

民事法定利率の改正について 弁護士 青野 渉

法務省が民事法定利率改正の方針を固める

2007年7月15日付の読売新聞の一面で、法務省が民事法定利率の引き下げの方針を固めたことを報道しました。この法改正が実現すれば、交通事故被害者の民事裁判が大きく変わることになります。

これまでの経過

交通事故によって、死亡したり、重い後遺症を負った場合、被害者は加害者に対して、事故によって受けた損害の賠償を請求することができます。損害賠償の中心になるのは「逸失利益(いしつりえき)」と呼ばれる損害です。「逸失利益」というのは、簡単にいうと「事故によって失われた将来の収入」を意味しています。例えば、事故で脳に障害を負って記憶力や知能が低下してしまった場合、事故前と同じように働いて収入を得ることが難しくなります。死亡した場合には、将来得られたはずの収入を全て失うこととなります。その分の損害を加害者に請求することになるのです。

ただし、将来の収入(10年後、20年後、30年後にもらうはずの年収)を、事故直後に一括して受領することになりますから、その間の利息を「差し引く」こととなります。具体的にいうと、年収500万円の被害者の逸失利益を計算する場合、裁判所は、次のように考えます。

「10年後に受領できる500万円を現時点で受け取る場合には306万円になる。なぜなら306万円を10年間保有していれば、利息がついて500万円になる。同じく、30年後に受領できる500万円を現時点で受け取る場合には115万円になる。」

そして、この計算で「利息」は「年5%」として計算するのが裁判所の慣例でした。この「5%」という利率が「民事法定利率」なのです。現在の民法は明治29年(1896年)に制定され、民事法定利率は一度も改正されていません。

しかし、これは現在の社会実態とは全くかけ離れています。定期預金の利率は平成8年に1%を割り、以後、10年以上にわたって1%以下の金利が続いています(1896年以降、このような低金利ははじめてのことです)。被害者は、受け取ったお金を年5%で運用することなど、不可能なのです。しかも、実は、民法には「逸失利益を計算するときは民事法定利率でやりなさい。」ということを書いていないのです。ですから、平成8年～平成16年にかけて、いくつかの地方裁判所で、民事法定利率より低い利率(2～4%)で逸失利益を計算した判決が出ていました。そして、平成16年7月16日、札幌高等裁判所は、高等裁判所としてはじめて逸失利益算定の利息について「実質金利を考慮して3%として計算する。」という判決を出しました(土場俊彦君の事件)。

しかし、平成17年6月14日、最高裁判所は、札幌高裁判決を破棄し「逸失利益の計算は民事法手利率によらなければならない。」との初判断を示したのです。つまり、最高裁判所は「実際の金利がどうであろうと、5%で計算すべき。」という判断をし、この問題は「司法」の場面では、決着がついてしまいました。

しかし、土場さんの事件の最高裁判決は、新聞やテレビでもかなり大きく取り上げられ、「被害者が年5%で運用することは不可能だ。この判決はおかしいのではないか?」という、当然の批判がなされていました。そこから、「司法」ではなく「立法」として、法律自体を変更するべきだという動きになっていきました。

政府の規制改革・民間開放推進会議は、最高裁判決の翌年の答申で、日本の民事法定利率が高すぎることを指摘し、「民事法定利率の見直し」を要請したのです。答申が公表された後、実際の民法改正作業を行う法務省民事局の動きが注目されていたのですが、冒頭で述べた読売新聞の報道によれば「2009年までに改正する方針を固めた」ということです。報道が事実だとすれば、2年以内に法改正が現実化することになりそうです。

被害者の声が法律を変える

記事でも指摘されているとおり、今回の利率の引き下げは、土場俊彦君の事件をはじめとする交通事故被害者の活動が影響しています。裁判そのものは勝つことが出来ませんでした。被害者の声が法律を動かそうとしています。

