

【H17.5.22.多賀城RV車高校生死傷事故の問題点整理】 H17.7.8

三澤 茂男

以降は、決して今回の加害者を擁護するものではありません。

事件、事故は、ぱっと見は、一般的に直接原因しか見えませんが、背景や環境等に隠れている原因の複合結果です。私なりに問題分析したのが、下記です。

学校

ラリーコース設定のミス

- ・国道45号線松島寄り約120M先に横断歩道橋があり、何故これを使わなかったのですか。
- ・車両交通量の多い幹線道路のコース設定
- ・歩車道分離道路コースが、理想だが、都内の様にガードレール等のインフラ整備遅れの道路は、危険です。
- ・目的地も松島でなく、同考慮で、バスで目的付近迄行く山岳登山コースや海浜コースでもよかったのではないのでしょうか。

ラリースケジュールのミス

- ・渋滞時間帯の方がより安全です。(何故なら渋滞なら車両速度を上げようにも上げられない。)思考の落とし穴と思われます。
- ・今回の様に何かあった時、世の中が普通に対応できる時間ではない。
- ・朝2:00の起床は、異常な時間です。平日起床時間と余りにもかけ離れています。この時間では、体のリズムが違いその反応や判断が遅くなります。
- ・前夜祭の興奮や教室での就寝による環境変化で殆どの生徒が、睡眠していないと聞きます。本来であれば誰かが、気が付き騒ぐ筈です。
- ・夜21:00就寝としても、実際は最低22:00以降でしょう。とすると土曜の夜の最長睡眠時間4Hは、いつもの日曜朝と比べ、高校1年生になったばかりの生徒にとって、妥当な時間と言えるのでしょうか。

曜日の設定のミス

- ・週末の休日前日や当日朝の飲酒運転車両の増加は、交通災害原因統計上や、又危険予測が十分にできる範囲です。

* 行事数日前に、教員が、道路状況や車の流れを確認している事実があります。

10年前からの行事との事だが、今までヒヤリ、ハットする事例はなかったのか(労働災害事例統計では、ハインリッヒの法則が有り、重大災害を1とすると29の軽傷が有り、最低300以上の無傷災害があり、その下にも不安全状態があると言われております。)この事を考えるとヒヤリ等全くなかったとは、思えません。

誘導員(教員)の“渡れ”の号令で、各被害者は渡っています。この場合の号令意味は、歩行者信号が青だから渡れでなく、危険がないから“渡れ”の号令です。何故なら歩行者信号の青の確認だけなら、各自やグループで充分可能であり、この場合の誘導目的は、各路線方面の安全確認にある筈です。

学校の誘導員への安全教育は、充分だったのでしょうか

学校の校外イベントにおける安全対策は、充分だったのでしょうか

同上で、専門知識が不足とあらば、第三者専門インストラクターの知恵を、借りるべきと思います。

又、事故発生（4：14）後、自宅への連絡時は、（6：40）こんなに時間が掛かるのは、おかしい。後で、どうしてこんなに遅いのかと学校に問い合わせると、氏名確認に時間が掛かったとの事でした。後で当時の上着を見ても胸の名前は、はっきりと見えています。2時間半も何をやっていたのでしょうか？ リスク管理体制が、なされていないのではないのでしょうか。家族が子供の死に目に会えない事をどう考えるのでしょうか。

上記リスク体制がなくても一般常識で、すぐに連絡すべきものと考えます。

又、その連絡内容もただ“娘さんが亡くなりました。”と副校長から病院の場所もTEL番号も知らせず一方的な事務的連絡でした。受けた方は、“いきなり何を言ってるのですか云々”，TEL番号くらい教えて下さい“その後、住所、地図等を調べて、各所に連絡、その後病院へ確認の為移動、... 又、各所へ連絡.....

文部科学省，教育庁，教育委員会

学校への指導は、充分だったのでしょうか？

- ・単に今回事件を、単に加害者の悪さのみを、原因と捉えていないのでしょうか
校内不審者乱入対策でも、対応不足的と報道されているのに、ましてや校外授業に対する危険認識を持っていたのでしょうか、又それに対する具体的な指導、確認はどうしていたのでしょうか。
- ・単に校外授業に対する安全注意喚起だけでは、実施具体性に欠けます。
（飲酒運転防止の意識高揚ピラと同じで、効果はうすく、時間と共に風化すると思われます。）
- ・学校には、第三者等専門のインストラクター指導を受ける様にと具体的な指導をしたのでしょうか。

