

# 交通事故被害者の会

第23号

2007年4月10日(年3回発行)

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

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。例会時に当事者同士としての相談も受けています。(例会の日程はp 12)

## 父の最後の言葉は・・・

旭川市 N. H.

平成10年2月28日、夕方6時過ぎ、父は軽トラックで仕事が終わった母を駅まで迎えに行き、家へ帰る途中の事でした。

信号の無い交差点で、一時停止を無視した乗用車がぶつかってきたのです。

2人はシートベルトをしていましたが、助手席の母は即死でした。父は手術をしましたが、内臓破裂で母の死から8時間後に亡くなりました。

加害者は考え事をしていて、一時停止の標識を見逃してしまったそうです。もっと集中して運転してくれば、1～2秒でも早くブレーキを踏んでいたなら、死亡事故は起こらなかったのにと考えると、とても悔しいです。

事故直後に加害者が「大丈夫ですか」と声をかけたら、父は「大丈夫だ。あんたは大丈夫か?」と言ったそうです。

それが父の最後の言葉だったそうです。



山本 満 則 (当時 64 歳)

山本 ミサ子 (当時 63 歳)

お父さん、お母さん、今まで一生懸命家族のために働いて頑張ってきたのに、最後は他人の不注意のために命を絶たれるなんて、無念でしょうね。

お父さん、お母さんを失って、普通の生活や愛する家族がそばにいる事が、どんなに幸せだったのか分かりました。

被害者になっても、加害者になってもお互いの家族を巻き込み、悲劇が始まるのです。どんな人でも、たった一瞬の不注意で取り返しのつかない運命を歩く事になるのです。もうこれ以上悲しい家族を作らないで欲しいと願うばかりです。

(娘)

(「いのちのパネル」より)

### 今号の主な内容

- ② 「道交法改正試案」への意見書提出
- ③ 交通犯罪に関する刑法改正について(内藤裕次)
- ③ 厳罰化のとりくみ報告(前田敏章)
- ④ 「刑法改正要綱について」(会の意見書)
- ⑥ 障害者の逸失利益0円の改正を求めて(豊岡淑子)
- ⑦ 娘、真利子の命を奪われて(米澤 透・美代子)
- ⑧ 飲酒運転追放、高石さんの訴え
- ⑨ 「まさかという坂」、もっと情報を(ト部喜雄)
- 書籍紹介
- ⑩ 思いよ届け、講話を終えて(福澤きよ子)
- ⑩ 交通安全講話を終えて(山下芳正)
- ⑪ 交通教育の課題(2)(前田敏章)
- ⑫ 活動日誌、編集を終えて、お知らせ

## 1月22日 「道交法改正試案」への意見書提出

警察庁は悪質飲酒運転等に対する罰則強化を求め、世論の高まりのなか、2006年12月28日、道交法改正試案を発表しました。

改正試案は、ひき逃げの罰則を最高で懲役「5年」から倍の「10年」に引き上げ、車両や酒類提供者、同乗者についても罰則を強化するという一定評価できる内容のものでしたが、会では、世話人会での討議を経て、会の要望事項を基本とした意見書を1月22日に送付しました。

改正試案は、酒類提供者への罰則が若干緩められるなど一部修正をされて、3月2日閣議決定。今国会に上程されています。以下、改正案の主な内容と、会の意見書の概要を紹介します。

### 道交法改正案の主な内容

(政府が国会に提出した案)

- ① 酒酔い運転  
3年以下の懲役又は50万円以下の罰金  
→ 5年以下の懲役又は100万円以下の罰金
- ② 酒気帯び運転  
1年以下の懲役又は30万円以下の罰金  
→ 3年以下の懲役又は50万円以下の罰金
- ③ 車両提供（運転者が酒酔い）  
刑法の幫助罪（1年6か月以下の懲役又は25万円以下の罰金）→ 5年以下の懲役又は100万円以下の罰金
- ④ 同（運転者が酒気帯び）  
同（6か月以下の懲役又は15万円以下の罰金）  
→ 3年以下の懲役又は50万円以下の罰金
- ⑤ 酒類提供、同乗（運転者が酒酔い）  
同（1年6か月以下の懲役又は25万円以下の罰金）  
→ 3年以下の懲役又は50万円以下の罰金
- ⑥ 同（運転者が酒気帯び）  
同（6か月以下の懲役又は15万円以下の罰金）  
→ 2年以下の懲役又は30万円以下の罰金
- ⑦ ひき逃げ（救護義務違反）  
5年以下の懲役又は50万円以下の罰金  
→ 10年以下の懲役又は100万円以下の罰金
- ⑧ 飲酒検知拒否（呼気検査を求められ拒否した場合）  
30万円以下の罰金  
→ 3か月以下の懲役又は50万円以下の罰金
- ⑨ 免許の欠格期間の延長  
上限5年 → 上限10年
- ⑩ 後部座席シートベルトの着用義務づけ

