

交通事故被害者の会

第40号

2013年1月15日 (年3回発行) TEL 011-233-5130 FAX 011-233-5135

E-mail 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、交通事犯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。会報が送られ、例会等に参加できます。

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

父と兄を奪われました。こんな悲しみ、苦しみは 私たちが終わりにして下さい

室蘭市 土屋めぐみ

私は、Tという人間が起こした交通事故で、父 土屋友行、兄 土屋 晶嗣をはね飛ばされ、死亡させられました。

2010年9月4日午後5時、あの電話が鳴る前までは、なに不自由のない、とても幸せな日々を過ごしていました。それが厚岸の医師からの電話ですべてが崩れたのです。父が心肺蘇生中ということを知られ、電話の後ろから、父の心電図の音が聞こえています。医師と電話で幾度もやり取りをしました。「もうこれ以上は・・・」と言われたとき、私は地団駄を踏み、狂ったかのように笑った記憶があります。今でも父の心電図の音が頭から離れないときがあります。忘れたくても、体全身に残っているのです。



兄がどこにいるのかその時はわかりませんでした。後に、私から道東の警察署に電話をして、やっと厚岸の警察署にいる事がわかり、電話で死亡と聞かされました。

室蘭から厚岸に6時間、母の弟(叔父)の車で向かいました。途中コンビニに寄り、新聞をみたとき、初めて加害者のTさんは私と同じ歳の女性ということがわかりました。愕然としました。やっと父に会えたのが、9月5日午前4時頃でした。しかし、いつもとは違う、ドライアイスに囲まれ傷だらけ……。医師が心電図をつけてくれたのですが、まっすぐな線が1つだけ……。目が少し開いてこちらを見えています。しかし、寝息はもちろん聞こえません。指が氷のように冷たく、どんなに母が揺すっても起きることはありません。その場にいた全員は、涙が止まらなく泣き叫びました。霊安室に運ばれ、ろうそくを点け、改めて亡くなったと実感しました。

これだけでも身がちぎれるほど辛いのに、もう1人、冷たくなった人に会わなくてははいけません。それは兄。厚岸の警察署が開くまでじっと父のそばにいました。そしてやっと会える時が来て、警察署に行きました。薄暗い車庫を通り、霊安室に着きました。ドラマでみるような部屋ではありません。警察署の狭い部屋で、冷たい板の上に黒い袋に入れられ、私たちが待っていました。兄ももちろん冷たくなっています。目が少し開いていて、首元にはガーゼがついています。口の中は歯が欠け、血が付いています。泣き叫び、抱きつきました。こんなに苦しいことが続くなんで、体の中の力が奪い取られました。

(P3へ続きます。2012年11月18日、北海道フォーラムでの発言より)

事件概要：2010年9月4日、釧路管内浜中町の国道で、オートバイで走行中の室蘭市の土屋友行さん(55歳)と晶嗣さん(27歳)は、対向車線にはみ出してきた軽乗用車にはねられ、亡くなりました。加害者(女性・25歳)への刑罰は禁錮2年でした。

今号の主な内容 特集 世界道路交通犠牲者の日・北海道フォーラム2012 ~

ゼロへの願い：「父と兄を奪われました。こんな悲しみは私たちが終わりにして下さい」(土屋めぐみ)

「重傷被害から1年、治療のため社会・仕事復帰出来ず苦しんでいます」(七尾博之)

ゼロへの提言：シンポジウム「交通死傷被害ゼロのための刑罰見直しを」

ゼロへの誓い：挨拶・アピール文 犯罪被害者週間全国大会の報告 編集を終えて、日誌他

WORLD DAY OF REMEMBRANCE FOR ROAD TRAFFIC VICTIMS



世界道路交通犠牲者の日 北海道フォーラム 交通死傷ゼロへの提言

11月18日 かでる2・7

主催：北海道交通事故被害者の会
後援：北海道・北海道警察・札幌市 協力：クルマ社会を問い直す会・道はだれのもの？札幌21・交通権学会北海道部会・スローライフ交通教育の会 (参加70名)

初めに、昨年のワールドディ以降の1年に北海道で交通禍の犠牲になった184人をはじめ、国内外のこれまでの幾多の犠牲者に黙祷を捧げた後、今年も小栗教授を介して届けられた、ショードリィさん(「ロードピース」の創始者で、ワールドディが国連決議されるきっかけを作った被害遺族)からのメッセージが紹介されました。

「毎日交通事故のニュースを見ない日はありません。いつかそのような事故がゼロになればと思います。そのために何か少しでも力になればと思い、毎年、お手伝いさせて頂いております。」司会の長崎亜美さん(劇団ルート1)



主催者挨拶

代表 前田 敏章



本フォーラムが、今年も道と道警、札幌市など関係機関や市民団体の皆様のご協力で開催出来ることに、感謝を申し上げます。

ワールドディが日本で取り込まれるようになってから6年目、当会主催の「ゼロへの提言」は4年目を迎えますが、今年も全国で多彩なとりくみが行われています。東京では昨日、キャンドルの集いが行われ、本日はトークセッションで、全国の行動をつなぐ日本フォーラムの設立が話合われると聞いています。中心になっているのが、3年前の北海道フォーラム講師の小栗幸夫さんです。そして昨年も紹介しましたが、秋田では今年も「交通死傷ゼロの風を吹かせる」黄色の風車を過去5年間の現場に設置したとのことです。この風車を提案したTAV交通死被害者の会は今年も大阪・京都・名古屋で街頭行動を行います。そのほか福島、石巻など全国各地で遺族などの取り組みがあります。ショードリィさんのメッセージ紹介がありましたが、私たちも、全国の、そして世界の人たちと連帯し、この北海道から「ゼロへの提言」を発信していきたいと思えます。

交通死傷ゼロのための課題や方策は、昨年までの3人の講師の方々、小栗幸夫さん、今井博之さん、そして津田美知子さんが、速度抑制とクルマ優先、車道至上主義の道路政策を転換することなど、その基軸となることを説得的に提起してくれました。

そして今日のフォーラムの課題ですが、今、法務省が法制審議会刑事法部会を設置し、刑罰改正を検討しています。ここに私たちの願いを届けるべく、「ゼロのための刑罰改正」をシンポジウムのテーマに設定しました。減らすだけでなく、ゼロの社会を創るための刑法はどうあるべきか、参加者の皆さんとともに考えていきたいと思えます。

追悼から行動へというのが、国連機関のテーマでもあります。今日のフォーラムが、クルマ優先社会を変える具体的な動きにつながるように皆さんと共に奮闘したいと思えます。

世界道路交通犠牲者の日の催しに参加する日本の皆様へ

2007年に、日本とイギリスの間で、世界道路交通犠牲者の日について情報交換をはじめから5年がたちました。道路の暴力に対する憤りと、この悲劇を終わらせなくてはならないという決意が文化と言葉の違いを超えたものであることを知り、私は勇気づけられました。

私が特に素晴らしいと思うことは、札幌、秋田、石巻、東京、名古屋、大阪、亀岡、広島、唐津など日本の各地でワールドディの催しが開かれ、各地の催しを支援し、善意あるひとびとをつなぐために、ワールドディの日本フォーラムをつくるのが考えられていることです。日本の人々のネットワークは、必ずや、道路上の暴力を根絶しようと行動する世界の人々のネットワークにつながると信じます。

今日は、道路の暴力で亡くなった愛する人たちを偲び、傷害に苦しむ愛する人たちを思い、また、ワールドディの当日、悲しみと、怒りと決意をシェアすることで私たち自身を勇気づけようとしていることを喜びましょう。

私が知る日本の友人のみなさん、まだお会いしていない日本のみなさん、私の気持ちはみなさんとともにあることを心からお伝えします。親愛を込めて

2012.11.18 Brigitte Chaudhry
(イギリス・ロードピース会長)
邦訳は小栗幸夫氏

ゼロへの願い

被害者からのメッセージ

WORLD DAY

重傷被害から1年。治療のため、社会・仕事復帰出来ず 苦しんでいます

札幌市 七尾 博之

私が、今日この場で皆様にお話ししたい事は、交通事故の被害に遭った私が、交通事故を無くするためにはどうすればいいのだろうと考え、出した結論について、社会全体で考えて欲しい、という事です。

私は、約1年前に交通事故の被害に遭ってから、ずっと苦しい思いをしながら生活しています。しかし、私が交通事故の被害に遭ってからも社会では、薬物使用や暴走、無免許や飲酒運転などの、人間とは思えない人間が引き起こした交通事故は後を絶ちません。では、このような交通事故を無くするには、どうすれば良いのでしょうか。

私は、幾つかの対策を考えました。その中で私が、いま一番早急に行うべきだと思う対策は、自動車運転過失致死傷、危険運転致死傷などの交通犯罪に対する更なる厳罰化です。私が何故そう思うのかというと、交通事故で人間に危害を加えたら厳罰になるとすれば、人間は、いま以上に交通ルールを守り安全な運転に心掛けて、交通事故を起こさないようにするに違いない、と思うからです。ここからは、私が体験した交通事故についてお話しします。

私は、昨年11月25日午後4時前ぐらいに、道東の中川町という所で車両搬送車という2トラックを、いつも以上に慎重に運転していました。何故いつも以上だったのかというと、私は仕事でして、その日の天候は雪が降ったりやんだり穏やかではなく、初めて走る道だったからです。

