

交通事故被害者の会

発行 北海道交通事故被害者の会
代表 前田 敏章

事務局

060-0001 札幌市中央区北1条西9丁目
ノースキャピタルビル4階

第16号 2005年1月10日(年3回発行) TEL 011-233-5130 FAX 011-233-5135

E-mail hk-higaisha@nifty.com ホームページ <http://homepage2.nifty.com/hk-higaisha/>

被害者の会は、被害者どうしの支援と事故をなくすための取り組みを目的とした、交通事故被害者や遺族でつくる会です。入会希望の方は事務局に電話をください。会費はありません。年3回の会報が送られ、毎月の例会に参加できます。例会時に当事者同士としての相談も受けています。(例会の日程はp 12)

追突、本当の痛みは1年半後に

札幌市清田区 荻野 京子

大雪が降り6時をまわった札幌市内は大渋滞、停車中突然後ろからの衝撃、加害者の100パーセント過失でした。

病院では頸椎捻挫、両下膝・腰部挫傷で2週間の治療が必要と診断されました。通院、痛み止めを飲みながら回復を待っていましたがなかなか回復せず、しかし本当の痛みがやってきたのは1年半してからでした。体の硬直とよじれ、自由に動くこともかなわず、仕事を続けることも困難になり辞めざるを得ませんでした。

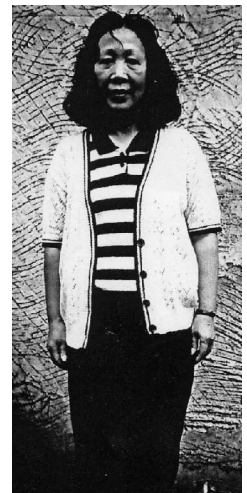
事故後、唯一の収入だった休業補償も10ヶ月で打ち切れ、生活にも困る日々が続き、事故日より時間が経過していたため病院からは「症状固定予定」の診断が出されましたが、なお症状はよくなりません。保険会社からは債務不存存として治療費の支払いも止められました。

「追突事故が原因」と裁判で3年以上闘いましたが私の訴えは届かず症状は「更年期障害」にすりかえられてしまいました。

人身事故の恐ろしさは後から症状が出てくる事もあり、理解されるには長い時間と労力がかかります。

私の場合は後遺症14級が認められましたが、事故から6年経った今でも痛みが襲い耐えながらの生活は本当に辛いものです。人に優しい運転で交通事故がなくなる日が訪れることを願います。

(「いのちのパネル」より)



事故後は真っ直ぐに立てなかった

今号の主な内容

- ②～⑧ 特集「フォーラム・交通事故V」
- 「高齢者を被害者にも、加害者にもさせないために」
- ⑥～⑧ 「高齢者と公共交通」(川村雅則)
- ⑨ 「犯罪被害者等基本法に思う」(内藤裕次)
- ⑩ 「犯罪被害者支援の日、中央大会に参加して」(内山孝子)
- ⑪ 会員の報告とお便り (高橋利子、後藤正之、中島良子)
- ⑫ 活動日誌、編集を終えて、お知らせ、

※ 写真は、道庁でのパネル展示(9月21,22日)の様子です。

「いのちパネル」の小冊子版は、石狩管内の小中高校で命の教育に資料として使われるなど、2000部以上が活用され、5月には冊子の改訂を予定しています。パネルへの新たな参加希望者はご一報下さい。(担当、小野：Fax 011-822-2721)



フォーラム・交通事故Ⅴ 高齢者を被害者にも、加害者にもさせないために



被害者の会主催の 5 回目のフォーラムが、11 月 5 日札幌市中央区の「かでる 2・7」を会場に開催されました。参加した約 50 人の市民、関係者、会員は、犠牲者への黙祷の後、「高齢者を被害者にも、加害者にもさせないために」をテーマに、熱心な討議を行いました。

貴重な提言をいただいたのは、(発言順に) 内山孝子(副代表)、ト部 弘(豊平さつき会会長)、小安 登(道警交通安全教育課課長)、川島泰子(道警交通安全教育隊)、川村雅則(北海学園大学講師)、本間義美(道交通安全対策室参事)の各氏です。