### 被害者の会の意見

1月22日 パブリックコメント

#### ①②【飲酒運転】について

さらに上限を上げるとともに、罰金刑について下限を大幅に引き上げるべきです。

#### ③～⑥【飲酒運転】について

賛成です。必ず実現させて下さい。

#### ⑦【ひき逃げ】について

ひき逃げは、自己の過失行為を先行行為とした不作為による殺人罪、あるいはこれに近い行為態様というべきであり、殺人罪とバランスのとれた範囲で刑罰を科することが必要と考えます。改正案の上限引き上げに加えて、懲役刑の下限も、例えば1年以上に引き上げるなどして下さい。罰金刑は設けないでください。

この改正によってもなお、逃げることによって危険運転致死傷罪を免れるという「逃げ得」の事態が残ります。逃げ得を生まない法体系を、法務省とも協議し整備して下さい。

#### ⑧【飲酒検査拒否】について

試案よりさらに厳しく、検査拒否は飲酒運転と同等の罰則を科すべきです。拒否によって逃られるという不公正が生じてはなりません。

検査は全ての事故の当事者に実施すべきです。方法についても、血液検査や最新のガス分析装置を取り入れ、より正確に、過労の程度や体調についても調べられるよう、必要な法改正を望みます。

#### ⑨【免許】について

免許の欠格期間の上限を終身にまで引き上げるべきです。その上で、飲酒運転等悪質かつ危険運転で相手を死傷させた場合などは、最大の欠格期間を適用すべきです。

運転者対策の根幹は免許制度です。自動車運転者は、凶器とも成る自動車運転を、免許という許可制（運転できないのが原則であって、運転できるのは例外という制度）のもとで交付を受けているもので、注意義務は高く、免許管理は厳格であるべきです。運転免許取得可能年齢の繰り上げ（原付免許も18歳に）や、取得に関わる教習内容の抜本的見直し、さらに付与後の厳格な管理など、免許制度の抜本的な見直しをすべきです。

#### ⑩【シートベルト】について

賛成です。シートベルトの効用は助手席のみならず、全ての座席に当てはまるはずで、万が一の場合の衝撃エネルギーから乗員を守ることは、運転者にとって大切な義務です。行政処分の点数だけでなく、罰金など罰則も設けるべきです。また、タクシーやバス（路線バスは除く）など営業車も例外なく適用すべきで、高速道路のみならず一般道路においても適用すべきです。

#### 【再犯防止策】について

飲酒運転での摘発者について、アルコールを検知すると発進できない「インターロック」装置を義務化させるなど、再犯防止を徹底すべきです。

以上

## 交通犯罪に関する刑法改正について

副代表 内藤 裕次

今国会で、交通犯罪に関する刑法・道交法の改正がいくつか取り上げられています。そのなかで最も注目すべきは、法務省が提出する「自動車運転過失致死傷罪」です。

これまで、脇見運転などの過失により他人を死傷させた場合は、刑法の「業務上過失致死傷罪」で罰せられていました。これは、医療過誤など他の業務上の不注意による犯罪にも適用されるもので、交通事故を含む過失犯罪は、ほとんどすべてこの罪で処罰されてきました。

しかし、刑罰の上限が懲役5年であったため、運転の態様がいくら悪質であっても、また、被害者が何人いようと、最高5年までしか刑を科すことができなかったのです。しかし、これでは、交通犯罪の抑止にならないばかりか、結果や犯罪態様に見合った適正な刑罰とはいえません。

そこで、法務省は、自動車による過失事件を独立の犯罪として規定し、かつ、刑の上限を引き上げることとして、法案を提出する動きになったのです。

ただ、法案では、刑罰の上限を7年としています。他の過失犯罪とのバランスをとったものと思われませんが、犯罪の抑止や結果・犯罪態様に見合った処罰を求める見地からは不十分だと言わざるを得ません。また、証拠不足などの事情で危険運転致死傷罪では立件できない事件について、危険運転致死傷罪（上限20年）との処罰の隙間を埋めることも困難です。