刑法や道路交通法も、交通事故被害者の皆さんの力で改正されました。今度は、民法の改正です。

ただし、保険業界にしてみれば、保険金の支払額に大きな影響を与える「一大事」です(9歳男子の事案ですと、民事法定利率が3%になれば従来の1.7倍、2%になれば2.2倍となりますので保険会社の経営にとっては深刻な問題となり、保険料率の改定もされるでしょう)。したがって、実際の法改正までは、まだ紆余曲折があると思います。今後も被害者の声を政治に届けていくことが重要だと思います。

土場さんからも喜びの声

7月15日の読売新聞は1面トップで「法定利率引き下げへ」「逸失利益算出など影響」と報じました。さらに2面の「事故遺族の救済期待」という解説記事で、法務省がこの方針を固めた背景として、2005年6月の最高裁判決があると、北広島市の土場さんが青野弁護士を代理人にたたかった訴訟を指摘しています。

次の一文は、現在、病ともたたかっている土場一彦さんから寄せられた喜びの言葉です。

「俊彦のために立ち上がらざるをえなかった裁判で、最高裁にて判断を仰いでも、被害者の声は届きませんでした。その際、次は立法措置しか手段はないな、と感じておりましたが、国のほうで先に腰をあげたのは、驚きと共にやってきた事の成果が別の形で現れたのかなと感じております。この件についてお悩みの多くの被害者、遺族の方々に少しでも光が当てられて、亡き人々の尊厳が少しでも回復されることを願っております。7月31日 土場一彦」

(関係記事：会報 15,19号)

「死人に口なし」の不当捜査、踏みにじられた息子の名誉と尊厳

安平町 中原 智子

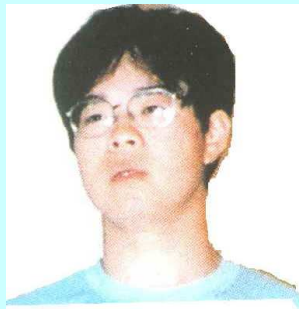
【事件概要】

2002年3月21日、午前3時頃、長沼町東10線南7、274号線交差点内で、右折中の中原直之さん(当時20歳)の乗用車が、直進してきた大型貨物自動車と衝突し、直之さんは死亡。

直之さんは被疑者とされ、2002年8月、被疑者死亡で不起訴処分。

相手側の速度がきちんと捜査されていないことなどに疑問を抱いた遺族が、目撃者を求める看板を設置したり、自ら専門家に鑑定を依頼するなど事故原因を知るための取り組みを行った。

しかし捜査記録は、法務省訓令の事務規定により不起訴裁定から1年で廃棄されていた。2006年に、相手側を被疑者として告訴し、地検岩見沢支部で再捜査をしたものの、記録がないために十分な証拠が集められず、この3月時効となった。



在りし日の直之さん

側面からぶつけられ、50m押される

平成14年3月21日、一人息子直之は、乗用車に乗ったまま帰らぬ人になってしまいました。20歳でした。現場は長沼の「道の駅」近くの交差点です。右折を始めた直之の車は、右から猛スピードで突っ込んできた開発局の大型車に側面からぶつけられ、約50mも押され大破。直之は即死状態でした。

私が病院へ駆けつけた時には、すでに息を引き取った後でした。服は血だらけ、頭は悲惨な状態で、何が何だか分からずに大声で泣き叫ぶ状況でした。

直之は2歳の頃に父親と別れており、私も仕事に追われる毎日、十分に愛情を注いでやれず、どれほど淋しい思いをさせてきたかといつも思っていましたのに、この事故でした。

良く気が狂わなかったと、後から思うほどのショックに、現場に行くことは出来ず、実況見分調書も見られない状態が続きました。しかし、息子の事故の扱いは、これも想像を絶する不条理なものでした。

「死人に口なし」、捜査に疑問

当時、保険屋さんは私に「目撃者が見つかった。その人は『(直之が)赤信号で交差点内へ出ていった』と証言した」と言いました。この事を鵜呑みにしていた私は、後日、目撃者はいない事を知らされ、愕然としたのです。保険屋にそのことを問い質しても、今度は「そんな事は言った覚えがない」とそっけない返事。何故そんな嘘をつく必要があったのか。全く不可解なことばかりです。その頃保険屋は、会社の資金繰りでお金が必要だったらしいのですが、そ