ところが、対向車線を走っていた大型トラックが突然、車線を越えて私の車の前に突進してきたのです。私は衝突すると思って咄嗟にブレーキを踏みましたが、その大型トラックと正面衝突して、あっという間に大破した車の中に挟まれてしまいました。

私は事故発生当初、激痛で呻き声を上げ、異常な寒さを感じてガタガタと震えていましたが、そのうちに全身の感覚が徐々に無くなり段々と眠くなってきて、そして何故か、身体が中に浮いているような感覚になり痛みをさほど感じなくなりました。私はその時「私の一生はここで終わりなんだな」と思いました。

しかし、遙か遠くからサイレンのような音が微かに聞こえ、その音が段々と近づいてきて、私の方に向かってくる救急車とレスキュー隊のサイレンの音だと解ったとき、私は救出されるかもしれないと思って

やっぱりこんなところで死にたくない と思いました。そして、ここで眠ってしまったら死ぬと考え、1時間以上もの間その状態に耐えました。

そうして、ようやく救助隊が到着した時、私は救助隊の人に大声で呼びかけられました。しかし、辛さのあまり応える事が出来ませんでした。そして目を硬く瞑り歯を食いしばっていたので、見たわけでは

ありませんが、レスキュー隊の大声や機械の動く大きな音が聞こえていたので、事故の現場は騒然としているようでした。

私はそのような中で、大破した車の中から救出されたのですが、私の下半身が大破した車から抜けた瞬間、今までに経験した事のない激痛が私を襲い、その激痛で私は、いっそ気絶してしまいたいと思った程でした。私は結局、救急車で名寄にある名寄市立総合病院へと運ばれ、病院で麻酔されるまでの約3時間もの間、ずっとその激痛に耐え続けたのです。

私は今回の事故で、両足の骨や靭帯がバラバラになり肋骨や両手にも怪我を負い、緊急手術される時には、右足は切断する事になるでしょうとまで言われました。しかし、医療チームの方々の長時間に及んだ手術によって、とりあえず足を切断するという最悪の処置は免れましたが、私はその病院で5日間の集中治療を受けた後、札幌の徳洲会病院へと移送されました。

私は移送された病院でも手術を何回も受け、脊髄に針を刺し行う麻酔でも抑えられない痛みがずっと続きました。そして、1日中点滴を受けながら、下半身を動かさない状態が約2ヶ月も続き、私は感染症になって足が切断されるかもしれないという不安や、何故私がこんな目に遭わなきゃいけないのか、あの時もう少し時間がずれていたら事故に遭わなかったのではないかと自分自身から一体どうなってしまうのだろうか色々な事を考え、不安、後悔、怒り、挫折感などで、本当に辛い地獄のような毎日でした。

しかし、そんな辛い毎日でしたが、少しずつ治療が進み、3人掛かりの看護師さんに車椅子に乗せてもらって入院してから始めて病室のベッドから離れ廊下に出た時や、徐々に下半身を動かす事が出来るようになり始めて一人で車椅子に乗れた時、リハビリを行い足に特殊な装具を装着して松葉づえなどを使って始めて立ったり歩いたりした時は、本当に嬉しく思いました。

そうして私は、約6ヶ月もの間入院し、その間に7回の手術を受け、リハビリで歩く訓練を重ねなんとか退院する事が出来ましたが、今年の7月に再入院をしました。何故かというと、私の右足は開放粉砕骨折という怪我を負い一部分の骨が無くなってしまったので、足に骨の移植手術をしなければいけなかったからです。私は結局、2度の入院と8回の手術を受け、現在の身体まで回復する事が出来ましたが、私の足には今も障害があります。



ゼロへの願い

被害者からのメッセージ

WORLD DAY

ただ、医療スタッフの方々には入院中や今も本当に献身的な医療、看護、リハビリなどをしてくださり、感謝する毎日でもあります。

ところで、今回の事故を起こした加害者ですが、事故が起きた時は、ただ茫然と立っただけで事故に対処した様子は全く無く、その後、私が名寄の病院にいた時、一度、病院に來ただけです。

私はその時、何故、突然私をこんな目に遭わせたのかと言いたかったのですが、傷の痛みや高熱、身動きひとつ取れない身体の辛さや心の動揺から何もする事が出来ませんでした。

ですがその後、私は警察と検察からこの事件について話を聞きたいとの連絡を受け、入院中に警察の調書作成に協力し、一時退院後にはタクシーとJRを使って旭川地方検察庁まで行って検察官の調書作成にも協力しました。その結果、事故の加害者である被疑者に対し自動車運転過失傷害罪で裁判所から「100万円の罰金に処する」という略式命令が出されたという事です。

しかし、私はその結果を検察庁から聞いた時「何故、裁判にかけないの、何故、罰金で終わりなの」と量刑の軽さに疑問を感じました。何故ならば、今も加害者から私への謝罪は無く、この量刑で本当に反省しているのかも疑問だからです。私は刑事裁判として裁判を行い何故今回の事故が起きたのか、加害者はどう思っているのかを知りたかったです。それであっても、警察、検察の方々がこの事件にご尽力いただいた事は、本当に御礼申し上げます。

ちなみに、調書作成時に行った旭川地方検察庁への往復交通費は実費でした。相手の保険会社が言うには、「事件にしたいのなら自分で勝手にやりなさい」という事でした。私は、これからもその保険会社との交渉で嫌な思いをする事でしょう。

私はとりあえず退院しましたが、退院しても足に障害が残り仕事も出来ずにいます。また、もし仕事に復帰できたとしても、以前と同じように職務に邁進していけるだろうか、今までの仕事の遅れを取り戻せるだろうかなどを考えると不安でいっぱいです。

そして、これからは私の楽しみであったゴルフをしたり旅行先で歩いてみたり、とにかく足に負担が掛るような事はもう出来なくなり、将来一生ハンディを負って生きて行かなければならないでしょう。自分の思い通りの事は望んでも出来ません。私が失った月日と時間は、もう誰にも取り戻す事は出来ないのです。それが私の現実です。そのことを考えると辛くて悲しい気持ちです。

しかし残念ですが、私が、いまお話しした交通事故被害者の体験や苦しんでいる現実の話の聞いたとしても、社会や交通ル・ルを無視して車を運転する人間が存在する事も事実です。そんな人間によって何の理由も無く交通事故で怪我を負わされたり殺された被害者から見れば、裁判の判決は加害者に対して あまい と思います。裁判は犯罪者を救うため

にあるのでしょうか。それとも犯罪を抑制するために行うのでしょうか。私は当然、犯罪を抑制するためでなければならないと思います。ですから、そのような犯罪者には、今以上の刑罰を科すように法律を改正して厳罰にしなければいけないと思います。

実は私の職業は、自動車の販売や整備を行い自動車保険も取り扱う車に係わる職業です。自動車という道具は、安全にル・ルを守って正しく使用すれば、すばらしい物だと思います。人間の考え方や行動が、交通事故を起こしてはいけない、交通事故を無くそうとなれば、必ず被害者は無くなります。

最後に私は、これからの社会から交通事故による犠牲者や被害者がもうこれ以上出ない事を祈って私のスピーチを終わらせたいと思います。皆様、ご清聴ありがとうございました。

父と兄を奪われて(1面からの続き)

室蘭市 土屋めぐみ

ふと、鼻につくガソリンのにおいを感じました。薄暗い車庫には、なんと2台の見覚えのあるバイク。1台の軽自動車。そう…、父と兄のバイクと加害者Tの車があったのです。その3台のガソリンのにおいが漂う場所に兄は寝かされていたのです。なんとも言えないにおいがその場所の空気を作っていました。こんなに辛いことはありません。1人でも苦しいのに2人。こんなにも憎しみがこみ上げたことはありません。

そして、2011年5月にやっと行われた裁判。弁護士さんや検事さんがどんなに親身になって話を聞いていただき裁判を行えても、加害者の罪は禁錮2年。2人もはね飛ばし死亡させておいて、たった2年しか刑務所に入らないのです。私たちに裁判の知識がありません。どんなに、弁護士さんに噛み砕いて教えていただいても理解できない書類の内容。私が話しても進まない話が、私と同じ話を叔父が話すと進んだときの、社会への屈辱感。これから先の将来への不安。父と兄さえいれば、といつも考えてしまいます。信頼できる男性がそばにいない辛さ。今現在ものすごく感じています。

私たちの力で社会がすぐ変わらないことは、わかっています。ただ、交通事故の恐ろしさ、苦痛と苦悩を知らない人が多すぎるこの時代。被害者である私たち家族は、これ以上私たちと同じ苦しみを感じてほしくないのです。だからこそ加害者には刑事裁判で足りない償いを、民事裁判で、少しでも多く償っていただきたいのです。

そして、今後交通事故で同じ苦しみを増やさないためにも、社会に訴え続けたいのです。交通事故を起こしたらどうなるのか。交通事故の恐ろしさをもっと現実的に感じていただきたいのです。そうでなければ、父と兄は天国へ行けないからです。

