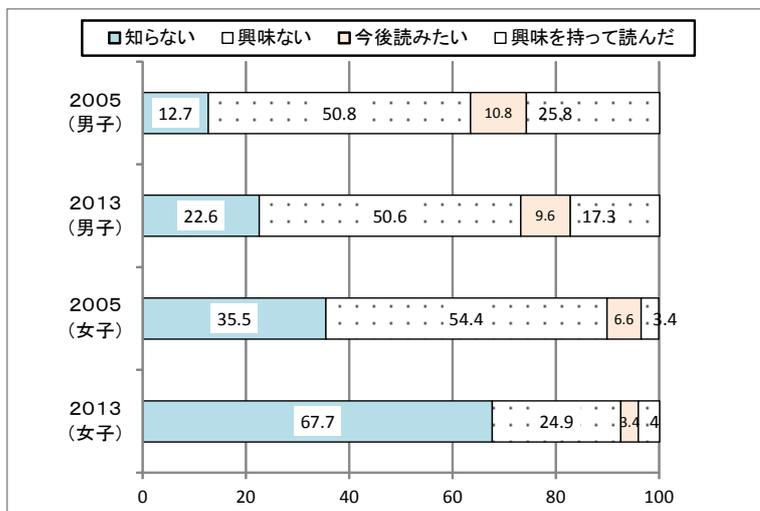
2 意識調査から

生徒の意識状況について前回調査からの変化が感じられたのは、コミック「イニシャルD」(注)についての次の設問に対する結果である。

〈設問4〉コミックの「イニシャル(頭文字)D」を知っていますか。読んだことがありますか。

- ①全く知らない
- ②聞いたことはあるが、全く興味がない
- ③興味があるので本(映画)を今後読み(観)たいと思う
- ④本・映画を面白いと思って読んだ(観た)。

イニシャルDについて「知らない」と「知っているが興味ない」の合計が男子で63.5%から、73.2%へと増え、「興味を持って本や映画を見た」が、同じく男子で25.8%から17.3%に減っている。女子においてはさらに顕著で、最早「知らない・興味ない」は92.6%に達する。



〈図4〉 「イニシャルD」について

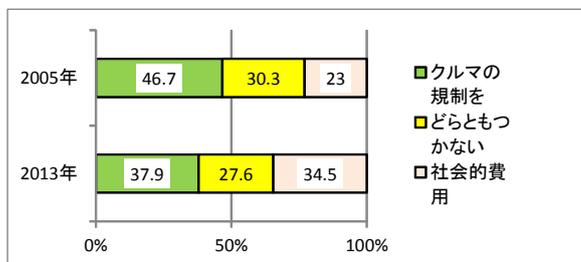
これをそのまま、若者世代の意識や関心の変化と分析するのは正確ではないが、スポーツカーに憧れ、暴走(危険)運転を格好良いと捉える風潮がかなり減ってきたことの一つの表れではあると思われる。

しかし一方で、イニシャルDの発売や映画の公開から年数がかなり経っていることを考えると、未だ根強く、2~3割の男子に興味や支持を得ていることも看過できないことと思われる。

若者のクルマ文化に顕著な変化はあると思うが、人命軽視の「クルマ優先社会」に対する意識の変化はあるのだろうか。この点について、かなり乱暴な設問ではあるが、8年前と同じく次の項目に答えてもらい比較した。

〈設問5〉交通事故について、自分の考えに近いものを選んで下さい。

- ① 社会として自動車交通の便益を享受している以上、便益の裏返しとしての社会的費用である交通事故の被害を最小化するとともに、・・・社会全体がバランスよく負担していく方向で施策を強化していくことが必要。
- ② 人の命には換えられないから、速度規制や厳罰化、免許取得の厳格化など、車使用の社会的規制を現行より強める必要がある。効率性や利便性よりも安全・安心のスローライフの社会が良い。
- ③ どちらともつかない。(又は別な意見)



〈図5〉 交通事故についての考え

①を「クルマの規制を」②を「社会的費用」として比較したのが図5である。私の予想に反して、クルマ優先社会への批判的な見方は増えてはいなかった。

前項の歩行者自転車の危険な実態が続いていることを併せ考えると、依然として社会全体としての「クルマ優先社会」の病理は根深いと言わざるを得ない。当会に課せられた役割も大きい。