司会は、佐川昭彦(副代表)、内藤裕次(世話人)の両氏が務めました。

※以下、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。なお、川村講師からは原稿をいただいています

フォーラムⅤのテーマの趣旨

～高齢者の生理的能力の低下を共通理解にして～

★ 高齢者を被害者にしないために

歩行者への責任転嫁ではなく、安全運転義務違反の刑罰強化を高齢者も安心して渡れる交差点や信号を。分離信号増設を歩行者優先の安全な街づくりを

★ 高齢者を加害者にさせないために

高齢者の生活の足確保に、公共交通機関の整備と活用を適切な免許管理を。家族の協力で勇氣ある免許証返納も

主催者より

前田 敏章 (代表)

今日現在、道内では交通死 321 人、ケガをされた方も 29000 人以上と状況は深刻。今年は天災が多かったが、交通犯罪(事故)は人災であり、「ゼロ」にしなければならない。

発足 6 年目の被害者の会は、相互の支援・交流と共に、犠牲を無駄にせず、被害ゼロの社会を作るためにこのようなフォーラムなどを企画している。

今日は、深刻な高齢者の交通事故問題に的を絞る。皆さんのご協力ですりある討議をお願いしたい。

テーマと討議の方向性

小野 茂 (副代表)

高齢者による事故件数が平成 13 年は平成元年の 5 倍となり、死者数は全体の 36 %。私たちが独自で行ったアンケート結果でも(回答者の)約 30 %の方が被害に遭い、16 %の方が加害者になっている。

原因はどこにあるのか。高齢による身体的な衰え、以前は何でもなかった横断歩道が渡りきれなかったり、以前のように運転できななかったり。中心街では歩車分離信号が進んでいるが、一般の生活圏ではどうか。公共交通機関は使いやすいか。車を運転しなくてもすむにはどういう移動手段があるか。老人会などに入っていない人にどう安全を伝えたらいいのか。国土交通省は白書で、交通バリアフリーをすすめる、車よりも歩行者などの安全を優先すると述べているが、「車に気をつけましょう、夜光反射材をつけ

ましょう」から一歩進んで、安心して暮らせるということは何なのか、語っていただきたい。

提言① 被害の実相、遺族の心情

内山 孝子 (遺族・副代表)

平成 8 年 4 月 9 日の夜、自宅前にて、携帯電話に夢中になった加害者の前方不注視という人為的な原因で、68 歳の主人が帰らぬ人になった。3 月末で全ての仕事を定年退職、当日は町内会の有志の人々によるご苦労さん会に招かれ、「行って来るぞ」が最後の言葉。当時の出来事を思うとやりきれない。これからは老後の二人の生活が始まると話していた主人。私の小さな小さな幸せを突然奪った加害者を許すことはできない。長年、苦楽を共に過ごした人と、もう二度と会話も食事も共にすることができないという絶望感、この世で自分を一番理解してくれた人がいなくなったという不安感、急激な生活の変化にギリギリの精神状態での日常。

11 月 1 日から道交法が改正され、携帯電話を運転中に使用しただけで罰則の対象になった。私の夫を奪った原因が携帯電話だったので大変関心があつたが、これで終わりではないとの思いでいる。今回の



改正では、イヤホンマイクを使えば罰則の対象にならないというすり抜けを許しているからだ。早速、イヤホンマイクの販売が促進されているが、ここには一瞬の安全確認違反が相手の命をも奪ってしまう重大犯罪という捉え方がない。事故後は必ず携帯の通話記録を確認することなど「ながら運転」を規制する措置がまだまだ不十分。

人命軽視の車優先社会の犠牲になっているのは、子どもや高齢者など、本来社会が守らなくてはならない弱い人たち。「被害者も気の毒だが、加害者も大変」という言い方を耳にするが、社会全体がドライバーの立場に偏って動いている。

今年、98歳の母が亡くなった。後半にはわらべになってしまったが、医者や看護師の手厚い看護で、床ずれ一つ無く静かに命を終えることができた。私たち遺された子どもに「本当にご苦労様、よくがんばったね」と声をかけられ、母は天に召されていった。「命の尊厳」とはこういうことではないか。突然、大切な人の命を奪われる交通事故が世界から減るよう心から祈る。

提言② 高齢者を交通事故から守るために

ト部 弘 「豊平さつき会」会長

私の老人クラブは豊平の古い地域の所にあり、72名の会員がいる。私たちは仲間内で、74歳までを「ヤングオールド」、75歳からを「オールドオールド」と呼んでいるが、高齢者の事故防止について、特に75歳を過ぎたお年寄りを対象にして話したい。



