

# 交通事故被害者の会

第10号

2003年1月10日(年3回発行)

TEL 011-233-5130 FAX 011-233-5135

E-mail [hk-higaisha@nifty.com](mailto: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10日(土日の時は次の日)10時からの例会に参加できます。例会時に電話相談も受け付けています。

発行 北海道交通事故被害者の会

代表 前田 敏章

編集人 前田 敏章 水野 美代子  
富岡 裕子

事務局 〒060-0001 札幌市中央区北1  
西9 ノースキャピタルビル4階

## フォーラム交通事故Ⅲ

02/11/15

### 裁かれるのか、交通犯罪

被害者の会主催の3回目のフォーラムが、11月15日、中央区の「かでの2・7」を会場に、約100名の参加を得て開催されました。

全員で黙とうを捧げたあと、「裁かれるのか、交通犯罪」をテーマに、遺族と弁護士が報告と提起。参加者とともに、交通犯罪に寛容すぎる社会に対して、被害ゼロのために今求められている課題について熱心に討議しました。



#### 主催者挨拶

内山孝子(副代表)

発足し4年目に入った被害者の会は、かけがえない肉親の犠牲を無にしたいという切実な思いから、公開シンポジウム「フォーラム交通事故」を毎年開催し、被害者の現状と願い、事故絶滅に出来ることなどを話し合ってきた。

3回目となる今回のフォーラムでは、交通犯罪に寛容すぎる社会に焦点を当て、いくつかの事件の背景、要因と課題について共に考えていきたい。

#### 司会より

前田敏章(代表)

ー昨日(11/13)も横断中はねられるという死傷事件が道内で4件も起きている。私たち被害者は、

このような記事を目にするたび、理不尽な社会に怒りと情けなさで胸が張り裂けそうになる。死者の背景にある負傷者数の多さとその増加傾向にも注目して欲しい。社会で守るべき子どもの犠牲も、道内ではここ数年増えている。

被害者対策が少し進んだように見え、去年は危険運転致死傷罪が新設され、道交法も厳しくなった。しかし、「事故だから」と交通犯罪を軽く扱う風潮は変わらず、危険運転による被害は今なお続いている。

今日は「交通犯罪は正しく裁かれているのか」「加害者天国という実態はないのか」これを切り口にして「被害ゼロ」のための課題を考えたい。

#### 今号の主な内容

##### 《フォーラムⅢ…遺族の訴え》

- ② 音喜多真理子 「私たちはなぜ告訴したのか」  
眞下清一 「危険運転致死罪は飾りか」
- ③ 佐川昭彦 『死人に口なし』の捜査と裁判  
高橋利子 「なぜ真相が明らかにされないのか」
- ④ 土場一彦 「真相究明への被害者の関わり方」
- ⑥ 小野 茂 「要望書のとりくみ」

##### 《フォーラムⅢ…弁護士からの提起》

- ⑤ 中村誠也 「土場さんの事件に関わって」  
青野 渉 「初動捜査の徹底と科学化、情報開示を」
- ⑥ 田中貴文 「交通犯罪絶滅めざし制度改革を」
- 《他に》
- ⑨ 北海道版「生命のメッセージパネル」
- ⑩ 被害者の会「要望書」

## 私たちはなぜ告訴したのか

白石区 音喜多真理子

### ■ 横断歩道上で犠牲に

長男の康伸は、夏休みの初日、2002年7月25日の午後2時55分ごろ、悪質な交通犯罪者に命を奪われた。康伸が白石区中央3条3丁目の跨線橋の歩道を下りてくるのを、加害者は認めながら、横断歩道を渡ろうとしている康伸を妨害するように、左折合図を点滅させたままわき見をし衝突した。康伸は全身に15ヶ所ものダメージを受け、事故から1時間半後に亡くなった。



私たちは信じられない悲しみで心臓がぎゅっと絞まり、そのかたまりの中から絞り出てくるような勢いで涙が止まらなかった。どうして日ごろ慎重な運転をしている康伸が、大切にしている自転車に乗り死に至るまでの事故に遭ったのか。混乱する

ばかりだったが、悲しんでいることさえ私たちには許されなかった。当日の警察の対応や加害者の言動は常識では理解できない。事故の翌日に現れた加害者は、正式な謝罪をすることもなく、宗教が違うと言って焼香を拒否し、康伸の顔を見て拳を握りガッツポーズの様な態度をとった。

