

講演記録

知っていますか、交通犯罪被害の実相 飲酒・ひき逃げ犯に息子を奪われて

江別市 高石 洋子（北海道交通事故被害の会）

二男は、高校1年生でした

初めまして、私は江別市に住む高石と言います。本日は私の息子の事故の話と共に、今現在、交通事故裁判がどのように行われているか、お話をさせていただきます。そして、被害者遺族がどんな思いでいるか、ご理解して頂きたいと思います。

私の息子、次男拓那は高校1年生でした。当時息子はバレーボール部に所属し、元気に部活に勉強に励んでいました。高校生になって携帯電話が欲しかったこともあり、アルバイトを探し見つけたのが新聞配達でした。早朝の新聞配達は部活に支障なく出来、体力作りにもなると言っていました。後で息子の友人に聞いた話ですが、少しずつアルバイトのお金を貯めて、弱小チームの部費の足しにでもなればと話していたそうです。そのように毎日一生懸命高校生活を送っていました。冬になり雪が積もり始めて、新聞配達も大変そうだったので主人は心配していました。しかし息子は、「大丈夫だから」と言って、配達を終えて家に着くと自宅に入る前に必ず雪かきをして家の前を綺麗にしてから帰ってくるのです。「無理しなくていいよ」と言うと「これも筋トレトレーニングだよ」と言っていました。やがて2月になり、もうすぐ高校2年生になるその頃、進学の話などよく私と話をしていました。「バレー部も人数が少なくなり自分一人しかいないけれど、春になったら進学生がやってきて部員が増えるのが楽しみだ」と笑っていました。その頃の息子は身長もぐんぐん伸びて見上げるほどで、その成長ぶりには驚かされ、これからの息子の成長を心から楽しみにしていました。

2003年2月12日早朝、警察から電話

平穏に暮らしておりましたが、2003年2月12日の早朝、警察からの電話で全てが狂っていったのです。

病院へ駆けつけた私達を待っていた息子は、朝、出掛けた時のままの服装でストレッチャーに寝ていました。顔には数箇所傷があり血が付いていました。まるで眠っているかのようなその姿はもう、二度と目を開けることの無い姿だったのです。一体何が起こったのか分からない状況の中、刑事と名乗る男の人の口から出た言葉は「これ、ひき逃げですから」でした。

この日の出来事は、はっきりと覚えています。あまりにも辛すぎて思い出したくありません。犯人の身柄確保の連絡を受けたのは、その日の夕方だったと思います。28歳の無職の男でした。そして、逮捕の知らせが来たのは日付が変わって次の日になっていました。

事件の経緯は、私達にとってとても惨いものでした。朝方までお酒を飲んでいた犯人は、飲酒の発覚を恐れて何度も息子を確認しておきながら、置き去りにして逃げたのです。なんと、同乗者が居るひき逃げでした。人間として生きていくための、一番大切なものが欠落した事件です。

私は「ひき逃げ」は殺人だと思っていました。刑事さんも「これは、殺人だ」と言っていましたから、「殺人罪」で起訴されるものと信じていました。まして、飲酒しているのですから、「危険運転致死傷罪」が適用され

ると思っていたのですが、それさえも適用されません。

事件から2ヶ月たらずで、親の気持ちを無視するかの様に刑事裁判が始まり、検事の言葉で随分と傷つけられました。

法律に無知で、意気消沈している遺族に対して、検察官の都合のいいように裁判は流れていきました。頭の上からドカン、ドカンと石を落とされる気分です。

犯人は、逃げたことにより飲酒を免れ、証拠隠滅の事実からも免れ、寝ないで飲んで遊んで、眠くなってくる朝方に人を撥ねたのに、わき見運転の供述が通り、時速50キロの供述もそのまま判決文に載ってしまいました。何も立証されることなく裁判は終わり、犯人に下された刑は「実刑2年10か月」でした。しかし、犯人は2年3か月で出所してきて、同じ市内で暮らしています。飲酒・ひき逃げ犯に対してこの刑で妥当なのでしょうか？私には到底納得出来ません。自分の犯した罪の反省をするには短すぎます。

息子は雪の中を置き去りにされたのです。まだ、薄暗く冷え込んだ雪の中で誰にも助けてもらえず、一人で逝ってしまったのです。私達夫婦は一人で逝かせてしまった苦しみから一生逃れられないのです。それなのに犯人は「もう、罪は償った」と言っているのです。

判決の下りた裁判所で、泣いている私達とは反対に、微笑んで裁判所から出て行く犯人の母親を見ました。この違いは一体何なのでしょう？ばかばかしい裁判です。

もし、犯人が逃げずにすぐに救急車を呼んでくれたら、と考えます。きっと手術をしてもらえたでしょう。私達も「拓那～がんばれ～！」と言えたでしょう。暖かい拓那に触れることが出来たはず。だから、この犯人の行動は許せないのです。

この事件には同乗者がいました。加害者が交際していた子供のいる人です。私達は、犯人逮捕の知らせを受けた時、何故同乗者も一緒に逮捕されなかったのか、全く理解に苦しみました。逃げようとする加害者の心にブレーキをかけることが出来た唯一の人なのです。目撃者もいませんから、事故を通報出来るのはこの同乗者しかいません。一分でも早く救急車を呼んでくれたら、結果は少し違っていたかも知れないのです。私達の心も今より違っていたことでしょう。そう、思うとやはり、同乗者の逃げた行為は許せません。子供を育てている人間の行為でしょうか。

私達は民事裁判で同乗者を訴えて、高裁まで闘ってやっと「同乗者にも責任あり」と、賠償請求が認められました。が、事件から4年過ぎても謝罪の言葉は聞けませんでした。

息子を助けてやれなかった後悔と、刑事裁判で泣き寝入りさせられた苦しみを一生背負って生きていく親と、開き直って生きていく加害者とのこの差は一体何なのでしょう？これが、今の日本の司法の形なのです。

