

交通死傷ゼロをめざして～遺された親からのメッセージ～

北海道交通事故被害者の会 前田 敏章

被害者の視点は、命の尊厳であり、社会正義（＝社会進歩）につながる

1 被害の実相・・・「こんな悲しみや苦しみは私たちが終わりにしてほしい」

(1) 歩行者や自転車の被害事件の多くは「通り魔殺人」的被害であり、「事故」(アクシデント：偶然の事)ではなく「交通犯罪」(又は事件)。

※ 小樽飲酒ひき逃げ事件で娘さんの沙耶佳さんを奪われた原野和則さんの言葉

「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、死というものも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かないの、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。」 (2015年1月、交通教育シンポジウムにて)

(2) 交通被害は、死亡事件に加えて、深刻な後遺障害の怪我の方も。重傷被害は死亡の8～10倍

- ① 遷延性(せんえんせい)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。
- 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い。記憶障害、注意障害、感情障害、失語症、地誌的障害などの症状がある。

2 人命軽視の麻痺した「クルマ優先社会」

(1) 現在の交通事犯被害は「日常化された大虐殺」

- 2014年において生命・身体に被害を受けた「身体犯」の被害者数は、74万7466人
このうち96%は道路の死傷。
 - 交通死傷総数：71万5487人 (死者：5,717人 ※厚生統計 + 負傷者：70万9770人)
 - 殺人等一般刑法犯、死者：841人 負傷者：3万1138人

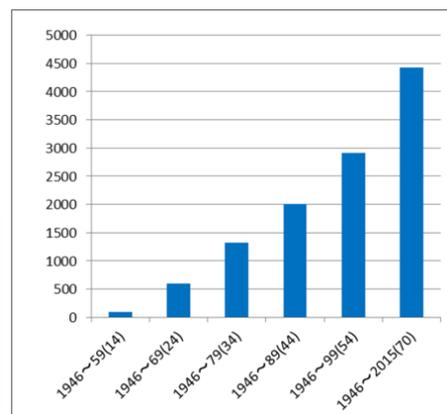
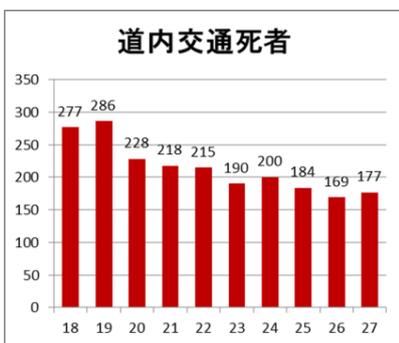
戦後70年間の累計：93万人の死者、4,425万人の負傷者
日本の人口は1億2,711万人

戦後日本の「累積」交通負傷者数 (単位：万人) →

道内10年間(H18～27年)
の

死者：2,144人 →
(単位：人)

※傷者：21万6341人



※ 最近5年間の道内交通死傷者

	平成23年	24	25	26	27	5年の計
道内死者数	190	200	184	169	177	920
うち飲酒	13	12	14	19	12	70
道内傷者数	19,705	18,048	16,247	14,571	13,117	81,688
うち飲酒	310	274	220	226	210	1,240

- ・「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」

(宇沢弘文著「自動車の社会的費用」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人命軽視の「クルマ優先社会」

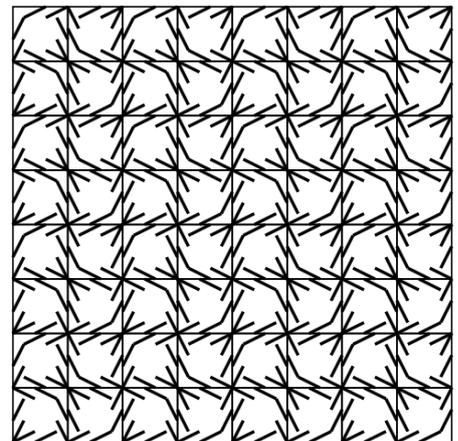
※ 麻痺の例：

- ・「事故だから仕方ない」
- ・「被害者は(加害者も)運が悪かった」
- ・「誰もが加害者になりうる過失犯だから罪は軽く」
- ・「お金で賠償すれば済む」・・・

