

■編集部より■

本書は、『交通事故の専門家が語る 交通事故・実態と悔恨—交通事故はこうして起きる—』（2003年4月、三樹書房刊）をもとに、道路交通法に関するデータ等を更新して刊行いたしました。なお、データの一部については原著刊行時のままとしている部分がありますので、ご了承ください。

まえがき

本書は、長い年月、身近に起きた交通事故の不幸を「ああ……」と叫びながら見続けてきた筆者が、交通事故現場や交通安全教育の場で見、聞き、知ったことがらを、できるだけありのままに皆さまにお伝えし、事故防止、安全運転の一助としていただきたいと取りまとめたものです。

交通事故は、たった1度の不注意で生涯取り戻しのつかないような不幸を背負うことがあります。だから交通事故は、体験して学ぶというわけには決していかないのです。

「賢人は他人の過ちで学び 愚人は自らの過ちで滅びる」といいます。交通事故の不幸から身を守るためには他人の過ちに学ぶことも大切です。といって、交通事故を起こした当事者にその体験を尋ねても、当事者は失敗の多くを語りたがらないでしょう。それではと事故を取扱った警察官に聞こうとするのですが、こちらも守秘義務の立場から事故のすべてを明らかにすることはありません。交通事故のことは一応承知しているつもりでも、身に迫る危険としてその真相を実感することはなかなかできないものなのです。

ところで日本人は、むかしから未体験の危機を後の者に知らせる方法として、ことわざ、格言、警句、などをよく用います。たとえば「転ばぬ先のつえ」「獅^{りょう}師山を見ず」「浅い川も深く渡れ」などなど体験がなくても危機への対応をを学ぶことができます。この寸鉄人を刺すような短い言葉には説得力があり、しかも理屈抜きでなにが大切かを教えてくれます。車社会も今日ここまで成熟したのですから、交通の危機管理についてもこうした「ことわざ」のたぐいの警句がたくさん生まれ出てもよいのではないかと思っています。そこで本書も、できるだけ「ことわざ」風の題名で、何が大切かをお話したいと試んでいます。

文中に取り上げた事例の多くは筆者が永年携わってきた交通警察の現場あるいは安全運転教育実務のなかで見、聞き、知ったものをドキュメントにお伝えする

ものですが、プライバシーを考慮して日時、場所、名などは変えてありますのでご承知ください。また、文中に判例、学説などを引用し、ときには法律用語、専門用語を使って多少押しつけがましいところがあると思いますが、幅広い層の皆さまのご理解を得るために意図したものですのでどうぞお許してください。

このつたない書がみなさんのお目に触れ、ビギナーの方はもちろんのことベテランにも、そしてとくに日ごろ安全運転指導にお心を砕かれているリーダーのみなさんにすこしでもお役に立てていただくことがあれば筆者の望外の喜びとするところです。

こうして本書を世に問うことができたのは、かつての時代に、ともに交通安全のために汗を流してきた仲間達のご協力や励ましのおかげであり、また家族の支えによるものです。また、出版にあたりましては力強くご支援をしてくださった出版社の小林謙一氏、編集を担当してくださった方々の深いおこころづかいのたまものであり、あらためて厚く御礼を申し上げます。

著 者 福 田 和 夫

目 次

第 1 章 事故と責任

- | | |
|--|----|
| 1 吉宗の高札 | 13 |
| 江戸時代にも死亡交通事故が多発した。たまりかねた吉宗は、加害者を島流しにすると御触れを出した。 | |
| 2 道端の供花 | 15 |
| 事故現場の供花（くげ）を見つける。その花は寂しく揺れて世の無常を訴え、事故責任の厳しさを伝えている。 | |
| 3 樹海に身を焼く | 17 |
| 事故の傷跡は黒板のように消えない。ここに悪夢を背負って樹海にさまよい身を焼く運転者の姿があった。 | |
| 4 君死にたもうことなかれ | 20 |
| 青春をかけ抜ける若者につまずく石は多い。なかでも交通事故という名の地獄石はその青春をも奪い去る。 | |
| 5 行楽は遊びでも運転に遊びはない | 23 |
| 行楽は楽しい遊びだ。しかし、ハンドルを持つ者は行楽であっても運転に遊び心は許されない。 | |
| 6 運転にも停年がある | 25 |
| 名車も老いるとあちこちと痛みがくる。かつての名ドライバーも忍び寄る老いには勝てない。 | |
| 7 ドンマイ運転 | 28 |
| 人生、運否天賦の楽観主義も見捨てたものではないが、車の運転だけはドンマイというわけにはいかない。 | |
| 8 点数がなくても免許取消し | 30 |
| 違反点数は運転した者につく。だが危険を唆した者は、運転をしていなくても免許・取消しになる。 | |
| 9 運転責任は予見の義務と回避の義務 | 32 |
| ルールの違反がなくても事故責任が生じる。それでは、運転者責任とは何をもって言うのだろうか。 | |