75歳以上のお年寄りには、自分のことで精一杯で、他人のことを考える余裕が無くなっている。そして、距離感が非常に弱まっている。すぐそこだと思って道を横切ろうとしても、えらい道幅があることがある。それから、1時間前にお話したことを忘れてしまう。仲間と歩いている時に「奥さん、信号赤ですよ」と言うと、「あら、赤でしたか」と言いながら、2、3歩出してしまう。一人でいてそのまま歩いたら危険極まりない。さらに、年齢が高くなるほど気ぜわしく、こうと思ったら他のことは一切考えずに目的地に行く。オールドオールドの方々は、こういうことが日常的にあり、事故に遭う率が高い。

一昨年、隣のクラブの72歳の女性の方が、3時頃36号線の横断歩道でひかれて亡くなった。この人はおしゃべりが好きで、お友達の家に行き、夜中を過ぎようやく腰を上げ、早朝3時に猛烈なスピードで

やってきた車にはねられて即死された。

豊平に30年近く続いている老人大学「創造学園」では、朝の会に必ず五つのこと（下記※）を朗唱する。ところが、オールドオールドの方は自分のことしか考えられず、時間の観念がきわめて弱く、距離感が無くなっているのが災いして、いくら繰り返し教えても達成されない。80前後の方が出歩くときには、誰か付き添いがいてくれたらと思う。子どもであれ老人クラブの会員や地域の方など、それは問わないが、これも社会奉仕活動の一環ではないか。

高齢ドライバーの方をお願いを。私は息子から「お父さん、車と免許はいつ捨てるの」と言われて、あんまりうるさく言われるから、車の免許におさらばした。すごく愛着あり、写真がついた免許証を今も持っている。家内が「お父さんがやめたのだから私も」と車を廃車にして、息子がやれやれと安心した。車の運転をやめて、すごく気が楽になった。

高齢者は記憶力や思考力が限界にきているのだから、周りの人が細心の注意を払う必要がある。

街づくりの中で、昔のような隣組とまではいなくても、連帯感を強め、助け合い、自治意識が目覚めるといふ地域の組織化ができるように行政は指導、援助をして頂きたい。

※創造学園の「交通安全の誓い」から

- 1 道路の横断はいったん止まり、左右をよくみて安全を確かめてから渡ります。
- 2 近くに信号機や横断歩道があるときは、少しぐらい遠回りでも、その所へ行って渡ります。
- 3 信号無視は絶対にせず、青に変わるまで待つ心のゆとりをもちます。
- 4 夜間の外出には、車からよく見える服装をしたり、夜光反射材をつけるようにします。
- 5 冬道での自転車は危険ですので、冬期間は乗らないようにします。

提言③ 高齢者（歩行者等、運転者）と運転者の実態を踏まえ、注意すること

小安 登（道警交通部交通安全教育課課長）

道内の高齢者（65歳以上）は約115万人。このうち老人クラブ加入が約28万人。80万人近くの方がクラブなどに所属しておらず、この方にどう事故防止を呼びかけていくかが課題。

免許人口の約12%が高齢者となっているが、今年道内で高齢者が亡くなったのは104人。運転する立場で相手や自分が亡く



なったというのは33人。年代別の事故率は一般運転者の2.1倍。75歳を越えると4.1倍になる。致死率が年齢とともに高くなる。

被害事故、歩行者や自転車利用者の死亡事故は75名で、昨年比23名増。高齢者の事故を減らすことが、北海道の事故全体を減らすことになる。

高齢者の行動特性の一つは、動体視力や遠近感が落ち、安全の見極めが甘い。二つには、安全確認から行動まで時間がかかる。いわゆる敏捷性が落ちている。三つ目は、渡る前には見るが横断中は安全確認をしないケースが多い。高齢者講習などで、自分の衰えの部分を感じて頂こうと実技講習に力を入れ、家庭訪問をして直接訴え、夜光反射材も配っている。しかし、115万人分の5万人でしかない。街頭指導も行っているが、正直なところ決め手はない。