(3) 麻痺を正すために、被害の視点から真実と正義(命の尊厳)を <視点を正す↓>

(4) 「知性」とは「想像力」である

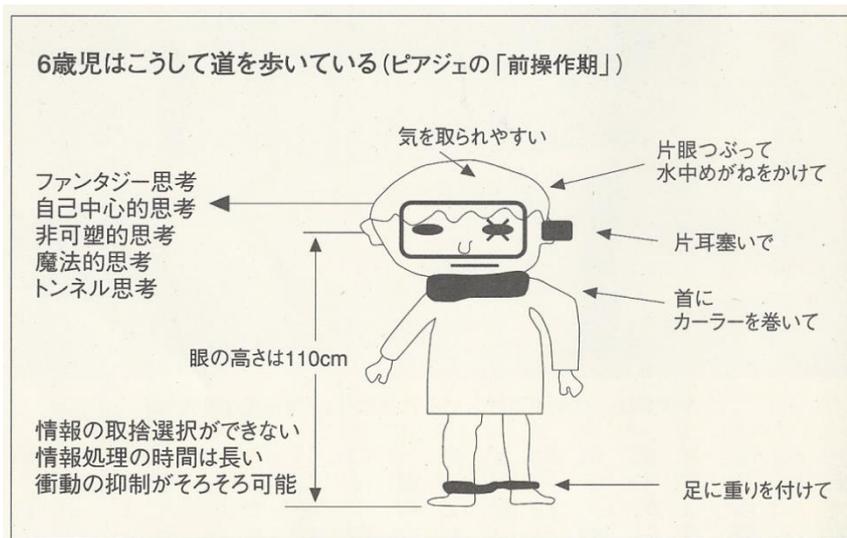
社会的生活を営む人間に先ず必要なのは、「他者への想像力」、他の生命への「共感力」。そのため必要な社会理解(クルマ社会の現状と問題)



3 交通死傷被害ゼロのために <その1>・・・加害が無ければ被害はない、絶対に加害者にならない運転を

(1) クルマの危険性を直視する

- ・「凶器」ともなる強大な殺傷力：衝突しても決して人を傷つけない速度は、時速 0.9 キロ未満
- ・「交流機能」も持つ道路には、生理的能力の未発達な子ども(下図)や衰えたお年寄りが生活



距離の知覚ができない
(18m以上離れると距離の評価ができない)

判断に要する時間は大人の2倍

「クルマ社会と子どもたち」(岩波ブックレット)より

(2) クルマの有用性と使い方を理性で変える

- ・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なもの
- ・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

(3) 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^{じゅんぽう}遵法精神

- 危険運転致死傷罪など刑法や道交法の改正は、「犠牲を無にしないで」という、被害遺族の切なる思いで作られた「命の法律」である。

2001年 「危険運転致死傷罪（最高懲役20年）」新設
 2007年 刑法改正：「自動車運転過失致死傷罪7年」（←業務上過失致死5年）
 道交法改正：飲酒運転等の罰則強化
 2013年 刑法改正：「自動車運転処罰法」にまとめられ、準危険運転罪、発覚免脱罪が新設

3 交通死傷被害ゼロのために〈その2〉・・・道条例を力に飲酒運転を「させない」地域社会を

(1) 飲酒運転違反者の3類型 ⇒ これら3類型を意識した対策が必要

- ① アルコールに対する正しい知識を持たないために、運転に及ぼす影響を軽視してしまう人
- ② アルコール依存、ないしその予備軍
- ③ 飲酒運転に限らず、交通法規や法・ルールを遵守する規範意識にそもそも欠けている人

(2) 基本対策

- ① アルコールに関する正しい知識の普及
- ② アルコール問題への治療的介入
- ③ 社会問題として対処し、事後的処罰から未然防止（予防）へ

(3) 「させない」ための具体策例（道条例を活かし実効ある施策を）

① 飲食店と代行運転業者の「共存共栄」型連携など地域独自の取組

⇒ 新ひだか町の割引制度（右図 H26年～）

⇒ 道東の地域：6千円以上の飲食で、3キロ以内の代行運転を無料サービス

⇒ 函館での「乗り合いタクシー」のとりのくみ

② 職場・事業所単位での取り組み

飲酒運転防止の教育や具体策を行う担当者（「飲酒運転防止インストラクター」など）の設置や養成講座 ⇒ 福岡県に先例あり



「くるま社会」の北海道だからこそ、車を適切に使用する必要があり、運転に対する厳格さが求められる。「くるま社会」を言い訳にして妥協せず、飲酒運転の問題に正面から向き合い、日常に根ざした「車の運転」と「飲酒」のあり方をもとに見つめ直す必要がある。