10 3割多い交通事故死者 35

年末になると今年もまた交通事故死者 1 万人云々と知らされる。だが実際の死者数はさらに 3 割も多いのが現実。

第 2 章 ルールの基本

1 道路交通法の泣きどころ 38

道路交通法は安全運転のバイブル。万能と思われるこの道路交通法にもじつは泣きどころがある。

2 酒は涙かダメ生きか 41

酒も車も人生を楽しませる。だが、酒は開放の楽しさ、そして運転は緊張の楽しみであり互いに相入れない。

3 道路交通法に「優先権」はない 44

道路交通法に「優先」の文字はあっても「優先的権利」はない。権利の主張で交通の安全は図れない。

4 点滅信号は交通整理をしていない 46

点滅信号は交差点の交通整理をしていない。黄色点滅だからといって赤色点滅に対する通行の優先はない。

5 お猪口3杯でも酒酔い運転 48

酒の酔い方は人によって違いがある。酔いは酒の量だけではない。お猪口 3 杯でも危険な酒酔い運転になる。

6 青信号は安全を保証していない 51

青色の信号表示は「進む」だが、進むことの安全は保証しない。運転者は状況を判断して進めといっている。

7 踏切停止に理屈はいらない 53

遮断機が上がっている、見とおしがよい、前の車が通ったからと理屈をいわずに、踏切はだまって止まれだ。

8 人は過失をなくせない、だから譲る心もなくせない 56

人は過失をなくせない。運転とはそうした仲間の走りあいだ。「譲る心」がなければ事故はなくなる。

9 まじめ運転が点数を消す 58

違反点数は運転者のバッドマーク。だがこの点数も一年余のまじめな運転期間があると消えて無くなる。

10 違反多ければ事故多し 62

ルールは過去に起きた事故を教訓につくられている。だからこれを見捨てることは事故に超接近することだ。

第 3 章 交差点の事故

1 左折の内輪もめ 67

車には内輪差がある。後輪は曲がるときになぜか前輪の軌跡に従わない。このうちわもめが重大事故を起こす。

2 心が消した赤信号 70

交通事故はヒューマンエラーだという。運転者の心が内にこもってしまったときそのエラーがよく起きる。

3 出会い頭は事故がしら 72

車両相互事故のトップは交差点の出会い頭事故。交差点にはエゴという名の魔物が潜んでいるらしい。

4 あらかじめ左に寄らない左折事故 75

左折は巻き込み事故などの悲惨な結果をつくりやすい。だから道交法は左折の方法を詳しく説いている。

5 サンキュー事故 77

有難うといいながら起こす事故をサンキュー事故と呼ぶ。礼儀正しい運転も気配りを欠くと事故になる。

6 ダイヤモンド事故 80

路上にダイヤモンドがある。光り輝くほどのものではないけれど、これに目がくらむと事故になる。

7 ジレンマゾーンの加速 83

黄色の信号を見て進むべきか止まるべきか思い悩むことがある。この領域をジレンマゾーンと呼ぶ。

- 8 一時停止は二度停車 85
車は止まっても運転者のはやる心はまだ止まっていないのだ。
心も止めて安全を確かめる、それが二度停車だ。
- 9 1人の横断者を見たら3人いると思え 87
一人が横断するのを見て安心するな。続いて追いかけ横断を
する歩行者がまだ3人いると思え。
- 10 交差点安全進行名言集 90
交差点は危険なジャングル。思いがけないアクシデントが起
きる。そこでいろいろな警句が生まれている。