少なくとも、上限は10年とするべきであり、被害者団体も同様の要望をしてきましたが、7年に押さえられた点は残念なところです。

また、このほか、危険運転致死傷罪について、バイクにも適用するため、「四輪以上の」という文言を外す改正も審議されています。

今回の刑法・道交法の改正が大きいうねりとなつて、交通犯罪の抑止につながることを期待したいと思えます。

## 厳罰化のとりくみ報告

代表 前田 敏章

私たちにとっては光明ともいえるべき「犯罪被害者等基本法」制定（2004年12月）から2年、基本計画からは1年が経ちました。

法制審議会が刑事裁判への「被害者参加人」制度を柱とする被害者支援策要綱を答申し、今国会での法案提出が予想されるなど、被害者の権利に焦点を当てた法制度の検討が急ピッチです。（裁判参加等についての当会の意見については会報20号に）

また、昨年8月の福岡での幼児3人が犠牲になつ

た飲酒による悪質交通犯罪、続いて9月に起きた川口市での幼稚園児死傷事故などを契機に、交通犯罪厳罰化も急展開。道交法改正案（前ページ）に続き、法務省は「自動車運転過失致死傷罪」創設を柱とする刑法改正案を今国会に提出する準備をしていますが、厳罰化についてここに至るまでの取組経過について報告します。

## 1月11日 刑法改正求め要望書送付

昨年秋、悪質交通犯罪厳罰化の世論が高まる中で、民主党は「酒気帯び運転等過失致死傷罪」新設を提案（2006年10月）しました。私たちはこれに対し、飲酒に限定せず、交通犯罪全般の厳罰化を求めるべきと判断し、年明けの1月11日、法務大臣はじめ「交通事故問題を考える国会議員の会」所属の各党宛に要望書を送付しました。主な内容は、4年前から当会要望書に記述している「自動車運転過失致死傷罪」新設と危険運転致死傷罪の適用要件緩和です。

## 1月29日 3団体で法務省面談

さらに、昨年11月の「被害者週間全国大会」で交流した全国の交通事故被害者団体と連携を取るなか、交通事故の被害者団体と法務省との面談が実現しました。



1月29日、「TAV交通死被害者の会」（西浦代表、事務局大阪市）、と当会（前田出席）、そして面談の場をつくっていただいた「交通事故被害者遺族の声を届ける会」（金澤代表、事務局川崎市）、の全国3団体（傍聴を含め12名）は、法務省刑事局との面談に臨みました。

面談では、最初に3団体がそれぞれ要望書を提出。刑事法制管理官大谷晃大氏から刑法改正案について説明を受けた後意見交換に入りました。私たちは「自動車運転過失致死傷罪」新設は大いに評価できるとしても、上限が7年であっては極めて不十分、少なくとも10年以上にと強く訴え、同時に、危険運転致死傷罪の適用要件緩和など5年が経過した同法の見直しも求めました。



## 2月19日 法制審議会で意見陳述

法務省面談が契機となり、法務大臣の諮問機関である法制審議会委員に、被害者団体からの推薦（大阪弁護士会の松本誠弁護士：2003年5月、当会主催講演会の講師（会報12号））が認められとともに、審議会での団体としての意見陳述の機会も与えられることになりました。

2月19日の法制審議会には、被害者団体9団体の一つとして、会の意見書（後掲）と資料を携えて出席。15分の持ち時間一杯を使って意見書にもとづき当事者の実情と切なる願いを訴えました。

## 法律制度に「命の尊厳」を

一連の取組を通しての感想ですが、副代表の内藤さんが4年も前に提唱していた自動車運転業務を特別類型犯とすることが法案となったことで、正当な願いは粘り強く訴えることにより、いつか認められ

るということを実感しました。（法務省面談の席で大谷管理官が、当会が以前から要望事項で求めていたことに言及しました）

そして同時に、この間のメディアを通して、厳罰化に慎重で「加害者天国」を容認する意識がなお根深いと感じます。

命の大切さを誰より痛切に想う私たちだからこそ、楽観も悲観もすることなく、今後も「命の尊厳」を訴え続けなければならないと思います。

## 刑法改正要綱案の内容

### ① 自動車運転過失致死傷の罪の新設

自動車の運転上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた者は、7年以下の懲役若しくは禁錮又は100万円以下の罰金に処するものとする

