

交通事故被害者の会

第8号

2002年4月10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、交通事故被害者や遺族でつくる会です。入会希望の方は上記事務局に電話をください。会費はありません。年3回発行の会報が送られ、毎月10日(土、日、祝日のときは次の日)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 内藤 功

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

手記

あの日から

北広島市 土場一彦・久美子

「どうしても友達と遊べないの? どうしてお姉ちゃんと一緒に中学や高校にいけないの? どうして何も悪いことをしていない僕が殺されなくてはいけないの?」

俊彦は、あの日から私達にいつもこう問いかけています。

俊彦は、平成13年の夏休み最後の週末、8月18日の晴天の昼下がり1時30分、北広島市内のふるさと祭りに友達3人と自転車で向かう途中で事件に遭遇しました。

この日は、午前中、翌日のふるさと祭りで披露するヨサコイソーラン踊りの練習を小学校で行い、午後になってから友達と誘い合わせて祭り見物に出掛ける途中でした。昼食に戻った時、「明日のヨサコイはピラミッドの頂上に登るんだよ。明日は踊りで遊べないから、友達と祭りを見に行ってくる。いってきます」と誇らしげに言って別れたのが生前の最後の姿です。

子供達は、スクールゾーンの歩道上をゆっくりと走行していましたが、対向して上り坂の車道を走行してきた女性会社員(50歳)の車が、20cmの段差の歩道に乗り上げた上、アクセルを踏み込み、3.5m幅もある歩道上を、子供達に向かって50mも暴走して次々と跳ね飛ばし、街路樹に衝突してやっとう止しました。故意とも言える不自然な状況に言葉を失いました。

3人の友達も重軽傷を負い、突然目の前に現れた車を避けることもかなわず、恐怖と向き合った俊彦は、全身の骨折と失血性ショックによって2時間後に9歳7ヶ月の短い生涯を終わらされました。

多くの方が、警察や検察の手で既に処罰が済んでいると思っていますが、危険運転癖で評判の加害者は、正式な謝罪、事故原因の説明、御参りさえもせず、何事も無かったかのように同じ町内で普通に生活をしています。

交通死すべてを交通事故と呼称して聞き流す風潮が、悪質な犯罪者(加害者)に寛容な社会を作っているのです。“加害者も生活があるから”といった言葉を何度も耳にしますが、何の非もなく希望に溢れた未来を一瞬のうちに奪われた俊彦や、生きる希望を剥奪された私達の権利はどこにいったのでしょうか。この事件は、車を凶器として使った通り魔のような悪質な犯罪で、このような人間がいる限り、子供達にとって十分安全であるはずの場所でも、自分達を守ることが出来ないことを語っているのです。

俊彦は、優しさや思いやりに溢れ、笑顔で周りを明るくさせる“ひまわり”のような少年でした。私達にとって命よりも何よりも代え難い存在でした。このような犯罪で彼を失ったことは、身を裂かれるより辛く悲しく苦しいことで、私達の心の隙間は一生埋まることはありませんし、あの日から心から笑うこともありません。ただ、俊彦の為に出来ることを精一杯したい、彼の問いかけに答えてやりたい。それしか残りの人生にも意味を感じなくなっているのです。

今は、俊彦の尊い犠牲を無駄にせず、この事件を風化させることなく、悪質な交通犯罪が撲滅されるよう願わずにはられません。

交通犯罪を撲滅するために、運輸業者の社会的責任を求める裁判 経営者の「代理監督責任」を認める画期的判決(2/26)に、不当な控訴(3/6)

事件の概要

1999年10月29日、交差点で青信号の横断歩道を渡っていた斉藤良夫さん(豊平区、当時76歳)は、徐行せず歩行者への注意も払わず、反対車線に侵入する極端な内回りで暴走した右折トラックの右前部に轢かれ帰らぬ人となりました。

加害運転手は禁錮1年の実刑を受けました。しかし、入社前後に人身を含む事故を4回、信号無視や速度違反など違反を6回も繰り返し、都合4回もの免許を受けている不適格運転手を雇い、適正な運行管理や労務管理を怠った運送会社の経営者としての責任は問われることはありませんでした。

会社としての反省と自覚が全くないことは、謝罪を求める遺族に「社長は入院中で来られない」と平然と嘘をつき、未だに一言の謝罪もなく、陸運局には虚偽の事故報告書を提出するという不法行為にも明白でした。