運転手さんには、高齢者の行動特性を知ってもらい、高齢者の方を見たらスピードを落とすように呼びかけている。

警察の所管を超えるが、高齢者が道路を横断しなくてもいいような環境作りが進められないか。独居の老人の方が、家族と一緒にいる老人に比べ4倍事故に遭っているという数字がある。一人でいたら自分で通院や買い物に行かなければならない。社会全体がそういう環境を考えていかないと事故は減らせない。

提言④ 教育隊の活動を通じて 高齢者について感じること

川島 泰子 (道警交通安全教育隊)

交通安全教育隊は、昨年4月に発足。男性隊員はドライビングシミュレーターを搭載した教育車を使っての運転者教育。女性隊員は、子どもから高齢者まで主に歩行者の側に立った参加体験型の交通安全講習を担当している。



高齢者は体の方は衰えては行くが、心の中はいつまでも若者。横断歩道を渡る時も、心の中はまだ若者だから、5秒くらいで渡れると思っている。しかし実際にはそれ以上の時間がかかってしまう。この意識と行動のミスマッチの部分が高齢者自身に発見してもらい、自分の身を守るためにはどうしたら良いか考えさせる必要がある。本当は車が、渡る側に立って守ってくれるのが一番良いのだが・・・。

この教育のために、参加体験型の機材を使う。体験者が大型スクリーンの前の仮想道路を、画面を見ながら横断し、車両が接近してくる際の遠近感、速

度感を体験する。車の速度は見た目よりもかなり速く、自分が思っている速さで歩いていないことを認識してもらっている。高齢者は、横断する前は慎重すぎるほど左右の安全確認をしているが、歩き始めると接近車両に対する安全確認はほとんどない。危ないと思っても歩く速さを変化させることが難しいようで、最後まで一定の速さで渡りきってしまう。

それから、これは高齢者に限らないが、直前まで車が迫った時に、どうしていいかわからなくて立ちすくんでしまう。また、安全確認の動作のみで、実際には見ているようで見ていないということもある。

これらの特性を見ながら教育隊が実施している手法として、カバーリング指導がある。例えば、高齢になると目線が足下の方に下がり、上の方の視野が狭くなっていくので、この改善につま先を上げるような歩き方を指導する。

講習を理解して、すぐに実践しようとしてくれる方もいるが、その反面、無理な横断をして帰る高齢者がいるのも事実。長い人生の中で身に付いてしまった習慣は、一度や二度の講習で簡単に改善することは難しい。交通安全教室中心でどうなのかと思う部分もある。今後は、運転者の教育がさらに大事になる。高齢歩行者の行動の特性を、運転者自身が十分に理解して実践することが重要で、今後の課題。

私自身、小学生の時に交通事故に遭い、また、大好きだった担任の先生を交通事故で亡くした経験もある。交通事故を減らしたいという気持ちで警察官という道も選んだ。一生懸命活動をしていきたい。

――この後の提言⑤川村講師の報告は後掲――

助言 住民の声を聞きながら

本間義美 (道環境生活部交通安全対策室参事)

高齢者の方の実状が実感を持って説明、提言されたのが印象的。交通安全対策室は、道警や各団体とも連携し交通安全教育をするという立場だが、このフォーラムで課題が良く見えてきた。被害者の会や住民の声などよく聞きながら、対策を考えていきたい

ハードの部分の整備は一朝一夕ではできないが、現在、札幌市では安全安心歩行エリアということで、市内の事故



の多い地区を9地区に分類し対策を進めている。意見などあれば市の担当者に提言して頂きたい。道としても、高齢者の方々の被害を一人でも無くすることが、全道の死亡事故を減らすことになる。

—ここからフロア発言に移りました—

分離信号機の増設を 北区 太田 澄子(会員)

平成11年2月、友人と買い物の帰り、横断歩道を青信号で渡っていて、右折車が私の足にドーンと凄い音でぶつかってきた。一瞬の出来事だった。

丈夫だけがとりえだった私は、座る事も、歩く事も困難になってしまった。治療のため長い入院。退院しても、主婦なのに買い物さえ行けず、毎日リハビリのためハイヤーで病院との往復という生活が1年以上続き、家族の援助なしでは生活できなくなっていた。痛みによる肉体的苦痛、交通費、治療費等の経済的負担、何時治るかという心理的不安、三つの負担を抱えながら5年経ち、少しずつ改善してきたが、まだ長距離歩行が困難で、杖がたよりの生活。交通事故により、人生も大きく変えられてしまう。