皆さま、ご清聴ありがとうございました。

ゼロへの提言・・・シンポジウム 交通死傷被害「ゼロ」のための 刑罰見直しを

第2部は、「交通死傷被害『ゼロ』のための刑罰見直し」をテーマに、小野副代表の司会でシンポジウムが行われました。

パネリストは3人。まず代表の前田が、10月25日の法制審議会で行った要望意見の報告を中心に、刑罰適正化に向けての私たちの願いと取り組み、根本問題としての、クルマ優先社会とこれを支える交通犯罪を軽く扱う刑法と司法の問題について、スライドで資料提示しながら報告・提起しました。続いて、内藤副代表が、遺族であり弁護士という立場から、法制審へ提出した補充意見書の内容を説明。そして、長年協力いただいている青野渉弁護士からは、現在代理人を務めている事件および過去の事案例に基づく具体的コメントがありました。3人の発言を受けて、会場の参加者4人(会員遺族2名)からも積極的発言があり、刑法改正に向けての課題が鮮明になる貴重な「ゼロへの提言」となりました。

(司会は小野副代表)



根本問題を見据え、 「ゼロ」のための 刑法改正を 代表 前田 敏章

本シンポジウムの目的は、交通死傷被害を「減らす」だけでなく「ゼロ」にするための刑罰のあり方について、参加者の皆さんと討議し、その声を法制審議会や国会に届けることです。

そして、この刑法改正問題は、私たちが被害「ゼロ」の社会のために要望している諸方策(例えば、免許制度など規制強化、歩行者や自転車の安全最優先の道路環境づくり、スピード社会からの解放など)の中の一つではありますが、基本となる社会規範という意味で、極めて重要な課題であるということです。

1 法制審議会までの経過

9月に法制審議会刑事法部会が発足しましたが、そのきっかけを作ったのは、京都と名古屋の無免許運転事件の被害遺族でした。京都亀岡では今年4月23日、妊婦・胎児、小学生2人の4人死亡、7人重軽傷という大惨事があり、ご遺族が名古屋の被害遺族と共に危険運転致死罪適用を求める20万人以上の署名に取り組みました。無免許運転でも、繰り返し運転していれば技能を有するから危険運転罪は適用されないという法の矛盾が大きく問題にされたのです。また、栃木県鹿沼の児童6人てんかんクレーン車死亡事件遺族の働きかけもあり、5月には超党派の国会議員の会が発足しました。



私たち北海道の会も、6月に全面的刑法改正を求める要望書を提出し、8月には谷法務副大臣への直接要請も行いました。(写真)

こうした多くの被害者・団体からの要請と世論の後押しがあり、下記の法務大臣諮問となりました。

諮問第96号「自動車運転による死傷事犯の実情等に鑑み、事案の実態に即した対処をするための罰則の整備を早急に行う必要があると思われるので、その要綱を示されたい。」(9月4日 滝法務大臣)

2 抜本的刑法改正は、積年の願い

私たちにとって今回の刑法改正は、積年の思いを実現させる重要な機会です。当会が発足したのは1999年9月ですが、翌2000年に鈴木共子さん(生命のメッセージ展代表)や井上保孝・郁美さんご夫妻(東名高速事件遺族)が中心となり呼び掛けられた「交通事犯に厳罰化を」の署名運動に参加し、北海道から4000筆の署名を届けました。そして、全国32万筆の署名に込められた声を聴いて作られたのが、悪質危険な運転行為を最高懲役20年の傷害罪に位置づけるという危険運転致死傷罪でした(施行は2001年12月)。それまでは、交通犯罪の最高刑は業務上過失致死傷罪での5年にすぎず、詐欺や窃盗罪の最高刑が懲役10年であるのに比しても、あまりにも軽かったです。

しかし、同法には制定当初から、「絵に描いた餅」になるのではと懸念された問題点がありました。内藤さんも会報7号(2002年1月)で指摘しておりましたが、適用要件の不当な限定などがあり、私たちは、2002年以来この点を盛り込んだ要望書を毎年提出しております。その後出来た自動車運転過失致死傷罪についても、2007年の法制審において、その最高刑は10年以上にすべきことなど要望しておりました。その意味でも今回の法改正は、私たちの積年の願いであるということなのです。

3 法制審への要望意見

10月25日の法制審議会で要望した内容は次の通りです。これに理由と資料を付し、さらに(次に報告を受ける)内藤さんからの補充意見書を加えて提出し、その主旨を述べました。

要望書と資料および発言内容は、法務省のホームページに会議資料として掲載されています。「法務省、審議会等」「法制審議会—刑事法(自動車運転に係る死傷事犯関係)部会」で検索して下さい。10月以来月2回ペースで審議が行われています。注視しましょう。

要望意見1

今次の刑罰改正を、何より国民の命を守るという法益に照らし、交通犯罪を抑止し、交通死傷被害ゼロを実現するための刑罰改正と位置づけていただきたいこと。

要望意見2

施行から11年を経過した危険運転致死傷罪の適用状況からその問題点などを総括し、次の改正を行うこと。
(1) 危険運転致死傷罪の適用要件を過度に狭くしている刑法208条の2の、「正常な運転が困難な状態」、「その進行を制御することが困難な高速度」、および「その進行を制御する技能」という、行為や状態に殊更評価的要素を付加した部分を改正し、その構成要件を緩和すること。

同様に、刑法208条の2の2の、「(人又は通行を)妨害する目的で」および「(赤色信号又はこれに相当する信号を)殊更に無視し」という主観的要素については、適用要件を過度に狭めているのでこれを除くこと。

(2) 危険運転致死傷罪が無免許運転やひき逃げ、制限速度超過、そして、てんかんクレーン車運転事件にみられる投棄を怠ったケースなど、全ての悪質で危険な行為に適用されるように、その類型の見直しを行うこと。その際、「逃げた方が得」という矛盾が生じないよう所要の改正を行うこと。

要望意見3

施行から5年を経過した刑法211条の2、自動車運転過失致死傷罪について、その問題点などを総括し、

次の改正を行うこと

- (1) 結果の重大性および交通犯罪抑止の法益から、そして、危険運転致死傷罪との隙間を埋めるために、致死罪の上限を大幅(10年以上)に引き上げること。
- (2) 致死の場合の最低刑を、罰金刑ではなく有期刑とするなど大きく引き上げること。
- (3) 交通犯罪が軽く扱われる一因となっている刑法211条2項の「刑の裁量の免除」規定は廃止すること。

それぞれの項目で強調したのは次の諸点です。

意見1 では、「法益」(法律によって保護される社会生活上の利益)と憲法13条(生命、自由及び、幸福追求に対する国民の権利)からも、今日の悲惨な事態を見過ごすことなく、立法措置を執って頂きたいことを述べました。

意見2 では、危険運転罪の適用要件について、具体的に改正点を指摘するとともに、無免許など類型見直し、そして「逃げ得」という法の矛盾解消など指摘しました。

意見3 では、軽く扱われている自動車運転過失致死傷事件の厳罰化について、次の数値なども示して強調しました。「交通事故件数の中で酒酔い運転によるものが2001年比(2001年を100とした指数)で27と顕著な減少となっている一方、脇見や安全不確認など一般には過失とみられ件数も圧倒的に多い安全運転義務違反は2001年比77と顕著な減はない」

4 「クルマ優先社会」を支える近代刑法に問題「許容できる事故」などない

こうした事態を引き起こしている根本問題として経済効率を優先する人命軽視の「クルマ優先社会」があると思います。そこでは、「自動車はリスクを上回る利便性がある」、「事故(アクシデント)だから仕方ない」、「被害者は(加害者も)運が悪かった」、「損害賠償すれば済む」などと悲劇の続発を容認します。

そして、これを補完しているのが、「交通事故は、誰でも加害者になりうる仕方のない過失犯だから重罰にできない」と、過失犯罪を軽く扱う近代刑法の問題~「結果責任」を軽視し、根拠のない「意思責任」を問う~です。

このことを鋭く指摘した刑法学者佐藤直樹氏の言葉を次に紹介しますが、自動車運転過失致死傷罪の最高刑は7年で、窃盗・詐欺罪の10年より軽く、危険運転罪(同20年)との差異が大きいことに、「交通死」(岩波新書)を書いた被害遺族である二木雄策氏も、「危険運転致死傷罪を適用できない事件は、

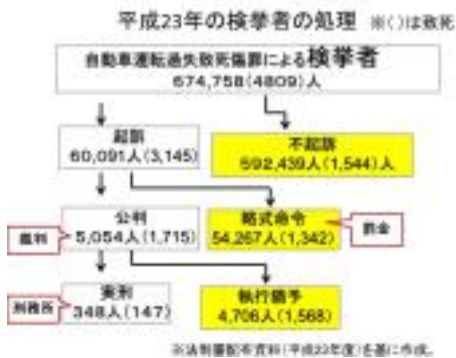
潜在的加害者の目で 許容できる事故 として認めてしまっている。一本化した法制度にすべき」(朝日新聞2007年3月6日付)と指摘しています。

私たちは、被害者の視点から、近代刑法の根本を問い、今回の刑法改正を考える必要があります。

さらに近代刑法は、前近代「刑法」の結果責任より、意思責任へ「発展」した、といわれる。しかし、その個人の意思内容はきわめて矮小化され…限定的に考えていったのである。それがもっとも典型的にあらわれたのが交通事故で、産業交通が交通事故の発生を前提に存在している以上、その存在を必要悪として認め、実際に事故が生じた場合には、なるべく軽い罪ですますようにしたのである。そのために、もともとそのようなものではありえない意思内容・故意内容をきわめて限局し、そのことによって、故意ではなく(しかもきわめて軽い)過失によって処罰することを可能としたのである。
(佐藤直樹著「共同幻想としての刑法」p187、188)