の後はとにかく事故処理を急いでいました。

私は、目撃者は実際にいたのではないかと、しかし、本当のことを言わせないように加害者側が圧力をかけていたのではないかと、との強い疑念が残ります。

不可解なことは他にもありました。現場は感知式信号ですが、本当の信号はどうだったのか、警察に問い合わせたところ、この感知式信号が事故当時から10日間も壊れていたというのです。しかし、すぐ側のセイコーマートの人が故障に気づかないはずはありませんし、通常3月には定期点検は行わないということも聞きました。

そして次の疑問です。直之の側に信号無視という過失がないとすれば、どうして直之が被疑者なのか？

直之の車を衝突後50mも引きずった相手側の危険速度こそ事故原因ではないか？本当の速度は何キロだったのか？。(保険屋は最初80キロ以上と言っていました。相手側供述により、制限速度50キロを10キロ上回る60キロとなったそうです。)

全くでたらめな捜査に、疑問が次から次へと膨らみました。しかし、警察は何も答えてくれません。そしてこんな大事なことを、最初に依頼した弁護士は問題にもしてくれませんでした。私の疑問に耳を傾けることなく、現場に足を運ぶこともなく、民事裁判を急ぎました。今は裏切られた気持ちです。

鑑定速度は 83.9～87.1キロ

事件から4年後、被害者の会を知り連絡しました。前田さんや白倉さんが親身になって相談ののってくれ、相談した青野弁護士も、現場に出向いて調べてくれました。捜査記録が廃棄されていることなど、いろいろ分かりました。

速度は自動車短大の茄子川先生に鑑定を依頼しました。民事裁判の証拠で唯一手に入った実況見分調書のスリップ痕などから算定した速度は、何と、83.9～87.1 km/s。こんな危険速度で交差点に突っ込み、衝突時の速度は77.1 km/s。鑑定書は「時速60kmで走行していたことはありえない」と結んでいます。

この鑑定意見書を添えて、相手側の運転手を告訴しました。担当の検事は、現場に行くなど、再捜査をしてくれましたが、記録がなく不起訴処分。3月にとうとう時効を迎えてしまいました。

息子の無念を晴らしたい

直之はまさに「死人に口なし」で、証拠もないまま被疑者になってしまいました。相手側は刑務所にも入らず、時効となってしまう、本当に悔しいです。

もっと早く被害者の会の事を知っていれば、事故の真実が明らかにされ、直之の名誉回復が出来たかもしれません。残念で残念でなりません。

札幌地裁は旧公団の責任認めず 不当判決に控訴しました 室蘭市 高橋利子

平成19年7月13日、札幌地裁の坂本裁判官は、期待を持って真っ直ぐに、しっかりと見詰めていた私と夫の方は見ずに、「原告の請求を棄却します」と不当判決を宣告しました。

平成16年9月、旧日本道路公団に対し、安全管理を怠ったとして提訴以来、2年10ヶ月。数々の事実がわかってまいりました。しかし裁判官は正しい事を正しいと判断する事を拒否しました。

司法というのは弱者の見方では決して無いという事を、刑事裁判に続いてまた実感しました。

公共の道路にどんなに欠陥があろうと、危険であろうと、それによって命を喪おうと、それを防ぐ方法があっても、裁判官の言葉を借りますと、「一般的に普及していなければ」欠陥ではない、「お金がかかりすぎる」と決め付けるのです。

旧公団の年間予算は2兆円という巨額なものです。道路の安全上の欠陥を十分に知りながら、見て見ぬ振りをしていた公団に責任は無いとはどういうことなのか。理解が出来ません。

二度と同じことが起きてほしくない、そして娘の喪った命を無駄にしたくない。その一念で、青野先生のお力をもう一度お借りすることとし、7月23日、札幌地裁に控訴いたしました。