なぜ、交通ルールを守りながら身の安全さえ守られないのか。今の一般的な信号の構造に問題がある。同方向の人と車を一緒に青信号で流し、右折、左折車と人を交差させるから、車両と人との衝突の危険がある。人は車に勝てる訳がなく、運転者の不注意で歩行者が一方的に殺傷される。人の注意力は、不確実なもので、これでは、いつ、どこで、誰が事故に遭っても不思議ではない。

今の一般的な信号機が作られたのは、車両台数も限られる昭和5年といわれ、1世帯当たり1.46台、免許所有者が3395,669人の現在では通用しないシステム。人命尊重から、歩行者横断中は車の流れを赤信号ですべて停止させる分離信号が一番有効と思う。

平成15年度の警察白書には、全国100の交差点で分離信号をモデル運用したら、事故の発生件数が約4割減少したと報告されている。この結果を基に実生活でも危険度の高い所に分離信号を運用して頂きたい。

道警に問い合わせたところ、分離信号機は道内12,582機のうち94機と少なく、歩行者が危険にさらされている。交通事故の65%、死亡事故の43%が交差点に集中していると言われる。なぜ、構造上の危険と尊い犠牲を知りながら、分離信号機が少ないのか。

私も、事故にあったあの場所に、分離信号機があれば、こんな想いをせずに済んだのにと思うと悔しく、交通事故のない世の中を願うばかり。事故に遭い、身体が自由がきかず、ベッドに横たわる人、理不尽にも尊い命を亡くされた人、その家族の悲しみを思う時、私の助かった命を通して、関係行政機関にお願いする。分離信号機を増やして下さい。交通事故のない道路環境を構築して下さい。傷害を持ちながら生きなければならない、私たちの心の叫びをどうか聞いてください。

交通安全協会の事故相談から

寺地 栄一 (被害者の会事務局長)

交通安全協会で交通事故被害者の会のお世話をさせて頂いている。前職は警察官で、交通事故には結構詳しいと思っていたが、被害者の会の方と接したり、安全協会で交通事故相談を受けてみると、これまでは見えていない部分があったことを痛感する。

今、相談を受け、痛切に感じることは、被害者の方が非常に苦しんでいるということ。相談のほとんどは、むち打ち症など軽いと処理されている事故。しかし、その後とても悲惨なことになっている。若い人だと1週間から10日で治るような傷でも治らない。むしろ、どんどん悪くなり、精神的にも参ってくる。耳鳴りとか頭痛を訴えると、詳しくないお医者さんは「この打撲傷は治ったからこれで終わり」。保険屋さんは「これで示談しましょう」。弁護士も取り合ってくれず、周囲からも「もういい加減にしろ」という冷たい言葉が返ってくる。このような実態をもっともっと知らせていかなければならない。

被害者の会には、交通安全講習の依頼が同じ所から何回もくる。「また被害者の方でよろしいのですか」と聞くと、「何回でもいいです」との返答。当事者の話が一番胸にしみる。だから高齢者の方の話を実際に聞くというのは非常に大事。

高齢者が加害者になる率が上がっているのは大問題。交通事故を起こしたら罰金取られますよ、刑務所に入れられますよとか、脅かしのことよりも、むしろ、被害者の方に大変な苦しみを与えてしまうということをお話ししていくことも大事と思う。

フロア発言(男性)

石狩支庁で交通安全の仕事をしている。管内でもお年寄りの歩行者、自転車の事故で何人も亡くなられたが、子どもの死亡事故は1件もない。おなじ弱者で、なぜ高齢者が何人も亡くなるのか。子どもは信号で横断するのに、大人が横断歩道のない所を途中で渡るといふ光景を目にする。10年、20年後にお年寄りになる中堅の人たちの考えをどう改めていくかが大事。中堅がまず見本を示すべき。

フロア発言(男性)

交通手段に関する二元化は問題。事故で友人を亡くしたが、事故調書をオープンに出来ない警察組織も大いに問題である。色々なことに対してオープンでないとわからなくなる。

司会

今日出された意見などを行政や警察も十分に受けて頂いて、交通事故ゼロを目指して、皆さんで取り組んでいきましょう。ありがとうございました。