

# 交通事故被害者の会

発行 北海道交通事故被害者の会  
代表 前田 敏章

事務局

060-0001 札幌市中央区北1条西9丁目  
ノースキャピタルビル4階

第21号

2006年8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、毎月の例会に参加できます。例会時に当事者としての相談も受けています。(例会の日程はp12)

## 9ヶ月の赤ちゃんは人ではないのですか？

「桜子」 事故日：平成15年12月27日

札幌市北区 細野 雅弘

平成15年、私達は結婚3年目にして、初めての子供を授かりました。妻はつわりがひどく、途中2週間入院し、やっとの思いで妊娠9ヶ月まで育てました。

そんな折、私たちは年末の買出しに札幌駅方面に出かけた帰り道に事故に遭いました。反対車線を走っていた加害者の車両が一方的に、私たちの車に衝突してきたのです。

妻は衝突の衝撃で帝王切開の緊急手術を受け、女の子が生まれ「桜子」と名づけました。しかし、懸命の治療の甲斐なく10時間後に亡くなりました。

その後、加害者は起訴されましたが、子供の命が奪われたのに、なぜか罪名は致死罪ではなく業務上過失傷害罪でした。加害者は刑事裁判が始まるまでの2年間、謝罪の意思を見せませんでした。

本来、被害者を守る機能を担うはずの、国や保険制度までもが、亡くなった子供の補償をしようとしませんでした。

その理由は、「事故に遭ったとき、胎児だったから」というものでした。なぜ、このような現実がまかり通っているのか、納得がいかないまま、今日を過ごしています。私の子供は、誰からも「人」としてすら扱ってもらえませんでした。

少しの時間、想像してみてください。

9ヶ月で生まれた赤ちゃんは人でしょうか、それとも物でしょうか？

その子に、人生はあるでしょうか？

人としての価値はあるでしょうか？

小さな「いのち」にも、他の人と同じ価値の人生があります。

車窓の外に歩いている人には、あなたと同じ価値があります。

人を殺すと、自分の人生を殺すことになります。

他人の「いのち」や小さな「いのち」を守ることが、

自分の「いのち」を守ることになると、

私は信じています。

(いのちのパネルより)



今号の主な内容 (数字はページ) ② 2006年定期総会開かれる

会員交流会の記録 ③「ロードキル対策を」高橋利子

④「胎児の人権確立を」細野雅弘 ④「息子の事故後の医療」米内隆俊

⑤「ひき逃げ犯の厳罰化を」高石洋子

⑥ 講演「被害者問題と法制度」青野 渉

⑨ 報告「裁判所は命の重みを考えよ」小林敦

⑩ 報告「不当判決に怒り」白倉博幸・裕美子 ⑩「むちうち症から脳脊

髄液減少症へ」荻野京子 ⑪「交通安全講話を終えて」高石洋子



内閣府のポスター

## 2006年 定期総会開かれる

5/13 かでる2・7



7回目となる定期総会は、5月13日13時半より、かでる2・7を会場に、29名の出席で行われました。(会員数は112人)

内山さんの司会で、黙祷のあと来賓の道警交通部交通企画課長嶋田茂春氏、道交通安全協会専務理事榎林榮次氏のご挨拶を受けました。

議事は伊藤さんと小野さんを議長に進められ、活動報告と決算、活動計画と予算、および新たな項目を加えた要望事項が提案通り議決されました。

また、「被害ゼロ」を訴える活動として、今年の体験講話が延べ回数44回、受講者数約8千人に達していること、「いのちのパネル」が区民センターなど8会場で展示されたことなど報告されました。

役員選出では、佐川さんが副代表を降りられ、新たに内藤裕次さんが選出されました。

## 代表挨拶

前田 敏章

支えていただいている道交通安全協会、そして道警交通部にお礼を申し上げる。

発足以来7年目を迎えたが、「命と被害者の尊厳が守られ、交通犯罪と事故の根絶を」という課題を考えると、その現状について、過小評価も過大評価もしてはならないと何時も戒めている。それらは理由のない楽観論に陥ったり、又は悲観的に見すぎて前を向く勇気を失ってしまう。