事故の10日後にインターネットで被害者の会を知り、例会に出て事故状況を聞いて頂いた。この時に教えて頂いた通りに事は進み、事故後、納得できることは何一つ無く、悲しみに追い討ちをかけるばかり。一体、どこから正していけばこの理不尽な現状が打開できるのか。大切な家族を奪われた私たちが、押しつけがましい対応を拒否し、受け入れないことから始まるのではないかと。まず担当の警察の簡単すぎる事故状況説明。単なる過失と断定され、調書を取るときも、事故発生直近しか問題にせず「前方不注意、わき見による過失でいいんだな」と決めつけるような言い方をされた。

死亡事故でさえ家族が動かなければ、悲しんでいるうちに不起訴になることが多い現実。起訴にならなければ実況見分調書を見ることも出来ず、それが独り歩きをして、行政処分や刑事裁判が行われる。これは絶対に許してはならない。康伸の場合、加害者は事故の翌日は「坂を下りてきたのを見た」と言っていたが、今は否定している。また、トラックは進路変更後、左ウィンカーをつけっぱなしで、わき見で康伸に衝突した。その後、直前にトラックを見てブレーキをかけたと思われる康伸の自転車のブレーキ痕が見つかったが、当初はこの新事実についても問題にされなかった。

### ■ 警察に真実を、加害者に誠意を、検察に正義を

私たちは、10月28日、加害者を危険運転致死罪で告訴した。当事者でありながら真実の見えない、遠くに追いやられている被害者は、数少ない権利を手に入れるため、警察に真実を求め、加害者に誠意を求め、検察に正義を求めるため告訴が必要だった。事故の真実が知りたい。息子に過失はないと信じている。

警察が行っているのは事故を類型化（私たちの場合は、車両と軽車両による死亡事故）した捜査のみ。科学的に事故原因を究明していただき、公正な処理と、死に至らしめた罪に見合った厳罰を求める。

加害者の公正な処罰が今後の交通犯罪に対する意識の改善と、社会全体の低下したモラルにまで影響を与えていくと確信を持っている。

## 娘のケースに適用されないなら 危険運転致死罪は飾り！

西区 眞下清一

### ■ 青信号の横断歩道で

2002年7月19日午後6時25分ごろ、娘の綾香（小6）は西区発寒の国道交差点で青信号を自転車に渡っていて、右折してきた2トントラックに自転車ごとひかれた。加害者は、徐行も安全確認もせず右折し、ブレーキもかけずに暴走。タイヤを自転車に乗り上げたまま、20メートル以上引きずりようやく止まるといふ危険運転で、綾香を死亡させた。



### ■ なぜ逮捕もされない

しかし、加害者はその場で逮捕されることもなく、娘の収容された病院に姿を現した。私自身その時は、頭の中が真っ白で綾香の死が信じられず、長男を抱きしめながら、綾香は青信号の横断歩道を渡り何の過失もないのに、なぜその場で現行犯逮捕されないのか、同じようなケースの事故では逮捕されているのに、この違いは何なのか、という疑問を抱いていた。

7月26日に西警察署に事情聴取に行ったが、詳しい説明はなく「100%加害者が悪い、娘さんには過失は無い、（事故については）加害者を呼んでいないからわからない」とだけ言われ、スピードは何キロ出ていたのか、ブレーキの跡が無かったがブレーキはかけたのかという私たちの疑問点には答えてくれず、なぜわからないのか疑問であり、不安になった。

事故に遭って初めて加害者の証言だけで事故原因が認定されること知った。被害者には加害者の供述

の詳細や事故原因の捜査内容については知らされないという、あまりにもひどい状況に驚きと怒りを感じる。なぜ、どうして加害者が守られ、被害者は苦しめられるのか。

### ■ 危険運転致死罪での裁きを

交通死すべてが単なる事故と簡単に扱われ、車であれば人を殺しても大した罪にはならない社会や法律はおかしい。この気持ちをどう訴えようかとわからず苦しんでいたときに、新聞で音喜多さんが加害者の厳罰を訴えているのを知った。その後、相談にのっていただき、前田さんや土場さんのアドバイスで上申書と要望書を提出することが出来た。上申書は、加害者の運転は危険運転致死罪に該当する、徹底的に取り調べて厳罰に処して欲しく提出した。

綾香と同じく青信号で渡って命を奪われた子供がたくさんいる。このままでは、夢や目標に向かってがんばっていた綾香の人生を奪った尊い犠牲は報われない。私たちと同じ気持ち、苦しみを抱えている家族は少ないはずがないと思う。被害者自らが立ち向かわなければ、何も変わらない。

