

世界道路交通犠牲者の日が生まれるまで、そして 交通死ゼロへのビジョン 今井博之

(資料1) ブリジッド・チョードリーさんの手記

1990年10月27日、私の息子マンズールは26歳の時に、バンを運転していた一人のドライバーの暴力によって殺された。そのドライバーは、赤信号の交差点を突っ込んできて息子のバイクに衝突したのである。青信号で交差点を通過しようとしていた息子は、恐ろしい外傷を負った。息子がかぶっていたバイザーヘルメットは、顔面と頭部への重傷外傷から守るのに役立たなかった。事実、顔面への外傷は最も悲惨なものだった。救急ヘリで最寄の病院に運ばれたが、2時間後に死亡が宣告された。そして、私たち家族は、彼の死後、3時間も経ってから、その死を知らされた。

息子が殺されたことで、以来、私たち家族は永遠に、粉々に、打ち砕かれてしまった。当時15歳だった娘は年をおうごとにますます兄を慕うようになっていく。娘は、大きくなるにつれて、もし私が死んだら私たち家族の歴史を分かち合うものが誰もいなくなってしまうことをますますはっきりと自覚するようになっていく。

頼れる権威など何もないし誰も助けてくれないと感じている人がいれば、私はその人たちに尽くす社会の誠実な一員であったのに。今はすっかり変わってしまった。職業として選んだ教師としての仕事を続けることは不可能になってしまった。以来、私は正義のための運動家となった。単に息子のためだけではなく、すべての罪のない道路交通犠牲者のために。私たちの息子の死に対する社会の反応は、恐ろしくショッキングなものだった。息子の死の知らせを受けた直後、遺体と面会することを拒絶され、たった一つの封筒を渡されただけだった。かれの遺品の入った封筒を。事故の状況は何も教えてもらえなかった。

9ヶ月もの長い月日の末に、目撃者証言によって、クルマが赤信号を無視して突っ込んだことを知った。5人の目撃者によると、赤信号でクルマを停止していた時に、100ヤードも後ろにいた例のドライバーが、赤信号で既に停車している他のクルマを無視して交差点に突っ込んだのだと。

死後5年1ヶ月後の1995年11月27日に、マンズールの死に関する死因審問が行われたが、それは裁判ではなかった。そして、その審問結果は、単なる「事故死」で終わった。例のドライバーは「不注意運転」のことで、罰金3万円と免許点数8点減点で既に処分が終わっていた。彼が一人の人間を殺したのだという事実は、完全に無視されていた。このことは法廷で述べられることもなかったし、記録されることも無く終わった。今日に至るまで、大多数の罪深い交通死が法的に裁かれることもなく、起訴さえされないこともしばしばであり、イギリスの法制度はその責任を全く果たしてこなかった。

責任を問われることがなかった常習の加害者の手によってマンズールは恐るべき死を被った。今日に至るまで、私のショックと怒りは続いている。私の息子マンズールの命が奪われたことに対して。私たち家族や大勢の犠牲者遺族に対して重要な情報を供与してこなかったし、共感が全く欠如していたことに対して。

マンズールは一人息子で、有能で、美しい青年だった。彼には前途が開けていたし、人生を愛していた。彼はレコードスタジオのオーナーとして音楽に情熱をかけていた。かれの自作の歌は、歌詞からも旋律からも深い洞察が感じられる。時は何も解決してくれない。年月が経てば、私たち、つまり娘と私と、そしてそれ以外の家族のメンバーが、四六時中彼のことを慕い続けることはなくなるだろうと思うかもしれない。しかし、16年経った今日でも、彼の死はあたかも昨日の出来事のように思えるのである。

私は、息子を亡くしたのではない。息子は犯罪行為によって、私のもとから、そして、この世界から連れ去られただけだ。結果から言えば、これは殺人と何も変わらないではないか。息子の死は不必要な死であった。彼が死んだとき、私たちはかくも大規模な交通死や交通外傷についてどうすれば良いのか何もわからなかった。そして、交通違反に対して行われているおざなりの対応についても。他の惨事とは違って、この問題をメディアは事実上何も報道していなかった。私は、多くの家族や友人に対して、道路交通の危険に対抗し、交通惨事に対する社会の無反応を批判する運動に加わって欲しいという呼びかけを新聞に投書した。そして、それを見た人々から何百という返事をいただいた。私が犠牲者や遺族に対して行ったアンケートは、問題の所在を明確にし、こうした傷ついた人々の利益を代表する全国組織の必要性を明らかにした。

