

交通事故被害者の会

第7号 2002年1月15日 (年3回発行)

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8階
TEL・FAX 011-233-5130

被害者の会主催

フォーラム・交通事故Ⅱ

2001/11/22

事業用自動車の事故ゼロのために

● 100名の参加で意義ある集い

2回目となる「被害者の会」主催の公開シンポ、「フォーラム・交通事故Ⅱ」は、11月22日、「かでの2・7」を会場に、約100名の参加者を得て意義ある話し合いが行われました。

テーマは「事業用自動車の事故ゼロのために求められるもの」。最初に内藤副代表が挨拶し、犠牲者へ黙祷を捧げたあと、北大大学院の川村雅則さんの報告を柱に6人の発言者がそれぞれの立場から事故ゼロに向けての課題を語り、フロアからの積極的発言も交えて貴重な討議となりました。司会は被害者の会の前田代表と小野副代表が務めました。以下は内容の要約です。



● 事故ゼロのための論議を 司会(前田)

「被害者の会」がフォーラムを主催するのは、私たちの痛切な体験から、かけがえない命や安全をすべてに優先して欲しいとの願いから。今回はトラック・バス・タクシーなど、プロの運転手さんにとっての事故未然防止の課題を考えていただく。

事故を「ゼロ」にするにはどうするかという視点で。また、「加害対被害」という狭い対立図式ではなく、輪禍＝重大な

人身事故につながる背景要因の全てを断ち切るためにどうするかという議論をしたい。

10年前のトラック産業の規制緩和に続き、来年2月には乗り合いバス、タクシー事業の新規参入が届け出制になるが、安全面での危惧もある。それぞれの立場から率直に発言していただきたい。

被害の実相 ①

● 父は青信号の横断歩道上でひき殺された。運送会社への監督徹底を

北海道交通事故被害者の会

斉藤 千穂氏



この小さな写真は私の父。平成11年10月29日午後3時20分、加害の運転手は、青信号で横断歩道を渡っていた父を、一時停止も徐行もせず30キロ以上のスピードで右折し撥ねた。市立病院の集中治療室

に入ると、いつも穏やかに笑っていた父が、両目を開け口と鼻から血を流し続けたまま横たわっていた。本当にむごい。枕も血で真っ赤だった。母は泣きながら父の口から流れ出る血をぬぐった。

父はひとつも悪いところがないのに横断歩道で死亡させられた。これは過失ではなく殺人。父もそう叫んでいるだろうと思う。

業務中の事故であるのに運送会社の社長は未だに父の前に謝罪に来ていない。加害者は免許4回を繰り返していた。このような運転手を平気で雇い入れ、漫然と乗務させ、ついには歩行者を死亡させたこの

経営者達と運転手を、娘としてたたき切ってやりたい。しかし、日本は法治国家でそれはできない。私はこらえてこらえて、毎日生きている。

運送会社が自覚を持って乗務員を雇い、運行を管理し、事故を起こさないよう監督指導するのが道運輸局の使命ではないか。この運送会社には、ようやく今年7月に監査が入り、過労運転防止違反、運行管理不徹底で行政処分が下された。運送会社というのは、ただの営利集団であってはならないはず。物さえ運べばいい、事故を起こしたら保険会社任せ、こういうことが通る世の中になってほしくない。

食中毒を起こした雪印乳業の社長は辞任し、新しい社長は国会で、安全な会社機構を作ると具体的に話している。一方、運送会社による事故で社長が辞任したという話を聞いた事がない。

父は交通事故の撲滅に熱心で、豊平地区交通安全運動推進委員会の会長として街頭に立ち安全運転を呼びかけていた。父の無念を、娘として一生考えていく。道運輸局には、運転手の方々が必ず交通規則を守る運送会社であるように指導監督を徹底していただきたいと心から念願する。