死に至らしめたことは、一番大切な安全確認を怠るという悪質な危険運転が事故原因であると思う。危険運転致死罪が、綾香のような事件に適用されなければ、意味もなく飾りでしかない。危険運転致死罪で裁かれるように強く訴えていく。

(注：眞下さんは、その後、12月19日に危険運転致死罪で運転者を告訴しました)

### 「死人に口なし」の捜査と裁判

豊平区 佐川昭彦

交通事故で死亡事故に遭うと、被害者が加害者扱いになることもある現実を知っていただきたい。私の長男の嫁のご両親がトラックに衝突し、乗用車ごと持っていかれ一度に亡くなったが、被害者ではなく加害者という判断で民事の一審、二審が終わっている。何としても真実の事故原因を知りたくて、検察審査会に申し立てをしている。東京の駒沢先生に鑑定をして頂いたが、テレビ朝日がこれを取り上げ、約20分の放送が全国ネットされた。そのビデオで駒沢鑑定を知って頂きたい。

(事故鑑定のビデオより、相手側車両が実際はブレーキはかけていないこと、こちらの車両は停止していたことなどから、相手側運転手の前方不注視の可能性を指摘)

ご覧いただいた通りだが、一審では加害者ということで、トラックの過失が10%、乗用車を運転していたご両親のミスが90%という判断が下された。相手の運転手は、刑事処分も行政処分も受けていない。私が訴えたいことの第一は実況見分調書をしっかり

と公正に作り、早期開示をして頂きたいこと。第二は、目撃者のいない交通事故がほとんどであるから、捜査に科学的な鑑定結果も取り上げて欲しいこと。この2点を強く要望する。

### なぜ真相が知らされないのか

室蘭市 高橋利子

長女真理子は2001年10月8日、室蘭から札幌への高速道路を走行中、突然飛び出してきた小動物(狐らしい)を避ける為ハンドルとられ、中央分離帯に衝突し、追い越し車線に横向きに停止。後続車1台目は、約100m手前に停止しハザードを点灯し車から降りて腕を振り後続車に合図を送ってくれ、2台目も娘の車を避けて停止。しかし、追い越し車線を走っていた3台目は、これらを視認していたにもかかわらず、なぜか減速せず、ハンドルをきる、ブレーキを踏む等の危険回避行為もまったくとらず、娘の車に激突しその命を奪った。

自損事故の起きた時間が午後7時51分頃、3台目の激突時間はその約2分後。何があったのか、どうして娘はこんな事になったのか、不安と焦りの闇の中で、死亡時間と傷病名の異なる二通りの死体検案書が在り、後からのものは医師の本意とするものではなかった事を知った。遺された者にとって大切な時間や傷病名が簡単に家族の承諾もなく変えられてしまうことの不信感。亡くなった者に人権は無いのか、本当に公平で厳正な捜査が行われるのか？

それからは出来る限り捜査状況を伺う事にしたが、「捜査に関わる事なので」とか、「プライバシーに関わる事なので」とか、「加害者を刺激するから」などの理由で、亡き娘に代わって知らなければならないとの願いはことごとくはねつけられた。せめて、事故の目撃者の方にお会いし、最期の様子を知りたい、そして守って頂いたお礼も言いたいと願い出たが、それも捜査に関わるので教えられないとの事。

残されたものには知る権利があるはずと、目撃証言を求めて新聞広告を出し、高速道路の総てのエリアにポスターを貼り、チラシを配り、どんな情報でもほしいとお願いをした。今年9月、検察官から、何とかお会いしたいと願っていた1台目の目撃者の方が「事故の事はもう忘れたので遺族には会いたくない」と言っていることを聞き、その方の胸の内を思いながらも、もっと早い時期であったならと思わざるを得ない。

この1年、交通事故の捜査とは加害者の為にあるのか、との思いを強くすることばかりだった。亡くなった娘は何も言えない。早い段階での情報開示が行われない限り、遺族は二重三重の悲しみと辛さに苦しむ。難しい事故だから、起訴は難しいなどと言

われるが、難しいからこそ公判をもって明らかにすることが必要。命の大切さを考えて欲しい。今、情報開示が各方面で叫ばれている。ある警察官に私は言った。「近い将来、交通事故に於いても情報開示が当たり前となるに違いありません」と。その方も「そうなるといい」と言ってくれた。年々低くなるという起訴率。正式起訴にならなければ遺族が知りたい情報も闇に葬られるという現状を変えて頂きたいと強く願う。