「飲酒運転問題に第三者はいない」ことを理解して、問題を「他人事」にせず、みんなで「半歩」踏み込んだ勇気と関心、責任を持ち合うことが必要。

道条例の活用・整備を土台として取組みを続けることで、私たちは「飲酒運転をしない・させない・許さない」社会を実現できる。（愛媛大学法文学部准教授 小佐井良太氏のレジュメより）

3 交通死傷被害ゼロのために〈その3〉・・・加害者を生まない社会を作る

(1) 麻痺を正し、崇高な生命倫理を基本に、社会としてゼロ目標を明確にすること

- ・スウェーデンでは1997年に「ヴィジョン・ゼロ」（「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」政策を国会決議。

(2) 「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

① 走行速度の抜本的抑制と規制を柱に、交通静穏化の実現

※ 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。

② 車道至上主義を排し、生活道路における歩行者優先、子ども・お年寄りの安全最優先を徹底

「ゾーン30」、歩車分離信号の普及・徹底を施策の柱に

※パラダイム転換の例

「飛び出すな、クルマは急に止まれない」→「危険、子供が飛び出します 徐行願います」
 →「ゾーン20」

③ 命の尊厳からの刑罰の見直し（結果責任の重視）と、免許制度の厳格化（悪質な道交法違反者は全て免許取り消しとし、再取得の条件も厳しく）

クルマは実際に多くの人を殺傷しており、凶器ともなる危険なもの。そのことを分かって免許を得てハンドルを握るのであるから、暴走や危険運転、「安全確認違反」は全て「未必の故意」（みひつのこい）による交通犯罪。

※「未必の故意」：行為者が、罪となる事実の発生を積極的に意図・希望したわけではないが、自己の行為から、ある事実が発生するかもしれないと思いながら、発生しても仕方がないと認めて、行為する心理状態。故意の一種（「広辞苑」）

※漫然運転（不停止＋操作不適＋漫然＋脇見＋不注視＋不確認）被害の根絶が急務
（H24年）件数／全体＝486,053／630,710（77％） 死亡数／全体＝2243／3909（57.4％）

※ 刑法体系に根本的問題 → 被害者の視点からさらに見直しを

〈資料〉佐藤直樹氏の論説（「北海道新聞」（2012年7月13日、「各自核論」）より
近代刑法貫く「意思責任」 結果軽視の弊害修正を

意外に思われるかもしれないが、近代以前のヨーロッパでは「結果責任」といって、故意だろうが過失だろうが、「人の死」という結果があれば刑罰は同じだった。なぜならば当時、犯罪は共同体の人的つながりを危うくする「困った状態」であり、刑罰とはその状態を修復し、元に戻すことであって、個人の事情は一切考慮されなかったからである。（中略）

かりに近代以前の「結果責任」の原理がつかぬかれれば、ドライバーが人をはね殺すたびに重罪では、恐れて自動車に乗るものはいなくなり、自動車産業が成り立たず、産業全体の発展が阻害されることになる。つまり過失を軽く処罰するという近代刑法の「意思責任」の原理は、資本主義的な産業交通や鉱工業の発展の必要性から生まれたというのだ。

「世間」は厳罰化をもとめている。危険運転致死傷罪の適用のみならず、いま必要なことは、こうした結果の重大性を軽視する近代刑法の「意思責任」の原理を、「結果責任」の観点から修正してゆくことであろう。

（さとう なおき 九州工業大学大学院教授。専門は世間学、刑事法学）

4 おわりに・・・中高生へのお願いと、中高生のからの感想

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）

「皆様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（ようせい：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えます。その時は、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」

〈生徒の感想より〉

■ 今日のお話を聞いて、何度も涙が出ました。命とは尊いもので、決して無駄にはしていけないもの、自分だけの命ではなく、もしその命がなくなってしまうと、周りの人も悲しませてしまうとても大切なものだと改めて実感しました。

私は今の社会が進歩するには、機械や新しい物をつくり他国に負けないような活動をしなけりばならないと考えていましたが、今日のお話を聞いて、今の社会は一番近くにある命を第一に考え、国や政治、世界を改めなければならぬと思いました。

私はこれから、この世界にある一つの命として生きていきたいし、周りにいる人々の命を落とさないような社会を作っていってほしいです。
（2015/11/16 南富良野中学校 2年女）

■ 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えます。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ぬのだろう。（2011/4/27 江別高校3年女）