被害の実相 ②

● 二次被害の背景に人命軽視のクルマ社会。運転環境の改善を

北海道交通事故被害者の会
世話人 佐川 昭彦氏



確かに車社会は便利だが、この車によって日々事

故が起きている現実を見過ごす訳にはいかない。

3年前の9月17日14時8分、私の長男の嫁のご両親が交通事故で亡くなった。10トントラックに乗用車ごと持って行かれて電柱に激突。こちらが加害者だと言われている。トラック側は運転手が生存しており、その証言が事実であるとされているからだ。

どん底に陥った嫁の悲しみに、二次三次の被害が追い討ちをかける。「あなたのお父さんお母さんは自殺をするような理由は無かったですか？」これが調書を取った時の警察官の質問。運転手が「突然乗用車が飛び込んできた」と証言しているからである。裁判官は、相手の弁護士の言葉をまともに受けたのか、「そんなに民事でお金を取ってどうするのか？何か保険金が2億円おりているという話じゃないか？」とこちらの弁護士に言った。そんな事実は全くない。

車はハードな機械。運転者こそソフトにという意識が無い限り、交通事故はゼロに近づかない。プロと言われるトラックの運転者が、そののけとばかりに運転している姿は問題。社内教育をやって欲しい。

ある裁判を傍聴したが、「あなたの会社ではどんな安全運転指導を受けているのか？」との裁判官の問いに、死亡事故を起こした運転手の答えは「いつもの通りです。気を付けろよ、トラックだと事故が大きいからな」だった。

運転環境の改善をして欲しい。処分を受けても1回の講習でまた免許が与えられるという問題に、公安委員会の方は「規制緩和という方向で国が動いているから、与えないというより再教育して与える方向で」という。この問題もよく考えて欲しい。

提言

事業用自動車による交通事故、その背景と課題

北海道大学大学院教育学研究科

川村 雅則氏



■ 運転職に特有な精神的負担と不規則労働 しかし4割の運転手は過労状態に。

運転職は、循環器系疾病の急性悪化による死亡いわゆる過労死の報告事例が多い職種の一つといわれている。それは、運転職の労働負担がいかに過重であるかを示すものである。運転労働者の負担を大きく二つに整理すると、ひとつは運転作業そのものにとまなう高い精神的な負担、もう一つは労働時間制・働き方つまり後述のとおり長労働時間、深夜時間帯の労働、不規則な労働などによる負担となる。

運転という作業では、外界からの情報の獲得、その情報にもとづく判断、その判断にもとづく車両の操作という情報処理作業を、高速にそれこそ瞬時に行うことが運転手に求められる。よってその情報処理作業に誤りが生じるような疲労・過労状態に陥ることは防止されなければならないのだが、実際には、働き方を中心とする運輸労働者の労働条件の水準は、他の職種と比べても著しく低い。

例えば数日間にわたるような運行に従事するトラ

ック運転手の場合、夜も寝ないで運転し、睡眠は日中の手待ち時間などに断片的にとるという形態も珍しくはない。しかも睡眠をとる場所は運転席の後ろにあるベッドというように、その睡眠環境は疲労の回復を行い得るには程遠いものである。また、公共交通の担い手である乗合バス運転手の場合、日々異なる時間帯の勤務に従事しており、朝5時台に出社する日もあれば、昼過ぎに出社する日もある。退社するのも、夕方のときもあれば23時を超える日もある。そういう不規則な勤務によって生活のリズムが乱れてしまい睡眠・休養の確保が不十分になる。

このような働き方や睡眠・休養の有り様を背景として、以前に行った調査によると、トラック、バスともに約3割の運転手が一日に一回以上の眠気を感じておりまた疲労の回復が充分ではないつまり過労状態への移行が懸念される運転手が全体の約4割に及ぶという結果が示された。早急な改善が図られる必要がある。

■ 背景に規制緩和と自家用車の増

さて、こういった状況を招いている背景として幾つかの問題をとりあげたい。その第一は規制緩和の問題で、具体的には、事業参入にかかわる需給調整規制や運賃の規制という経済的規制の緩和である。これらの規制の緩和は事業者間の競争を促進させるために、その裏返しとして安全面での問題の拡大・