### 真相究明に対する被害者の関わり方

北広島市 土場 一彦



2001年8月18日午後1時半、北広島市緑陽町1丁目の緑陽町通りのスクールゾーンの歩道上で、

小学校4年生9歳の長男俊彦は、軽乗用車を運転する被疑者にはねられて死亡した。一緒に自転車に乗っていた友達3人は重軽傷。対向してきた被疑者が、道路右前方のわき見をしたまま、なぜか左に斜走し、20センチの段差の歩道に乗り上げ、なおかつ、子供達に向かってアクセルを踏み込み、歩道上を50メートルあまり暴走し、次々にはね飛ばして街路樹に衝突してやっと停止したという事件。

被疑者は私たちに謝罪も無く、事件の説明にすら訪れないという対応で、真相は捜査機関に確認せざるを得なかった。当初は、被疑者の証言によって、わき見運転とアクセルとブレーキの誤操作だけが過失の原因であるとされ、速度超過が無い状態でどうして歩道に乗り上げられたのか、その時点で擁壁を避けてあえて子供達に向かって行ったのはなぜなのか、歩道を50メートルも暴走する間になぜ回避できなかったのか、という疑問に対して納得出来るような回答はなかった。

その後、事件の真相を知った上で厳正な処罰を求めたいという気持ちが日増しに強まり、加えて次の懸念を抱くようになった。

一つは、偏った認識で捜査が進められているのではないかということ。警察の捜査担当官に「子供が歩道上を自転車で走行することに過失はあるだろう」と言われた。しかし、子供が通う小学校では、この警察署が交通安全指導に来て、「自転車は歩道上で乗りなさい」と指導している。また、唯一の目撃者が事件の原因を被害者に転嫁するような趣旨のことを強く主張されていたが、その人に直接話を聞いてみると、身内で加害者になった経験があつて被疑者を

必要以上に庇護するという思惑が感じられた。さらに、最初に担当副検事にお話したとき、「自転車の走行速度が速くて、被疑者は回避行動を取れなかった可能性がある」と断定的に言われた。そういう、自転車に乗ってれば子供が悪いという偏った観念だけが先行して、現場の状況が正確に把握されずに、起訴、不起訴の判断がなされていくという懸念。

次に、被疑者の証言に信ぴょう性はあるのかということ。私の子供は亡くなり何も言えないし、一緒にいた友達3人も重症を負い当時の記憶を無くしている中で、日ごろから危険運転をするという被疑者の言う通りに捜査が進められる懸念。

これらの懸念を払拭するために、検察庁に対して、公正で多角的な捜査の上、厳正な処罰を求める上申書などの形で行動を起こした。真相を知りえない苦しみと、命より大切な子供を失った悲しみに輪をかけて、待たされる辛さを味わった。捜査機関や司法機関の動きに対し、どういったタイミングで訴えたらいいのかなどについて、中村弁護士などにその都度示唆頂き、大きな助けになった。

多くの交通事故が不起訴に葬り去られる中で、たとえ業務上過失致死傷という罪であっても、起訴され、真相を知る機会が出来た。私たちの疑念を反映した公訴事実にはなっていないかもしれないが、これまでの行動によって、警察が自ら目撃者を探したり、再度の現場検証や科学的鑑定を実行し、その捜査をふまえて検察が起訴に至ったと認識している。

遺族自らが声を出して行動することは、大変苦しいが、犯罪被害者にとっての不条理なシステムに立ち向かうことは、当事者が道を開いて行動しなければなかなか世に受け入れられないと感じている。

世の人は交通事故と象徴的に扱うが、通り魔殺人と同じ事件。厳罰にして償わせない限り交通犯罪は抑止できない。

私たちがどんなに声を出し、被疑者に厳罰が与えられても、息子は帰ってこない。私たちの心の安らぎは一生なく、何の意味があるのかと問い掛けることもあるが、同じ思いをする人が少しでも無くなる世の中にしたい。12月5日に二回目の公判があるが、意見陳述という形の被害者の権利を精一杯使い、思いを裁判官に伝えたい。



## 土場さんの事件にかかわって

弁護士 中村誠也



土場さんの事件は、20センチくらいある段差のある歩道上に加害車両が乗り上げ、さらにその歩道上を50メートルも走って、4人の子どもさんが犠牲になるという通常では考えられない事件。最初に土場さんから相談を受けた時も、どうしてこういうことが起きるのか知りたい、という

ことが一番大きなことだった。

### ◆ 証拠としての実況見分調書に問題

加害者は事故当日逮捕され、その日に実況見分調書や、加害者調書も作られたが、勾留はされずに次の日釈放された。起訴(2002年9月30日)までこんなにかかることが問題だ。