5 極端に低い起訴率と実刑率も大問題

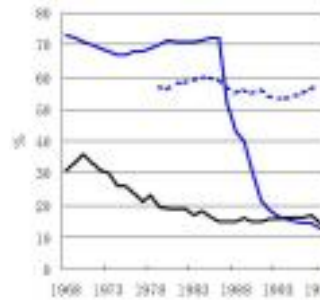
法改正の問題に加えて、指摘しなければならないのは、法律に従って裁く検察庁と裁判所の問題です。下図の「検挙者の処理」に示すように、交通犯罪の起訴率は8.9%(致死で65%、傷害で8.5%)と他の犯罪に比べても格段に低い(注)というのが先ず問題です。



さらに、起訴されたとしても略式命令(罰金)で済まされる割合が、致死で43%、傷害

で93%に及びます。そしてさらに、公判請求され裁判になったとしても、執行猶予の割合が致死で91%、傷害で97%ですので、結果として実刑率(実刑/検挙: 検挙者が刑務所に入る割合)は、致死で3.1%、傷害では0.03%という極めて低い割合となっており、これが「仕方のない交通事故」という麻痺を助長し支えているのです。

自動車運転過失致死傷罪の起訴率と実刑率
 起訴率 = 起訴(致死+傷害) / 受理人員(同)
 = 3,145 + 56,946 / 4,809 + 669,949 = 0.089 (8.9%)
 「致死」事件の実刑率 = 実刑数 / 検挙数
 = 147人 / 4809人 = 0.031 (3.1%)
 「傷害」事件の実刑率 = 実刑数 / 検挙数
 = 201人 / 669,949 = 0.0003 (0.03%)



1987年に東京高検が不起訴新基準を打ち出して以来激減した交通関係業過の起訴率(実線グラフ)。点線は交通関係業過を除く刑法犯の起訴率で、もう一本の実線は実刑率。

当会会報4号(2001年1月)より

「誰もが加害者になりうるから軽い刑に」というのは、また次の被害続発という「負の連鎖」に陥ります。被害の側の視点から、結果重視の行為責任を明確にした刑罰により、被害ゼロ、社会正義の実現を目指さなくてはならないと強く思います。

(注:平成22年の一般刑法犯の起訴率は42.5%であるのに対し、自動車運転過失致死傷罪の起訴率は9.5%)

【刑法条文資料】

危険運転致死傷 2001年12月施行 第208条の2
 アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態で自動車を走行させ、よって、人を負傷させた者は15年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は1年以上の有期懲役に処する。その進行を制御することが困難な高速度で、又はその進行を制御する技能を有しないで自動車を走行させ、よって人を死傷させた者も、同様とする。
 2 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、その他通行中の入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を運転し、よって人を死傷させた者も、前項と同様とする。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自動車を運転し、よって人を死傷させた者も、同様とする。

業務上過失致死傷等 2007年6月施行 第211条 別名「自動車運転過失致死傷罪」
 業務上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた者は、5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。重大な過失により人を死傷させた者も、同様とする。
 2 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。ただし、その傷害が軽いときは、情状により、その刑を免除することができる。

抜本的法改正で、行為の悪質性にみあう量刑の連続性実現を

弁護士 内藤裕次(副代表)

1 根本的問題は、処罰の連続性がないこと



私からは、法制審議会に会の要望書と併せて提出した補充意見書(以下「意見書」)の内容について説明します。

最初に、交通犯罪がどう裁かれるのかという現行の法体系ですが、下表で分かるように、死亡事件でみると、危険運転致死は1年から20年、しかし自動車運転過失だと7年です。意見書には、現行法の根本的問題として、処罰に隙間があり「事案に応じた処罰の連続性が保たれていない」ことを指摘し、以下の二つの事件を比べ、説明しました。

「現行法の法定刑」

結果	罪名	罰法	罰額/罰金	刑の範囲
傷害	自動車運転過失致死傷罪	211条2項	100万円以下の罰金	7年以下の懲役または禁錮
	危険運転致死傷罪	208条の2		15年以下の懲役
死亡	傷害罪	204条	50万円以下の罰金	15年以下の懲役
	自動車運転過失致死罪	211条2項	100万円以下の罰金	7年以下の懲役または禁錮
	危険運転致死罪	208条の2		1年以上の懲役
	傷害致死罪	205条		3年以上の懲役
	殺人罪	199条		5年以上の懲役または禁錮、死刑

【事例A】てんかん患者が薬の使用を怠りクレーン車を運転。発作が起きて児童6名が死亡。自動車運転過失致死罪の最高刑である懲役7年(宇都宮地裁、平成23年12月19日判決)

てんかん患者であることを隠して原付、普通自動車、大型、大型特殊などの免許を相次いで取得した平成13年から平成22年まで、発作を原因とする5件を含む12件の事故を起こしている(態様と程度は不明)うち、平成20年には、自動車過失傷害罪で禁固1年4月、執行猶予4年の有罪になっている

その際、居眠りが原因であると虚偽の供述をした有罪になった後、移動式クレーンの免許を取得平成5年からてんかんの治療をしていたが、複数の医師から運転をしないよう注意されていた特に、平成20年の事故の後に、クレーン車は運転できないと繰り返し指導されていた 被告人は、症状を理解していた 前の晩、服薬を怠り、夜更かしをして睡眠時間が3時間だった 睡眠不足等から、発症の予兆を感じていた 運転していた車両は12トンの大きなクレーン車である 小学生6人が死亡した

【事例B】赤信号無視で、危険運転致死傷罪により7年の懲役刑(青森地裁弘前支部、平成16年1月30日判決)

動機は、職場に遅刻することをおそれたこと

既に交差点で信号待ちの自動車がいた 右折車線に進路変更し、時速約30キロで交差点に進入 交差点の前174メートル、28メートルの地点で赤信号に気づいていた 1週間前にも脇見運転による物損事故を起こしている 死亡は2名

私は、後者と前者が同じ刑罰であることが、どうも釈然と出来ません。どうみても、前者の事件の方がきわめて悪質なのです。行為の悪質性・危険性に幅があるのに、量刑に反映されない現行法はおかしいということです。

2 行為の悪質性にみあう量刑の連続性を

従って、意見書では、「視点として踏まえていただきたいこと」として、交通事犯が、「その悪質性に応じて連続的に量刑ができるような(抜本的な)法体系構築」を求めました。危険運転致死傷罪の見直しについては、集積している事例の分析を判例だけでなく「検察庁において危険運転致死傷罪をギリギリ考慮の上断念したケースについても検証」すべきこと。そして私見として、208条第2の前段については「目的」が無くとも十分危険な行為ゆえ、目的要件は不要であることを指摘しました。

また、他の刑罰とのバランスを論じるにあたっては、「交通犯罪の場合には、事案の悪質性の幅が広く、単純過失から危険運転について十分認識している場合までが想定できますので、悪質な事案を処罰するために、法定刑を重い方向に幅を持たせることには十分理由があると思います。そこで、交通犯罪の予防という政策的意味も考慮していただき、そのうえでバランス論を論じていただきたい」と強調しました。

3 「厳罰批判論」への反論

意見書で最後に強調したのは、「過失犯には抑止効果がない」「あるいは、人間はミスをするので重い非難はできない」という「批判」への反論です。こう書きました。「生命と身体は、最も重要な法益であり、悪質な行為によってこれを侵害した場合には、厳罰に至るということ、そのことを国民が法律で示すこと、そのような姿勢を示すことによって、現在及び将来の国民が、生命と身体こそ最も重要な法益なのだ、法律を通じて意識する」「短期的な抑止効果の有無と言うことは、そもそも議論が不要だと思います。また、確信犯以外の一般運転者には、(一般論としての)刑罰の抑止力は有効ですし、過失犯であっても、危険運転に故意がある場合も同様に抑止できる」と。

さらに、「ウっかりミスをするのが人間なんだから、軽くていい」というのは、「危険な行為をするのなら、しっかり注意をしなければならぬ」との認識をとばしているので、交通事故・事犯の容認につながりやすい危険を有していることを指摘し、注意を

しっかりしなかったことによって法益侵害が発生したなら、それ相応の非難が与えられることは当然である。厳罰批判論に対して臆することなく、ご判断をいただきたい」と結びました。

危険運転致死罪の要件は狭すぎる～代理人を務めた事例から～

弁護士 青野 渉

1 清水 緑さん交通死事件

私からは、危険運転致死傷罪の適用が否定された事例を、いくつか、お話いたします。

今年6月23日午後11時56分頃、旭川市の清水緑さん(53歳)が遭った事件。被告人の車は、パトカーに追跡されている途中、住宅街の十字路口交差点で一時停止標識を無視し、時速90から98キロという速度(鑑定の結果)で、右側から来た清水さんの軽自動車に衝突しました。被告は先ず、旭川市内の環状線(片側2車線の幹線道路)を時速100キロ走行し、右車線を走っていたパトカーを左車線から追い抜いたのです。パトカーは赤色灯を点灯させサイレンを鳴らして追跡を開始しました。次に被告は、右側(パトカーの前)に車線を変更したのですが、そこから147メートルの地点で、今度は急ブレーキをかけながら左に曲がり(タイヤ痕あり)30キロ制限のセンターラインもない幅員5.7mという狭い生活道路に入ります。そこからまた加速し、事故のあった交差点の一時停止標識を無視して、前記速度で衝突という事件です。