逃げ得を許さない！ 署名活動開始

私達は、この事件で、「逃げ得」を知りました。お酒を飲んで事故を起こしたら、逃げてしまえば事故そのものを、まるで無かったかのように出来ることをこのまま

放っておく事は出来ません。

私たち夫婦は事件から6ヶ月経ってから「飲酒・ひき逃げ犯に厳罰化」を求める署名活動を始めました。「逃げ得」の無い法律を作って貰うための法務大臣宛の署名です。

拓那の同級生達は高校2年になっていました。50人もの仲間が頑張って署名活動をしてくれました。そして3ヶ月後の11月には5万人の署名を法務大臣に提出し面談することが出来ました。そして、悲しいことに仲間が出来て「飲酒・ひき逃げ事犯に厳罰化を求める遺族・関係者全国連絡協議会」が発足され、全国的活動となりました。

あれから、もう4年経ちました。4人の法務大臣と面談して署名提出をしてきました。そんな中、昨年8月福岡で幼い子供3人の命を奪う飲酒事件が起き、世間に大きなショックを与えました。この痛ましい事件から厳罰化の声が高まり、道交法が一部改正されるということになりました。40年近くも改正されずにいたことなので、なんとか私達遺族の声を伝えようと、それぞれの遺族の会の方々丸となって法務省に意見を述べに何度も足を運んだ努力もあって、今まで動かなかった道交法が一部改正されました。しかしながら、「逃げ得」については、そのまま何も変わりません。ひき逃げの罪が重くなっても、やはりお酒を飲んで事故を起こしたら、アルコール検知が出来なくなるまで逃げてしまえば、罪は軽くなるでしょう。私達はこの問題が解決するまで、署名を集め続けていきます。

息子の事件からあつという間に裁判が始まり、息子が居なくなってしまった事実を受け入れられず、さらに裁判でも傷つけられているとき、道新の記者から「北海道交通事故被害者の会」代表の前田さんを紹介して頂きまして色々助けて頂きました。そして、すぐその会に入会しました。どうやって、息をしつらいのか分からないくらいに精神がボロボロの時に、同じ苦しみを持つ方々と出会えたことにとても、感謝しています。今では、何でも話せる飲み仲間とも出会えました。この会で出会った仲間達ですが、それぞれの事故の内容が違いますから、裁判の結果もそれぞれ違います。でも、どの裁判を傍聴しても納得のいく判決を見たことがありません。どの遺族達も裁判で傷ついて苦しんでいます。

(中略)

なぜ、こんなにも、交通裁判は理不尽なのでしょう。命が亡くなっているのに「過失なので、しかたない」などと平気で言われるのです。「死人に口無し」と、加害者を守っているようです。「危険運転致死傷罪」も、立証されなければ適用されません。仮に適用されても、1年、2年と言う低い刑になっているケースもあります。全く馬鹿げています。

福岡幼児3人死亡事件のこと

先ほど、福岡の飲酒運転による幼児3人死亡事件に触れましたが、この6月に初公判があり福岡地裁へ傍聴しにいった来ました。今月4日の、被害者のご両親の意見陳実がある裁判も傍聴して来ました。この加害者は「沢山の水を飲んで死んでいったお子さんのことを思うと大変申し訳なく思う。自分の行為がいかに愚かであったか悔やんでも悔やみきれない。運転する資格がない。ただただ、申し訳ない。これから私に出来る一杯一杯の償いをしたい」などと言って反省の姿を見せていましたが、「アルコールを飲んでいたことは認めるが、それによって運転が困難だった訳ではない」と主張しました。検察も全くのでたらめを堂々と言いました。「被害者は35キロ位の低速で走行していた。そして、急ブレーキをか

けたため加害者の車がぶつかった。海の中道の道路の転落防止柵が弱かったという不運が重なった事故である。事故後水を飲んだことは血中アルコール濃度に問題はない」と言ったのです。全くあきれます。被害者の父親は50キロで走行していたとはっきり覚えています。急ブレーキもかけていないと言いました。「後ろから突然驚くほどの光を感じた。今まで見たことも無い光だった」と証言しました。真実味のある供述です。私は加害者の親に怒っています。この加害者の親は、3人の子供のご両親に1度たりとも誠意を持って謝罪していません。葬儀を終えた9月初旬に被害者の家へやってきて、父親はとでも横柄に、子供達の遺影の前に100円玉を転がし、「これでアイスでも買って」と言ったのです。子供達のご両親の怒りは、想像を超えるところでしょう。

ご両親は、何が自分達に起きたのか現実を感じないまま、仮通夜、通夜、葬儀を済まし、ご近所にあいさつ回りをして、長男ひろあきくんの誕生日9月13日に、母親の手作りのカブトムシの形のケーキにろうそくを立て火をつけて、それからご夫婦は現実を理解して泣きくずれ、そのまま倒れてしまったのです。聞いていても言葉を失う現実です。

事故から裁判までとても時間がかかっています。それは、加害者の親が「危険運転致死傷罪」を逃れるための活動をしていたからと聞きました。現に、先日の裁判でも、息子の罪を軽くするための署名活動をしていたことが分かりました。形では謝っても、それは、ただのパフォーマンスです。

私は、先日の裁判での被害者ご両親の陳述を必死でメモを取りました。海中から子供を助けるくだけは手が震えました。想像をはるかに超えるものです。今ここで読み上げるには時間がなく出来ないことが残念です。私はこの供述を国民の皆さんにも聞かせたかったです。被害者遺族の悲惨な声と思いが理解されると思うからです。

わかって欲しい、被害の現実

私は、この様に理不尽な事故で大切な家族を失った者の気持ちを、毎日どんな思いで暮らしているかを、一人でも多くの国民に理解していただきたいです。

「元気そうで良かった」とか「もう、落ち着いたね」と言う言葉で、こんなにも傷つくことだと初めて知りました。息子の事件が起きるまで、私も「事故は我が家には起こらない」「関係ない問題」と思っていた愚かな一市民でしたから、今こんなに苦しみ、なにも知らずに生きていたことを反省して、後悔して生きています。

息子の事件後、苦しくて苦しんでいた時、月日が流れたら少しは楽になるのかと考えました。4年が過ぎた私の中で分かったことは、時間は現実逃避を上手く出来るようにさせてくれることです。職場でも、友人と話をしている時も、現実を忘れていたのです。そして、顔つきも和らいでいくのかと思います。しかし、自宅には現実があり、やはり苦しみに変わりはないのです。こんな私にも、出来ないことがあります。それは未だに、事故現場に行けないことと、息子の同級生の親に会わないように、近くのスーパーへ行くことを避けていることです。これが、現実です。