行政の対応も遅く、運輸局が監査に入ったのは遺族の申し立てを受けてのことで1年半後。その結果、事件後も運行管理違反など業務違反を改めていないことが明らかになり、事件から2年後ようやく「停止車輛数70日車」の行政処分が下されました。

全国からの署名が、裁判所を動かす

2001年5月、こんな理不尽は許せないと、長女の千穂さんはじめ遺族は、殖産運輸社長の代理監督者責任と不法行為による損害賠償を求める訴訟を提起。

しかし札幌地裁は、2002年1月、証人尋問など審理を尽くすことなく、突如結審を宣言しました。

2月、「被害者の会」世話人会は、この裁判で使用者責任を明確にした公正判決を得ることは、命と人権が真に大切にされる社会への一歩になるとして、支援の署名活動を開始。署名はわずか2週間という短期間ながら、道内の会員及びインターネット等でつながった全国の支援者から約3800人を集約。裁判所を動かす大きな力となりました。

画期的な2/26札幌地裁判決

※以下は「北海道新聞」の見出しと記事の抜粋です

「会社のトラック死亡事故 社長にも賠償命令 代理監督者責任認める」 (2002/2/27)

<解説>・・・事故防止対策「不十分」と警鐘

業務用のトラックが起こした死亡交通事故をめぐり、運転手を雇用していた運送会社の社長の賠償責任を認めた札幌地裁判決は、従業員が事故を起こせば経営者も監督責任を問われて賠償義務を負う場合があることを明確に示したものだ。

事業用車が事故を起こした場合、ほとんどの会社が加入する自動車損害保険から保険金が支払わ

れるため、「事故防止に対する会社や経営者の対策が不十分になりがちだ」との指摘が以前からある。判決はこうした風潮に警鐘を鳴らし、事故防止への取り組みを促すものといえる。

「事故の苦痛、肝に銘じて」・・・遺族会見

運送会社社長の代理監督者責任を認めた札幌地裁判決を受け、遺族側が26日、道司法記者クラブで会見。長女の斎藤千穂さんは「交通事故が遺族に計り知れない苦痛をもたらすことを運送業者は肝に銘じてほしい」と、父親の遺影とともに訴えた。約3800人の署名を集めて訴訟を支援した道交通事故被害者の会の前田敏章代表は「車優先で、人命を軽視する流れに一石を投じる判決」と評価した。

3月6日、殖産運輸は不当な控訴

「被害者の会」(2002/3/9)の声明より

一審判決は、画期的とはいえ、極めて当然の判決であり、不当な控訴に強い憤りを感じます。

被告側に依然として運輸業者の社会的責任や自覚がないことは、この判決直後、被告代理人が「社長を訴えるのは嫌がらせとしか思えない」(2/27「読売」)とコメントしていることから明白です。

安全のための適切な運行管理を怠っていた会社には、営業停止などのもっと重い処分が課せられるべきなのです。「交通殺人」ともいえるべき今回の事件で、経営者の責任が問われないのであれば、これからも「『事故』だから被害者はいても加害者はいない」「運が悪かった」などと軽く扱われ、「事故」という名の人権侵害が懲りなく繰り返されることとなります。

全ての運輸事業者が安全のために運行管理・労務管理を徹底し、運輸局、労基署など行政も正しく指導監督する、そして一般のドライバーも重い重い社会的責任を担ってハンドルを握るということにつなげなくてはなりません。今後も支援を強めます。ご理解とご協力をお願いします。

原告、斎藤千穂さんの訴え(2002/3/9)より

加害運転手を首にし、父を轢いたトラックを転売して、痕跡を消し去る事が会社の責任のとり方だということでしょうか。これ以上、犠牲者と遺族を出してはなりません。それは、横断歩道で命を絶たれた父の悲痛な叫びでもあります。

母もこの度のショックと心労で、片目が失明し残る目も近く手術しなければなりません。母のこの苦しみと被害を年のせいだと切り捨てる加害者や裁判官を、私は許す事ができません。このような苦痛は、私たちだけでもうたくさんです。控訴審でも社長の責任を認める判決を出すために、引き続き、どうかご支援下さい。