(注) 拙稿「スローライフ交通教育の意義と教育現場での実践事例」より抜粋(会報11号 p3所収)

「INITIAL(頭文字)D」という講談社発行のコミックがある。若者に人気があり、ゲームのキャラクターともなっているが、影響を受けた青年が加害者となった事件が2003年4月23日、北海道深川市でも起きた。裁判でも明らかにされたが、運転していた短大生(当時)は、この物語の主人公に憧れ、スポーツカータイプのクルマが納車されたその日に公道での「峠下り」に向かい、その途中、時速100キロを超えて暴走。カーブを曲がり切れず電柱に激突し、助手席の短大生(当時)を死なせてしまった。青年は被告となり、危険運転致死罪に処せられた。ちなみに「イニシャルD」はドリフトのD。ドリフトとは、コーナーの進入で意図的にリヤタイヤを滑らせ、ステアリングとスロットル操作でスライドさせたままコーナーを回るといったドライブテクニックを言う。また、主人公は家業の豆腐屋を手伝う普通の高校生であるが、何と中学1年の時から、元「ラリー屋」であった父親に自家用車で豆腐の配達を手伝わされ、無免許で公道の峠道を走りドライブテクニックを身につけたという不法極まりない設定の物語である。この作品は2005年には映画化もされた。

〈参考資料〉 北海道交通事故被害者の会主催のフォーラムで採択された「提言」

交通死傷ゼロへの提言

2014.11.16. 世界道路交通犠牲者の日・北海道フォーラム

近代産業社会がモータリゼーションとともに進行する中で、人々の行動範囲は飛躍的に拡がり、欲しいものがより早く手に入る時代となりました。しかし、この利便性を享受する影で、「豊かさ」の代名詞であるクルマがもたらす死傷被害は深刻で、命の重さと真の豊かさとは何かという問いが突きつけられています。

わが国において2012年に生命・身体に被害を受けた犯罪被害者数は86万3773人ですが、このうち何と96%（82万9807人）は道路交通の死傷（死亡者数6,414人）です。この「日常化された大虐殺」ともいうべき深刻な事態に、被害者・遺族は「こんな悲しみ苦しみは私たちが終わりにして欲しい」と必死の訴えを続けています。人間が作り出した本来「道具」であるべきクルマが、結果として「凶器」のように使われている異常性は即刻改められなければなりません。このような背景から、国連は11月の第3日曜日を「World Day of Remembrance for Road Traffic Victims（世界道路交通犠牲者の日）」と定め警鐘を鳴らしています。

交通死傷ゼロへの提言をテーマに本年も集った私たちは、未だ続く「事故という名の殺傷」を根絶し、「日常化された大虐殺」という言葉を過去のものとするために、以下の諸点を中心に、わが国の交通安全施策の根本的転換を求めます。

第1 交通死傷被害ゼロを明記した目標計画とすること

憲法が第13条で定めているように、人命の尊重は第一義の課題です。現在の第9次交通安全基本計画の基本理念は「究極的には交通事故のない社会を目指す」とされていますが、「究極的には」でなく、中期目標としてゼロの実現を明記し、政策の基本に据えるべきです。

減らせば良いではなく、根絶するにはどうするかという観点から、刑法や道路交通法など法制度、道路のつくり、対歩行者を重視した車両の安全性確立、運転免許制度、交通教育など関係施策の抜本的改善を求めます。この度改正された自動車運転処罰法も、人の死傷という結果の重大性に見合う内容へと運用も含めさらに見直しが必要です。

私たちのこの主張は、単なる理想論ではありません。現に、スウェーデンでは、交通事故で死亡もしくは重症の外傷を負うことを根絶するという国家目標を「ヴィジョン・ゼロ」という名のもとに国会決議として採択しています（1997年）。そして、この目標を達成するための方法論と、その科学的根拠を示しています。

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

これまでの長い苦難の歴史から私たちが学んだ教訓は、利便性、効率性、そしてスピードという価値を優先して追求してきた「高速文明」への幻想が、人々の理性を麻痺させ、真の豊かさとは相容れない危険な社会を形成してきたということです。安全と速度の逆相関関係は明白です。持続可能な共生の交通社会を創るための施策の基本に速度の抜本的抑制を据えるべきです。