私達にこれから何が出来るのか思案しています。どうか皆様のご支援をお願い申し上げます。

(関係記事：9、10、11、14、20、21の各号)

2007年7月14日 北海道新聞より

旧公団に責任なし 札幌地裁が賠償請求棄却 キツネ避け道央道事故死

道央自動車道に飛び出したキツネを避けようとして事故死した女性の両親が、道路を管理する旧日本道路公団（現東日本高速道路）などを相手取り、総額8900万円の損害賠償を求めた訴訟の判決が13日、札幌地裁であり、坂本宗一裁判官は旧道路公団の責任を認めず、訴えを退けた。

坂本裁判官は「中小動物の侵入防止用の柵を設置したり改修したりしなかったからといって、道路の安全性を欠いているとはいえない」と旧公団の過失を否定。

旧公団が事故の10年以上前に動物侵入対策の研究結果をまとめながら、それを事故現場付近で実施していなかった - との原告の主張に対しては、「標準的なものとして、普及しているとは認められない」と指摘した。

判決後、原告の室蘭市白鳥台四、無職高橋雅志さん(67)、利子さん(62)夫妻は地裁内で会見し、控訴する意向を明らかにした。

雅志さんは「旧公団に何も責任がないと、どうして言えるのか。まったく不当な判決」と憤りをあらわにし、利さんは「このままでは、娘の死が無駄になってしまう。旧公団は動物の侵入防止策を取ってほしい」と涙を浮かべて訴えた。

交通安全講話を終えて 札幌市 細野雅弘

次の日程で、体験講話をさせていただきました。

5月15～16日 (株)エース 石狩営業所

7月11日 同 手稲区 曙営業所

講話の内容は以下の通りです。

1. 交通犯罪による被害の実態 数字には名前がある！
一次被害、二次被害、三次被害
2. 交通犯罪者の特徴 軽犯罪者はいずれ重犯罪者になる！
事故処理という他人事
3. 交通犯罪はなぜ起きる？ 想像力の欠乏からくる無責任！
4. 罪を償うとは 法律は厳罰化へ！ 誠意は死語か？
世が世なら 命＝一生をかけて償うこと
5. 事故を起こさないために 想像力を全開に！
自分の命＝他人の命 大切な法律以上の価値観
6. 一致団結して価値観の共有を！
プロフェッショナルゆえに！ 人の命を守るのは全員の責任！責任は「とる」ものではなく「果たす」もの！
必要なことは考えることではなく、考えて行動すること！人命尊重という誇り！

事故後、3年以上が経過し、初めて交通安全講話をさせていただきました。

内容としては、私の事故体験、被害者が事故後どのような状況・立場におかれるのかについて、典型的な加害者の特徴、事故が起きる原因、罪を償うことの意味、事故予防の心構え、今後運転する上での肝に銘じて頂きたい事、となっています。

講話の相手が運送会社のドライバーということで、特に意識していただきたいと考えた内容も含めています。ご自身が事故で怪我をされた経験の方もおり、講話の後いただいた感想文の中には、今後の仕事に生かしていきたいという内容のものが、多数ありまして、少しでも記憶に残っていたらと思っています。

人前で、自分の体験を含め、交通事故について話すというのは、それなりに精神的な重労働ですので、ある程度、精神的に回復してからのほうがよいと思います。しかしながら、事故当初は世間がすべて敵であるように見え、被害者の気持ちを共感できる人間など、一般人の中にはいないのだろうと考えていましたが、言葉を尽くして真剣に話ると、受け止めてくれる感性のある方も、少なからずいるということを感じています。また、自己体験を人前で話すということは、自分自身が事故の記憶を整理する上でもプラスに働く面があると感じています。今後も、自分の力の許す範囲で、このような活動をしてきたいと思えます。事故が1件でもなくなればと、祈っています。