第4章 運転者の心理と行動

- 1 嘆きのシンデレラ事故 93
女性ドライバーにはとかく甘えと依存の傾向があるという。
そのシンデレラコンプレックスが事故を起こす。
- 2 棋風、雀風、運転風 95
人には気質、性格がある。運転にもその流儀が出る。安全運
転とは自分流をいかに他人と調和させるかにある。
- 3 あの子は事故で心を亡くしました 98
善良な青年が、ただ一度の速度の誘惑に負けて事故。被害者
の屍体を引きずって自宅の車庫へと運んだ。
- 4 高速道路の赤い誘蛾灯 100
高速道路には運転者を誘う赤い誘蛾灯がある。正体は孤独と
単調さがつくり出した運転者の思い違いの灯り。
- 5 左に慣れて左事故 102
車の左側位置の確認は教習所時代からだれもが苦手だった。
その左に慣れたところに思わぬ事故が起きる。
- 6 お化けと速度は夜になると出たがる 105
闇は人の理性を奪う。夜の死亡事故の多くは闇に化かされた
運転者が速度の出し過ぎで起こしている。

- 7 ヘアピンより怖い大曲り 107
カーブにおける死亡事故が多い。それもRのきついカーブで
はなく、緩い大曲りのカーブで起きる。
- 8 呼称でただせ心の故障 110
疲れて、あせって、ぼんやりして、心が故障すると事故が起
きる。呼称運転で心の故障を直そう。
- 9 「だろう」「はずだ」が事故の始まり 112
交通事故の大半は期待と現実のミスマッチで起きる。「だろう」
「はずだ」の見込み違いが事故になる。
- 10 「ヒヤリ」「ハッ」とも事故のうち 114
「ヒヤリ」「ハッ」とのニアミス体験も、のど元過ぎて忘れが
ちになる。だがそれは貴重な臨死体験である。

第5章 危険な当事者たち

- 1 新車の車椅子 117
若者に二輪車の魅力は絶ちがたい。だがひとつ誤ると、あれ
ほど待ち望んだ新車が車椅子であったりする。
- 2 駐車が人を殺す 120
たかが駐車というけれど、違法駐車が渋滞をつくり出し、救
急を妨げ、危険な駐車が人を死に追いやる。
- 3 真夜中のトラ 122
真夜中にトラが出る。トラは暗い夜道を徘徊し、路上に寝そ
べり、運転者を恐怖に陥れる。
- 4 70の思案橋、80の崖っぷち 124
運転も、70歳の声をきいたら思案橋、80歳になったら崖っ
ぷちに立ったと思え。
- 5 あせりの抜け道、油断の慣れ道 127
ネコに追われてあわてたネズミも道に迷うという。運転もあ
せりの抜け道や油断の慣れ道で事故を起す。

- 6 危険なライトコミュニケーション 129
 運転中の他車とのコミュニケーションは難しい。そこで灯火や警音器を利用するが思わぬ誤解も生まれる。
- 7 交通事故は癖のかたまり 131
 馬に馬癖、人に人癖、そして運転は慣れるほどに省き癖が身につく。その悪い癖が事故を起こす。
- 8 黄色当然、赤勝負 134
 ちかごろ巷に流行る言葉に「黄色当然、赤勝負」がある。黄色信号で突っ走るのはあたりまえということか。
- 9 しばたき・モジモジは居眠りの始まり 136
 睡魔が心地よくすり寄ってくる。この疫病神と戦ってもまず勝目はない。三十六計いかに逃げ出すかが鍵。
- 10 あせりのクラクション、おどしのエゴラッパ 138
 「運転はあなたが示すお人柄」といわれるように、鳴らしたクラクションに運転者の心の乱れが現れる。

第6章 安全の確認と操作

- 1 昼あんどんの事故(自己)防衛 140
 大石蔵之助は「昼あんどん」と呼ばれて身を守り本懐をとげた。二輪車も「昼あんどん」で身の安全を図る。
- 2 「わだちぼれ」によろめく 142
 ほれてよろめくのは男女のなか。こちらは好きで掘れたわけではないが、道路の「わだちぼれ」もよろめくと危険。
- 3 車も人も暖機(気)運転 144
 車を乗り出してから30分前後で起きる事故が多い。車も心もまだ暖まらないうちにトラブルが起きる。
- 4 ウインカーも一度は疑え 147
 ウインカーの表示はときに誤っていることがある。状況によっては一度は疑ってみることも必要だ。

