

平成30年9月5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・事故根絶のための要望書

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4,431人（2017年、警察庁交通局統計30日以内死者）に達し、負傷者も年間58万110人と、国民のおよそ200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、2008～2017年の10年間で、1,887人の死者（24時間内）、179,602人の負傷者という膨大な犠牲です。

他の事件に比べ、道路上での車両による事件や事故については、未だに交通犯罪という認識は薄く「事故だから仕方ない」「運が悪かった」と軽視され、原因究明と抜本対策が不十分です。結果として多数の被害が続き、本来社会で保護すべき子どもや高齢者の犠牲も後を絶たないという、人命軽視の異常な「クルマ優先社会」が続いています。

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、尊い犠牲が生かされ、真に命と人権が大切にされる社会がつけられることです。交通犯罪被害者の尊厳と権利を護り、現代の最大の人権侵害ともいふべき交通死傷被害を根絶するため、以下の事項について、抜本的で具体的な改善を要望致します。

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よう、一層の充実をはかること。
- 2 そのためにも、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、さらに遠隔地医療等の充実をはかること。

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 交通犯罪被害者など犯罪被害者が、被害直後から生活支援や精神的ケアなど必要な支援が途切れなく受けられるよう、新たに施行された「北海道犯罪被害者支援条例」に基づき自治体が行う支援制度の整備と機能充実を進めること。関係機関との連携協力を進め、道内全ての市町村で経済的支援を含めた必要な支援が受けられる体制をつくること。
- 4 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脳脊髄液減少症などの発症の可能性がある全ての場合にMR I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。

- 5 交通事故による高次脳機能障害及び脳脊髄液減少症を、被害者保護の観点から、重大な後遺症として積極的に認定する制度改善を進めること。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。高次脳機能障害及び重度脊髄損傷の介護料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、及び後遺障害者が受傷から社会復帰まで一つの施設で一貫した支援が受けられる体制を整備すること。

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根絶するために、事故の際の飲酒検査をより厳正に行い、血液検査も徹底すること。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、3年前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」など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、安全よりも高速走行を優先するスピード社会である。「自動運転車」のような、一部の「未来の」クルマではなく、クルマが決して危険速度で走行することがないように、道路ごとの制限速度に応じて自動で速度制御を行う技術（Intelligent Speed Adaptation）の実用化など、全てのクルマを対象にした安全運転支援施策を急ぐこと。
- 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、安全運行を第一義に早急に見直すこと。労働力不足を理由とした運転免許の取得規制の緩和は行わないこと。
- 11 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