道内交通死の減少傾向は、私たちが続けてきた啓蒙活動も寄与していると思いたい。しかし、発生件数と負傷者数は減っておらず、抜本的施策を願わずに居られない。

昨年12月に「犯罪被害者等基本計画」が策定されたが、これが実効ある施策として動くには課題が山積と実感している。裁判員制度に伴う「公判前整理手続き」では、被害者の立場がむしろ後退しているということも明らかになった。今後も私たち被害者団体がより具体的に現状と願いを関係機関に訴えることが重要である。

これまでも多くの会員の「犠牲を無にしない」という地道なとりくみに、お互いが勇気づけられているが、本日の総会と会員交流会でより深めたい。

## 来賓挨拶

道警本部交通部交通企画課長 嶋田 茂春氏

昨年の交通死亡事故が302名ということで、14年ぶりにワーストワンを返上することが出来た。これも皆さんが、体験されたことを講演会やパネルを通して多くの道民の方に啓発活動をして頂くなど、一つ一つの取り組みが力になったと思う。心から敬意を表したい。

しかし、3万5千人の方が重軽傷を負っている。道警としては、道や交通安全協会、そして皆さんとスクラムを組んで、1人でも傷つかない、亡くならないように力を出していきたい。

なかなか被害者の立場について、気がつかないところもあると思うが、皆さんの取り組みを思い出しながら、全力を尽くす事をお誓いさせていただく。



## 来賓挨拶

(財)道交通安全協会専務理事 榎林 榮次氏



昨年は、昭和22年以降初めて、死者数が5年連続で減少した。皆さんをはじめ多くの方々の地道な活動の賜物であり、心から感謝と敬意を表する。

被害者を一人でも少なくするために、広く深く交通安全運動を展開し、今年もワーストワン返上と6年連続減少を実現したい。ご支援と協力をお願い申し上げます。

交通事故は件数や死者数など数字でとらえられる事が多いが、被害者の会では体験を踏まえて心に訴える交通事故防止活動を継続的に行っており、事故防止に大きく貢献されている。

安全協会としても、財政的に厳しいものもあるが、被害者の会に資金の助成など必要な支援と関係機関の連携など努めさせていただきたい。

## 役員・世話人一覧

- ★代表：前田敏章
- ★副代表：小野 茂 内山孝子 内藤裕次
- ★世話人：佐川昭彦 二宮章起 (監査)
- 水野美代子 筒井美香 荻野京子
- 水野 親 佐藤京子 太田澄子
- 長瀬初美 伊藤博明
- ★監 査：永野準二

## 会員交流会 犠牲を無にしない、私たちのとりくみ

総会後の会員交流会は、「犠牲を無にしない、私たちのとりくみ」というテーマで、全体会として行いました。昨年より多い39名の参加で、青野弁護士の講話「被害者問題と法制度」(要旨はp6)と、4名の会員報告を受け、学びと交流を深めました。報告後は、初参加の会員の方も含めて自由な発言が行われ、有意義な会になりました。以下は各報告の要旨です。

### ロードキル対策を求めて

室蘭市 高橋利子

(株)東日本高速道路(旧日本道路公団)を民事提訴しているが、青野先生のお力により、多くの事実がわかってきた。

ロードキルとは、動物が車との衝突によって命を喪う事。旧日本道路公団の資料によると、全国の高速道路で年間に3万5千件にも上る。娘の事故現場付近(苫小牧西インター～東インター)に限ると、H12年=80件、13年=128件(事故当年)、14年=97件。その多さに驚いてしまう。それだけ危険な思いをした方々がいる。

同じ箇所、動物が原因の「事故記録」としては、H12年=2件、13年=4件、15年=2件、16年3件。ショックだったのはH13年の「記録」には娘の事故が無かった事。運転者が回避し動物が逃げてしまうと記録には残らない。

娘の事故の後、札幌一室蘭間で、何件か単独事故で亡くなったという記事を見た。原因不明となっていたが、この中にも同じような事故があったと思われる。ロードキルは人間の事故にもつながるということで、道路公団や国土交通省の各研究機関で対策の研究を行っており、多くの資料がある。動物学者の方々も対策の必要性を訴えている。