- 5 秒を数えて車間を測る 148
 たかが追突されど追突。死傷者多数の事故も珍しくない。走りながら車間距離を測ることは意外と難しい。
- 6 三尺離れて死のかげを踏まず 152
 自転車はとかくよろめいたり急な進路変更をする。脇を走るときは三尺離れて死のかげを踏まない。
- 7 愛車が鉄の棺桶 155
 車が我が身を葬る「鉄の棺桶」になる。シートベルトは愛車に葬られないための安全バリアーづくりだ。
- 8 セコで登ったらセコで下れ 158
 自動車教習所もなかったむかしのこと、技能習得は先輩からの直伝だった。そこには短い巧みな教訓があった。
- 9 馬は手綱さばきAT車はブレーキさばき 160
 騎手は手綱さばきで巧みに馬を操る。AT車はブレーキさばきで安全に発進し安全に止まる。
- 10 目の脇見、心の脇見、手の脇見 162
 脇見にもいろいろとある。目の脇見だけではない。心ここになく脇見も、手探りの脇見もある。

第7章 反省と教訓

- 1 酒、事故、入獄、妻の自殺 165
 車は幸せを運んでくるはずのものだった。だが酒という悪魔の誘い鳥が悔いて戻らぬ不幸を運んできた。
- 2 4番目のブレーキ 167
 車のブレーキがいかにかに優れていても、心のブレーキが働かなければ車は安全に止まらない。
- 3 報道記事に事故を学ぶ 169
 事故は経験して学ぶものではないが、代わって報道記事がリアルに事故の真実を伝えてくれる。

4 踏切のとりこ事故としっぽ残し	172
踏切の安全確認は列車だけのことではない。人や車の通行はもとより、踏切施設、踏切先道路まで確かめる。	
5 物損事故も人身事故も紙一重	175
交通事故は、危険の予測はできても結果の予測はできない。物損事故から死亡事故までまさに紙一重。	
6 車に心の安全装置はない	177
近年、自動車に装備される安全装置は目ざましい進歩を遂げている。だが運転者の心を制御する装置はない。	
7 信頼の原則	180
「信頼の原則」と呼ばれる法理がある。この判断が適用されたときは事故責任がないとされるのだが……。	
8 論より証拠 適性診断	183
運転も無事慣れすると自分の姿が見えなくなる。運転適性診断とはその自分の姿を検索してみることである。	
9 安全運転五省	186
車社会は運命共同体である。1人の手抜きがつくり出した危険が、意味もなくみだりに人を死に追いやる。	
10 安全運転の詩	189

第1章

事故と責任

交通事故は、被害者に悲しみを与え、加害者にもまたつらく苦しい地獄の道を残していく。その恐ろしさを知ることも責任の自覚につながる。

この章は、安全運転のための運転者の注意義務と事故責任について考えたい。

1 吉宗の高札

江戸時代にも死亡交通事故が多発した。たまりかねた吉宗は、加害者を島流しにすると御触れを出した。

徳川八代将軍吉宗の時代のこと。江戸市中に高札が建てられた。^{いわ}曰く、

『近ごろ、車を引き、馬を扱っている者が、積荷を落したり、馬車を打ちつけたりして人を死亡させることが多くなった。これまでは悪意がないからと寛大にしてきたが、こうも多く人の命が粗末にされるようではもはや不注意だからといって許すわけにはいかない。今後は人殺しにならって流罪とする……』という厳しい御触れである。

この高札からも江戸の町を激しく行き交う荷車、馬車の様子と経済活動の賑わいぶりがうかがい知れる。だが一方で、経済活動に藉口^{しゃこう}して車優先の風潮がはびこり、とかく人の命が粗末にされる傾向も生まれていたようである。こうした風潮は時代が違っても変わらないようだ。

交通死亡事故の増加に思い余った吉宗は、たとえそれが過失によるものであっても人命軽視の姿勢は許されない。今後は人殺しにならって流罪^{るざい}（島流し）にすると定めたわけだ。この定めは今日でいえば現行刑法の「業務上の過失による死