悪化が懸念されることになる。そして実際、規制緩和が早い段階で導入・展開されたトラック業界では、第二の問題である、荷主からの運賃の一方的な削減要請・適正な運賃収受の困難という業界内の問題も加わって、安全面への影響の懸念が経営者側からも示されている。第三は、自家用自動車の数が急増するなかでのバスなど公共交通の衰退という問題で、そのことによる事業経営の悪化は運転手の労働負担の増加など、労働条件の悪化につながる事が想像に難くない。

■ 運輸労働者の働き方の検証と規制の強化を

以上のような現状に対して交通事故・交通被害ゼロのために求められる課題は幾つもあるが、その主要なひとつとして労働安全衛生の充実・働き方に関する規制の強化をあげたい。そのためにはまず運輸運転手の状態の把握という作業とそこで得られた情報の公開が必要である。貨物及び旅客の輸送という公共性の高い労働に従事している運輸労働者の状態は、常に検証され改善が加えられなければならない。

運輸事業に携わる方々、とりわけ現状を放置していれば交通事故の加害者となってしまいう可能性の高い運転手・運輸労働組合には、安全な輸送を確立するための取り組みを一層強化していただきたいと切に願う。

運転手の立場から、指導の立場から、参加者から…事故ゼロのための課題

● 事故は起きるべくして起きている。安全で安心して働ける労働環境を

建交労北海道トラック部会
事務局長 名久井政夫氏



平成2年から5台以上の車を持てば誰でも営業出来るようになった。この規制緩和から10年、北海道でも営業企業は44%も増えているが、扱い量は減っている。多くは中小で、大手であっても荷主からすれば下請け的状况で、いつでも排除される。バブル経済の崩壊後、荷主企業のコスト削減は第一に輸送コストに向けられ、過当競争であおりながら安い単価で仕事をさせている。経営危機に直面する企業が増え、賃金、労働条件が引き下げられた。仕事のほとんどが夜行運行で、一運行でいくらという賃金体系なので、長時間労働は横行し、不眠不休、過密、

過労運転が当たり前。過積載の強要、着時間の指定によるスピード超過もあり、これを守らなければ首にしると大手企業から言われる。休暇なしも続き、仮眠は2時間半以上取るなどと言う所もある。このような状態を解決しなければ、事故は起きるべくして起きているといっても過言ではない。

事故を無くすためには、労働者は日常の健康管理をきちんとし、法律を守って運転する。経営者は最低基準である2・7通達を守って、安全で安心して運行できる態勢を保証する必要がある。事故の背景を調査し運転手だけでなく、作業指示者、運行管理者などの責任を追及すべき。

最近、規制緩和を進めてきた当時の責任者が「行き過ぎ」と業界紙で述べ、国土交通省が安全面での対応策を検討するなど変化も出てきている。

事故を無くすことは、中小企業の経営安定と公正取引の確立、労働条件の向上などにより、安全で安心して働ける職場に改善すること。

● 安全は労使の社会的責務

JR北海道労組バス支部厚別分会
書記長 對馬 真樹氏



私自身バスのドライバーを職業としている。安全はバス事業に携わる者として生命線。安全というのは予測、予見の科学である。人間はミスをするものだということから出発し、事故の教訓を政策として生かしていく。次に、安全問題というのは労使関係であること。JRバスでは、不幸にして事故が起きた場合、どうしたら防げるかということ、第一線で働く者でお互いに話し合っているが、労使関係が本当の意味で確立されていなければ出来ない。利用されるお客様の安全をまず第一に考えることは、労使の当然の社会的責務であり、その立場から取り組みを進めたい。

● 過労運転や過積載防止 など、事故の未然防止 対策に全力

北海道運輸局企画部

安全防災対策官 加藤 晃氏



輸送の安全確保は運輸行政の基本。関係機関や事業者団体と連携し、「自動車事故防止対策推進テーマ」を初めて作成した。今年度の重点は、適切な運行計画および乗務割りの作成による過労運転防止、過積載運行の防止、路面状態に応じた安全速度の重視の三つ。