娘の事故現場だが、当時は約20cmの隙間のある有刺鉄線があるだけで、キツネなどの動物に対する侵入防止策は全く講じられていなかった。しかし、青野先生が調べてくれたのだが、実は、17年も前(H元年)に作られた公団の内部資料には、キツネ等の中型哺乳類に対する対策として、金網型フェンスと共に下部にはコンクリート化が必要と明記されていた。せっかくの労作は高速道路建設にはまったく生かされなかったのである。17年前の研究は一体何であったのか。悔しい思いで一杯である。さらに、事故後の平成14年、小動物対策用の金網型フェンスが設置されたが、この工事でも地面を掘る動物の対策は全くなされていなかった。

ちなみに、北海道の高速道路ではキツネのロードキルが約40%と一番多く、次はタヌキという統計がある。実際に事故現場付近の柵の下部には、動物が掘ったと思われる穴が、わずか数10メートル以内に数箇所あったし、この改良工事の後もロードキル事故は減っていない。

研究の為の研究にこれまで億単位の費用を費や

し、役に立たない対策工事に、事故現場付近だけで9千万円の費用がかかっている。おざなりではなく、真剣に対策を考えて欲しい。動物が道路を渡るためのトンネルや橋なども対策としてある。

ロードキルの情報を流すことは今すぐ出来る。事故がおきた区間や、タヌキやキツネのロードキルは夕暮れから朝方にかけて多いことなど、事実を利用者に公開し、具体的に注意を促してはどうか。

一般道については、エコネットワーク代表小川巖さんが、1996年の北海道新聞コラム欄に、「スピードがそれほど速くなければ、動物は車を難くかわせるが、70～80キロ以上になると難しい」と重要な指摘をしている。

旧道路公団は、大切な命が喪われたことをしっかりと認識して欲しい。この裁判を通してたくさんの皆さんに事実を知っていただく事が、(株)東日本道路の意識改革につながると、私と家族は信じている。

犠牲になった真理子の命を無駄にしたくないという想いで、これからも頑張っていきたい。

(関係記事：9号p10、10号p3、11号p3、14号巻頭20号p9)



### 初めて出席させていただきました

今回初めて交流会に出席させて頂きました。皆様のお話、私とて同じ思い。胸につまるものがありました。「ここに集っている皆同じだ」と考えるだけで、なんだか今まで感じたことのない雰囲気にも包まれたような気持ちになりました。

米内隆輔君のお父さんのお話を聞き胸がつまりました。私も同じような年齢の孫がおります。隆輔君ガンバレ!! ガンバレ!!

今度又、機会がありましたら皆様とお会い出来ます事願っております。帰りのエレベーター内で私どもをはげまして下さった事、一生忘れません。皆様お体大切にお暮らし下さいませ。

交通事故のない平和な世界である事願っております。(7月6日 江差町 柳谷志美子)



## 胎児の人権確立を求めて ～胎児交通事故の現状～

札幌市 細野雅弘

胎児交通事故の死亡者数については、公的な統計が存在せず、これまであまり注目されてきませんでした。民間の推計値では毎年1,300～2,600人(妊婦のシートベルト着用を推進する会ホームページから引用)とする推計値があり、決して稀な事例ではないものと考えます。

事故時に胎児であった場合、つまり妊婦の交通事故における、胎児の取り扱いについては、法律および保険制度の整備が極めて不備であり、この場をお借りして現状のご報告をしたいと思います。

日本の法律においては、刑法と民法で胎児をどの時点から人として扱うかについて、ばらつきがあります。

刑法では、基本的には生まれた時点で人として扱うという立場であり、故意で胎児を死亡させた場合は墮胎罪が適応されますが、過失犯の場合は母親に対する傷害罪となるのみで、胎児に対する刑事責任は問われません。刑法でこのような取り決めがあるため、中絶が合法的に可能となります。ただし、胎児の時に事故に遭ったものの、生まれて存命し、その後、事故が原因で死亡または後遺障害が残ったケースでは、胎児に対する致死罪や障害罪が認められる場合も散見されるようになってきました。この部分については検察官や裁判所の裁量によるところが大きく、被害者の立場を考慮して法律をぎりぎりまで拡大解釈をすることによって可能となるもので、一般的に認められるものではありません。

民法では、相続権と損害賠償請求権に限って胎児の権利を認めています。したがって、加害者に対して損害賠償請求が可能で。

保険制度では、民法で損害賠償請求権が認められていることから、加害者の任意保険から損害賠償を請求することが出来ます。しかしながら、被害者が自分で加入している保険では、胎児を搭乗者と認めず保険金を払わない立場をとっています。ただこの点については、先日、加害者が任意保険に加入していなかった場合に発動する無保険車傷害保険について、支払いを認める最高裁判決が出されました。今後さらに改善の余地があると考えます。