傷の罪」に相当する。あるいは吉宗が我が国において刑法として過失犯処罰を定めた元祖であるかもしれない。

刑法といえば殺人、強盗、窃盗、詐欺、横領、放火の罪などが定められている大法典。この刑法はもともと故意犯（悪意の行為）を処罰の対象としている。刑法は「罪を犯す意思のない行為は罰しない」といっているくらいだ。だが吉宗が悩んだように、たとえ過失（不注意の行為）でも人を死傷させることの重大さに変わりはない。過失だから仕方がないでは社会の安全秩序が成り立たない。そこで吉宗も、そして今日の刑法も、過失による死傷の罪を厳しく処罰しているわけだ。現行刑法の定めを読むと、

「業務上必要な注意を怠って人を死傷させた者は、5年以下の懲役もしくは禁固または50万円以下の罰金に処する。（刑法第211条）」

とある。人身交通事故の過失責任もこの罪によって問われることはいうまでもない。

ところで刑法の「業務上」というのは商売とか仕事という意味だけにとどまらない。日常危険が伴う行為を継続的に扱う立場にあるものを総称する。船舶、航空機、列車、医療、建築、危険物管理、銃猟などなど不注意が人命に重大な危害を加える恐れがあるものがその対象となる。医療過誤事件、薬害事故、列車事故、ビル火災、航空機事故などなどが業務上過失致死傷事件として取りざたされていることはよくご承知のことである。

車の運転の事故は一般的にはこの「業務上過失」の罪に該当し、運転の目的が通学でも買い物でも行楽であっても、みんなこの「業務上の過失による死傷の罪」として重い罰を受ける。厳しい運転責任にはもちろんアマ・プロの区別はない。

ある会合で若者達と交通事故防止のディスカッションをした。若者達のなかには交通違反も人身事故責任もすべて道路交通法で罰を受けると考えていた人がいた。そういえば違反も事故も警察官が処理しているからそう思い込んでしまったのかもしれないが、事故責任をそうした認識で考えていたとなると、違反も事故も捕まらなければよいというスタンスになり、運転者としての責任の自覚があいまいになる。

話を吉宗の高札に戻そう。吉宗が「人殺しにならって流罪とする」とした定めは、現行刑法の「5年以下の懲役・禁固に処する」に相当することは先に述べた。このあとにさらに吉宗が、事故を防止するために、「荷駄は落ちないように車馬にしっかりと縛りつけておかなければならない」「市中において馬車は〇〇キロ以上の速さで走ってはいけない」「横断する歩行者には道を譲らなければならない」「守らないものは一両の罰金を申し付ける」などと御触れを出したとすれば、この部分が今日の道路交通法にあたる。

つまり、刑法は交通事故により生じた死傷の結果について厳しく責任を問う法律であり、道路交通法は事故が起きないように安全な行動基準を定め、事故予防のためにその違背行為を罰する法律なのである。

最近では、刑法も改正され、危険度の著しい酒酔い運転や乱暴運転による致死傷事故は、もはや過失ではなく故意であるとして最高15年以下の懲役刑という「危険運転致死傷罪」が設けられた。吉宗の「流罪（島流し）」に相当する厳しさがある。

『吉宗の高札』

が運転者の社会的責任の厳しさを教えている。

2 道端の供花

事故現場の供花を見つける。その花は寂しく揺れて世の無常を訴え、事故責任の厳しさを伝えている。

交差点の片隅や小道の曲がりかどにひっそりと供えられた花と水がある。もとより人に見せるための花ではない。美しさを競う花でもない。それは亡き人への鎮魂の手向けの花であり、花は無言で「ここが悲しい交通死亡事故発生の場所だよ」と伝えている。

花は車が通るたびにさびしく揺れる。供えられたコップの水にも事故で命を落

とした故人の無念さが映る。失ったわが子を思う母だろうか、亡き夫を偲ぶ妻だろうか、花に思いを託して祈る姿がそこに見えるようである。

「今日もあなたの旅立ちの場所へ来ましたよ……」と。

見落としがちな道端の供花だが、そこには被害者の悲しい物語と、かかわった運転者の悔恨の思いが秘められている。

高齢者の横断事故だったろうか、出会い頭のバイク事故だったろうか、左折車に巻き込まれた自転車の事故か、それとも右直の衝突事故、もしかしたらいたいけな子供が轢かれた悲しい事故かもしれない。花は言葉がないから詳しい事情まで伝えてくれないが、たしかなことは、この場所で事故による取り返しのつかない人の死があったことである。ここを通る運転者に、花は必死になって事故の恐ろしさを伝えようとしているのだ。運転者としてこの花をむげに見過ごすわけにはいかない。