### ② 危険運転致死傷の罪（刑法第208条の2）の改正 「四輪以上の自動車」→「自動車」

## 法制審議会刑事法部会に提出した意見書

法制審議会刑事法部会 部会長様

### 自動車運転過失致死傷事犯関係の 刑法改正要綱について(意見)

2007年2月19日

北海道交通事故被害者の会

私たちが厳罰化を望むのは、感情に流された「報復」の意識では決してありません。理不尽に、通り魔殺人的被害で命や健康を奪われ、悲惨な状況におかれた私たち被害者・遺族は、悲嘆と絶望の痛みをわかる当事者だからこそ、同じ被害者を生まない社会を創って欲しいと願い、それが死者への供養になるのでは、という純粋な気持ちになるのです。私たちが常に思い浮かべるは「命の尊厳」という言葉です。私たちの願いは、奪われた肉親を、損なわれた健康を元のままで返して欲しい、それしかありません。それが叶わないのであれば、せめて命を、犠牲を、無にして欲しくないと願い、命の重みに見合う刑事罰が科せられて事故抑止につながることを望むのです。

私たちは、会が発足して間もなくの2002年以来、「こうした措置が執られていれば、私たちのような犠牲はなかった」という切実な思いを要望事項としてまとめ、関係機関に提出しております。その中で、交通事犯の厳罰化については、当初から「自動車運転過失致死傷罪」新設による危険運転全般の厳罰化を掲げておりました。そのこともあり、今般法務省が示した厳罰化の要綱案について、大変意義あるものと受け止めております。昨年9月25日、川口市で起きた悲惨な事件を例に出すまでもなく、今日、多くの国民に重大な死傷被害を

与えている交通犯罪・事故の原因は、飲酒やひき逃げだけではありません。法体系の抜本的見直しを行い、危険運転致死傷罪適用要件の実態に合わせた改訂、飲酒の場合の「逃げ得」という抜け道を許さない方策、そして前方不注意、速度違反など重大結果につながる危険運転が、命の重みに見合う刑事罰によって裁かれるよう、必要な法整備が為されることを切望するものです。

犯罪白書等の統計資料によると、2005年において生命・身体に被害を受けた犯罪の被害者数は120万7968人に及びますが、このうち96.3%を占める116万3504人は道路上の交通事故・犯罪に関わる死傷です。こうした事態を異常と認識せず、加害者の運転者の立場に偏重した法体系を放置することは、国民全てが望む、安全・安心の国づくりと相矛盾します。今回の法改正が、「被害ゼロ」の道に確実につながるものとなることを心より願い、要綱案についての意見を申し述べます。よろしく取り計らい下さい。

記

### 意見1

要綱（骨子）第一の「自動車運転過失致死傷の罪」新設について、刑の上限は7年ではなく、10年以上のより重罰とすべきです。さらに、被害者が死亡した場合については、下限を短期1年以上に引き上げ、罰金刑という選択は削除すべきです。

《理由》自動車運転が危険な行為であるという社会的共通認識があるというべきですから、交通犯罪の場合は、過失犯であってもその結果の重大性に見合う処罰を科すことが、交通事故・犯罪抑止のために不可欠です。現状では、命の重みや被害の重大性に見合う刑罰とはなっておらず、そのことが交通事犯による死傷被害の常態化という大きな社会問題を呈しています。

前回1968年の改正によっても、前方不注意や速度違反など危険極まりない行為による死傷事件が、窃盗や詐欺罪の半分に過ぎない軽い刑で扱われていたことにより、危険な運転で人を死傷させた場合でも「事故だから仕方ない」というような深刻なモラル低下が蔓延し、自動車運転による死傷事件の被害数が一貫して増えていることは明白です。

自動車実際に凶器ともなっているのに、それが自覚されていないのは、自動車運転免許が不適合者にも容易に交付されるという制限解除要件が緩やかであったり、運転行為が社会生活上必要な一般的日常的行為となっている側面があり、運転者に意識されづらくなっているだけです。本来許可制のもとで交付を受けている運転行為であり、違反行為や重大過失があれば相手の命をも容易に奪うという、高い注意義務を伴うことを承知しての行為ですから、重く罰せられることは当然です。