当方は、妊娠9ヶ月で事故に遭い、子供は生まれた後10時間存命して亡くなりましたので、胎児がなくなったのではなく、子供が亡くなったと思っておりますが、事故後、このような制度の壁に阻まれつづけ、十分な法的および保険的補償を受けることが出

来ずに来ました。これは、経済的に被害者を苦しめるだけでなく「お前の子供は人間ではない」と言われているのと同じことで、精神的な被害が大きく大変問題があると考えています。

医学的には22週を超えると人間の全ての機能がほぼ完成し、500gの超未熟児でも生存することが可能になってきていることから、生まれた時点からしか人権を認めないという法制度は時代錯誤のものとなっています。

今後、法律・保険などあらゆる側面から「胎児の人権」に関して総合的に見直さなければならぬ時期に来ていると考えます。

(関係記事：19号p10、本号巻頭)

## 息子の事故後の医療について

稚内市 米内隆俊

平成15年6月20日午前7時50分頃。加害者は以前からこの道を使っており横断歩道があるのはわかっていた。しかし横断している人をあまり見かけなかったもので、横断者は居ないだろうという身勝手な運転で息子を撥ねた。加害者は救護措置もせず近くの鮮魚店の中に居たという。

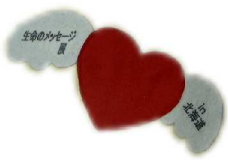
心肺停止の状態、救急指定の市立稚内病院に搬送された。通報・出動が7時53分、現場到着7時58分(道が混んでいたため)、収容8時04分、病院到着8時09分。この間16分。通報は目撃者だった。

検査を受け、主治医からの話では、脳・肺・じん臓挫傷(意識障害、呼吸障害、四肢麻痺等)それと脊髄損傷の疑いで、治療計画は投薬等。入院期間は1ヶ月・・・と。友人から脳低温治療と言う方法があると聞き「きちんとした病院」に転院したいと告げると、「ここも脳神経外科専門。脳低温治療の施設はここにもあるが人手が足りない」という答え。3週間後、頸椎脱臼が発見され、家内と話し合っただけで転院を諦める。セカンドオピニオンで行った病院の院長先生に、同じような事故で学校に行っている子供も居ると聞いたので、無理に動かさない方がいいと思った。しかし、翌平成16年3月、脳神経外科が廃止。市内の別の脳神経外科に転院、現在に至る。

心臓が一時的に止まった患者の脳には十分な血液が回らず、神経細胞の働きが弱まる。4分以上続くと脳が致命的なダメージを受け、身体を動かさず、食事や会話も出来ない植物状態に(ドリンカー曲線)。

脳低温治療は受傷後6時間以内に行うと効果が期待できるという。6時間以内であれば日本のほとんどの場所の設備のある病院に搬送出来るのではないのだろうか。先頃知った独立行政法人自動車事故対策機構で運営などを行っている、札幌しらかば台病院(札幌市豊平区)のような病院、施設などが増えてくれると良いと切に思う。

(関係記事：20号巻頭)



## ひき逃げ犯の厳罰化を求めて 江別市 高石洋子

3年前に「飲酒・ひき逃げの厳罰化」を求める署名活動を始めました。きっかけは息子の事件です。平成15年2月12日早朝、我が家の次男で16才の高校1年生、拓那は新聞配達のアパート中、自転車をこぎそのまま天に昇って逝ってしまいました。

警察からの電話で急いで病院へかけつけた私達を待っていたのは、顔の血さえもそのままで何の処置もされずにストレッチャーに寝かされたままの拓那でした。主人の「う～おおっつ！」と言ううなり声ともつかない泣き声が今も私の胸に重く響いています。私は泣くことも出来ず倒れていました。そんな中刑事が入ってきて言った言葉は「これ、ひき逃げですから」でした。