新規参入事業者に対する指導として、許可証交付時に事業者の責務や安全規定、法令等の重視について講習。また、貸し切りバスの事故防止に関する連絡会議を開催。過積載防止について、対策連絡会議の開催や荷主団体への文書による協力要請。重大事故を起こした運行管理者に対する特別講習、事故惹起運転者に対する運転適性診断の受診義務づけ、不正改造車を排除する運動、自動車点検整備推進運動、有識者の方々との事故防止対策懇談会開催など事故防止対策に取り組んでいる。

先日14日には緑ナンバー交通安全宣言大会を4団体で開催。乗客・乗務員に対するシートベルト着用の徹底や運転者に対する健康管理の徹底を重点項目として、安全・快適・確実の使命と責務を遂行する

ことを宣言した。

フロアーからの発言

参加者より①

◆ 「歩合給」の賃金が無理な運転に

私はタクシーの乗務員。タクシーも来年2月から免許制から許可制になり、事業主の判断で増車が自由に出来る。道運輸局の需給動向によると、札幌は個人タクシーを除外してもなお1200台も多いという数字が出されている。

タクシー運転手の賃金は300万をкаろうじて越えるくらいで、歩合給が基本。以前は固定給中心であったが、賃金切り下げが行われた。少しでも売り上げを伸ばすためにスピードを上げ、本来であれば最大拘束21時間のところを25~26時間も走り、寝ないで稼いでいる。

本来、タクシー運転手の賃金は固定給にというのが過去の国会決議でなされたことがある。歩合給中心の賃金が、寝る時間も惜しんで走ることになり重大な人身事故を惹き起こすと議論された。賃金は労使が決める事だが、国会が口を挟まなければ事故は無くならないと言われたのだが、今またその時代に逆戻りしつつある。

参加者より②

◆ 人命軽視の社会風潮が根底に

私が勤務する会社は運輸業なので、提起された問題は私自身の問題として重く受け止めた。

やはり根本的な原因は、自分自身と他人に対する人命軽視の社会的風潮ではないか。事故を仕方ないといって無自覚に運転している方が非常に多い。経営者に対して行政がどの程度強い監督と指導を出来るのかが大きなポイントになる。それから労働者自身が自分たちの立場をどのように改善していくか。その辺の事が無くならない限り、被害者の悲しみ、苦しきは解消される事はない。

参加者より③

◆ 労働組合は合理化や規制緩和に抵抗を

被害者自身と加害者に仕立てられる立場にある労働者の側からフォーラムを行うことは重要。

ある青年労働者の例を挙げる。彼は元々漁民だったが漁が出来なくなり、トラックを1台買って請負で札幌まで魚を運ぶ。その人が、「僕は一日に釧路札

幌間を2往復する。子どもを抱えて、そうしなければ生活できないし、借金も返せない」と言う。

国鉄民営化とか資本の再編成の中で企業や労働者同士がものすごい競争の中にまき込まれている。

事故を起こす側に否応なく立たされる労働者・労働組合が、自分自身の安全だけではなくて社会的責任を自覚するなら、合理化や規制緩和を批判すると同時に抵抗することが必要。こういうことをしたら人を撥ねてしまう、人を殺さなくてもどっかに突っ込んで自分自身も被害者になってしまう、そう考えるならば抵抗しなければならない。このことを市民の生活、健康を守るためにあえて強調したい。

参加者より④

◆ 規制緩和に反対し、安全のための規制強化を求めていく

運輸局の労働組合から発言をさせて頂く。

需給調整規制は、需要と供給のバランスを取って事業者同士の過当競争を防止して、輸送サービスの安定した供給や事業の健全な育成を目的として一定程度機能してきた。この廃止は運輸行政の大きな改悪。元々日本政府の交通政策は市場原理とか、営利優先を基本として進めており、その結果大都市では朝夕の通勤ラッシュや交通渋滞を引き起こし、交通事故の増大あるいは環境破壊などの深刻な問題も発生している。また、人口の少ない地方においてはマイカーに頼らざるを得ない生活で、老人や子どもの移動手段の確保が深刻な問題となっている。