不可逆的な死傷という重大結果を招く行為であることを重要視して下さい。法治社会において、法が第一義的に尊重し守るべきものは人命であり、それ以上のものはないはずで、安全軽視の危険運転行為が根絶されるよう抜本的な改正をすべきです。5年前の危険運転致死傷罪新設が、その適用要件のハードルの高さの問題から実効的に作用せず、抑止力にはならなかったという轍を踏まないためには、要綱案の7年では軽すぎます。上限を少なくとも10年以上に引き上げるべきです。7年にとどまるのであれば、同じ自動車運転によってひきおこされる危険運転致死傷罪（最高懲役20年）との著しい格差も画然と残ります。

同時に、自動車運転における過失行為を特別類型として重罰化するならば、致死の結果について罰金刑の選択を許すと、結果に見合わない軽い処罰の余地を認めることになり、厳罰化の趣旨に反することになります。罰金刑を排し、下限を引き上げることにより、他の業務上過失致死との差異を明確にすべきです。

### 意見2

関連して、2001年の法改正で新設された、刑法211条2項の「傷害が軽いときは、情状により、その刑を免除できる」という「刑の裁量的免除」規定は廃止すべきです。

《理由》「刑の裁量的免除」規定は、検察官による「起訴便宜主義」により、交通事犯の9割近くが不起訴となっている不当な現状を刑法が追認し、さらには自動車運転業務についてのみ免除が設けられることで、交通事犯を一般の業務上過失致死傷罪に比べ軽く扱うという間違った通念が広がってしまいます。

### 意見3

要綱（骨子）第二の、対象車両から四輪という限定をはずすことは是非必要です。

《理由》二輪であっても生身の人間に対して凶器であることに変わりはなく、四輪と同様の危険運転をすればこれと同じ危険性を有するからです。

### 意見4

関連して、2001年に新設された危険運転致死傷罪が、全ての危険運転行為の抑止となるように、その適用要件から「内心的要素」を除外するなど、大幅に緩和する法改正を行うべきです。

《理由》現行の危険運転致死傷罪が危険運転の抑止につながらなかった理由の一つは、その成立要件が厳格で実態に合っていないことです。例えば刑法208条の二②には「人又は車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の直前に進入し、その他通行中の人又は車に著しく接近し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車運転」する行為について、「目的」という内心的要素を立証するという極めて高いハードルを設けています。また、同項には「赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に無視し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で四輪以上の自動車を運転し、よって人を死傷させた者も、同様とする。」と他の刑法の犯罪には無い要件「殊更に」という、これも内心的要素の立証が要件となっています。

そもそも、「通行中の人または車に著しく接近する行為」や「赤色信号又はこれに相当する信号を無視する行為は、」それ自体客観的に危険な行為なのですから、目的等の超過的主観的要素が無くとも処罰に値すると考えるべきです。

危険運転致死傷罪施行から5年が経過した今、実態を踏まえ、所要の改正を行うことは急務です。

以上

大谷管理官に意見書を提出（2月19日のTVニュースより）



## 障害者の逸失利益0円の改正を求めて

札幌市清田区 豊岡 淑子

### ■ 息子は安全配慮を欠く 運転者の犠牲に

私は平成17年8月10日、17歳の息子を交通事故で亡くしました。

息子は自閉症という障害がありました。事業所から、「そろそろ乗り物の練習した方がいいね。」と言われ、その日移動介護を利用して、この事業所では初めて乗り物を使って、滝野すずらん公園に連れて行ってもらうことになっていました。

10時前に子供を送り出し、11時20分頃事故にあったという電話、何がなんだかかわからず娘と飛び乗ったタクシーの中で「亡くなった」という知らせを受けました。病院の処置室で会った息子は、おでこ左ひざに少し傷がついてる位で、わずか3時間前までは元気だった姿を思うと、冷たくなった体を温めれば息を吹き返すのではないかと、泣きながら一生懸命さすり続けました。

公園は路線バスが入れるようになっており、バス停はバスが横断歩道を跨ぐように設置しており、バス停の反対側に渡らないと遊べないような作りでした。(事故後、バス停は少し先にある引き込みに移動され、ガードロープも張られました。子どもが亡くなってからようやく安全に対する配慮がされたようです。) 息子はヘルパーがお金を払っている間にバスを降り、道路を横切ろうとしている所を、後続車に跳ねられ大動脈破裂で亡くなりました。バスが停車中であるという事は、当然乗降客がいるという事です。バスの近くを運転する時安全に対する配慮が大切になってきますが、運転手は注意を払わず、衝突後もブレーキ痕も無く18mも先で停車しました。