時間が経ってから逮捕された犯人は、飲酒であった事がわかりました。自分の車で運転し彼女を乗せ、お酒を飲む目的でパブへ行き、明け方まで酒を飲み、又自分で運転して彼女の家まで帰る途中の犯行でした。犯人は人を轢いたことを自覚し、Uターンして2度も拓那を確認しておきながら、まだ薄暗く、目撃者がいないことを確認して逃げ切れると思い、その場から逃げたのです。彼女のアパートの側の雪山に車を隠し、車を修理する手配までしようとしていました。寒い雪の中、自分が撥ねた人の事など考えていないのです。これが殺人ではなくただの事故なのでしょうか？

家に来た刑事さんは「こいつは何度も検挙されているとんでもない悪なんだ」と逮捕の状況を話してくれ、「これは殺人事件です」と言い切ってくれました。私達も当然殺人犯として起訴されると信じていました。でも事件が検察庁へ移ると、刑事さんの言葉は何の意味も無くなりました。

法律は全く不完全なものでした。逃げた事により飲酒を免れ、証拠隠滅の行為も免れ、寝ずに飲んで遊んで、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、判決文には嘘ばかりが載ってしまうのです。平成15年5月、犯人に下された刑は懲役2年10ヶ月でした。これで何が納得できるでしょうか？実刑と言うことで控訴もされませんでした。

拓那の為に何もしてあげられないまま裁判は終わっていたのです。この悔しさは何処にもって行けばいいのか。これから先どうやって生きていけばいいのか、私達夫婦は頭が真っ白でした。その頃、前田さんと出会い、被害者の会に入りました。前田さんには沢山の知恵をかり、励ましていただき、インターネットに事件内容と署名用紙を載せていただきました。とっても助かりました。

この裁判で私達が知った事は、刑法が、まだ馬車しか走ってないころの100年前に出来たもので、今の世の中に全然当てはまらない不完全なものだということです。ならば、自分達で法律を変えようと決め

ました。今考えても何でこんな大変な事を始めてしまったのかと思います。

その年の夏、主人がやっとの思いで出来た法務大臣宛「飲酒・ひき逃げ犯に厳罰化を求める」署名用紙を高々と掲げ、「出来たぞ！」と叫ぶと、沢山集まってくれた拓那の友人達から、ワーッと歓声があがりました。

それから看板作りが始まり、8月12日、江別市内の4箇所にて署名活動がスタート。拓那の友人と親御さん達40名ほどが参加してくれ、最初の活動で集まった署名数は4208筆でした。

・・・(中略)・・・

今私たちは、国会に議題として取り上げてもらうための準備を進めています。この問題をきっかけに法律の抜本見直しにつながることを願っています。

つい最近、高橋知事が、交通事故死者数250人以内を目標にしたということを知ってがっかりしました。なぜゼロと言えないのでしょうか？上に立つ人間が、人ひとりの命を数字で見ているのです。一人亡くなっただけで、悲鳴をあげて欲しいです。そうすれば250人の命の悲鳴がどれだけのものか、気が付くのではないのでしょうか。死亡事故を起こした加害者が当たり前の顔をして、普通に暮らしているこの世の中は、おかしいです。

私たちは、法改正されるまで頑張るつもりですが、一日も早く実現するよう、応援を宜しくお願いいたします。

(関係記事：12号 p10、13号 p11、17号 p5、)

### 《報告された署名活動の概要》

03年8月：署名活動開始

11月：風間議員の紹介で野沢法務大臣に面会。  
5万人分の署名提出。

04年：同様事件の被害者遺族、大分の佐藤さんと出会い、北海道と大分で署名活動を展開。

05年3月：6遺族で南野法務大臣に面会。6月：「交通事故問題を考える国会議員の会」総会で要請。

8月：井上御夫妻などと共に「飲酒・ひき逃げ事犯に厳罰を求める遺族・関係者全国連絡協議会」を発足。

06年4月：杉浦法務大臣に面会。大臣は「国会で取り上げる方法を考えたい」と積極発言。

※歴代法相に提出した署名は18万人分を超える。  
うち高石さんがまとめた北海道分は7万3千人

江差町、柳谷さんから届いた絵手紙





## 講話 被害者問題と法制度

～交通犯罪被害者の尊厳と権利について～

青野 渉 弁護士



現状の問題、①捜査の杜撰さ・事故の真実がわからない。②捜査中の刑事記録を見ることができない。③被害者が刑事手続に参加することができない。④免許、保険、刑罰法規などに対し、それをどう変えていくべきかお話をしたい。