資料に被告人の弁解を書きましたが、速度が出ていたことは認めるが、パトカーに追跡されていたということは、全く気付かなかった、と主張しています。単に、事故の前にむしゃくしゃすることがあったので飛ばしていた、サイレンの音も音楽を聞いていたので聞こえなかった、車線を右側に変更して、もう1回急ブレーキをかけながら左折した時も、バックミラーとかは一切見ていない、一時停止標識は見えなかった、その衝突した場所がそもそも交差点であるということも気が付かなかった、と色々弁解しています。

旭川地裁での検察官の求刑は懲役4年。被害者の求刑は懲役7年で、11月5日の判決は禁固3年でした。明日が控訴期限ですが、遺族と私で、この刑は軽いので是非控訴するようお願いしているところです。

被告の運転は、非常に危険な運転だと思うのですが危険運転致死という犯罪にならない。それがなぜかということなのですが、危険運転致死の条文は5つに限定されており、それに当たらないものはダメとい

うことなのです。

本件ですと、「その進行を制御することが困難な高速度」がまず、考えられます。しかし、検察庁としては、カーブを曲がりきれずに逸脱して路外の人を轢いたようなケースでないと認められないという考え方(直進しているだけの事案)で運用をしていますので、ダメということです。

また、遺族の方は、「赤色信号を殊更に無視」ということにならないのかと聞かれましたが、法律的には一時停止標識は「信号」ではないので難しいということで、結局、自動車運転過失致死で立件されました。

以下は文書発言として届けられた手記です。なお、清水緑さん交通死事件は、11月19日、検察が量刑不当で控訴しました。札幌高裁での第1回公判は、2月19日10時です。

母は殺されました。刑法の見直しを求めます
旭川市 清水 孝太

仕事の都合上フォーラムに参加できず、申し訳ありません。書面に代えさせていただきます。

6月23日、午後23時56分に事故は起きました。私の母、清水緑は殺されました。

(中略：事件概要は青野弁護士の説明に同じ)

起訴内容は自動車運転過失致死でした。これだけの無謀かつ暴走と言える運転を行い、住宅街を100キロものスピードで走行すれば、死亡事故につながると誰もが思うはずですが。これを危険運転と呼ばないで何と言うのですか。私たちは当初から危険運転致死罪の適用を求めていました。しかし、危険運転致死罪の適用は私たちが想像するより遥かにハードルが高く、適用されませんでした。せめて加害者に自動車運転過失致死罪の最高刑である求刑7年を要求するべく、裁判では被害者参加制度を利用させていただきました。利用するにあたり、警察、検察の取り調べ内容を閲覧する権利、また、裁判では法廷内に入り、意見陳述をする機会が与えられました。

いくつか調書内容に疑問を抱き、10月4日の公判で尋問をしたり、代理人の青野弁護士から被害者側として懲役7年を求刑してもらうなど、母の無念を晴らすべく、出来ることはやってきました。

しかし11月5日の判決では、検察求刑の懲役4年をさらに軽減した禁固3年という残念な結果になりました。パトカーで追われていた事実に関しては、被告が気付かなかったと言えば、立証することが困難になり、争点にすることができませんでした。母はもう話すことが出来ず、相手の言ったことがすべて事実になる。現在の

法律では犯人が逃げ得と言ってもいいくらいです。罪もない人を殺してたったの禁固3年という結果には、当然ですが納得できるはずありません。私たちからすれば、これは紛れもない殺人なのです。

命の重さは年数では測れないかもしれませんが、私たちが求めるのは、自動車運転過失致死罪の最高刑引き上げと危険運転致死罪の要件緩和による適用拡大など刑罰の見直しです。被害者の立場になって改正を進めてほしいと思います。

私たちのように、家族を殺されたという被害者が後を絶ちません。そして、被害者に代わって社会的制裁を加えるべき法律が被害者の思いを反映できていないのが現状です。私たちと法律の間に高い壁が存在していることも事実です。

今回このようなシンポジウムを設けていただいて本当に感謝しています。私たち被害者の小さな叫びが届き、微力ながら国を動かす力になってほしいと心から願います。

2 危険運転罪で立件されなかった他の事例

今回の旭川のケース以外に私が担当した中で、やはり危険運転致死が適用されないことについて、疑問に思ったケースがいくつかありますので、ご紹介したいと思います。



一つ目は平成14年、これは危険運転致死罪が出来たばかりのころですが、加害者は20代の女性ですが、そもそも居酒屋に軽自動車で行って友人と長時間飲酒して、もうろれつが回らない、ふらついているような状態で(目撃証言あり)それで車を運転してセンターラインをオーバーして、対向して走ってきたオートバイに衝突。オートバイは2人乗りだったので、男性が死亡、同乗していた女性も非常に重い後遺症が残ったという事案です。警察は危険運転致死傷罪で立件しようと捜査し送致したのですが、検察庁はちょっと難しいということで業務上過失致死傷罪(当時は自動車運転過失致死傷罪は未だありません)及び酒気帯び運転で起訴し、求刑自体が3年6か月で判決は懲役2年6か月です。ご遺族としては非常に納得いかないというお話でしたが、私が相談を受けた時にはもう刑事事件は終わっていたので、何もできませんでした。しかし、内容的には、その後、最高裁で確定した福岡事件の判決基準からすれば十分立件出来た事案です。

他には、高石さんのケースです。これも、加害者(男性)は、飲酒をするつもりで車でバーに行き、女性と飲酒した帰りに車を運転をし、雪の中、新聞

配達をしている高校生に追突して死亡させたのですが、救護をしないでそのまま逃走。翌日、逮捕されましたが、飲酒の検知は出来ず、業務上過失致死と道交法違反(ひき逃げ)だけで立件されて、求刑が懲役4年、判決は2年10か月でした。

もう一つ、飲酒の事案でひどいのは、平成18年の事故ですが、30代の男性がかなり飲酒をして女性を乗せて深夜に車を運転。片側1車線の道路で、信号待ちをしている前の車を反対車線に出て追い越し、しかも信号無視をして、そこで、青信号に従って進行してきた20代女性の軽自動車にぶつかりました。被害の女性は、脳外傷で3か月くらい意識不明。意識は取り戻しましたが、非常に重い後遺障害が残ってしまったケースです。この被疑者は元警察官です。これも私が相談を受けた時には刑事事件が終わっていたのですが、赤信号無視でも酒気帯びでもどちらでも危険運転致死傷罪の可能性はあると思われる事案です。しかし、業務上過失傷害での立件。実刑にはなっていますが求刑3年で懲役2年という結論です。

今ご紹介したいいずれの事案も、危険運転致死傷罪になっていれば、おそらく2倍から4倍くらいの量刑になるのではと思われます。被害者の家族でない立場から見ても「それは軽すぎるのではないか」という判決です。私としては、危険運転致死傷罪の要件は狭すぎる、という印象を受けています。

3 危険運転致死傷罪の問題点

資料に危険運転致死傷罪の5つの類型を記していますが、の「その進行を制御する技能を有しない」という、無免許運転のケースは、おそらくこの法律が出来てから立件されたケースはほとんどない。現在の検察庁の考えは、無免許でも、かつて免許を持っていたとか、無免許で日常的に運転していた人は、これには該当しないという解釈です。だから免許取

危険運転罪の5つの類型(青野弁護士より)

アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態で自動車を走行させた事案

その進行を制御することが困難な高速度で自動車を走行させた事案

その進行を制御する技能を有しないで自動車を走行させた事案

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を運転した事案

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自動車を運転した事案

消になった人が、事故を起こしても、これには該当しない。しかし、免許を取り消されたということは、運転をすることが法的に禁じられているわけですから、危険運転にならないという現在の法制度のままでよいのか、この点は、きちんと議論して立法化された方がよいと思っております。

の、アルコール又は薬物の影響によりというのは、福岡の事案での最高裁判決により、アルコールの影響により正常な運転が困難というのがどのくらいのことを言うのかについて、立件しやすくなってきていると思えます。やはり酒の影響で事故が起きているのであれば、それはこの条文に当たるという方向にかなり近くなってきていると思えます。

の「殊更に無視」という要件ですが、先ほどご紹介した飲酒運転しながら信号無視をして、前の車を右側から追い抜いて事故が起きているのに立件してくれないというケース。この時の弁解は、隣に座っている女性と話をしていたので赤信号だと気が付かなかったと言っているのです。最初は、相手が赤で、自分は青だと言い張っていたのに、その証言自体を撤回するのですが、赤信号だという認識はなかったとずっと言っているのです。ちょっと考えられないのですが、その弁解をなかなか崩せない。私は、赤信号無視については、実際に赤信号を無視し、それを「認識しているという状況」があれば立件しても良いと思えますし、これについては、法律の改正だけでなく、特に検察庁が(危険運転では無罪になってしまうかもしれないと慎重になる傾向があるのですが)もう少し立件をしても良いと思っております。