運転手が車から降りて息子に駆け寄った時には、まだ、ヘルパーはバスの中でお金を払っていたそうです。ぶつかった瞬間も見えないどころか、息子が降りた後、追いかけてもくれなかった。初めての乗り物を使った移動介護であったにもかかわらず、安全に対する危機管理は全くできていません

でした。

### ■ 運転手は不起訴に

検察庁に呼ばれて行くと、運転手は不起訴でした。「歩行者は道路では飛び出しを一番してはいけないのです。これを殺人に例えると、包丁を持った人の所に飛び込んでいくようなものです」と言われました。公園はみんなが遊びに行く場所であり、横断歩道もありバスも停まっていた。乗降客がいるかも知れないという注意義務があるはずなのに、そのような事は一切考慮されず、ただ車道は車優先の場所、飛び出した方が悪いという考えは納得できません。

### ■ 逸失利益ゼロと言われ

車の保険会社が提示してきた損害賠償は、障害児で将来働く事ができないため、逸失利益が0円と算定され、自賠責の中に収まってしまいました。更に、任意保険が自賠責を超えないために、事業所に対して過失の割合を求め事ができないと言われました。息子の、障害者の命って何なのでしょうか？命の尊厳どころか、生きてる価値さえないといわれているようなものです。私達にとって子供は障害を持っていても大事な家族の一員であり、かわいい、いとおい存在でした。

加害者達にも過失はそれぞれあるのに、逸失利益が0円であるた

めに何も求める事ができない。こんな悔しくおかしな事があるでしょうか？一方的に命を奪われた上に、0円という屈辱的な数字をつきつけられ、「すみません」という言葉だけで済まされてしまう。私自身も強い憤りを感じましたが、子供がかわいそうで仕方ありませんでした。何とかしたい、でもどうすれば？あきらめるしかないのだろうか？悔しい！

### ■ 同じ遺族との出会い

そのような時、北海道交通事故被害者の会の事を知り入会しました。会員の方が、障害を持った子供さんを交通事故で亡くされ裁判された青森のお母さんを紹介してくれました。

私はその方たちと、障害者の逸失利益0円の改正を求めることを決意し、国会議員に手紙を送り犯罪被害者等基本計画の中に取り入れてくれるように頼んだり、全障研で発表したり、色んな活動をしてきました。そして、障害者の権利保護をして下さる弁護士(日本で20名程度)とも出会え、裁判にこぎつける事ができました。

### ■ 障害者の人権を求めて

今まで、障害者の逸失利益0円と言われれば、どんなに悔しくても泣き寝入りしかなかったと思います。障害者の人権を認めてもらいたい。もう、悲しい連鎖は断ち切りたい、そのような気持ちで一杯です。私は結果はどうであれ、息子に「お母さん頑張ったよ。」と報告したいです。

### 「逸失利益ゼロは不当」

#### 札幌で輪禍死障害者の両親 加害者らを提訴へ

交通事故で死亡した自閉症の長男＝当時(17)＝の逸失利益を「ゼロ円」と算定したのは不当だとして、札幌市内の両親が、加害者の運転手と事故当時、長男を介護していたヘルパーらを相手取り、同年代の健常者と同じ(中略)損害賠償を求め四月上旬、札幌地裁に提訴することが14日、分かった。これまで、重度の障害者に健常者並みの逸失利益を認めた判決はなく、逸失利益の見直しを求める訴訟は全国でも異例だ。(中略)

両親は「障害者だからといって、命の対価と考えられる逸失利益がゼロ円なのは明らかな差別で、人権を無視している」と訴える。

両親の代理人を務める児玉勇二弁護士(東京)は「重度の障害者でも発達の可能性はあり、逸失利益に差をつけるのは不合理。少なくとも、法律で定められた最低賃金をベースに算定するべきだ」と話している。道内関係では、旧上磯町(現北斗市)の知的障害児施設で入浴中に死亡し、逸失利益を「ゼロ円」と算定された男性＝当時(16)＝の青森県に住む両親も、近く同様の訴訟を青森地裁に起こす。(「北海道新聞」2007年3月15日)