1992年2月、ロードピースが設立された。そして、その使命は、道路交通犠牲者を支援すること、道路交通の危険を減らすこと、道路交通の死傷が与える重大な影響と道路交通の危険についての研究を実施することであった。翌1993年の4月に、ロードピースは慈善団体の認定を受けて、欧州道路交通犠牲者連盟に加盟した。1993年からロードピースは毎年11月の第3日曜日に道路交通犠牲者の追悼を行うことを決定し、広めて

きた。以来、ロードピースや欧州道路交通犠牲者連盟、その他多くの関連組織によって、その記念日が催行され、世界に広がっていったのである。

当初は自宅をオフィスにし、多くの電話に応え、現行の道路交通に関わる法律もたくさん学んだ。その間に、私の息子の死と関連付けて3編の法学的批評論文を書いたりもした。やがて、この組織は発展し、事務所やスタッフを持つまでになった。さらに、地方組織、弁護士委員会、専門家による諮問委員会、そして道路交通犠牲者のために正義を求める国会議員の会までもが生まれた。今日までに150人の国会議員が運動に加わってくれている。

15年間の運動で、わずかしが進歩が無かったが、しかし、もっと要求して行ける兆しも見られるようになった。2005年10月26日、マンスールの14回忌の日に、ニューヨーク在住のオマーン共和国大使から知らせを受けた。国連が11月第3日曜日を「世界道路交通犠牲者の日」に定めたこと、そしてこの日を道路交通犠牲者とその家族のことを良く考える日とすることを決議したと。ロードピースは、1993年にこの日を記念日とすることを開始し、広めてきた。欧州道路交通犠牲者連盟に加盟する大部分の国では既にこの記念日が催行されてきた。私たちはこれを誇りに思っている。そして、この日をさらに育てて行かなければと思う。

(訳：今井博之 “Faces behind the figures: Voices of road traffic victims and their families”. WHO 2007 より。)

(資料2) 国連の道路交通傷害予防についての世界報告書 World report on road traffic injury prevention. WHO 2004

この報告書によりますと、世界全体で道路交通で殺される人の数は、毎年120万人以上で、毎日毎日、来る日も来る日も交通犯罪によって3400人以上の人々が殺され続けています。この事実は、これまでのいかなる世界戦争の犠牲者数よりも多く、大虐殺と呼ばずに、なんと呼べましようか。負傷者も、毎年5000万人以上という夥しい数となっています。しかも、その犠牲者数は2020年までに1.6倍(世界平均)~1.8倍(低・中開発国)に増加すると推定されているのです。

疾病や傷害が、生活の質に及ぼす負担を数値化したDALYという指標があります。交通事故は、現在はDALYの第9位ですが、これが今後急増し、2020年には第3位に浮上すると推定されており、WHOとしても重大な懸念を抱いているのです。

世界レベルで見ても、今や交通事故は健康な生活を脅かす3大疾患の一つとなりつつあるということで、WHOは、交通犠牲者を減らすあらゆる努力を惜しまないと表明しているのです。

これが、国連の基本的立場であり、この記念日が制定された背景となっているのです。

世界の10大疾病負担(DALY)の将来推計

1990年		2020年	
ランク	傷病	ランク	傷病
1	肺炎	1	虚血性心疾患
2	下痢	2	うつ病
3	周産期異常	3	道路交通事故
4	うつ病	4	脳血管疾患
5	虚血性心疾患	5	慢性閉塞性肺疾患
6	脳血管疾患	6	肺炎
7	結核	7	結核
8	麻疹	8	戦争
9	道路交通事故	9	下痢
10	先天異常	10	エイズ

WHO道路交通事故予防に関するワールドレポート(2004年)より

(資料3) 欧州道路交通犠牲者連盟の提言(一部)

- ・ 被害直後から、被害者の立場に立った代理人を保証せよ
- ・ 被害者やその家族を刑事訴訟手続きに参加させ、民事訴訟でも十分な情報が得られ、迅速に解決すること
- ・ 現行の司法は、過剰ともいえる被告中心主義であり、被害者側にも同等の権利を保証せよ
- ・ 被告にもしかるべき賠償を負担させること
- ・ 24時間無料緊急ホットラインなどを具えた、迅速で効率的な「援助センター」を設立せよ
- ・ …… など、など、…… (詳細は、<http://tav-net.com/Top.htm> を、参照下さい)

(資料4) 第60回 国連総会での決議(別紙)

世界道路交通犠牲者の日の制定を決定したときの総会決議(2005年10月26日)