例えば1週間後くらいに記録を見るという事になれば、それなりの緊張感を持つことになり、いい加減な記録は作られなくなる。ドライブレコーダーとかTAAMSについても、手続きをとれば被害者が見られるということ的前提で作られるべき。

刑事手続き一般について捜査記録が早期に開示されるというのは現実的には無理な話だが、交通事故に限って特別な法律を作り、少なくとも実況見分調書などは見せてもらえるという制度にするべき。

### 1 証拠保全など、捜査を丁寧に

初動捜査の問題事例が多い。一番は証拠保全。警察のマニュアルには、実況見分調書を作るには車輛の写真やスリップ痕、擦過痕、飛散物など出来るだけ写真を撮って保全と書いてあるが、残念ながら死亡事故であっても写真が、6、7枚くらいしかない場合もある。スリップ痕があると実況見分調書に書いてあるが、翌日被害者の方が現場に行っても無く、第一発見者の目撃者も無いと言い、すぐ近くにいた人もブレーキ音は聞いてないというケースがあった。写真があれば良いのだがそれも付いていない。検察庁段階でその事を言っても「書いてあるのだから有ったのではないか」と言われてしまう。身内を失った人にとっては、そういう説明では納得がいかない。仕事を早く終わらせたいという程度の理由でそういう物を作っている警察官が残念ながらいる。こういう所が基本的にきちんと行われていれば、今の法律の中でも大概の事件の事実はきちんと把握できる。その最低限の出発点が確保されないと、被害者はその先に進めず、地獄の様な活動をしなくてはならない。まずは警察官の意識の問題。道警は捜査を丁寧にを行うということを最低限やって欲しい。

### 2 ドライブレコーダーやTAAMSなど、客観的証拠を保全する方法の確立

客観的な証拠をもっと誰の目にも明らかのように保全することが必要。被害者の会でも要望しているドライブレコーダーを一般の車に義務づけて良いのでは。TAAMS(交通事故自動記録装置)というのは、交差点の上にカメラがあって、事故が起きた音がするとその前後だけ記録して保存できる装置。

### 3 特別法で、交通事故捜査記録の早期開示を

そして気になるのは、そういう記録を誰が見る事が出来るのかという問題。警察や検察庁だけが独占して見られるというような扱いだと、身内の中だけで処理され楽な方向に流れてしまう。それでは真の被害者の権利回復にはつながらない。被害者であれば見る事が出来るなど制度の整備が必要。自分の身内が亡くなったという人達が事故が発生してすぐ、

### 4 刑事手続きへの参加～意見陳述の重視を

今の法律で、刑事手続きに被害者の方が直接参加して意見を言う事が出来る唯一の場は意見陳述。平成13年からの制度で、かなり浸透している。しかし、この扱いが裁判官によって随分まちまち。昔の裁判官の「被害者というのは被害があった事を証明する単なる証拠。裁判というのは検察と弁護側がたたかって真実を発見するという場であり、被害者が被害感情を言う場ではない」という感覚が根強くあり、意見陳述の時間を制限する裁判官もいる。被告人や情状証人の質問に1時間かけるのに、被害者の意見陳述は20分という裁判官など。犯罪被害者等基本法も出来たので、この辺も働きかけて、被害者の尊厳が守られる裁判制度が必要ということをおわかって頂くための活動が求められる。

### 5 附帯私訴のメリット、デメリット

附帯私訴とは、刑事裁判と民事の損害賠償請求を同時に行い、同じ裁判官が判断する制度だが、次のように良い面と悪い面がある。

メリットとして、被害者も当事者になるので完全に裁判に参加することになり記録も当然見られる。さらに、会の方でも体験された方がいると思うが、刑事裁判では謝罪をして全面的に自分が悪いと言っておきながら、民事になると態度を変え、被害者にも過失があると主張をしてくる加害者がいるが、そういうことが出来なくなる。

デメリットというのは、非常にデリケートな問題だが、これだけ賠償を認めるから刑を軽くするとか、被害者にとっては辛い部分が多くなってくのではないか。今の民事裁判の中では、慰謝料とか逸失利益など、補償額は不合理で低い。その基準について新しい主張をすると、賠償の問題がクローズアップされて、刑罰の軽重とバーターされる恐れがある。