私達被害者遺族がどんな思いで毎日生きているのか分かって欲しいです。理不尽な裁判で泣き寝入りさせられている遺族が沢山いることを忘れないで下さい。

(たかいし ようこ)

本稿は、当会主催の公開講座「クルマ社会と交通教育」(2007年9月8日)での講演記録です。

文中の署名活動については、下記サイトを参照下さい

実践報告

交通事故被害者家族とのコラボレート授業

北海道江別高等学校 池田 考司

<http://www.ne.jp/asahi/remember/chihiro/>

交通事故被害者の会の会員で、高校1年生の息子さんの命を飲酒ひき逃げ事故で奪われた、高石洋子さんに授業で話をしてもらおうと考えたのは、このスローライフ交通教育の会の活動を通して、高石さんの話を聞く機会があったからだった。それ以前に私の住んでいる地域で交通事故で中学生の息子さんの命を奪われた音喜多さんのことを知り、裁判も傍聴し、交通事故の処理のずさんさ、裁判のいい加減さに驚かされ、怒りの気持ちを禁じ得なかったことも背景にはあった。音喜多事件については、「ミニ模擬裁判」と称して、傍聴メモをもとにしたプリントを用いて、生徒たちにペアで判決を出させ、その理由を発表させ、最後に実際の判決を説明するという授業を前任校では行っていた。それには、裁判員制度に対しての事前学習の意図もあったのだが、今回は、命がいかに軽く扱われているのかを知ってもらい、考えてもらうために交通事故に関する授業を準備したのだった。事前学習として、日本テレビのドキュメント「もう一つの交通戦争」を視聴させ、交通事故死が「減少」する一方で、深刻な事故後の困難が増加していること。事故被害者の中に意識障害、寝たきりになり、年老いた親が介護し、事故への訴えや交通問題の解決のための行動をする機会さえも奪われ、疲れ切った状態で毎日を送っている事実。このことに生徒たちは衝撃を受けたのだった。

亡くなった高石君は、生徒たちと同じ江別市に生まれ育っており、生徒たちの中には高石君と同じ中学校の卒業生もおり、また、中には兄弟が高石君と友人だったという者もあり、事故のこと、事故後の飲酒ひき逃げ厳罰化を求める署名活動のことを知っている者が多く、生徒たちは講話当日を真剣な気持ちで迎えたのだった。

女子だけのクラスでは、高石さんの話が始まってすぐにすすり泣きの音が聞こえてきた。半分以上の生徒が泣いていただろうか。裁判で高石君のお父さんが読みあげた陳述書には、彼の人が、豊かな友人関係が書かれており、その彼とは対照的な自己中心的な、人間性の欠ける加害者の行動が現れており、悲しみ、苦しみと怒りを感じずにはいられないものだった。高石さんの話の後半

には、福岡での飲酒ひき逃げによる幼児3人の死亡事故の状況が、両親の語りの紹介という形で話され、生々しく交通事故の状況が伝わり、とても考えさせられるものであった。

このような生徒たちの反応や理解、表現は、高石洋子さん本人の話でなければ、生まれてこなかったであろうと思われる。高石さんの授業の次の時間には、「命は大事にされているのか～交通事故対策の現実～」ということで、家田愛子編著『18歳からの教養ゼミナール』に収められている、山本純札幌学院大学教授の論文「クルマ社会を考える」と、北海道内の児童生徒の交通事故統計を用いて、クルマ社会がどのような事態を子ども・若者にもたらしているのかを考えさせた。その上で、欧州で見られる交通事故対策を新聞記事をもとに読み合わせした。「道路で人が死ぬ国は、文明国じゃないです」というスウェーデン道路庁交通安全問題責任者の言葉は衝撃的である。交通事故は経済活動のために許容すべきレベルのリスクであるという、日本の交通白書の記述との落差の大きさは、生徒たちにも伝わっていく。「さあ、クルマ社会、交通事故対策、どうあればいいのか？」生徒たちに問い、授業の最後に意見を書いてもらった。生徒たちは、感情を入れた理解を通して、理論的・政策的なく命をめぐるとの対応をまとめてくれた。

【資料1】単元構成

- 第1章 命の絆～自分を見つめ、他者とつながり、社会へ参加する～
- 1) 「テージセー」教師からのメッセージ
「テージセー 卒業式」(NTV 夏ドキュ)
 - 2) 教育学者庄井良信の言葉
 - 3) 江別で起きた事件から
「もう一つの交通戦争」(NNN ドキュメント)
交通事故被害者家族の訴え
～交通事故被害者家族、高石洋子さんの話～
命は大切にされているのか？
～交通事故対策の現実～
 - 4) みんなの世代と現代日本社会
「渋谷の若者たち」(NHK につぼんの現場)
荒れる若者の背景を探る～外に向かう攻撃性～
「ネットカフェ難民」(NNN ドキュメント)
自分を責める若者たち～自分に向かう攻撃性～

現代日本社会における若者の育ちと命
現代日本社会における若者の命と未来
5) 絆をつくること、社会へ参加すること
生きづらさと育ちづらさを学びと参加へ
～札幌学院大学富田ゼミとのコラボ授業～
「共働学舎」(TBS 夢の扉)
6) 命の表現・発表
まとめ表現「命」
「命」の発表会

【資料2】 高石洋子さんへの
生徒たちからのメッセージ

□ 高石さんのお話を聞いて、涙が止まりませんでした。高石さんの話は、事故の悲惨さ、息子さんを亡くした辛さ、友だちの大切さ、いろんなことを考えさせられました。拓那さんには本当に素晴らしい友だちがいっぱいたんだなって思いました。すごく感動しました。心が温かくなりました。今でも高石さん家族は本当に本当に辛いと思います。だけど、それに負けないで戦い続けている、高石さんに私はすごく勇気づけられました。頑張っしてほしいって思いました。そして、いつか心から笑える日が来ることを、私は願っています。こんな悲しい事故がもう二度と起こらないでほしいです。話を聞かせてくれて、ありがとうございました。