会場からの発言



高石洋子さん (遺族)

2003年2月に私の二男、当時16歳で高校1年生の息子が、早朝に朝方まで

お酒を飲んでいて加害者の車にひき逃げされて亡くなりました。息子は冷たい雪の上に一人残され、深々と雪が降り積もって、白い塊のような状態で発見されております。この悔しさというのは半端ではないのですが、判決も本当に恐ろしい程軽いもの(懲役2年10月)でした。

以来、私はずっと、飲酒運転で事故を起こし、その場から逃げってしまうことによってアルコール検知から免れてしまえば、その場で助けた人よりも罪が軽くなってしまふ、という法の矛盾・抜け穴をちゃんと埋めて欲しい。子どもたちに、してはいけないこととし

て教えなければならない、それが大事なことと思いい活動を続けています。

法制審議会について最近も出席させて頂き、訴えてきましたが、この9年間、逃げ得を無くす法改正を訴え続けています。共同代表を務める「飲酒ひき逃げに厳罰化を求める遺族・関係者全国連絡協議会」は、既に8人の法務大臣に会い、59万人分の署名を提出しました。しかし法の抜け穴がまだ埋まっています。私たちは、みんなそうですが、こんな苦しい思いをする人はもうこれ以上作ってはいけぬ、自分たちで最後にして欲しいと立ち上がり、それぞれの立場で活動をしています。

今回の法制審での検討を期待しております。

やなぎさわさん

厳罰化ということですが、道路犯罪が他の罰則のレベルから見て軽すぎるから適正化するというところと受け止めました。その通りだと思います。

人間はミスをしますが、その失敗した事例を一般のドライバーに、重要な教訓として伝えるということをもっとすべきです。5年に1回の免許証の書き換えがたった30分で終わるのはおかしい。このあたりも声を上げて欲しいと願います。

ながたさん

自分自身、安全運転に対し再確認させられました。また、この会の皆様が訴える趣旨を受け入れて頂けるよう祈っております。

厳罰化とともに、飲酒運転防止のインターロック導入に対しても厳しく国に言っていく必要があると思えますし、運転免許もIC化されていますから、免許をかざさなければ運転できないような装置、さらに、クレーンの免許を与える時にその人の持つ病気を見逃した方の責任など、色々な視点から今後の事故防止をしていく必要があると思えます。

真島勝彦さん(遺族)

息子の被害事件は2010年7月4日でしたが、危険運転致死罪の裁判は2012年2月27日から(1週間)でした。加害者が、「殊更に無視」ということを否認したことで、検察の段階でも何度も補充捜査が行われ時間がかかったようです。加害者は公判でも、「(赤信号を)殊更に無視したわけではない。青に変わると思って行った」と、言い訳をしていましたが、検察は事実として赤信号無視したということで立件し、裁判所も認めました。その点では、内心の意図でなかなか立件できない赤信号無視の事例で、適用を少しは広げられたのかなと思いました。ただ、量刑面で、求刑は10年でしたが、判決は5年とあまりにも軽く、しかも、量刑を半分にした「理由」は「保険に入っている」ということだけであり、裁判所の交通事犯に関する罪の軽さの考え方が出てきて、やはりこれからの大きな課題だと思います。(事件詳細は38号)

フォーラムは、第2部のシンポジウムに続き、第3部「ゼロへの誓い」に移り、関係機関からの挨拶(次ページ)を受けた後、提案されたアピール(下記)を参加者全体で採択し、小野副代表の閉会挨拶で終了しました。

世界道路交通犠牲者の日・北海道フォーラム アピール

私たちは、国連が提唱した「世界道路交通犠牲者の日」に、今年も「交通死傷ゼロへの提言」をテーマに集いました。

理不尽に通り魔殺人的被害で命や健康を奪われる交通死傷は、決してくり返してはならない悲劇です。しかしクルマは「静かなる大虐殺」と形容されるよ

うに、その凶器性をもった使われ方が今も続いています。根底にあるのは、人命を軽視しスピードと利便性のみを追求する麻痺したクルマ優先社会です。

私たちは、今検討されている刑罰改正が、交通死傷被害「ゼロ」につながるものとなることを願います。法は、そして社会は、悪質運転はもちろん。死傷被害につながる「過失」の不注意運転も決して許さないという規範を示すべきです。許容できる事故など無いのです。

犠牲を無にすることなく、刑事罰が交通犯罪の抑止力となり、「誰もが加害者になるかもしれないから、罪は軽く」という負の連鎖が断ち切られることを強く望みます。
Nov.18.2012

フォーラムの感想 参加者アンケートより

危険運転の危険の判断が社会通念上一般的な感覚ではなく、加害者側の主張や法的解釈により為されているのはおかしい。法は誰を守るため、助けるためにあるのか。現行法は国民の期待を裏切るものである。スピード違反だけでも十分に危険です。ましてやそのことで人を死傷させたのなら厳罰に処せられなければ、こうした人間はいくらでも増えていきます。社会正義が果たされない法では国民の信頼は得られないことを、国はもっと真剣に受け止め、改正すべきところは早急に対応して欲しい。

七尾さんのお話を聞いて、私の夫と息子が事故にそうぐうした時の様子が見えた気持ちがしました。生前、夫が車の運転をしながらいつも言っていた言葉、「自動車は便利な乗り物、でも一歩間違えると凶器に変わる」を、七尾さんも同じに言っていました。夫も息子も今日は私たちとこの会場に来ていると思います。今日は参加出来て、とても良かったと思います。

法律は事故を起こす側、加害者にやさしく、被害者を守っていない気持ちがある。矛盾を感じる。

あらためて交通事故の刑罰が軽く扱われていると思いましたし、そのなかでの被害者家族の方々の苦しみを知り、活動の意味が確認できました。

逃げ得、事故を作り替える、嘘をつき続けるなど常識化していることに心底こみあげてくる怒りを禁じ得ません。後ろから2度強打され、生きている者として、やるべきことは有る。

しかし後遺症がじわじわと24時間続き、自分としての実行性が全然です。

刑罰見直しは、事故を無くす、減らすことに重要な課題だと思いました。加害者は保険金支払いで、罪のつぐないが終わったと勘違いをしてはいけません。

交通死傷ゼロへの取り組みの必要性・方法論をよりわかりやすく説明して下さって大変良かった。

運転者の体調(飲酒)をもっと重くみるべきだと思っています。

被害者・遺族の体験からの訴えが良かった。これから色々と要望提出の取り組みをするべきで、法律改正の問題が具体的に説明され、分かりやすく納得する事ばかり。

大変な後遺症で苦しんでいるのに認めず、精神的・経済的に傷つき続けている怪我をした人たちの話も聞いて欲しいです。被告代理人は被告の無責任な嘘がわからぬはずはないのに。この会は、国警察他いろいろな所に法律的な事まで声をあげて下さり、もっと早く私もこのような会に入会して、相談、係わってもらえていたら、このように精神的、心身ともに傷つくことも多少は緩和されたと思います。

様々な実態を知りました。私はまだ20歳でまだ免許はもっていないのですが、我々国民一人一人が現実を知り、これから事故ゼロを達成するにはどうしたら良いかを考えていくことが大切だと感じました。

交通事故被害者をゼロにする取り組みと、法律の矛盾を改訂する活動

が、判りやすく説明され大変良かった。

参加者の熱意に感動しました。事故を起こした事例をどうドライバーに生かすかが課題と思う。

パワーポイントや資料にもとづき、大変わかりやすかった。昨日は「犯罪被害者支援道民のつどい」に出席しました。昨日の講師の方からもお話があり、つらい気持ちがよくあってきました。私は、登校時に毎朝交差点で旗振りをしています。なぜ、もっとドライバーは交差点の右折左折で余裕をもって運転できないのかと思います。横断歩道を歩行者が安心して渡れるように願いたい。

毎年参加させて頂いています。前田さんの説明が、データを基に要点をとらえて分かりやすかった。この催しをもっと多くの人、特に若い人に参加してもらいたいと思います。「チカンは犯罪です」というキャンペーンがあります。交通事故は「交通違反」という軽い言葉で言われていますが「交通犯罪」と言いかえるべきです。

安全運転に対する再確認が出来て良かった。ゴールド免許だと5年に一回、わずか30分の講義を受けるだけですが、この度のような事例やゼロへの考え方などを、もっと時間をかけて学ぶべきですね。

自分も気を引き締めて運転しようと思った。

飲酒ひき逃げが「常識」にならないように早く法改正してほしい。助かる命が増えるように。

ゼロへの誓い・・・来賓挨拶

WORLD DAY

道環境生活部くらし安全推進課
交通安全対策担当課長

吉泉 丞 氏



皆様には、日頃から交通事故のない社会を目指してご尽力を頂いていることに、この場をお借りしてお礼を申し上げます。

冒頭、七尾様、土屋様のお話を伺い、目に涙が浮かぶ思いでありました。また、青野先生、内藤先生のお話を伺わせて頂いて、なるほどと感じたところでございます。

交通事故被害者の会が設立されて13年。この間、皆さんは本当に全国の被害者の方々と力を合わせて、危険運転致死傷罪や、飲酒運転の厳罰化など為されました。しかし、私もここに来る前に交通捜査課で事件を担当しておりましたが、この危険運転罪の適用というのが非常に難しいと感じてきた一人でもあります。京都で起きた登校中の列に車が突っ込んで妊婦を含んだ3人の方が亡くなった事故や、死者7人、重軽傷者39人を出した関越道の高速ツアーバス事故、そして、この北海道でも悲惨な事故が相次いでいますが、皆さんのお力というか、熱い思いにより、お話のあった法制審議会においても更なる厳罰化ということで審議されていると思っています。