11月12日に第1回目の公判があったばかりで、まだ記録を見ていない(犯罪被害者法に基づいて裁判記録の閲覧を申請している)のでわからないが、供述調書や加害者の指示説明という形で記載されている最初の実況見分調書が証拠として具体性を欠くものだったのではないかと。それで、土場さん自身が上申書などで働きかけ、事故から1年も経って再度実況見分がなされた。加害者の事情聴取は、日数が経たない段階で細かく具体的にしてもらいたい。加害者が認めているからといって安易なかたちで行われると、被害者やその家族が一番知りたい、「事故の真実」がわからなくなってしまう。

(注:その後裁判では被告人が争わなかったため、脇見、ハンドル操作の誤り、ブレーキとアクセルの踏み間違い、という過失が認定された。しかし被告人が事故のことは記憶がないという態度に終始したため、事故態様の具体的な「真実」は裁判でも明らかになっていない・・・中村)

## 初動捜査の徹底と科学化、

情報開示を 弁護士 青野 渉

事実確認について、特に亡くなっている場合には加害者の一方的な言い分が通ってしまうケースが多い。加害者は悪くないとされ自賠責保険が下りないケースが、傷害事案の3倍くらいの割合であった。実際の事故の実態としてそんなことはありえないので、ジャーナリストの方などが問題提起して、最近はいび改善されているが、死人に口なしで事故の真実がわからないという状況が、被害者の遺族の方を特に苦しめる。どういう速度で、ブレーキをいつ踏んだのか、視界は、ハンドル操作は、一つ一つの

事実を正確に知りたい。

警察の捜査は実況見分調書というのが基本となっていて、捜査報告書とか供述調書などが作られるが、内容が違っていたり、現場に行ってみると実況見分調書の記載と矛盾しているというケースがかなり多い。基本となる資料が不正確だとどうにもならない。

初動捜査に人とか物とかをあまり使っていないという実態がある。事故から時間が経てば経つほど、現場の状況は変わり、目撃者も記憶が薄れ、事故には関わりたくないという気持ちが出てくる。実況見分調書は、ほとんど加害者の言ったことをそのまま書いてあるだけだったりする。

科学的な捜査と初動捜査の充実が求められるが、警察官一人ひとりのやる気の問題というよりは、交通警察にどれくらいの人員を割くのかといった全体の意欲に帰着している。駒沢さんのような自動車工学に対する知識ある警察官も増やして、特に死亡事故に関しては、コンピュータで事故を再現するなど、科学的な手法を使って頂きたい。すべてがそこから始まる。被害者への情報開示も必要だ。

酔っぱらってけんかしたという事件でも、正検事が担当して20日間身柄を拘留し取り調べをするケースがある。それと比べると交通事故で人が亡くなっている事件でも、被疑者は拘留されない。科学的な捜査が求められる難しい事件なのに、このアンバランスは異常だ。



### ◆ 交通事故犯の捜査軽視の根底に検察庁の方針

こういう結果になっているのは、昭和60年、東京高検で、それまで業務上過失致死傷で7割くらい起訴されていたものを、起訴するのはやめようという動きになったから。今は11%くらいしかない。現場の司法警察員は、9割も裁判にならないということが頭にあり、実況見分調書も一生懸命作る気がしない。そういう問題があるとよく言われている。

この方針転換は非常に問題。今まで懲役何年と言われていた同じ事件が不起訴になってしまうということを、国会で決めたわけでも、最高裁で決めたわけでもないのだから。

こういう問題があって、今の警察や検察庁の中には、交通事故に一生懸命力を投入しないという傾向がある。日本は法治国家なので、今日発言された方のように家族を殺されたと思っても、自分で相手に対する復讐はできない。しかし、国できちんと罰則を与えるといいながら、被害者の方が被疑者の取り調べに立ち会ったり、目撃者にあたりすることは出来ない、不起訴になれば実況見分調書も何も見せてもらえない。情報を全部困り込んでしまい、結果

として不起訴になったら何も見せませんと。それでいて、民事の話だが、保険会社には警察のOBがたくさん入っていて、どういうルートかは知らないが、実況見分調書を見せてもらったりしている。そういうむちゃくちゃな状況になっているというのが、今の日本の裁判制度。

### ◆「刑事」は被害者が蚊帳の外におかれ、「民事」は加害者不在という不条理

刑事事件の方は被害者が必要がないということで出る幕が無くて、一方、民事事件になると加害者が出なくてもいい。私が担当していた一番長い民事事件では、被害者の重い後遺障害を保険会社が認めず、5年間と長引いたが、加害者を1回も見ることがない。自分が訴えられている民事裁判なのに、保険会社が全部やってくれるから、法廷にも来ない。これには大きな疑問を感じる。