□ 辛い話なのに私たちのために本当にありがとうございました。人の命はとても大切なもので、その命を誰か奪ってはいけないのに、そんな世の中で私たちは過ごしています。私も小学生の頃、家族で遠くまで出かけた帰りに追突されました。家族誰一人として命に別状はなかったのですが、その事故の時、むち打ちでケガをしていた父に遠くの警察署まで事故られた時の車で現場を往復させられ、さらに1時間かけて帰ってことがあります。今回の話を聞いていても、本当に警察は自分に関係なかったら、被害者のことなんかどうでもいい。そんなところがすごく腹が立ちました。人は死ぬと命は帰ってはきません。でも今、私たちは生きています。亡くなった人の分もたくさん生きていこうと思いました。高石洋子さん、本当にありがとうございました。

□ 法のゆるさをあらためて思い知らされました。飲酒運転。しかも、ひき逃げ……。言葉では上手く表せない怒りと憎しみの感情がこみ上げてます。私も3年前に母を病気で亡くし、家族を亡くすことの辛さは計り知れないものだとわかっています。ニュースを見ていると、本当に腹立たしい、悲惨な事件ばかりで、人の命って何なんだろうって……。って思います。世界中の人が命の大切さを理解してくれたら、こんな思いをする人は少なくなるのだろうか……。

□ 今まで交通事故のことや人の命の大切さについてたくさん学習してきました。そのことについて自分なりに

真剣に考えてきました。でも、今日、お話を聞いて、もっと本気で人の命の大切さについて向き合っていかなければいけないと思いました。怖くて、鳥肌が立ちました。思うことはたくさんあるけれど、あまりにも衝撃的すぎて、何を書けば良いのかわからないし、上手く書くことができません。でも、今日のことは一生忘れません。貴重な体験をさせていただいて本当に感謝しています。今までの私の考えも大きく変わりました。本当にありがとうございました。

□ 涙が最初から最後まで止まりませんでした。私は拓那さんの中学校の後輩です。拓那さんとは直接会ったりしたことはなかったのですが、この事故のことを聞いて、当時ものすごくショックだったのを覚えています。ひき逃げは本当に犯罪です。人の命を奪っているわけですから。同乗者も許せないです。高石さんの話を聞いている時、胸が詰まりそうでした。聞いている私たちがこんなに苦しくて、辛いものだから、お話をしてくれた高石さんはもっと辛かったと思います。1時間、とても短かったです。今日はわざわざお話をしに江別高校に来ていただいて、本当にありがとうございました。

□ お話を聞いて、本当に今の法律は間違っていると思いました。人を見殺しにしてしまっただけで、たった2年しか刑務所に入らないなんて……。たくさんの人に愛されて、大切にされてきた人の命を奪ったんだから、死刑でもいいくらいだと思う。逃げた人の方が罪が軽くなるなんて、絶対おかしいし、ひどいことだと思う。たった一つしかなくて、かけがえのない命の大切さを犯人も知るべきだし、もっと他の人も知るべきだと思う。こんな悲しすぎる事件がもう起こらないように法律がもっと厳しくなればいいと思いました。これから、自分に何ができるかわからないけど、署名をすとか……。何か私にもできることがあればしたいと思いました。そして、命を大切にしようと思います。話を聞きながら、涙が止まらなくなったりしたけど、いろいろなことを考えさせられました。辛い気持ちの中、お話をきてくださって、ありがとうございました。

□ 今日はありがとうございました。形は異なりますが、父を亡くした時は、私も同じくらい悲しかったです。その時の警察の当たり前のように浴びせられる事務的な発言には私も腹立たしく、忘れられません。いくら毎日同じような処理をしていても、人の命の重さを忘れていくような情のない人には人を裁く権利も捕まえる権利もないと思います。私と違うのは、高石さんの息子さんには周りにたくさん友人がいたことです。亡くなられて、こんなにも月日が経っているのに、今でも周りの人々に支えられていることはこの上ない幸せだと思います。高石さんにはその方々を大切にしてほしいです。

報道記事より

「北海道新聞」

2007年11月5日

脱「クルマ依存」交通教育を模索
高校教諭らが実践

倫理 遺族招き「命」考える

生物や総合学習 注意行動の限界指摘

「交通ルールを守ろう」。このスローガンで、果たして交通事故は減ったのか。交通教育はこれまで、事故の悲惨さばかり情緒的に訴えられてきた面がある。しかし、既存の交通教育は「クルマ依存社会」に順応しようとしているだけではないか。そんな反省から、新しい交通教育を模索する動きが出ている。

10月、江別高。約80人の生徒が耳を澄ませた。

「私たちの敵は、逃げ得を許す法律でした」

話をしたのは、江別市内の高石洋子さん。2003年2月、息子の拓那(たくな)さん=当時(16)、野幌高1年=を、無職男性が運転するRVのひき逃げで失った。男性は逮捕され、飲酒の事実を認めしたが、飲酒から逮捕まで時間がたっていたため飲酒運転は立件できず、事故現場を立ち去ったことで結果的に罪が軽くなった。

「同乗者がいたことにびっくりした。なぜ逃げるのを止めなかったのだろう」。法改正を訴えた高石さんらの活動は、ひき逃げなどの罰則強化、酒類提供者や飲酒運転の同乗者にも罰則を科す道交法改正に結実した。「免許を取ることは技術が身に付くことではない。責任を持つということだと考えてほしい」。高石さんの呼びかけに、生徒たちは授業終了のチャイムも気にせず、聞き入った。

これは倫理の授業の一環で、テーマは「命の絆(きずな)」。交通事故のほかネットカフェ難民、臓器移植などを取り上げる。担当の池田考司教諭は「社会問題を『かわいそう』といった情緒ではなく、人間の尊重を基盤にした科学・政策的課題として考えるきっかけにしたい」と狙いを話す。

池田教諭は「スローライフ交通教育の会」(会長・前田敏章千歳高定時制教諭)の副会長。会は2000年、「交通教育研究会」として発足し、現在、道内外の高校・大学教員ら25人の会員が活動している。

会長の前田教諭は1995年、17歳だった長女を交通事故で失った。以来、被害者の権利確保などに取り組んできたが「交通教育がクルマ依存を前提にしている」と感じてきた。その弊害の一つが、事故は社会的コストと見る風潮や、場合によっては被害者にも落ち度があるといった自己責任論だ。