千歳高校でのパネル展 07/5

交通犯罪被害者の尊厳と権利、交通犯罪・事故撲滅のための要望事項

2007年6月

北海道交通事故被害者の会

下線部分は今回の改訂部分

1 救命救急体制を万全にすること

1-1 医療活動のできる高規格の救急車（ドクターカー）および医療専用ヘリコプター（ドクターヘリ）を整備・配備して、人身にかかわる事故に対し、地域格差なく全ての人に迅速、適切な医療が施される体制を確立すること。

1-2 そのためにも、救急救命士の医療的権限の明確化や、救急指定病院の拡大、指定外病院でも迅速な医療が施されるシステムの確立、さらに遠隔地医療の充実などをはかること。

2 公正で科学的な捜査を確立すること

2-1 加害者供述に依存した「死人に口なし」の不正捜査を生まないよう、物証に基づいた科学的な事故捜査を行い、事故原因を徹底究明すること。科学的捜査に基づき公正な裁判を行うこと。

2-2 被害者の知る権利と、捜査の公正さを保障するため、実況見分調書など交通事故調書や鑑定報告書を、当事者の求めに応じ、送検以前の捜査過程の早期に開示すること。

2-3 科学的捜査と原因究明のために、航空機のフライトレコーダーに相当するドライブレコーダー（事故やそれに近い事態が起きた際、急ブレーキなどに反応し事故前後の映像等が記録され、分析によって速度や衝撃の大きさなど詳細が再現できる）の全車装着義務を法制化すること。交通事故自動記録装置を増設すること。

3 被害者の知る権利 司法手続きに参加する権利 被害回復する権利 二次被害を受けない権利の擁護

3-1 事故原因、加害者の処遇、刑事裁判の予定など、被害者の知る権利を保障する通知制度を徹底すること。

3-2 被害者や遺族の供述調書については、事故原因が知らされた後、冷静に加害者の事などを考えられるようにその時期等を配慮すること。

3-3 刑事裁判において、被害者が当事者として訴訟参加できる制度を設けること。捜査、公訴提起、刑事裁判手続に被害者が直接関与できる制度を整備するとともに、かかる権利の実現に資する制度、例えば、捜査情報の提供を受け、捜査に参加する権利の確立や検察審査会の機能と権限の強化等をはかること。被害者が望むとき、刑事裁判手続のなかで民事の損害賠償の手続きもできる附帯私訴制度を設けること。

3-4 被害者に対する損害賠償が適正に措置されるように、保険賠償制度は国が管

理する自賠責保険に一体化し、対人無制限など充実させること。自賠責保険の支払限度額や給付水準を抜本的に改善するとともに、公正な認定がされるように機構の改善をはかること。また、後遺障害認定基準を脳や神経の機能障害に着目したものに直すこと、事故による流産もしくは帝王切開術に対する保障、およびその結果発生する後遺障害に対する保障について早急に整備するなど、労災保険の認定基準に準拠している現行の認定基準を抜本改定して十全な損害賠償を実現すること。経済的支援と合わせ、PTSDに対する支援制度など精神的な支援を含めた被害回復の補償制度を確立すること。

3-5 脳外傷による高次脳機能障害を重大な後遺障害として認定し、これらを含む後遺障害者の治療と生活保障を万全にすること。介護料の支給対象を診断書による判断として拡大すること。遷延性意識障害の当事者を介護する療養センターの充実をはかること。高次脳機能障害者の作業所、生活・就労支援センター等の設立および運営への支援を拡大すること。

3-6 交通犯罪・事故の被害に遭った胎児の人権を認め、人として扱うこと。加害者の刑事罰、損害賠償および保険制度においても胎児の人権認め、保障を万全にすること。

3-7 交通犯罪被害者など犯罪被害者が、被害直後から恒常的に支援を受けられる公設の「犯罪被害者支援センター」（仮称）を設置すること。国会のような自助グループの活動に財政的支援が受けられる制度を整備すること。

4 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あるから、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、交通犯罪抑止のために不可欠である。交通犯罪については、特別の犯罪類型として厳罰化をすること。