もう一つ懸念されるのは、警察や検察の捜査と被害者の考えている事故の真相が違う場合。今の裁判では、極端な例では刑事裁判では無罪だったが、民事では有罪というか損害賠償が認められたというケースがあるが、そういうことが出来なくなってくるという難しい問題がある。

## 6 今後求められる「私人起訴」の制度

私人起訴というのは、検察官ではなく、私人（被害者）が、被告人を起訴することができる制度。

今の制度は「起訴独占主義」という。刑事裁判を起こすか起こさないか、起こす場合はどういう罪名か、殺人罪なのか業務上過失致死なのか危険運転致死罪なのか、検察官が決める。裁判前に検察官が、半分裁判官のような形で、これは起訴できないと判断をしたら、それで終わり。

私人起訴は、ドイツとかフランスにはある。今の日本の法律とは全然違うので、簡単ではないが、新しい制度として求めていく意義がある。

今は検察審査会に申し立てて、不起訴処分が適当だったのかどうかをチェックしてもらう制度があり、そこで「不起訴不当」と、処分の再検討や捜査のやり直しを議決出来る。



「起訴相当」という強い議決もある。しかし

現在は、どちらの議決も検察庁を拘束しないので、再び不起訴を決める例が沢山ある。

起訴相当の議決があった場合に、一般人が起訴するという改正検察審査会法がおそらく平成21年5月から施行されることになるが、そうなれば被害者にとっては非常に意義ある制度になる。

さらに以下の課題もある。

■簡単に免許をとることができ、死亡事故を起こしても再取得できるという免許制度。

■過失割合（もともと自動車損害賠償保障法3条は、無過失責任を定めたものであるが、過失相殺という形で、些細なことで「アラ探し」をして賠償の減額を求めるケースが多い）や逸失利益算定方法の不合理など保険制度の問題。

■危険運転致死罪とひき逃げ（救護義務違反）の刑罰のアンバランスなど、刑罰そのものの問題。

それぞれ、改善はそう簡単なものではない。一人一人では意見を出していくことも難しいので、まさに皆さん方被害者の会のように、団体として社会に働き掛けていく事に非常に意味があると思っている。

## 交通犯罪被害者の尊厳と権利、事故撲滅を

### 要望事項の実現めざして

#### 6月8日、「国会議員の会」で要請

衆議院議員会館で行われた超党派の「交通事故問題を考える国会議員の会」総会に被害者団体として発言の機会が与えられました。前田代表が出席し、要望事項など関係資料を提出し、①交通事故調書の早期開示とドライブレコーダーの全車装着義務化 ②捜査、公訴提起、刑事裁判手続へ、被害者が当事者として直接関与できる制度 ③損害賠償制度の見直し ④交通犯罪の厳罰化の4点を要請しました。

総会には計21名の議員（うち13名は代理）が出席したほか、国土交通省や法務省、警察庁の担当官も出席し、いくつかコメントもありました。

翌日、各政党の議員の会世話人、および北海道選出の議員の会の控え室を回り、要望事項実現へ協力



「交通事故問題を考える国会議員の会HPより

要請しました。

なお「交通事故問題を考える国会議員の会」は超党派の衆参議員82名の会で、会長は自民党の逢沢一郎氏、

事務局長は民主党の細川律夫氏です。

#### 6月15日、道警交通部と意見交換会

道警との意見交換会が行われ、世話人7人が出席。道警は交通企画課長・嶋田茂春氏および同統括官・北崎勝也氏が対応しました。

会から本部長宛の要望書を提出し、被害者の視点を重視して「被害ゼロ」を実現して欲しいこと、公正で科学的な捜査を徹底して欲しいこと、歩者分離信号など安全優先の道路環境づくりを進めて欲しいこと、そして被害者対策の推進などについて具体的に要請しました。

#### 6月19日、警察庁長官宛要望書提出

昨年同様、「交通事故問題を考える国会議員の会」に協力している風間衆議院議員（道選出）の紹介で、前田代表が警察庁に出向き、漆間巖長官宛要望書を提出しました。対応した国会連絡担当に概算要求の中で検討いただくように強く申し入れました。

#### 7月25日、知事宛要望書を提出

代表、副代表で道庁に出向き、要望事項の中の道関係11項目を抜粋した知事宛の要望書を、佐藤俊夫、道環境生活部長に手渡しました。部長は「多岐にわたる要望なので各セクションで検討させていただく」と述べました。