需給調整規制の廃止は、撤退の自由もあるということ。乗り合いバス事業者がその地域から撤退した時に、地方自治体が独自に白バスを運行する方法や、貸し切り事業者に運行を委託する方法などがあるが、道運輸局は、今までの業務内容を見直し、安全面での監査体制も強化できるよう検討している。

組合としても、国民のニーズに即するために当局と交渉を行っているが、今後とも、監視を強め、国民生活を脅かす行



革・規制緩和に対して国民生活を擁護するために必要な規制強化に向けて取り組みを進めたい。

再発言

川村雅則氏

■ 本気になって大きな流れを

研究者として、どれだけ交通被害の事を知っていたのかと反省している。第三者で、被害の重さというのはわからないとは思いますが、理解しようとするべきだったと思う。

事故だから仕方がないという考え方が司法の世界でも実際にある。建前では安全とか健康第一と言うが、実際にはそうっていない。被害者の方たちがこうやって声を上げている中で、労働組合の方たちや行政の方、経営者の方など運輸事業に携わる方が本気になって大きな流れを作っていただきたいと思う。もちろん私も、研究者として力を尽くしたい。

佐川昭彦氏

■ 命はお金で替えられない

業界の運転者が悩んでいる事実と、被害者・加害者ともに手を携えながらやらなければならない仕事があるということ痛感している。二、三苦言を呈す。

フロアの方から社会的風潮として人命の軽視との発言があったが、確かに利潤追求のあまりの人命軽視が問題。人の命をお金に替えて保険で賄う、それで罪は解消されるのかという問題も指摘したい。

次に「過失」の問題。外国では厳しい法の裁きがあるが日本では自然災害と同じに見なされていることが交通事故ゼロにつながらない。運転のモラルを社会教育や社内教育で補強していただきたい。

そして最後に、行政の取り組みが問題。警察、運輸局、すべて、交通安全対策についてはお題目ではなく、実効性のある、本当に明日から運転が変わるという対策をぜひ講じていただきたい。

斉藤千穂氏

■ 許されない虚偽の事故報告書

皆様の力強い発言を、父に聞かせてあげたかった。警察、検察庁、弁護士、運輸局にさまざま申し述べたい事があるが、その中で一つ。

事業主が陸運支局に提出する交通事故報告書を開示手続きをして見たが、加害者は虚偽の報告を沢山している。センターラインの内回りを「外回り」とし、事故当時シートベルトをしていなかったのに、これは本人も申ししているにも関わらず「着用」の欄

に○をつけていた。こうした虚偽に関して道運輸局の中にチェックする機関は無いという。警察もチェックしていない。遺族もチェック出来ない。では一体誰がチェックするのか。報告書は運送会社が自分に都合のいいように書いたものが提出されているだけ。この事故報告書がおかしいと最初に言ったのは、父の事故現場をニュースで報道したテレビカメラマンの方。彼はひどいタイヤ痕を見て、ものすごいスピードで右折したのだらうと、殺人だと思ったと私に言っていた。

この事業主は、加害運転手の直前の運行管理に関して自分たちにとって一点の非もないような管理をしていたという事を記載している。

私には知る権利がある。死んだ父の代わりにそれを知りたくて、加害者側の会社に尋ねたところ「貨物自動車運送事業輸送安全規則では、運転者の日報は1年間の保存義務と書いてあるのでもう破棄しました」という返答。運転手に聞いても黙って何一つ答えようとしな。被害者遺族の知る権利は誰がどこで守ってくれるのか。私が何度壁をたたいても、警察も知らせてはくれなかった。

こうした事柄に関しても、これから後に続く被害者や遺族の方が一人でもいたらだめ。新聞には毎日、去年に比して何人少ない、何人多いと書いてあるが、見るたびに暗澹とする。一人でも交通事故で死ぬ方、怪我をされる方がいてはだめなのだ。