4-1 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、適用要件を大幅に緩和する法改正を行い、結果責任として厳しく裁くこと。前方不注意のような安全確認義務違反など、違法な運転行為に因って傷害を与えた場合は「未必の故意」による危険運転として裁くこと。交通犯罪のもたらす結果の重大性からも、新設された自動車運転過失致死傷罪の最高刑をさらに上げることや、飲酒ひき逃げの「逃げ得」という矛盾を生まない厳罰化など、法体系を整備すること。

4-2 交通犯罪に対する起訴便宜主義の濫用を避け、起訴率を上げること。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」規定は廃止すること。

4-3 危険で悪質極まりない飲酒運転での死傷事件を撲滅するために、運転者への

厳罰の適用とともに、運転者への酒類提供者に対する罰則規定を設けること。また、事故の際の飲酒検査を徹底すること。飲酒の違反者には「インターロック」（アルコールを検知すると発進できない装置）装着を義務化するなど、再犯防止を徹底すること。

4-4 交通死について、24時間以内という扱いをせず、事故がもとで亡くなった方すべてを交通死とすること。

5 免許制度について

5-1 運転免許取得可能年齢の繰り上げ（バイクも18歳へ）や教習課程の抜本的見直しなど、免許付与条件を厳格にすること

5-2 免許者の違反行為はすべて重大な人身事故の原因や要因となる。累犯と事故の未然防止のために安全確認違反など悪質な道交法違反は全て免許取り消しとし、その他の違反にも欠格期間を長期にする、重い罰金を科すなど免許付与後の資格管理を適切に行うこと。また、免許再取得の制限を厳しくし、重大な違反で死傷事故を起こした場合などは永久に免許取得資格を与えないこと。

6 命と安全が最優先される社会の実現

6-1 交通安全運動の目標を「被害ゼロ」とし、事故原因と原因にいたる要因を完全に絶つ施策を講じること。運転者の「マナー」に依拠するのではなく、運転行為の社会的責任が自覚され、歩行者等への「安全確認」が最優先される運転者教育を徹底すること。

6-2 歩行者や自転車通行者、とりわけ子どもやお年寄りが安全・快適に通行できる道路環境をつくること。幹線及び準幹線道路での完全歩車分離と住宅地や商店街など生活道路でのクルマ通行の規制による歩行者優先を徹底し、歩行者や自転車利用者の被害をゼロにすること。交差点での歩行者、自転車事故を防ぐために、歩車分離信号とすること。通学路をはじめ全ての道路について安全を最優先した点検と見直しを行い、信号や歩道の改善、防護柵の設置など二重三重の安全策を講じること。高速道路などでの野生生物のロードキル対策を万全にして、これによる交通事故被害を根絶すること。

6-3 速度超過による犠牲を無くすため、全てのクルマに安全な速度に設定した速度抑制装置（リミッター）装着を義務づけること。

6-4 運輸業者の安全に対する社会的責任を明確にし、悪質違反や重大人身事故を惹き起こした運輸業者に対する監査を徹底するとともに、罰則を強化するなど行政指導を強化すること。

6-5 事故原因解明と再発防止のため、行政指導に必要な情報開示を徹底すること。

6-6 公共交通機関を整備し、クルマ（とりわけ自家用車）に依存しない安全で快適な生活を実現すること。

願いの実現めざして

6月15日、警察庁長官宛要望書提出

「交通事故問題を考える国会議員の会」所属の道選出風間衆議院議員に、今年も要望書提出の手続きをとっていただき、国会連絡係を通して漆間巖警察庁長官宛要望書を提出しました。

6月29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人と樋口事務局長が出席。道警は交通企画課長・本間義美氏および同統括官・北崎勝也氏が対応しました。

会の要望項目について説明したあと、道警から、分離信号がここ数年で124箇所(うち札幌で85箇所)に設置されたことなど説明がありました。私たちは、

科学的で公正な捜査の徹底、歩者分離信号を標準の信号とするなど、被害ゼロをめざし、被害者の視点に立った施策の推進を求めました。

7月27日、知事宛要望書を提出

道に対する要望書提出には、代表、副代表、および樋口事務局長の4名が出席。知事宛の要望書11項目の趣旨と自助団体への財政支援の必要性など切実な現状を説明しました。

高井修、道環境生活部長は「(被害者の会が)犯罪や事故撲滅のために活動を続けていることに敬意を表する。提出された要望は、重要な意見として道のとりくみにつなげていきたい」と述べました。