## 交通犯罪絶滅めざし

制度改革を 弁護士 田中貴文

北海道で危険運転致死罪で告訴して受理されたのは初めてと聞いて驚いた。法改正されたのは昨年12月だが、もっと適用されて然るべきだ。危険運転を防止しようということで法律を作った以上、検察官はその趣旨に基づいて起訴し、交通事故を撲滅させなければならない。



音喜多さんは被害者遺族ということで大変な悲しみの中にありながら、頭が下がるような活動をしてこられた。検察庁に、公正な捜査をして欲しいと、要望書にとりくみ、友人知人に集めてもらったり、前田さんのインターネットで呼びかけてもらったりして、約5000通提出した。そういう積み上げを受け、検察庁も告訴を受理しなくてはならぬと判断したのだろう。

交通事故に遭うと悲しみに打ちひしがれ、大変孤独な気持ちになってしまう。ところが今日のお話を聞いていると、発足3年の被害者の会の活動が、新聞やインターネットなどによって広がり、被害者が手をつなぎ始めている。相互に情報交換しながら、最終的には交通事故を無くすための取り組みが進むと、本当に素晴らしい会になると思う。

(会場の栗生弁護士を紹介し)今日は4人の弁護士がこのフォーラムに参加しているが、弁護士が刑事手続きからどう関わっていくのか、民事事件にそして交通事故の撲滅の課題にどうとりくむかという視点をもち、弁護士集団という形で関わっていかうと話をしている。被害者、弁護士、医師、学者、交通

事故鑑定の専門家など、こういうネットワークが最終目標である交通事故の根絶につながっていくのではないかと思う。

私も関わっているじん肺訴訟のスローガンは、「あやまれ、つぐなえ、なくせ」の三つ。「あやまれ」と「つぐなえ」はかなり進んでいるが、なかなかじん肺がなくならないということで、現在国を相手にして裁判をしている。交通事故も最終的には根絶というところに向かって、法制度改革を求めていかなければいけない。課題はたくさんあるが、おかしいのではないかという率直な気持ちを大切にして、被害者の会を軸に情報交換し、知恵を集めながら、法制度改革につなげていく必要がある。弁護士としては、法廷などでほんの小さな力しか発揮できないが、今後もこの活動に関わっていきたいと思う。

## 被害者の会の要望書の取り組み

小野 茂 (副代表)

今、日本国民の半数以上が免許保持者と言われている。その中で、昨年の事故数は94万件。昭和60年に73%だった起訴率が、平成12年は11.5%まで落ちている。車優先社会が作られ、その中で被害にあった私たちは泣かされ続けている。

平成11年1月に北海道交通安全基本条例が発令された。その目的は「交通安全対策の総合的かつ計画的な推進をはかり、もって交通事故に対する不安のない安全な生活の確保に寄与すること」とある。その通り進めば、被害は無くなっていくはずだが、そうっていない。

こうした中で、私たち被害者の会が、ずっと主張していたことをまとめたものが今回の要望書。この基本は、交通事故を起こす前の段階で止めてしまいたいということ。交通事故被害の無い社会を目指し、北海道知事宛と北海道警察に、本日、要望書を提出した。

(要望書はp.10に)



## フロアからの発言

### けがをされた方の問題は深刻 荻野京子

交通事故の場合、亡くなられた方以外に、けがをされた人が非常に多い。昭和26年から平成13年まで、北海道だけで110万人。全国では3100万人。件数が多いために十分な補償が得られず、また、治療もきちんとされないまま苦しんでいる人が大勢いる。病院は、損保会社言われた短期間の症状固定をそのまま医者に説明させることがある。損保会社は支払いを少なくという立場から、弱い被害者をいじめめる。一人ひとりが事故を無くそうという気持ちで運転して、十分な補償もされる社会になって欲しい。

**トラック事故の実態**

齊藤千穂

私の父は1999年10月29日、豊平区の横断歩道を青信号で渡っていて、4トントラックにはねられて亡くなった。父の死を通して、たくさんものが見えてきた。一つは、死亡させた運転手になぜこの国は免許を与え続けるのかということ。この運転手は免許を4回繰り返し、信号無視、スピード違反の常習者だった。しかし、驚いたことに取り消し期間はたった350日間で、また免許を与えている。