私は、これからも皆様のお力を借りて、行政や警察、検察庁の方とも協力して、交通事故で倒れる方が一人でも無くなる様に、父と一緒にとりくんでいきたい。

司会のまとめ

■ 連携を深め、本日の貴重な議論を今後

大きな背景として、私たちの中に根深くはびこっている、交通事故被害を軽く見る「人命軽視」の「クルマ優先社会」があることが指摘された。そうした中で、決して犠牲者を出さない、安全な交通運輸を実現するために、様々な立場の人が集い貴重な議論が出来た意義を確認し、感謝したい。

川村さんの貴重な報告にあったように、重い社会的責任を担っての運転労働には、安全のために何よりも心身の健康が重要であり、適切な運行管理が必要である。そしてこれは事業用のみならず自家用自動車の運転者にも徹底されなくてはならない。

安全な交通運輸の環境としては、大変厳しい状況

にあるということも報告された。規制緩和の流れが運転手の労働条件にも悪影響して、安全のための社会的規制がおざなりになるのであれば大問題。命、人権、安全、これを全てに優先して施策を行うという社会的な合意を広げることが大切。合意はシステムとして定着させる。システムは行政が担う部分もあるが、行政を動かす力は住民であり市民。私たち自身があまりに経済効率優先の社会、クルマ依存の社会を作っているのではないかという反省も必要。

今日の論議を生かし、事故ゼロを実現するために今後も連携を深めながら活動を進めたい。

このフォーラムに多数のご出席をいただき、またアンケートで貴重なご意見等もいただきました。この場を借りて、お礼申し上げます。

目 誌

《会合など》

- 8月10日 会報6号発行
- 9月2日 第25回世話人会(臨時)
- 9月10日 第26回例会・世話人会
- 9月22日 第27回世話人会(臨時)
- 10月10日 第28回例会・世話人会
- 10月13日 会員学習会、久保先生の講演
- 11月12日 第29回例会・世話人会
- 11月22日 「フォーラム交通事故II」
- 12月10日 第30回例会・世話人会
- 1月10日 第31回例会・世話人会

《訴えの活動》

「心に響け被害者の声！100万人講習」など

▲ 9/29 石狩市 交通安全推進大会 ▲ 10/22 江別高校定時制(小野)

● 11/6 留萌市 交通事故防止管内住民大会

● 11/14 札幌市 運輸局研修(佐川)

■ 9/1 斜里町 交通安全大会 ■ 9/17 札幌北署「秋交」対策会議 ■ 10/11 岩見沢 安管講習 ■ 10/18 網走市 交通安全指導員講習会

■ 11/15 釧路市 釧路方面被害者支援連絡協議会 ■ 11/29 千歳市 市職員交通安全運転研修

■ 12/15 苫小牧工業高校定時制(前田)

◆ 10/23 羽幌 交通安全女性サミット(水野美)

▲ 11/25 澄川 冬の交通安全決起大会(篠原)

《処分者講習での講師》

8/23、12/15(前田) 9/20(小野)

会員の投稿

みなさん頑張っていますか

深川市 伊藤 博明

新しい年を迎え、会員の皆さんいかがお過ごしでしょうか。前田代表はじめ役員の方々、事務局の皆さん本当にご苦労さまです。

早いもので、皆さんのお仲間に入れていただいて3年目になります。いつも会報を拝読させて戴いています。今日は、新しい年に、皆さんとともに元気を取り戻そうと愚筆を執りました。

この種の会は、会員の背景からどうしても重たいイメージになりがちではあります。今までの会報も、ほんとにご苦労されて作られておりますのに、紙面の大半が“事故報告”“被害者の心痛”のはけ口？に見えて、とても暗い気持ちになってしまいます。

その中で、“頑張っている・気持ちのいい”私の気に入っている記事がありました。それは第6号で「小野さん頑張って」のタイトルで、我会の小野副代表が全国車いすマラソン大会に出場し、力走している写真が載っているではありませんか。