クルマが決して危険な速度で走行することがないよう

に、今まで以上に踏み込んだ新たな規制が急務です。クルマ自体には、段階ごとに設定された規制速度を超えられない制御装置（段階別速度リミッター）や、航空機のフライトレコーダーに相当するドライブレコーダーの装着を義務化し、速度と安全操作の管理を徹底するべきです。さらに、ISA（Intelligent Speed Adaptation 高度速度制御システム）の実用化を急ぎ、二重三重の安全装置を施すべきです。

これまで検討されてきたITS（Intelligent Transport Adaptation 高度道路交通システム）は、情報による効率の制御であるものの、ハード面での高速走行を前提にするという矛盾を抱え、安全性向上にどれだけ寄与しうるかは不明です。同様に「自動運転」の技術開発が、今後も多数存在するであろう「非自動運転車」の危険速度走行を免罪することになってはなりません。今あるクルマの速度規制こそが急がれます。

第3 生活道路における歩行者優先と交通静穏化を徹底すること

道路上の子どもや高齢者の安全を守りきることは社会の責務です。人口当たりの歩行者の被害死が諸外国との比較において極めて高いのが現状であり、歩行者を守るためにまず取り組むべき課題は、生活道路における歩行者優先と交通静穏化（クルマの速度抑制）です。

道路や通りは住民らの交流機能を併せ持つ生活空間であり、決してクルマだけのものではありません。子どもや高齢者が歩き自転車が通行する中を、ハードなクルマが危険速度で疾駆する日常は、その根本から変えなくてはなりません。幹線道路以外のすべての生活道路は、通行の優先権を完全に歩行者に与え、クルマの速度は少なくとも30キロ以下に一律規制し、さらに必要に応じて道路のつくり工夫を加えて、クルマの低速走行を実現しなくてはなりません。これが欧州の常識であり、ドイツやオランダの都市では、完全に実施されています。このような交通静穏化は歩行者優先の理念の「学び直し」の第一歩であり、ひいては幹線道路の交差点における死傷被害の抑止に結びつくはずで、横断歩道のある全ての交差点を歩車分離信号にすることも重要課題です。

同時に、財源措置を伴う公共交通機関の整備を進め、自転車の更なる活用と安全な走行帯確保を緊急課題と位置づけるなら、道路の交流機能は回復し、コンパクトな街並みは活気を取り戻すでしょう。

私たちは、交通事故による死傷をゼロにしたいと願っています。しかし、それだけではなく、現行の交通システムをより安全なシステムに改善することは、交通事故の被害者だけにかかわらず、もっと普遍的な市民や住民の生活の質をも豊かにすること、それはすべての市民の基本的人権の保障につながるということを主張しているのです。

※上記「提言」は、フォーラムの第3部「ゼロへの誓い」の中で昨年に続き主催者から提案し採択されたものです。フォーラムでは、わが国の交通安全施策の根本的転換をはかるために、「提言」の内容を各種施策、および政府の第10次交通安全基本計画に反映させるべく行動していくことを確認しました。

北見道路問題の 報道記事

当会主催の研究会で何度か報告いただき、会報15～17号でも掲載した北見道路問題ですが、昨年3月20日に判決が下されました。以下、この住民訴訟についての貴重な記事を紹介します。

(サンデー・トピックス)

北見道路、国側の建設根拠に疑問住民側、 判決を評価「自然保護訴訟に影響も」

北海道毎日新聞 2014年5月18日(日)

北見市郊外を通る自動車専用道路の国道39号「北見道路」が昨年3月末に開通して1年が過ぎた。この間、道路整備費の一部負担金の返還を求める住民訴訟2件が終結。

住民らは建設地一帯に生息する希少動物の保護などを訴えたが、いずれも敗訴した。

しかし、うち1件の判決は国側の建設根拠に疑問を投げかけ、日本が批准した生物多様性条約は行政の裁量権を拘束すると明示した。国側には裁判所の判断を特別視する動きはないが、住民側は「開発行政にアリの一穴を開ける画期的な判断」と高く評価する。