「生きている事が当たり前だと感じていた。これから、生きる事を大切にしたい」(北大、男性)

パネル展の感想 大学篇

北海道大学(6/11～15)

自分には一枚のパネルを見るので精一杯でした。実は弟が既に亡くなっています。家族を失うのはどんなに辛い事だろうかと思えます。病気のためでした。病気で亡くした時ですら、気持ちを落ち着けるのが大変だったのに、交通事故のように突然命を失ってしまう事がどれほど重い事なのか、ふと考え込んでしまいます。このパネル展を見て、また少し、命の重みについて考えてみようと思いました。(10歳代、男性)

尊い一つ一つの人生が、私達の中に生き続け、二度とこのような悲劇が起こらない日が来ることを願います。パネルを見させていただき、本当に大切なものをいただきました。もっと交通マナーに心を使い、人を思いやる心で行動し、人にも伝えていきたいです。(20歳代、女性)

加害者側の事ばかりで、残された遺族の方々はほったらかしのままの、この社会を変えていかなくてはならないと切に感じました。事故を減らしていこうとしない国には失望させ



られます。車と人と事故に関して、強く考えさせられました。頑張ってください。(20歳代、男性)

色々な場所で、こういう展示会をやって頂きたいと思いました。直接の被害者の方々の声は、心に響くからです。(20歳代、女性)

現代の若者の「いのち」に対しての考え方を見直すべきだと思った。(20歳代、男性)

北海道医療大学(6/25～7/6)

たまたま通りかかり、なんとなくひかれるように入りました。皆様の叫びが伝わってきたのだと思います。読んでいて涙が出そうになりました。「いのちとは何か」、口には出来ても真剣に日々意識する人は、なかなかいないのかもしれない。本当に真剣に生きている人以外は…。もう一度、自分にも友人にも問うてみようと思います。この機会をいただけて幸せです。家族の皆様にも少しでも光が射し込むよう、日々のいのちを大切にします。

知人が「人間は一生でどんな事ができるのか…きっと人生で最も大きな事は、人生を生きるという事だ」と話してくれた事があります。

ご家族の皆様は亡くなられた方の生きた人生を再度、一緒に生きておられる…そんな気がしました。とてもたくさんの事を感じ、うまく伝えられなくて非常にもどかしいです。

これからも共に生きる人生、頑張っで欲しいです。一人でも多くの方が、いのちを感じながら道の上を走る事を祈っています。(20歳代、女性)

私も毎日運転していて、気を付けなければならないと頭ではわかっている、CD、TV、カーナビ、携帯と、前方不注意にて運転している事も正直ありました。今まで事故を起こさなかったのは、単にラッキーだったとしか言い様はありません。パネルを見て、加害者にならないよう、携帯に出るのをやめ、また、カーナビの操作等もきちんと停止してからするようにします。若い命も老いた命も、同じように人を悲しませているのが本当によくわかりました。事故でお亡くなりになった方に対し、私自身いつ加害者になるかわからない運転をしていた為、申し訳ない気持ちでいっぱいです。(女性)

札幌国際大学(7/9～13)

交通事故なんて他人事だと思っていた。でも、自分の大切な人が今回のパネル展の人々と同じような状態になったら私は、どうするだろう？加害者を一生許しはしないと。ちょっとした注意で人の命が助かるなら、なぜ常に注意しないのかと思った。このパネル展はこれからも続けてほしい。交通事故の意味の無さがよくわかると思う。(20歳代、男性)

交通事故被害者の尊厳と権利をめざして

「フォーラム・交通事故2007」のご案内

10月16日(火) 18:00～

「かでの2・7」520研修室

(札幌市中央区北2西7) 入場無料

交通事故被害の実相

講演「被害者の権利と被害者支援の
今日の課題」(仮題)