詳しい経過等については当会のホームページを

長谷智喜さん

前回の講師からのお便り

柳原三佳さん

上川橋交差点が分離信号に

歩行者事故防止研究会 長谷智喜・かつえ

分離信号運動9年の原点

地域町会とともに警視庁への信号改善要望提出から9年。平成14年3月4日、私たちの悲願であった上川橋交差点の分離信号が実現しました。運動の原点であるこの交差点の分離信号化は、単に一つの交差点が改善されたという物理的変化だけにとどまらず、行政の車優先施策に異を唱えた遺族と国民の声を反映したのものとして非常に意義深いものがあります。これからの交通の安全が、車優先から歩行者優先へと変わる転期となることでしょう。

危険な郊外の交差点こそ分離式に

「しんごうはなぜあるの?」と書き残した息子の命が奪われた上川橋交差点は、JR八王子駅から9キロ。山あいの中で二つの街道(7m道路)が交わる丁字路交差点です。通行車両は大型ダンプの混入率が高く、通行車両は多いものの歩行者はきわめて少数という、全国どこにでもある郊外の交差点です。このような郊外の交差点は街中の交差点と比較し重大事故の発生事例が多いことから横断者一人一人に課せられる生命への危険は、遙かに高いものと行政に指摘していたところでした。

今回上川橋交差点に用いた分離方式は押しボタン式。歩行者が押しボタンを押さないかぎり両方の街道の車だけを交互に流します。歩行者の安全と車の効率を両立させたシンプルな構造です。

全国の生活路と通学路に普及を

さっそく夫婦で上川橋交差点を歩いてみました。全ての車が停止したことを確認した上で交差点を渡る感触は、期待したとおり安全そのものでした。私たち大人が子どもたちの安全を願って与えるものは、避けようのない危険性に蓋をして教えるまやかしの安全教育などではなく、交差点の実状にあった信号運用の改善であることを実感いたしました。

なぜこのように簡単な改善がすぐにできなかったのか、いまもってその真意は定かではありませんが、速やかに全国の生活路や通学路に普及することを願ってやみません。(分離信号日より2002.3.13より)

昨年講師をお願いした、長谷さん夫妻の粘り強く緻密な努力が実を結びました。誰より天国の元喜君が、お父さんお母さんを誉め、励ましていることでしょう。

ちょうど北海道でも道警が本格導入を決めるという報道

があり、喜んでいました。道新記事を紹介いたします。

スクランブル交差点

歩車分離式信号 道内で本格導入

道警は今年から、歩行者が横断歩道を渡る際、交差点内への車の進入をすべてストップする「歩車分離式信号」を全道各地で本格導入する。歩行者の交通事故を防ぐのが狙い。三月中に札幌市中心部の交差点などに十基設置するのをはじめ、年内に五十基を整備。来年以降も順次、全道各地の市街地などに導入する。(後略)

北海道新聞 2002/3/11

3月中に設置されたのは、札幌市内の9カ所と江別を合わせた次の10カ所です。

- 札幌市 ①南1西3 ②南1西2 ③北4西4
④北4西3 ⑤南1西17 ⑥北11西15
⑦真駒内幸町3 ⑧北12西4 ⑨白石区本郷通3
⑩江別市東野幌町6

道警の交通規制課を訪ねたところ、現在の箇所は市街地だけですが、年内に設置する箇所には、静内町など交通量の少ないところでの導入もあるとのこと。今回の設置を機に、押しボタン式などで先ず通学路の全てを分離式とすることを要望してきました。

書面での報告義務、違反には罰金

自賠法が改正されました

ジャーナリスト 柳原三佳

4月1日、自賠法が改正されました。今回は、自賠責保険始まって以来の大改正となりました。

そのなかでも、特に画期的なのは、以下の条文が盛り込まれ、4月1日以降は、保険会社が査定の結果や理由について、被害者に書面で報告せよと義務付けられ、さらにこれに違反した保険会社は100万円以下の罰金(第87条の2)という罰則もついたことです。

これまで、「無責」や「重過失減額」また、後遺障害等級認定の根拠がわからず、苦しんでこられたご遺族、被害者は多いことでしょう。しかし、新しい自賠法では、保険会社に「書面での説明」を義務付けています。(ただ、どの程度で説明でよとするつもりなのか、それについては4月以降の運用を見ていかなければわからないのですが)

●第十六条の四

保険会社は、保険金等の請求があったときは、遅滞なく、国土交通省令・内閣政府で定めるところにより、支払い基準の概要その他の国土交通省令・内閣府令で定める事項を記載した書面を当該請求を行なった被保険者又は被害者に交付しなければならない。