99年、札幌市内で高校生がトラックにひかれ死亡した事故で、友人の死を悼む文集を読んだ前田さんは衝撃を受けた。「自分から(車を)よけるようにしなくてはならない」といった記述が散見されたのだ。

前田教諭は「利益優先の市場原理主義が市電といった公共交通体系を衰退させ、クルマ依存に陥るといった悪循環が起きている。これまでの交通教育は、そんなクルマ依存社会の拡大に順応しようという立場だった」と指摘する。

会の目的の一つは、「命や環境、エネルギーへの負荷

ができるだけ小さい交通体系を実現するため、児童・生徒に主体的にクルマとの関係を考えてもらう」こと。理科を教える前田教諭は、総合学習や生物の授業で、免許取得の意味や人間の注意行動に限界があることを教えている。九月には会が主催して札幌でシンポジウムを開き、交通教育の方法についての意見交換などを行った。

札幌学院大商学部の山本純教授(物流論)は「あらゆる人が、微々たるものであるにしても、努力を積み重ねることで交通事故を減らすことが社会的人間としての責務」と指摘した上で、同会の取り組みを「産業社会の問題をとらえる切り口の一つとしても有効。本当のゆとりや豊かさとは何なのか、考えるきっかけになる」と評価している。

【写真説明】
江別高で話を
をする高石
洋子さん。
目を腫らす
生徒も少な
くなかった

道新の紙面



書評

「スロー・イズ・ビューティフル
遅さとしての文化」

辻 信一 著 平凡社ライブラリー 2004年

今号で特集した、当会主催の公開講座で講演された山本純先生が紹介された書。著者は文化人類学者で、環境運動家。私たちは会名に「スローライフ」を使い、「共生の交通社会」を展望するが、その理論と実践に多面からの視座を与えてくれる。

「遅さとしての文化」という言葉に凝縮されているが、全11章が、「スロー」をキーワードに、スピード病によって失われている矛盾とそれに抗するライフスタイルを提起している。成長、開発、景気、大量生産・消費・廃棄、効率など、現代社会に流布する「ファスト・エコノミィ」という「常識」に対し、「もうひとつの(オルタナティブ)」経済や科学・技術、身体や食生活、美的生活のあり方があるのではないかと。現代産業の時間軸と生物(身体)の時間軸とのぶつかりあいについてふれ、「育児、社会化、教育などは、すべてスローでゆっくりしたプロセス」「本来『共に生きる』ことは『留まること』にかかわる技術(アート)」であり、これらは「速さと効率性と量と機動性ばかりを競うような軽薄な知の対極にある知恵」(終章)という貴重な指摘など、それぞれの章が興味深い。(前田)

三ない運動を総括する 高校交通教育論の歴史(第4回/最終回)

齊藤 基雄(本会研究員)

高P連による「三ない運動」全国決議文の廃止
「三ない運動」事実上の終焉

1997年8月27~28日の2日間にわたり、全国高P連大会が山形市で開催された。この会合において、「三ない運動」全国決議の廃止と、これに代わる新しい運動が採択された。その内容(全文)は、次の通りである。

宣言

(主題として)三ない運動の新たな展開
(副主題として)高校生の命を守る新たな「バイクの三ない運動」に向けて

(主文)

今日の車社会において、自他の生命の尊重という基本理念に立って、交通安全のための教育の徹底充実は今一層図られなければならない。

21世紀の日本を担う高校生にとって最も大切なことは、3年間の目標を明確にし、その実現に向けて希望と自身を持って積極的、意欲的に学校生活を送ることである。

いわゆる「バイクの三ない運動」については、高校生の生命を尊重する観点から不必要に「免許は取らない」「乗らない」「買わない」というこの運動の趣旨徹底を全国組織を挙げ更に推進することとする。

しかし、地域の実態・学校の事情等から二輪車の安全運転に関する効果的な指導のあり方について検討し、交通安全指導を計画的に行うようつとめる。

このことの実現には、家庭と学校が本来果すべき役割と責任を十分に認識し、お互いに連携して、はじめて着実に推進されるものである。

以上のとおり、第47回全国高等学校PTA連合会山形大会において宣言する。

平成9年8月28日

社団法人 全国高等学校PTA連合会

これにより、それまでの「三ない運動」は、中央組織である全国高P連が単位PTAに対して強い拘束力をもつ「決議文」から、運動の採用の是非を単位PTAで自主的に決めることのできる「宣言文」に格下げされた。

この「宣言文」の特徴は、従来の運動を熱心に推進してきた地域(ないしは高校PTA)に配慮して「三ない」による運動方針の存続が可能であることを謳った一方、「地域の実態・学校の実情による二輪車安全運転指導の計画的実施」が新たに明記されることとなった。

とりわけ、に関して「安全運転指導」の対象となる地域については、前回全国決議(1992年)の「学校の立地条件の特別な理由を満たす地域」と比較すると、特に基準が定められなくなったため、高校での二輪車教育の実施は、代替交通手段の有無に関係なく、いかなる高校でも受け入れ可能であると解釈できる。

この新「宣言文」により、「三ない」と「高校での二輪車教育」のどちらも、地域を問わず単位PTAの意志により実施できることとなったため、1982年から高P連が中心的に担ってきた「三ない運動」の全国運動としての役割は、この大会をもって事実上の幕引きとなった。

「かながわ新運動」の効果

さて、高P連の「三ない運動」全国決議廃止に大きな影響をもたらしたとされ、ポスト「三ない」時代における高校交通安全教育の「範」とみられている「かながわ新運動」の効果が実際はどのように推移してきたか。神奈川県警察本部交通部発行の『交通年鑑』と、同県企画部統計課発行の『神奈川県年齢別人口統計調査報告書』を用いた統計分析により、「四プラスーない運動」と「かながわ新運動」の比較を、以下に試みる。