話は変わるが、同じ道路や同じ場所で不思議と交通死亡事故が多発することがある。人々は、浮かばれない死者のたたりとか、交差点に魔物が住んでいるのではと恐れる。やがてそこには有志によって、死亡事故現場の看板が設けられたり、鎮魂碑が建てられたり、さらにお地蔵さまが祀られたりもする。

もちろん道路に魔物が潜むはずはない。事故多発の真相をただすと、その場所は運転者・歩行者にとって危険を見落としやすい道路環境であったり、トラブルが起りやすい交差点事情であったりする。警察当局も道路管理者も綿密に調査し事故原因の分析を行って安全対策に腐心するのだが、なにせ道路施設の改良にしても周辺住民の安全教育にしてもなかなか一朝一夕にはいかないのが現状である。鎮魂碑もお地蔵さんも実は交通事故がこれ以上繰り返されないようにと危険な場所であることを運転者に知らせるモニュメントであるのだ。

交通事故は多くの場合、日頃の無事慣れ運転が危機意識をなくしたときに起きている。つまり無事慣れが緊張感をなくして事故を起こすといってもよい。運転とは常に危機意識を高く持ち続ける作業である。鎮魂碑もお地蔵さんもそして死亡事故現場を伝える看板も、途切れてはいけな運転者の緊張感を強く喚起する

ためにある。これらを単なるご幣担ぎだ形式だと一笑に付することはできないのだ。交通取締りもそうした意味では運転者の注意心を喚起する1つの手段といえることができる。

さて「道端の供花」に話を戻すことにしよう。運転者がこの手向けの花を見かけたときは、花の呼びかけにそっと感じてやって欲しいのだ。

そこにどんな不幸があったのか詳しい事情まではわからないとしても、そこに死者から送られてくる無念のメッセージと、交通事故を起こした運転者の責任と悔恨の涙が受けとれるはずである。

『道端の供花』

運転者にとってこれほどリアルで重要な情報はない。



3 樹海に身を焼く

事故の傷跡は黒板のように消えない。ここに悪夢を背負って樹海にさまよい身を焼く運転者の姿があった。

富士山麓に広がる樹海は夏でも肌寒い。朽ち果てた埋もれ木が落葉に覆われ足もとをすくう。ぎすぎすとやせた灌木は、わずかな木漏れ日を見上げてあえぐように天空に枝をさし伸ばす。そちこちにむき出した黒い岩肌が苔むして不気味に

光っている。青木ヶ原、そこは人が生きる方角を見失うような世界でもある。

その樹海の奥深くにSさんの遺体が発見された。死後1カ月余を経過している。近くには放り出されたように焼け焦げたポリ容器が散らばり、覚悟の焼身自殺であることを物語っていた。遠く離れた岩の上には遺書もあった。

Sさんはキャリア15年の大型運送車の職業運転者である。律義で責任感も強くその働きぶりは仕事筋の人たちからも信用が厚かった。そのSさんが大変な交通事故を起こしてしまったのである。

事故は、ベテランのSさんに似合わしからぬ「過積載のカーブ事故」だった。その日はいつもとは違う積み荷のきしみを気にしながら緩やかな下り坂のカーブを走っていた。今回の積荷は依頼者の強い要望もあり、少しきついかなどは思っていたが、まあいつものとおりの慣れた道を走るのだからと気にしなかった。そして事故現場の道路をいつものような速度で下り坂に入るとき。Sさんは、車の加速がいつもより強いのに気がついた。しかも車の走りに浮き立つような不安定さを感じた。これはいかんと対処しようとしたがそのときはすでに車はコントロールできない状態になっていた。

車は意思に反してセンターラインを超えて対向車線にはみ出していく、しかも折悪しく1台の乗用車が対向してきた。どうすることもなく「わー……」と声を発しながらSさんは乗用車に衝突していった。乗用車は押し戻されてガードフェンスに押しつけられる。乗っていた初老の夫婦が車内で圧死した。2人即死の非情な光景がそこに現出したのである。