北海道警察本部 交通部管理官
守谷 明浩 氏



先ほどのシンポジウムでは、3名の方から大変ためになるお話を聞かせていただき、個人的にも大変勉強になりました。本日のメインテーマであります「交通死傷ゼロへの提言」について、日々交通事故抑止対策を担当している者として、大変考えさせられるテーマであります。今年、北海道で発生した交通事故では、昨日現在159人の方が亡くなっております。それぞれを見ても、飲酒運転を始めとする危険な運転行為によって発生したもの、居眠り運転によるもの、脇見をしたり安全確認を怠ったもの、信号を無視して横断歩行中に被害にあったものなど様々な原因がありますが、尊い命が失われているという現実、そして遺族を始め、多くの方々が嘆き、悲しみ、苦しみ、事故を境に大きく人生が狂わされてしまった方がたくさんいるという現実があります。

私が交通事故被害者の会の皆様にお話しするのが、今回で4回目になります。自らの体験を通じ、悲惨な交通事故を防止するために立ち上がって、各種講演活動

この京都の事件について、運転する技能があるから危険運転ではなく自動車運転過失致死罪であるというのは私も疑問に思っていました。車の運転と言うのは技量ばかりではないのです。道路交通法を学び、安全に車を動かすことを学んで初めて車の免許が与えられるのです。

私自身は、交通事故と言うのは殺人や傷害罪と同じと思っています。事故係の時に遺族調書を取る中で、朝「行ってらっしゃい」と送り出したお父さんが突然の電話で亡くなったと聞かされた。お父さんとは、行く前に「晩御飯は何を食べる?お父さんは肉が好きだけど、最近、コレステロールが高いから、今夜はサンマにしましょう」と言って送り出した。それが最後だったという事件があり、調書を取りながら、涙が出て止まりませんでした。

私たちは、被害に遭われた方とご家族に思いを馳せて、この社会から交通事故を無くさなければならぬのです。それは誰もが願っていることなのです。前田代表が冒頭でお話していましたが、今までは高度経済成長の中で車が優先されてきた、これもある意味事実だと思います。道といたしましては、皆様方や北海道警察、関係機関・団体と緻密な連携を取りながら、車社会ではなく人優先の交通安全対策をこれからも取り組んで参りたいと思っております。今後ともよろしくお願い致します。

やいのちのパネル展を精力的に行っている皆さんの志には、頭の下がる思いであります。

科学技術がいくら発展しようと、交通事故を起こすのは「人」なのです。車を運転する人を始め、道路を利用する全ての人に「交通事故を起こさないで欲しい」と継続的に訴えていくことが、地道ではありますが、大切なことだと思います。

事故防止の訴えは、相手の心に届くメッセージでなければなりません。突然命を奪われ、最愛の人に言葉を遺していくことができなかつた夫や妻、そして子どもたち。彼ら・彼女らの無念さや悔しさが、皆さんにはおそらく命のメッセージとしていつまでも聞こえているのではないかと思います。そして、皆さんが講演活動などで発するメッセージを通じて、交通事故の悲惨さが社会に伝わっていているのだと思っております。

交通事故のない安全で安心な社会の実現は、誰もが願っていることであります。道民一人ひとりが命の重みをかみしめ、交通事故で苦しむ人がこれ以上増えることがないように、交通安全の輪が大きく広がっていくことを切に望んでいるところであります。

皆様方におかれましても、引き続き被害者相互の支援活動と併せて交通事故撲滅のため、ご尽力を頂けますようお願い申し上げます。

犯罪被害者週間全国大会2012～いのち、きぼう、未来～

10回目となる記念の全国大会が、犯罪被害者週間(11月25～12月1日)の12月1・2日、東京の晴海グランドホテルを会場に行われました。(主催は、全国19の被害者団体が構成する「犯罪被害者団体ネットワーク」愛称 ハートバンド)



北海道からは、一戸、荻野、佐藤(2)、白倉(2)、高石(2)、前田、真島(2)の、家族も含め11人が参加し、全国の仲間と有意義な交流を行いました。

支援者とともに、困ったこと望むことなど率直に話し合った車座トーク

開会

1日午後開催の公開の全国大会には、北は北海道、南は沖縄・九州、16の被害者団体から約120名(うち初参加者が35人)、支援の機関・団体・個人の方を合わせ、昨年を上回る計165名の参加がありました。

最初に、実行委員長の鈴木共子さん(生命のメッセージ展代表)が挨拶に立ち、大会の意義と存続のための資金協力を呼び掛けるとともに、10回記念の「私の未来宣言」(次ページ)を紹介。当会の高石茜さんが朗読しました。



続いて来賓の山上皓さん(ハートバンド顧問、全国被害者支援ネットワーク前理事長)と黒沢さん(犯罪被害救援基金 専務理事)、滝澤さん(警察庁 犯罪被害者支援室長)からの挨拶を受け、最後に滝法務大臣(当時)からのメッセージの紹介がありました。

被害者の声

第1部「犯罪被害者の声」では、最初に、2004年11月、夫が、逆恨みした元上司の指示で若者5人に拉致・殺害されたご遺族、近藤さ

え子さんの訴えがありました。

続いて、いま法制審で検討されている刑罰見直しのきっかけを作った二組のご遺族、2012年4月、



写真左から、中江さん、近藤さん、真野さんご夫妻

京都亀岡で無免許の少年が運転する暴走車によって、26歳娘さんと娘さんの胎内のお子さんが犠牲になった中江美則さんと、2011年10月、名古屋で、無免許、飲酒の運転者に19歳大学生の息子さんを奪われた真野哲さんが、それぞれ事件と、事件後の悲嘆の中から悪質運転への危険運転致死罪適用を求めて活動したことが切々と語られました。

車座トーク

第2部は、2年目の企画である車座トーク。参加者全員が一つの大きな輪になって座り、「みんなで考えよう」をテーマに、「被害者になって困ったこと、真に望むこと」を自由に発言・交流しました。同席した、行政や、専門の立場から支援いただいている方、マスメディアの方には「パートナー」として適切なアドバイスやコメント等をいただきましたが、参加者からのアンケートに「今まで誰にも話せなかったことを傾聴して下さって気持ちが少し楽になった」「様々な被害者の意見や気持ちを分かちあえたところがとても良かった」「私たちの話を真剣に聞いて回答してくださった。続けてほしい」などと記されたように、好評を得た企画となりました。

交流会

大会後はこれも恒例となった交流会に移り、食事をしながら、新参加者の紹介と懇談が行われました。全国の仲間との新たな出会いと再会に、話は尽きず、語らひは会場を替えて、深夜まで続きました。

分科会

翌2日は分科会。「ハートカフェ」「弁護士相談」「カウンセラーを囲んで」「マスメディアと被害者」など、各テーマに分かれて、学び、交流を深めました。(写真はハートカフェ。2日間を通して木下徹さんの歌声に癒されました)

再会を約して

全日程を終えての参加者アンケートに「苦しんでいるのは自分ひとりではない。アドバイスや助言をもらって参考になった。勇気をももらった。子供のためにも頑張ろうという気持ちになった。来てよかった」「1年に1度皆様に会える喜び、絶対にハートバンドは続けて欲しい」などとありましたが、閉会行事後も「来年もきっと会いましょう」と、再会を約す姿が印象的でした。

そして、北海道からの参加者は、今年も、大会・交流会・分科会の司会や朗読・発言など、貴重な役割を担わせていただいたことも付記します。(前田)