【表1】神奈川県内の高校年齢層(16~18歳)における全人口・免許人口・免許取得率の推移

調査年次	全人口		免許人口		免許取得率 (÷×100)		運動名
	人	指数	人	指数	%	指数	
1980	278,299	100	70,228	100	25.2	100	四プラスーない運動
1981	300,157	108	85,693	122	28.5	113	
1982	295,580	106	97,678	139	33.0	131	
1983	316,816	114	97,311	139	30.7	122	
1984	324,037	116	94,637	135	29.2	116	
1985	364,888	131	120,145	171	32.9	131	
1986	369,201	133	120,952	172	32.8	130	
1987	382,159	137	121,531	173	31.8	126	
1988	394,156	142	119,991	171	30.4	121	
1989	402,894	145	113,411	161	28.1	112	
1990	400,648	100	108,762	100	27.1	100	かながわ新運動
1991	385,298	96	101,641	93	26.4	97	
1992	362,972	91	88,641	87	24.4	90	
1993	341,701	85	73,651	68	21.6	80	
1994	326,607	82	65,608	60	20.1	74	
1995	313,236	78	62,292	57	19.9	73	
1996	298,142	74	58,572	54	19.6	72	
1997	286,487	72	54,180	50	18.9	70	
1998	278,111	69	53,604	49	19.3	71	
1999	274,662	69	55,174	51	20.1	74	
2000	273,424	68	54,224	50	19.8	73	
2001	265,428	66	51,131	47	19.3	71	
2002	256,503	64	44,945	41	17.5	65	
2003	249,097	62	38,998	36	15.7	58	
2004	245,026	61	36,218	33	14.8	55	
2005	241,847	60	35,718	33	14.8	55	
2006	234,950	59	34,182	31	14.5	54	

最初に、高校生の免許取得行動が「四プラスない運動」から「かながわ新運動」に転換して、どのように変わったかをみてみたい。なお、神奈川県教育委員会は、「新運動」への転換にあたり、「生徒の免許取得の実態把握に努める」旨を公式文書に明記したにもかかわらず、現在に至るまで県内の免許取得生徒数を公表したことがない。そのため、神奈川県警察本部交通課においてさえ、毎年「高校生の交通事故発生状況等年別推移」を発表する際に、免許取得生徒数を「高校年齢層（16～18歳人口）」とすることによって、免許取得率を算出しているのが現状である。従って、今回の分析も、県警の算出方法に準拠し、「高校年齢層（16～18歳人口）」を統計に用いたことを、予めお断りしておく。さて、上の【表1】によると、高校年齢層の免許取得率（ ）については、免許取得を禁じた「四プラスない」時代にくらべて、「新運動」転換後のほうが、規制がなくなったにもかかわらず、逆に減少基調にあることがわかる。

【表2】神奈川県内の高校年齢層（16～18歳）における死傷者（運転者/全車種）と発生率の推移

調査年次	死者（運転者）全車種				負傷者（運転者）全車種				運動名
	絶対数		同年齢層免許人口1万人当たり (÷ × 10000)		絶対数		同年齢層免許人口1万人当たり (÷ × 10000)		
	人	指数	人	指数	人	指数	人	指数	
1980	20	100	2.85	100	1,091	100	155.35	100	四プラスない運動
1981	22	110	2.57	90	1,059	97	123.58	80	
1982	22	110	2.25	79	1,184	109	121.21	78	
1983	31	155	3.19	112	1,309	120	134.52	87	
1984	36	180	3.80	133	1,387	127	146.56	94	
1985	33	165	2.75	96	1,721	158	143.24	92	
1986	32	160	2.65	93	1,943	178	160.64	103	
1987	42	210	3.46	121	1,972	181	162.26	104	
1988	39	195	3.25	114	2,131	195	177.60	114	
1989	55	275	4.85	170	2,951	270	260.20	167	
1990	35	100	3.22	100	3,068	100	282.08	100	かながわ新運動
1991	32	91	3.15	98	3,105	101	305.49	108	
1992	37	106	4.17	130	3,251	106	366.76	130	
1993	28	80	3.80	118	2,663	87	361.57	128	
1994	27	77	4.12	128	2,194	71	334.41	119	
1995	20	57	3.21	100	2,286	75	366.98	130	
1996	14	40	2.39	74	2,092	68	357.17	127	
1997	13	37	2.40	75	1,878	61	346.62	123	
1998	10	29	1.87	58	1,714	56	319.75	113	
1999	11	31	1.99	62	1,749	57	317.00	112	
2000	3	9	0.55	17	1,996	65	368.10	130	
2001	9	26	1.76	55	1,747	57	341.67	121	
2002	13	37	2.89	90	1,525	50	339.30	120	
2003	9	26	2.31	72	1,233	40	316.17	112	
2004	2	6	0.55	17	1,148	37	316.97	112	
2005	5	14	1.40	43	1,058	34	296.21	105	
2006	7	20	2.04	63	907	30	265.34	94	

次に、高校生自身が運転者として死傷者となった人数を、【表2】でみている。死者に関しては「四プラス」時代には絶対数（ ）発生率（ ）とも増加基調にあった一方、「新運動」以降は、減少傾向を伴いながら部分的な上下動がみられる。負傷者に関しては、「四プラス」時代には絶対数（ ）で1981年を除く増加基調、発生率（ ）では1982年まで減少してから増加となっており、「新運動」以降、はばらつきを伴いながらも「四プラス」時代の最高値（最終年の1989年/260.20人）を毎年超える高率で推移している。なお、死者、負傷者ともに絶対数（および ）の推移を、【表1】の免許取得率（ ）と指数で比較してみると、絶対数の減少が免許取得率の減少に支えられていることがわかる。

【表3】神奈川県内の高校年齢層（16～18歳）における第一当事者死傷件数と発生率の推移

調査年次	第一当事者/致死事件				第一当事者/傷害事件				運動名
	絶対数		同年齢層免許人口1万人当たり (÷ × 10000)		絶対数		同年齢層免許人口1万人当たり (÷ × 10000)		
	件	指数	件	指数	件	指数	件	指数	
1980									四プラスない運動
1981									
1982									
1983	26	100	2.67	100	642	100	65.97	100	
1984	32	123	3.38	127	602	94	63.61	96	
1985	27	104	2.24	84	719	112	59.84	91	
1986	29	112	2.40	90	790	123	65.32	99	
1987	33	127	2.72	102	776	121	63.85	97	
1988	32	123	2.67	100	802	125	66.84	101	
1989	41	158	3.62	136	1,217	190	107.31	163	
1990	33	100	3.03	100	1,257	100	115.57	100	かながわ新運動
1991	29	88	2.85	94	1,317	105	129.57	112	
1992	26	79	2.93	97	1,473	117	166.18	144	
1993	23	70	3.12	103	1,251	100	169.86	147	
1994	19	58	2.90	96	1,034	82	157.60	136	
1995	14	42	2.25	74	1,139	91	182.85	158	
1996	14	42	2.39	79	1,121	89	191.39	166	
1997	10	30	1.85	61	973	77	179.59	155	
1998	9	27	1.68	55	927	74	172.93	150	
1999	9	27	1.63	54	932	74	168.92	146	
2000	4	12	0.74	24	1,015	81	187.19	162	
2001	9	27	1.76	58	907	72	177.39	153	
2002	11	33	2.45	81	772	61	171.77	149	
2003	5	15	1.28	42	645	51	165.39	143	
2004	1	3	0.28	9	610	49	168.42	146	
2005	3	9	0.84	28	543	43	152.02	132	
2006	4	12	1.17	39	452	36	132.23	114	