もう一つは、運転手には禁錮1年の実刑が下ったが、運行管理をしていない運送会社には、警察も検察庁も取り調べすらなく、何らの処罰もないこと。

父の死が遺した教訓を風化させてはならないと思い、トラック事故の実態を訴える運動を呼びかけている。これは、小泉総理大臣をはじめ法務省、国交省、厚労省、最高裁、最高検などに、全国のトラックによる遺族が、事故の実態と、司法、行政が運送会社に何の処分も下していないという現実を書いて送る運動。運送会社に適切な運行管理と厳正な刑事処分を求めていきたい。

**相手を傷つけない**

(女性)

私は交通巡視員だったが、免許を取らなかった。なぜならば、自分だけが傷つくなりたいが、相手の人を傷つけたら取り返しがつかないから。交通事故の記事をもっと大きく取り上げて頂きたいと思う。

**自転車が安心して走れるように**

(男性)

自転車と車の事故例が多いが、先ほどの例で、自転車側に過失はなかったのかという疑問も持っている。私は自転車が好きだが、自転車が安心して走れるような法律、道路作りにも目を向けて頂きたい。

**再 発 言****安全確認違反が問題**

音喜多 真理子

このような疑問(自転車に過失は?)が出されないためにも、真相究明をしたい。今回の事故は、自転車だから遭ったという事故ではない。歩いていても、全く前方を確認しないで突っ込んでくれば、トラックはすぐに止まらない。人を前に制御できないスピードで走る、それ自体が故意の行動。真相が究明されれば、その処分に従いたいと思う。

**弱い歩行者、自転車を守るこそ**

佐川昭彦

処分者講習などで話をする機会があるが、歩行者も悪いという意見を耳にしている。車社会ということで営業車が闊歩していると言っても良いかもしれない。「もし事故が起きたら保険がきくさ」「会社が面倒見てくれるさ」こんな感じで無謀運転し、弱い

歩行者をはねて平気である。やはり弱いのは歩行者であり自転車などではないか。

**軽く扱われてきた被害者**

中村弁護士

ここ数年、被害者の方の声がマスコミなどを通じて、大きく報道されるようになってきたが、交通事故被害者はこれまで、加害者の刑事裁判への参加の面、損害賠償の面、遺族の生活補償の面など、すべての場面において軽く見られすぎてきたことが問題。被害者の会で検討し、少しずつでも底上げしていくという観点で運動を進めていったらよい。

**敗訴者負担制度反対の署名に協力を**

青野弁護士

被害者の救済ということで民事事件は非常に大事だが、今導入されようとしている敗訴者負担制度というのは、これまでの相手方の弁護士費用は相手方が負担し、原告・被害者も自分で負担するという原則を変えるもの。例えば、過失割合など難しい事件で、情報が開示されないとか、科学的な初動捜査が行われず、結局被害者が負けてしまうという場合に、相手の弁護士費用まで負担しなければならない。

国選弁護人がつくなど、全て加害者に有利な法制度の中で、民事で負けた場合に、加害者の弁護士費用を負担しなくていいというのは、被害者に有利な唯一の制度。敗訴者負担制度はそれを改悪し、さらに保険会社や企業が、新しい判例を求めて大きな裁判をされることを避けるための制度。弁護士会は反対している。大きな影響を受けるのは、交通事故の被害者ではないかと思う。署名にご協力頂きたい。

**司会のまとめ****「クルマ優先社会」・「交通犯罪」・  
「社会的規制」・「被害者の視点」**

四つのキーワードでまとめたい。一つは、私たちの意識の中に根深く張り巡らされた「車優先社会」を問い直すこと。二つ目は「交通犯罪」の強調。ジャーナリストの日垣隆さんは「違法運転なら事故とは言えない。正しく交通殺人と呼ぼう」と呼びかけているが、危険運転致死傷罪の趣旨を真に生かせるかが今問われている。三つめは、交通犯罪を起こさせないための車使用の「社会的な規制」。私たちの要望書にまとめているが、その一つが厳罰化であり、他に免許制度の厳格化、車の製造者責任、道路設置者の責任、運輸事業主の責任、そして歩行者が安全に歩ける街作りも入る。四つめは、これらを実現するための世論づくりに必要な「被害者の視点」。これが無ければ、人権侵害という真実も見えない。

今日の貴重な報告や提案を活かして、大きなうねりを作っていきたい。運営ご協力を感謝し終了する。

## フォーラムの感想

参加者アンケートより

涙をこらえるのが大変でした。どうして、交通事故は殺人じゃないのだろうとはいつも思っていました。危険な運転をする人は、刃物を振り回して歩いている人以上に、危ないのではないかと。それにしても、想像以上に被害者には冷たいことがわかりました。「死人に口なし」とはよく言ったものです。