動くこともできなかった車からかろうじて脱出したSさんは、この惨状を目にしてもなす術がない。ただぼう然自失するだけだった。通りがかりの車が警察だ救急車だと叫びあっている声も騒ぎも記憶がない。聞こえてきた救急車やパトカーのサイレンでようやく我に返る。警察官の問いに答えながら、自分が下りのカーブで事故を起こしたことを思い出した。プロを任ずるSさんにとってこの失敗は、まさにベテランらしからぬ軽率なものであり弁解する余地もない。

警察から帰宅を許された。Sさんは慚愧の念と恥じいる心に押しつぶされそうになっていた。会社への釈明、荷主への謝罪、被害者への弔意、賠償問題、迷惑

をかけた同僚へのお詫びなどなど、重くて暗くつらい毎日が続くのである。

運転免許は取り消しになった。会社からは解雇の通告があった。示談交渉もなかなか進まないようで、心を許していた友人達とも次第に疎遠となる。誇りを失い重荷を背負った心のさまよいはもう他人が押し量れるような生易しいものではなかったようである。Sさんはまったく人が変わったように暗く無口な人になる。そしてうつろな目で、仲間の1人に「刑務所が怖い」とつぶやいていたという。

ある日Sさんの姿が突然のように消えた。1カ月後、遺書とともに青木ヶ原の樹海の奥深くに焼死体となって発見されたのである。残された遺書は関係者に宛てた謝罪文である。Sさんは誰になぐさめられても励まされても、ついに心に刻まれた悪夢を消すことができなかったのである。律義な性格が呵責に耐えきれず樹海に身を焼き自らを消したのであった。

Sさんに限らず、事故の責任に堪えきれずに自殺する例は稀ではない。

- 死亡ひき逃げ事故を起こした運転者自殺
 - 同僚を死なせたクレーンの運転者が縊死
 - 「また起こしたか」と責められて運転者が高所から飛降り自殺
 - 交通事故の主婦が警察で自殺
 - 夫の交通事故（賠償問題）を苦にして主婦が自殺
- などなどマスコミが伝えていた。

人は良心の存在である。恥じ入る思いと襲いくる過酷な運命に耐えきれないとき、心の住むところさえ見つからなくなるのだ。光を求めて、わずかな木漏れ日に、あえぎながら天空に手をさし伸べたが、やがてそれも力尽きて青木ヶ原に朽ちる。

『樹海に身を焼く』

事故の心の傷跡は黒板のように簡単には消せないのである。

「喪章」

ルールは失敗で綴られた先輩の喪章 そこには数知れぬ涙の言葉がある
その声を聞かないで約束を守らない その人が次に喪章をつける

「幸福」

車は少しじゃじゃ馬だが あなたと家族に幸せを与えてくれる
だったら家族の1人じゃないか やつを失望させないように頑張る

「車社会」

人のために生きろとはいわない 運転の自由を束縛するつもりはない
だが共生するための謙虚さを失うと 車社会が傷つけ殺しあいの場になる



あなたの家族の幸せを守るために「安全運転は家庭から」

〈著者紹介〉

福田和夫 (ふくだ・かずお)

1928年 群馬県前橋市生まれ。

1942年 法政大学付属旧制中学中退、旧海軍航空兵志願。

1948年 埼玉県警察官、多くの期間を交通警察部門に従事。

1977年 警察大学交通教養部教授、埼玉県警察本部交通部長、
浦和警察署長等を歴任。

1984年 警察官退職、埼玉県安全運転学校長、埼玉県自動車学校長、
埼玉県自動車教習所協会副会長、埼玉県交通教育協会専務理事、
株式会社「交協」取締役歴任。

その後、安全運転アドバイザーとして講演などに従事。

著書に安全運転に関する冊子「悔恨（加害者の苦しみ）」「実態（交通事故は
こうして起きる）」「安全運転のしおり」「高齢ドライバー安全運転ガイド」な
どがある。

交通事故・実態と悔恨

交通事故はこうして起きる

2018年2月25日 初版発行

著者 福田和夫

発行者 小林謙一

発行所 株式会社グランプリ出版
〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-32
電話 03-3295-0005(代) FAX 03-3291-4418
振替 00160-2-14691

印刷・製本 中央精版印刷

©2018 Printed in Japan

ISBN-978-4-87687-354-8 C2053