（備考）1980～1982年の統計は、神奈川県警本部交通部『交通年鑑』になし。そのため、「四プラスない運動」時代の指数

推移は、1983年を100として、便宜的に掲載した。

さらに、【表3】において、高校生自身が加害者となった死傷事件をみても、致死事件に関しては「四プラス」時代には絶対数() 発生率()とも1985年に一時的な減少がみられながらもそれ以外の都市は増加傾向、「新運動」以降は【表2】の「死者」と同様、減少傾向を伴いながら部分的な上下動がみられる。傷害事件に関しては、「四プラス」時代は絶対数() 発生率()とも上下動を伴いながら増加傾向、とりわけ「四プラス」最終年の1989年に前年とくらべての急増が目立ち、「新運動」以降、()は1992年を頂点にして減少傾向、()はばらつきを伴いながらも「四プラス」時代の最高値(最終年の1989年/107.31件)を毎年、遥かに超える率で推移している。なお、致死、傷害ともに、絶対数(および ())の推移を【表1】の免許取得率()と指数で比較してみると、【表2】における「死傷者」と同様に、絶対数の減少が免許取得率の減少に支えられていることがわかる。

以上の分析から、次のことが判明できる。死傷者(受傷)ならびに死傷事件(加害)の絶対数は、免許取得率の減少につれて減少しているものの、免許取得を禁じたはずの「四プラス」時代に比べて、規制が全面的に撤廃され、かつ生徒に二輪車指導(当面は選択制/実技は免許取得者のみ)を施す「新運動」以降、逆に免許取得率が減少している理由については、本統計から知ることはできない。想定される要因としては、上級学校(大学、短大、専門学校等)進学率の上昇に伴う生徒の生活時間の変化(例えば受験勉強に時間を割く生徒の増大など)あるいは生徒の娯楽手段の多様化(とりわけ高額な出費を必要とするものについては、支出品目の中心が原付・自動二輪からパソコンや携帯電話に変わったものと考えられる)などをあげることができる。しかしその一方、「新運動」が重点的にその教育対象として位置づけているはずの高校年齢層免許取得者の人口当たり発生率において、負傷者(受傷)ならびに傷害事件(加害)で「四プラス—ない」時代よりも高い数値が依然として続いている点を考慮した場合、「新運動」がポスト「三ない」時代の交通安全教育の「範」とされるのは、やはり過大評価であるといわざるを得ない。

「三ない運動」新「宣言文」以降の政府施策の動向

高校への二輪車・自動車教育の導入を元来、志向していた文部科学省は、1997年8月の全国高P連大会における「三ない運動」決議文の「宣言文」への格下げによる実質上の運動崩壊以降、極めて漸進的な速度、かつ潜在性を帯びた浸透方法でありながら、学校教育において「運転免許取得を目的とした交通安全指導」の積み重ねという方向性を、着実に進めている。

例えば、1998年9月に告示された警察庁「交通安全教育指針」(免許取得のための交通安全教育を各高校に要求する内容が掲載されている)と、1999年における総務庁(当時)の諮問機関「免許取得前の若者に対する交通安全教育の推進方策に関する検討会」報告書による前者と同様の内容を受けて、2000年4月から、取り扱い範囲を四輪にまで広げた交通安全教育モデル校

制度を、一都道府県当たり複数校以上に拡大し、今日にまで至っている。加えて、文部科学省自身においても、1999年告示の「学習指導要領」により高校への二輪車・自動車教育に関わる項目の導入を明記して以降、この種の教育の普及を呼びかける告示を、同省「告示・通達データベースシステム」においてWeb上で公開されているものだけでも、次の【表4】のように度々出されている。

【表4】高校への二輪車・自動車教育の導入を呼びかける内容の入った文部科学省告示(1997年以降)

・文部省告示第58号 平成11年3月29日
(平成14年5月24日文部科学省告示第105号改正)
「高等学校学習指導要領」

・14ス学健第2号 平成14年4月9日
各国公立大学事務局長・各国公立高等専門学校長・国立久里浜養護学校長・各都道府県私立学校主管課長・各都道府県教育委員会学校安全主管課長あて/文部科学省スポーツ・青少年局学校健康教育課長通知「平成一四年度文部科学省交通安全業務計画について」

・14国文科第27号 平成14年8月1日
各国公立大学長・各国公立高等専門学校長・国立久里浜養護学校長・各都道府県知事・各都道府県教育委員会教育長あて/文部科学省スポーツ・青少年局長・文部科学省生涯学習政策局長・文部科学省高等教育局長依頼「平成一四年度秋の全国交通安全運動の実施について」

・14国文科第47号 平成15年4月11日
各国公立大学長・各国公立高等専門学校長・国立久里浜養護学校長・各都道府県知事・各都道府県教育委員会教育長あて/文部科学省スポーツ・青少年局長・文部科学省生涯学習政策局長・文部科学省高等教育局長依頼「平成一五年春の全国交通安全運動の実施について」

温暖化を中心とする地球環境問題の視点から、主要国の多くで日常生活におけるモータリゼーションの浸透のし過ぎに反省が求められている時代であるにもかかわらず、文部科学省は頑なに「安全運転の普及の必要性」を口実にして、低年齢期からの運転免許取得への順応策をいまだに掲げ続けている。