現在、新聞編集の仕事に携わり、日々、交通事故の記事に見出しをつけています。交通死は他の死に比べ、あまりにも無造作に扱いきっていると、自身の取材経験を含め思っていました。今回のフォーラムに参加して、その思いはさらに強くなりました。どういう扱い方がいいのか。日々、苦悶していきたいと思っています。

遺族の方々の訴えは、肌で感じる思いでした。新聞やテレビのニュースなどでは伝わらないお話に、私自身いろいろと考えさせられ「絶対に事故を起こしてはならない」と肝に銘じる気持ちです。

改めて、世間の交通犯罪に対する認識、危機感の低さを悔しく思います。法律を学ぶ一学生として、交通被害者をゼロにするために少しでも役立てるよう勉強したいと思っています。

### 講話を担当して

北区 佐藤京子(世話人)

この度初めて処分者講習で話をさせていただきました。自分が伝えたいことをどの程度処分者の方々に伝えることができるだろうかと悩みました。

処分者は41人。年齢も性別も様々でした。私の原点である、幼い命を守ってほしい、もう二度と私のように悲しむ家族を見たくないという思いで、残された家族の気持ちを話しました。また、交通安全のチラシと、車に付けてもらえるように糸を通した鶴を一人一人に回って「子どもの命を守って下さい。安全運転に心がけて下さい」と声をかけて手渡しました。途中からとめどなく涙が流れどうすることも出来ませんでした。どのくらい伝えることが出来たかわかりませんが、きっと息子の博勇(ひろむ)は「よくやったよ、お母さん」と言ってくれている気がします。一人ではつらいということを実感している会の水野さんが一番後ろの席で、やさしく見守り、またチラシを配るお手伝いもして下さいました。本当に心から感謝しています。

つらかったけれど、こういう機会を与えられたことは良かったと思います。

土場さんの事件については、フォーラムのあと刑事裁判が進行し、札幌地裁は12月26日、求刑の5年を大幅に下回る、禁固2年6月の判決を下しました。以下は土場さんの手記です。

### 地裁判決を受けて

2002/12/29

北広島市 土場一彦

地裁での判決は判決理由にある悪質性が何ら反映された量刑でなく、求刑の半分にしか満たない禁固2年6ヶ月の裁判官の判断は被害者家族の思いを大きく裏切るものでした。

この判決が俊彦の奪われた命の重さや大きな障害を被った3人の友達の被害の大きさに見合うような量刑でないことも当然ですが、事件の悪質性に鑑み検察庁が業務上過失致死罪での上限、禁固5年の求刑をしたことの意味を全く無視した判断をしたことに強い衝撃を受けています。

刑事裁判における量刑や刑罰が私達の心を癒すことなどありません、まして、奪われた俊彦の命が戻る訳でもありません。しかし、悪質な交通犯罪を裁くハードルが低くなって、この犯罪の抑止に大きな働きと成ってくれることが、俊彦に託された私達家族の努めと信じています。控訴して上級審の判断を仰いで頂くよう強く求めたいと思います。

もとより、この罪状で裁かれること自体私達の本意ではありませんが、せめて事件の真相を公判において明らかにすること、それを俊彦に報告することが私達に課せられた彼の願いだとも信じてきました。しかし、私達が知り得た事実も被告の責任逃れの『覚えていません』という証言の前には無力であるという現実が横たわっていました。真実が知りたいという思いさえも厚い法の壁に阻まれた虚しさを強く感じさせられました。

俊彦が遭遇した今回の事件は、自ら擁壁に衝突して自損事故と出来たものを、あえて子ども達に向かってハンドルを切り、その後何の回避行動もとらずに歩道上を50メートルも暴走して次々と子ども達を跳ね飛ばす、という悪質な交通犯罪で単なる過失の事故ではありません。しかし、車であれば事故として捜査された上、何も言えずに亡くなった被害者の尊厳や権利は軽んじられ、加害者の証言に基づく権利だけが突出して守られています。市民を守るべき法律が犯罪者の擁護だけにあるようにさえ感じます。

車優先の経済社会では事故は社会の必要悪であるように盲信され、被害者も事故という名で括られるが故に、耐えることを強いられます。その渦中に置かれた遺族は、大切な命を奪われた悲しみに追い打ちをかけられるような不条理に苦しめられます。事故と犯罪は異なるのだということ、それを曖昧にして事故や犯罪の抑止を叫ぶのは本質を捉えていないことを当事者として強く感じています。



