

平成 28 年 8 月 30 日

北海道知事

高橋はるみ殿

北海道交通事故被害者の会

代表 前田 敏章

交通犯罪被害者の尊厳と権利、交通犯罪・事故撲滅のための要望書

憲法は「生命、自由及び幸福追求に対する国民の権利については、公共の福祉に反しない限り、立法その他の国政の上で、最大の尊重を必要とする」（憲法 13 条）と謳っています。しかし、交通犯罪・事故の犠牲者は、今も死者が年間 4,859 人（2015 年、警察庁交通局統計 30 日以内死者）に達し、負傷者も年間 66 万 5281 人と、国民のおよそ 190 人に 1 人が被害に遭うという深刻な事態が続きます。

北海道においても、死者数は下げ止まり傾向で、昨年は 198 人の死者（前記統計 30 日以内死者）、13,096 人の負傷者を数え、2006～2015 年の 10 年間では、2,144 人の死者（24 時間内）、216,340 人の負傷者という膨大な犠牲です。飲酒運転による悲惨な被害も深刻で、昨年末に制定された飲酒運転根絶条例の実効性が問われています。

結果の重大性にもかかわらず交通犯罪という認識が未だ薄く、「事故だから仕方ない」などとする、人命軽視の麻痺した「クルマ優先社会」の根底を問わなくてはなりません。

交通犯罪によってかけがえのない家族を失う、あるいは後遺障害などにより人生をも変えられるなど、深く傷つけられた私たち被害者のせめてもの願いは、交通犯罪被害者の尊厳と権利を護り、尊い犠牲を無にすることなく、交通死傷被害ゼロの安全な社会を創ることです。

以下の事項について、抜本的で具体的な改善を要請致します。

記

I 人身にかかわる交通事故が発生した場合の救命救急体制を万全にすること

- 1 医療活動のできる高規格の救急車（ドクターカー）および医療専用機（ドクターヘリ・ドクタージェット）を整備・配備して、人身にかかわる事故に対し、地域格差なく全ての人に迅速、適切な医療が施される体制を確立すること。
- 2 そのためにも、救急救命士の医療的権限の明確化や、救急指定病院の拡大、指定外病院でも迅速な医療が施されるシステムの確立、さらに遠隔地医療の充実などをはかること。

II 被害者や遺族に対しては、①尊厳が護られる権利 ②知る権利 ③司法手続きに参加する権利 ④被害から回復する権利の 4 つの権利が厳格に擁護されるよう、必要な制度や行政上の措置を行うこと。

- 3 交通事犯被害者への適正な治療と補償、後遺症認定がなされるように、初期診断にあたっては、全身の検査が重要であることを医療機関に指導徹底すること。外傷がなくても頭部打撲や脊髄液減少症などの発症の可能性がある全ての場合に MRI などの画像診断記録を義務づけるなど制度整備を図ること。経済的支援と合わせ、PTSD に対する支援制度など精神的な支援を含めた被害回復の補償制度を確立すること。
- 4 脳外傷による高次脳機能障害及び脳脊髄液減少症を重大な後遺症として積極的に認定する制度を構築すること。これらを含む後遺障害者の治療と生活保障を万全にすること。介護料の支給対象を診断書による判断として拡大すること。遷延性意識障害者を介護する療護センターの充実をはかること。高次脳機能障害者の早期脳リハビリ施設の充実と一般就労支援窓口の充実をはかること。

- 5 交通犯罪被害者など犯罪被害者が、被害直後から恒常的に支援を受けられる公的機関の整備・充実をはかること。当会のような被害者団体の活動に財政的支援が受けられる制度を整備すること。

III 交通死傷被害ゼロをめざし、命と安全が最優先される社会を実現すること。

- 6 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。飲酒の違反者にはアルコール依存症検査を義務付けることや、「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。飲酒運転をしないはもちろん、させない、許さないを、道民一人ひとりと行政・関係機関が一体となって取り組むことのできる、実効ある総合的施策を推進すること。そのために新たに制定された北海道飲酒運転根絶条例の推進および必要な見直しを行うこと。
- 7 車道至上主義を改め、歩行者や自転車通行者、とりわけ子どもやお年寄りが安全・快適に通行できる道路環境など、二重三重の安全対策を講じて被害ゼロを実現すること。自転車道・自転車レーンの整備を急ぐこと。幹線道路での歩車分離、通学路や住宅地、商店街など生活道路においては、クルマ通行に優先権を与えず、規制速度を30キロ以下とする「ゾーン30」の本格的推進を核にして交通静穏化と歩行者優先を徹底すること。交差点での歩行者、自転車事故を防ぐために、歩車分離信号への切り替えを、スクールゾーン内の信号はもとより、速やかに全面的に進めること。ロードキルが原因の交通事故被害を根絶するために、高速道路における野生生物の侵入防止対策を万全にし、一般道路においては速度抑制を徹底すること。
- 8 自動車事故被害が深刻な事態となる根本要因は、クルマ依存と高速走行を最善の価値とみなすスピード社会である。高度道路交通システム（ITS）の開発や活用は、安全運転支援および速度抑制、規制速度遵守を第一義とし、全てのクルマを対象に、現実的対策として進めること。
そのために、規制速度に応じて段階別に設定可能な速度抑制装置（リミッター）の装着を全てのクルマに早急に義務づけること。
- 9 死傷被害に直結する速度違反など危険運転を防止するために、そして積雪期における交通事故捜査の難しさを補うためにも、ドライブレコーダー（事故やそれに近い事態が起きた際、急ブレーキなどに反応し事故前後の映像等が記録され、分析によって速度や衝撃の大きさなど詳細が再現できる）の全車装着義務に向け、道独自に補助金を措置するなど具体策を講じること。
- 10 運輸業者の安全に対する社会的責任を明確にし、監査を徹底するとともに、悪質違反や重大人身事故を惹き起こした場合の罰則強化など行政指導を強化すること。職業運転手の労働条件を悪化させ、因って安全運転管理に逆行する交通運輸産業の規制緩和政策および「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」を早急に見直すこと。
- 11 事故原因解明と再発防止のため、行政指導に必要な情報開示を徹底すること。
- 12 公共交通機関を整備し、クルマ（とりわけ自家用車）に依存しない安全で快適な生活を実現すること。

以上