国交省，各自動車工業会，各自動車メーカー

道路交差点内の事故が、8割を占めているなかで、一部諸外国で既に実施しているインターロックシステムを何故採用しないのでしょうか（インターネットから引用）

- ・私的に考えるに、交差点前設置の予告信号機の様な物からある特定電波を發し、それを車両に搭載した受信機で車両速度自動減速を生じさせるものなのでしょうか？
要は、交差点内の徐行速度確保システムと赤信号時の車両自動停止システムを望むものです。
- ・スピードが遅くなれば、衝突エネルギーも特殊相対性理論の $E=MC^2$ から、今回の速度が60KM/hから、仮に15KM/Hとすると衝突エネルギーは、かなり減って、死亡事故は、発生しなかったと思われます。
- ・運転者教育については、皆が常に安全意識を維持できるか疑問です。
- ・飲酒、居眠りの他に突発的な病気（無呼吸性症候群や脳溢血）による原因も考えられない事でもないとするれば、この様な事故は再発します。
ならばシステム（装置も含む）で補うしかないと思います。
- ・補足ですが、ISO上での問題解決は、教育とシステムにありと言われます。
教育（運転者対象）がままにならないのなら、システムで補うのは、当然です。
- ・インターネットによると車両インターロックシステムは、既存ETCレベル技術程度と掲載があります。交通環境が変わっている時代に、白線しかなく何の防御設備もない横断歩道で、自分の命を運転者に預ける現状の交通システムは、異常としか思えません。
- ・車と車の安全は、既に対前車両センサー付き装置が、あるとき聞きます。
とすると車と人の人側の保護装置（センサー共）が望まれます。

・車両前部は、歩行者感知センサーや衝撃緩衝及び保護装置と並びに対車両感知装置として、動力源はリア側に配置すれば、万が一の際、有効安全に機能すると思われます。このような車両は、造れないのでしょうか。補足ですが、走行性能はAWDや4WDで対応可能と思われます。

(省エネ対応の悪天候時自動切替i4WDもあるそうです)

重量配分も運転者とバランスがとり易いと思われます。

(統計上運転者含めて平均1.2人の乗車員数と聞きます)

RV系車両前部のカンガルーバンパーやウインチは、この日本で、本当に必要でしょうか？

非常に疑問です？ウインチが必要なら、内蔵式(ビルトイン)方式にすべきと思われます。要は車両前部に鉄の塊を置いて、何で、歩行者対策が可能なかを問うものです。今、すぐに歩行者保護装置を増強しても、今、あるこの鉄塊の件をすぐ処理しないと片手落ちになります。

運転者側保護のシートベルト、エアバッグはあるが、歩行者保護装置は、不足に思われます。

・ボンネットの緩衝式やガラスエアバッグ(開発中?)だけで、果たして充分守れるのか疑問です。

未来型車両自動誘導システムは開発中と聞きますが、インフラ整備も含めるとそれは、最低30年以上は掛かると思われます。なら今ある交通事故を減らす為、今出きる事、5~10年後に出きる事のマイルストーンのあるビジョン施策を望むものです。

世界の自動車生産国日本が、自国で毎年交通事故犠牲者が、7~8千人ある事は、余りにも寂しすぎます。このことを肝に命じての実行を望むものです。

要は、最低限軽いケガ程度で済む死亡事故のないシステムにして欲しい事です。

縄文時代の人も、その家族や他人をも、いろんな害から守る為、あらん限りの力や知恵を出して今日がある。その時代の皆の知恵や材料、道具を使い進化してきた。何故今、ロケット迄飛ばせる技術があり、人、物、金と全て何でも揃っているのに、何故出来ないのか。何故やらないのか？実行にあたってのキーワード=費用対効果、国家的損失、少子化、命の重さ同時代の人から見たら“なにをやっているんだ”としかられるべきものとしか言い様がありません。

改革DNAは、まだ各人に残っているものと信じたいものです。

法務省、警察庁

飴と鞭の強化

飴：意識高揚のチラシだけでは、緩いと思います。

：飲酒後、駐車券出せば、代行車割引シールとかホテル割引シールとかにしてその費用負担は、下記罰金から充当する等として欲しいものです。

罰金罰則強化

：罰金50万円を300~500万円等厳しい所迄上げないと、各人の意識にガツーンと来ないのではないかと思われます。

要は、第一段階の罰金を高くする事により、飲酒運転をあきらめさせる事にあります。

それでもそれを行う者は、それを認識しての行為だから危険運転致死罪の罰則を更に厳しくせざるをえないと思うのは、当然と考えます。

補足ながら、この事故以降も飲酒運転による悲惨な報道が絶えません。

又、今回の加害者車両が、任意保険に入っていない事も問題です。

この保険も強制加入方式にするか 又は、自賠償保険の保障範囲を広げる等の法改正も必要と考えます。

この思いを公表する事は、犠牲になった娘（故 明音）への親の使命と自己存在意義を思っている事です。

記：娘を守りきれなかった父が

娘の四九日前に思う事

三澤 茂男

尚、家族はまだナ - バスですので、取材等は固くお断りします。