今後、判決が全国の同種訴訟にどのような影響を与えるのか注目される。【山田泰雄】

◆退けられた訴え

「判決を聞いて『あれ、これは勝ちじゃないのか』と思った」。先月19日、北見市内であった訴訟報告集会で、原告側弁護団長だった市川守弘弁護士は苦笑した。

住民側は2009年10月、道路建設は▽エゾモモンガの巣やニホンザリガニの生息地などが破壊され、生物多様性条約に反する▽将来、高速道路「北海道横断自動車道」になる可能性があり、国道としての整備は違法だ—として、道を相手に一部負担金を国に返還させるよう求めて提訴した。

09年度分の負担金約10億円の返還請求を国にするよう道に求めた札幌地裁の訴訟は、13年3月の判決で「原告らの主張は採用できない」として訴えを退け、今年3月の控訴審でも棄却された。

◆踏み込んだ判断

しかし、10年度分の約12億円について争われた13年9月の同地裁判決は、訴えを棄却したものの、混雑解消や山間部の狭い道路の解消が急務などとする国側の建設根拠には「疑問がある」と踏み込んで判断。生物多様性条約については「希少生物の生息地を何らの保全措置も取らずに破壊するなど、条約の趣旨を著しく没却する行為があれば、(行政の)裁量権の範囲を逸脱する」とくぎを刺した。

判例は生物多様性条約の効力について「政治的義務に過ぎず、直ちに裁量権を拘束するものではない」としている。行政の裁量権を制限することに言及した札幌地裁判決について、市川弁護士は「恐らく全国初の判断」と称賛。各地の自然保護訴訟で成果を勝ち取る大きな契機と考え、控訴せずに1審判決

を確定させる道を選んだ。

◆国際的には当然

大阪大の久保規子教授(行政法学)は「日本の自然保護訴訟では、それなりの環境保全措置を取っているとして行政に違法性はないと判断される場合が多い」と指摘。海外の訴訟でオオカミなどの狩猟許可が違法とされた事例を挙げ、「欧州の裁判所などでは、国際条約やそのガイドラインが国内法の解釈の基準として重視されている。日本ではこの当たり前のことがなされていない。札幌地裁判決は重要な意義がある」と評価する。

原告団の中心となった市民団体「北見の自然風土を考える市民連絡会」は今後も、北見道路における環境保全対策を求め、交通量などを継続的に調査し、国側に反証するデータを積み重ねていく方針だ。

◆成果を生かす

市川弁護士は、今回の判決を各地でアピールする考えだ。沖縄本島北部のやんばる地域では、林道建設への公金支出差し止めを求める住民訴訟(沖縄やんばる訴訟)が那覇地裁で係争中で、「すぐにも今回の判決を生かせる」と力説する。

札幌訴訟の原告団事務局長、川崎克さん(61)は「全国至る所に『北見ではこんな判決が出ている』と声を掛けていきたい」と話している。

■ことば ◇北見道路

北見市街地を通る国道39号の渋滞緩和を目的とするバイパス道路として、総工費約398億円で2004年に着工。昨年3月末に北見東インターチェンジ(IC)―北見西IC間(10・3キロ)が開通し、来年度は北見西IC―訓子府1C間12キロも開通予定。道開発局は「混雑や事故が減り、物流も円滑になった」としている。だが、整備中の「北海道横断自動車道」との接続の見通しは立たず、北見道路の必要性自体に疑問を投げかける声もある。

編集を終えて

ここ数年10月に開催していた公開研究会ですが、7月に小樽ドリームビーチでの悲惨な交通死傷事件が起き、札幌地裁の理不尽な対応への取り組みが求められ、予定変更せざるを得ませんでした。

小樽事件は、せめて法に則った公正な裁きをと求めた要請署名活動でしたが、被害ご家族が署名にも必死に取り組み、マスメディアの共感的な取り上げもあって、全国的な支持を得、また最高検察庁への上申書提出も奏功し、行政が一度下した判断を変えさせるという貴重な結果を得ることができました。苦しいたたかひでしたが、何とか社会正義への道を拓くことができ、次のとりくみへの勇気を得ています。

その取り組みを当会の活動に生かすべく、貴重なシンポジウムとなりました。小佐井先生をはじめ、新たなつながりを得ることもできました。参加者の皆様のご協力に感謝致します。諦めず続けることの大切さを痛感しています。(前田)