【講師】常磐大学教授 諸澤 英道氏

専門は被害者学・刑事政策学・犯罪学

「国連犯罪防止会議被害者問題専門家会議」日本代表
著書に「新版、被害者学入門」(成文堂)、「トラウマから
回復するために」(講談社)など。

主催：北海道交通事故被害者の会

「被害者支援を創る」岩波ブックレット NO.489

諸澤英道 著 岩波書店 1999年9月

今秋の当会主催フォーラムの講師を引き受けてい
ただく諸澤先生が著者。これまで被害者や遺族を沈
黙させてきたのは、世の中全体の無理解であり、そ
の典型が「予断」と「偏見」であるとして、被害者
の権利および二次、三次被害を防止するための国や
社会の役割についていかに解説しています。被害者問
題の基本文献とも言えます。

(ここで紹介する書籍は事務所
に有り、貸出をしています)



書籍紹介

「11時間」～お腹の赤ちゃん
は「人」ではないのですか～

江花優子著 小学館 2007年7月

札幌市の細野雅弘さん(5月から当会の世話人)
一家が被った交通死傷事件を、フリーライターの江
花優子(えばな・ゆうこ)さんが取材し、胎児の人
権問題として世に訴える力作です。

著者の最初のレポートは「女性セブン」2006年3
月号でした。その見出しは「妊娠31週での事故、帝
王切開で生まれたわが子は11時間で死亡。『殺人罪』
を訴える遺族の叫びに、あなたはどうか答える」で
した。交通犯罪被害者が受ける不条理を、その柔ら
かな感性で真摯に受け止め、鋭い知性で緻密に調べ
上げたレポートは、その年の小学館ノンフィクション
大賞優秀賞を受賞しました。

そして今年7月、作品はさらに加筆され、テーマ
は絞り込まれ、「人の命を尊ぶことの真の意味」を問
う単行本となりました。

先日、著者から当会へ寄贈本が送られてきまし
たが、その中に「胎児の人権、そして尊い命が奪われ
る交通事故について、もっと深く考え議論する世の
中となりますことを、切に願っております」とのメ
ッセージが添えてありました。

「命の尊厳」を日々訴える私たち会員に、新たな
勇気を与えてくれる一冊です。

(なお細野さんから1冊寄贈されています)

会の目録

2007.4.11.～2007.8.20.

会合など

- 4/11 世話人会・例会、会報23号発送
- 5/9 世話人会・例会
- 5/12 定期総会、会員交流会
- 6/13 7/11 8/8 世話人会・例会
- 6/29 道警との意見交換会
- 7/27 知事宛要望書提出

訴えの活動

- 4/27 岩見沢緑陵高校 5/10 北大法科大学院
- 6/12 月形学園 6/27 小樽工業高校(前田)
- 5/25 千歳高校定時制 7/9 札幌国際大学(小野)
- 5/15,16 (株)エース石狩営業所 7/11 (株)エ
ース手稲区曙営業所(細野)

処分者講習での講師

- 4/27 二宮 5/25 佐川 6/28 内山 7/26 前田

パネル展示

- 4/9～13 厚別区民センター 4/16～20 白
石区民センター 5/14～16道庁ロビー
- 5/14～18 豊平区民センター 5/22～25 千
歳高校 6/11～15 北大生協北部店 6/11
日通札幌運輸(株) 6/25～7/6 北海道医療大
7/9～13 札幌国際大学 7/17～20 北海道教
育大学 8/8～18 函館市水道局

今年の「フォーラム・交通事故2007」は、本ページにあるように、10月16日(火)18:00～

「かでの2・7」(北2西7)520研修室で行います。

例会は毎月第2水曜日(9/13、10/11、11/8、12/13、1/10)13時～15時、事務所です。

いのちのパネル展、予定:

8/20～24 札幌北区民センター

9/25～28日 札幌中央区民センター