「安全運転」が必要であることに異論はないが、それが「国民皆免許」状況を口実に、「すべての社会成員が一人残らず運転できるようになること」を前提とした発想の上に乗っかってよいものであるのか。このような前提自体、「交通戦争における徴兵制」の正当化にほかならない。仮にすべての社会成員に「安全運転」が100%できたとしても、上で述べた自動車・二輪車による環境負荷の拡大や、エネルギー源の世界的な収奪問題は依然として残る。加えて、すべての人に対し「クルマを必要とする」社会・経済状況をたとえ結果としてであっても、画一的に押しつけることは、思想・信条の自由に対する侵害ともいえる。これらを考えた場合、文部科学省を中心とした政府の交通安全教育施策に対して、批判的に検討する在野の運動は、どうして

も必要である。

まとめ 高校生向け交通教育に必要な議論

「三ない運動」の全国運動としての役割が終わって久しい現在、高校に二輪車の「安全教育」を導入している現場が漸増している一方、「三ない」を個別の高校(というよりはPTAの「P」側からの要求が強いとみられる)の自主的判断により、存続しているところもある。

「三ない」存続校においては、この運動に対する反発が「安全教育」による二輪利用の浸透を目論むモータリゼーション推進勢力に利用されないよう、「三ない」への批判的となった管理教育的側面を強調しない工夫が必要であると考えられる。

例えば、本連載の第3回(会報8号)で触れた東京での「三ない訴訟」(p.10)に関して、全国高等学校教育法研究会の高校教員・望月由孝氏は、1991年6月23日の読売新聞「論点」で、「学校はバイク禁止の校則を作れるが、退学とか停学などの処分は許されない」としながらも、「学校は社会で許されていることでも、教育的見地から、生徒に対して指導助言の範囲で各種の禁止規定を設けることができる」という「バイク禁止訓示規定説」を発表している。これはつまり、「懲戒は違法であるが、校則は合法」ということである。「三ない」に限らず、学校の事情により存続すべき校則のある場合は、校則は懲戒のためでなく、努力規定として運用されるのが望ましいとする望月氏の考え方は十分、参考となるであろう。

もちろん、校則の規定とその是非にあたっては、生徒の意見を取り入れ、民主的に取り決められるべきであるとする、教育学者の大半の考え方を筆者は否定するものではないが、「三ない」校則に関しては、その撤廃がしばしば自動車関連業界の紐付きによる「学校による運転者教育の導入」と(半ば強引に)セットにして議論されるため、免許取得・車両所有についてプラスのイメージしか知らない層が大半である今日の生徒層の意見を無条件で受け入れると、「意見を聞くこと」が即、モータリゼーション全面肯定論に利用される懸念も想定できる。

これを防ぐためには、押しつけでなく、クルマ依存の負の面についても、高校現場では的確な情報を生徒に向けて提供する必要がある。これは、社会人入りを目前にした生徒のクルマ依存の拡大を、安全のみならず環境問題も含めて、真に抑制する必要があるとする思想であるが、車両の運転を禁止してきたはずの「三ない運動」に最も不足していたのは、このような視点である。

免許取得を禁止する理由が単に「当校から暴走族になる人が出ることを防止」するとか、あるいは暴走族でなくても「校内から二輪事故の当事者が出れば、学校の評判が落ちる」というだけで、真にクルマの利用を規制するに妥当な理由を、「三ない運動」全国決議が最後まで掲げることができなかったのは、やはり問題である。

締め括りを始めるにあたり、高校生のうち、自らの意志により、クルマのメカや走りに興味をもつ視点からどうしてもバイク(あるいは18歳生徒なら四輪も含む)を運転し、それをレジャーとしたい層のことも考えたい。

筆者は、個人的にはモータースポーツを手放して肯定したくはない。なぜなら、モータースポーツは単なるスリルの美化にとどまらず、エネルギー浪費(燃料)と環境破壊(サーキット場開発)の象徴であると映るからである。そうはいっても、モータースポーツは欧米で100年強の歴史を有するとともに、日本国内においても、スポーツニュースで報道されるF1や鈴鹿8耐への注目で見られるように、ファン層が多いのは事実である。

そうした状況を考えると、1980年代末までの「二輪=暴走族の乗り物」観が“社会通念”であった時代のように、自ら暴走族ではなく、あるいはそのような人になるつもりもないのに、二輪に興味をもつだけで地域社会から「不良」呼ばわりされるのは、純粋にクルマのメカやツーリング・ドライビングに関心を持つ側からすれば、迷惑極まりないといえる。「三ない」に対する反発は、暴走族とは異なるそうした“純粋な”クルマ好きの若者が支え、広げてきたことも、忘れてはならない。

それではどうするか。“純粋な”クルマ好きの若者の権利を考えるならば、趣味としてのモータースポーツは学校教育において支えるのではなく、学校外における社会体育の一環として、各都道府県・市町村の競技別スポーツ協会の加入組織(例えば「市モータースポーツ協会」の類)により、そこで安全運転からメカまでを一貫して教育する体制に委ねるべきではないだろうか。

最後に、将来的に二輪が通学手段の“標準”となる事態を防ぐ必要はあるものの、現時点において生活のために(既に二輪以外に通学手段がないとか、家が自営のために仕事で運転を伴う家業を手伝う必要があるなど)二輪を必要とする人に対しては、道路における無数の運転者が多様な年齢層で構成されている事実から考えて、「高校生対象」という括り方による教育ではなく、自宅のある市町村の交通安全部署(例えば各自治体の交通安全課など)が免許取得者の地域住民を対象に開く安全教室の類に参加させ、異年齢層間のコミュニケーションを伴うプログラムを活用する手法が有効であると思われる。

(この原稿は、交通権学会誌『交通権』第15号、1997年5月20日をもとに再編・加筆したものです)

【おわり】

事務局短信

今号は、昨年9月8日、札幌市にて開催した公開講座「クルマ社会と交通教育」での講演記録を掲載したため、ページ数が多くなりました。

公開講座は新聞で紹介されたこともあり、会員外の一般参加が26人(全体で34人)におよび、大きな成功を収めました。当会の理論や実践を拡げる意味でも意義ある講座となりましたが、この場を借りまして、講演を引き受け、会報への原稿協力もいただいた山本純先生と高石洋子さんに厚く感謝致します。

今年も地道に歩みたいと思います。