全国大会に参加して
札幌市 佐藤 京子

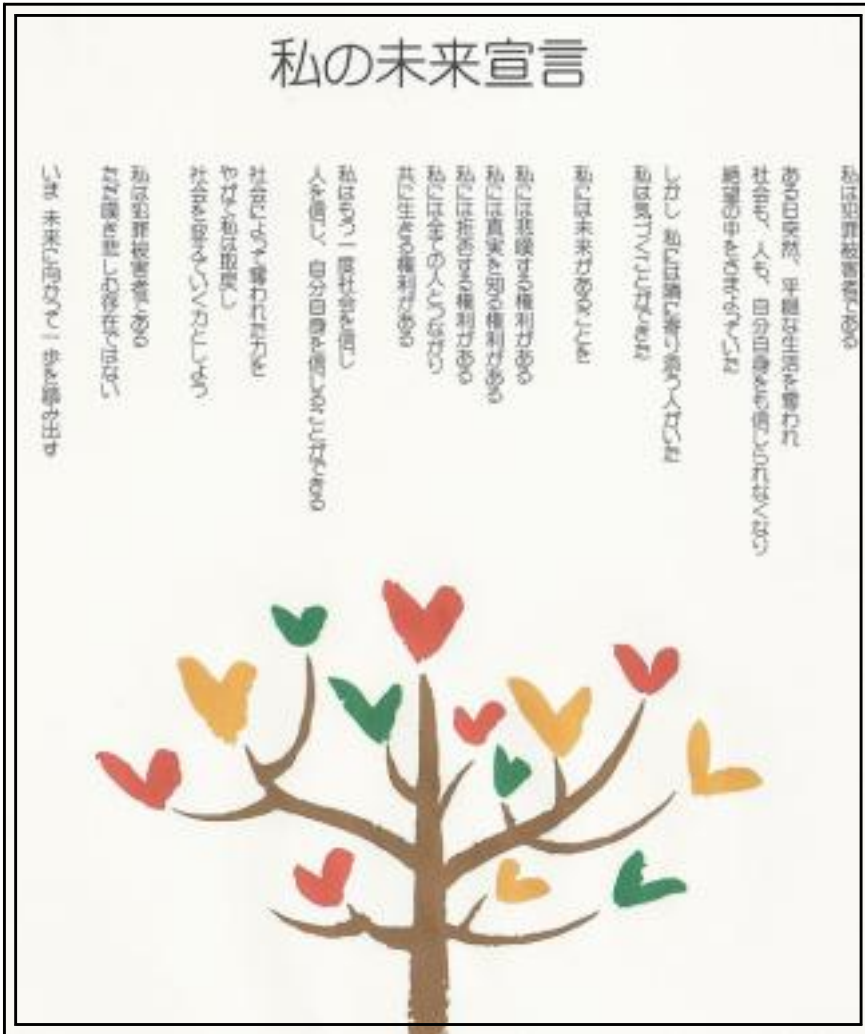
資金難の中、何とか開催された全国大会。今回は10回目で、私の未来宣言が出来ました。車座トークや2日目の分科会では、知りたかった事を聞くことが出来たととても大切な時間でした。私はハートカフェでの木下徹さんの歌で心が癒されました。会場が一つになり、皆で口ずさみました。ですから、皆さんと別れることはとても辛かったのですが、また皆様と会う日まで、頑張って歩いて行こうと決めて帰路に着きました。

今大会に尽力下さった皆さま、有難うございました。(佐藤京子)

被害者の声を聞き、危険運転致死傷罪にならない世の中がおかしいと思います。もっと被害者遺族の声を聞く世の中になって欲しいです。

全国大会は、北海道から沖縄までの被害者遺族が集まり、お互いが現状を話し合ったり、遺族にしか分からない話や気持ちを共感し合える場所です。他にはありません。これからも続けてほしいと思います。

(佐藤茜利、中学2年)



全国大会に参加して
小樽市 一戸 聖子

被害者の会の皆様、お元気でしょうか。
今回初めて全国大会に出席させていただきました。お天気も悪く飛行機は45分遅れで羽田に着き、会場には1時間も遅れて着きました。私は障害者になって初めて旅をしました。羽田からモノレール、地下鉄を乗り継ぎ会場まで行きましたが、それは大変で、エレベーターがどこにあるのかわからないので、一緒に行きました荻野さんには、歩行器をかかえて階段を持っていたいただき、大変お世話になりました。もっともっと障害者にやさしい世の中であってほしいと思いました。
初めて全国大会に出席させていただいて、殺人事件や学校での児童の事件、また加害者のわからないひき逃げ、また、死亡した者が加害者になるなど、問題がたくさんあるのには、心がとてもつらくなりました。皆様のいろいろなお話を聞いているだけで、遺族の方々のお話で、被害者当事者のお話は聞けぬま

ま、まだまだ当事者のお話ができたなあと思いました。会場は午後5時に終わりました。この日は東京も寒くてお布団1枚で、フロントの方に毛布をお借りできませんかと尋ねましたが、後ほど言うことで待っていましたが朝になりました。いろいろ経験をしました。健常者と障害者が一緒に生きて行くことは大変だなあと思い、自分なりに障害者の為に何か出来ることがあるか、考えて行きたいと思いました。この会に出席させていただき、有難うございました。

この大会の様子は、1昨年開設されたハートバンドのホームページに映像記録としてアップされています。是非視聴下さい。(「ハートバンド」で検索)

写真は、私の未来宣言を朗読する高石茜さん



フォーラムでの願い実現を 11/26、法制審に追加要望書を提出

今回の北海道フォーラムで討議された「ゼロへの願い」を届けるべく、11月26日付で、法制審刑事法部会長宛に追加の要望書を提出しました。要望書には、シンポジウムなどフォーラムの内容と採択されたアピール文、参加者の感想意見等を記し、また清水孝太さんの手記(p9)も添付しました。

～ 編集を終えて ～

1年前のこの欄に、「1月9日現在、道内の交通死は1名です。その被害の重みを胸に刻み、犠牲はこれで終わりにしなければならないとの思いを新たにしました。」と書きました。「ゼロへの提言」のフォーラムを特集した本号の編集を終えた1月15日現在、道内の交通死は今年も「1」です。しかし、9日までは「0」でした。年明け後のゼロ日数は88年と2011年の「4日」を上回る「最遅記録」とのことです。

フォーラムの感想アンケートに、「夫と息子が交通事故で亡くなってから、ニュースや新聞記事は交通事故ばかり耳と目に入るようになりました」と書かれたご遺族がありました。私もそうですが、被害者は「犠牲を無にしたいくない」との強い思いから、交通死傷報道とその「数」に、いつも憂います。しかし、9日間「北海道0人」との記事を目にしたとき、少しの希望を感じました。今冬の多雪による「交通静穏化＝スピード抑制」がその一因としてあるとは思いますが、意識の変化もあると思うからです。会が出来た頃は「ゼロを」という言葉を遠慮がちに口にすることもありました。しかし、私たちは、仲間と心をついに、「減らす」だけでなく「根絶」しなければならないと、行政や社会に必死に訴え続けてきました。結果、歩みは遅いですが、犯罪被害者等基本法や刑罰改正などもあり、社会の受け止めに変化の兆し～「ゼロを」という訴えに共感してくれる人が多くなった～が感じられるのです。それでも未だ、気持の落ち込みを感じる事が時々あります。ハートバンド主催の全国大会に出席された諸澤英道先生(2007年の道フォーラムの講師)は車座トークで「矛盾だらけの、犯罪者のための司法制度全てを、被害者のためのものに作り直さなければならない」と強調されました。今フォーラムで討議した刑罰改正など、課題の多さと大きさに時折たじろぎますが、前ページの「私の未来宣言」を読み返し、一人ではないこと、仲間の輪、支援の輪、社会正義を求める人々の輪の大きさと力を信じ、それらを一層感じられるよう、前へ進まなくてはと思います。(前)

右の写真は、9月25日、札幌駅地下歩行空間で北海道交通安全協会の協力で行った「いのちのパネル展」

会の目録

2012.8.11. ~ 2013.1.10.

会合など

8/23 会報39号発送
9/12、10/10、11/14、12/12 世話人会・例会
11/18 世界道路交通犠牲者の日・北海道フォーラム
12/1・2 犯罪被害者週間全国大会(東京)



訴えの活動

8/28 当麻町役場(山下)
9/11 札幌市立札幌中、9/18 釧路東高校、10/3 北海少年院、10/11 苫小牧西高校、10/26 NPO 法人自立生活センターさっぽろ、11/6 札幌平岡高校、11/20 札幌市立山鼻中、11/21 紋別中、11/28 札幌市立白石中、12/6 札幌市立真駒内曙中、12/7 札幌市立藻岩中、12/14 札幌拓北高校、12/21 当別高校、(前田)
9/26 妹背牛中、10/11 女満別高校、11/9 厚真高校、11/16 室蘭市立翔陽中、11/17 道民のつどい、11/22 札幌厚別高校、11/25 断酒会研修会、11/28 苫小牧東中、11/30 札幌市立美香保中、12/7 札幌市立栄中、12/10 苫小牧市立和光中、12/11 音更町立駒場中、12/13 札幌市犯罪被害者等支援研修会(高石)
11/1 歌志内中、11/7 穂別中、11/17 当別中、11/21 札幌市立東栄中、11/26 札幌市立屯田北中、11/29 長沼中、12/14 小樽桜陽高校(白倉)
11/7 札幌学院大学(小野)
11/22 深川西高校(伊藤)
処分者講習での講師：8/31(荻野)、9/28(前田)、10/26(荻野)、11/22(荻野)、12/28(前田)

いのちのパネル展

8/31～9/12 上富良野町社会教育総合センター
江差町松山振興局 9/25 札幌駅地下歩行空間 9/28 札幌市立札幌中 11/1～9
JR手稲駅 11/5～14 札幌学院大学 11/19～23 札幌地下街オーロラスクエア ① 11/19～23 西区民センター ② 11/28～12/12 札幌国際大学 ③ 12/1～11 釧路市生涯学習センター、イオンモール釧路昭和

パネル展感想

今までは事故にあわれた方、亡くなった方に対して可愛想とか、仕方なかったのでは…とっていました。でも今回のパネルを拝見して、加害者側の誠意がないことや、死人に口なしという言葉に何とも心が痛みます。加害者に罪の意識がない事に対しても怒りがこみ上げてきます。多くの人たちに診て頂きもっと交通というものを考えてほしいものです。

(上富良野会場にて、40代男性)