嬉しくて涙がこぼれました。私と同じ大切な息子を見送った苦しい時間を乗り越えて、ほんとうの意味の心身とも社会復帰ができていた事にとっても感激致しました。それは記事を投稿してくれた我会の水野さんも同じ気持ちだったのでしょ。

私達、会のメンバーは、社会生活のなかで、普通の人との会話の中に、どうしても、あの忌むしい事

故にまつわる言葉を使わざるを得ません。例えば、私の場合「息子の七回忌」などと言うように、周りの仕事あるいはクラブの仲間の間にはない、どこか馴染まない言葉を使わざるを得ないのが、非常に残念に思います。

そんな時に私が私の世界に入り込んで、愚痴ばかりを廻りの人に押し付けているとしたら、至極迷惑な話だとこの頃気がついてきました。ましてや仕事は待ってくれません。こと仕事に関しては個人的な猶予は許されないのです。

遊びの時間にしても同じ事。周りに遅れることなく、何事もなかったように頑張らなくてはならないのです。そして「おまえもやっと元気になったな・」と言ってもらえることが大切でないのか。と思います。

飛び跳ねることは必要ありません。しかし、周りに明るく溶け込んで行くことが、苦しいけれど大切ではないでしょうか。仕事もバリバリやりましょう。そして、この会報に“息子達に分まで頑張っているよ・・・”という記事が載ることで、どんなにか皆さんの力になる事でしょう。

頑張らしましょう。また皆さんに会えるのを楽しみにしています。

会員の投稿

上告は棄却されました

清田区 荻野 京子

7月13日上告の裁判費用の5万7千円の用意ができて、やっと書類が受理されました。費用の救助申立は却下され、生活費を削っての捻出です。お金がないと裁判にも訴えることができないのです。このためにどれだけ多くの方が、涙をのんでいることでしょう。

弁護士も決まらないままの上告で、不安がいっぱいでしたが、法律扶助が認められ弁護士による意見書を提出することができました。

8月23日最高裁へ書類が転送され、審議が始まるとの通知がありました。新しく診断書を書き直してもらい、レントゲンフィルムと共に提出いたしましたので、良い結果がでるのではと期待が大きかったと思います。

右顔面打撲、三叉神経も含むと追記してもらいましたが、これは事故後4年以上も経過して初めて認められたものです。なぜ交通事故の被害者は、当た

り前の診断書すらももらうことができないのでしょうか。

医師に歪められた診断書が多く出回っていると、交通事故の電話相談を受けていたときも感じました。我が身に同じことを経験して、やっぱりそうだと確信がもてました。診断書を軽く書くことによって、誰が得するか。損害保険会社だということは、私が言うまでもないことです。

交通事故の被害者が死亡であっても、怪我であっても当たり前にする保険料が受け取れない現実が身の回りで沢山あります。特に弱い立場にある人ほど、被害にあっているように思います。

司法も交通事故の被害者の味方にはなってくれません。期待が大きいと、失望も大きく正しい世の中はどこにあるのだろうと、企業の味方の司法に戸惑

いを感じます。事実を多くの人に知ってもらうことから始めなければ、司法の改革は難しいと思います。一人一人が声をあげていくことこそ、一番大切なことと感じます。

私の上告は10月30日に棄却されました。書類を提出してから3か月半、やっと結果がでたのです。

加害者から控訴され、敗訴に近い二審のわずかな判決の金額が支払われるだけです。弁護士の費用を引くと、何カ月かの生活保障で終わりです。残ったのは痛みの残る体と、私にとって莫大な借金、司法への不信感です。

この経験を情報として、被害者が少しでも有利に保障が受けられるようアドバイスしてあげられたら良いと考えております。上告棄却は一人のこととして

受け止めるのではなく、これからの司法への働き掛けのために、多くの人に知っていただきたいと思えます。結果が自分にとって不満足であっても、公にしていくことが大切なことと考えます。

加害者に対しては、検察審査会へ申し立てをしております。不起訴がせめて起訴か罰金刑になってくれたら、少しは交通事故の重さを感じてくれるのではと、考えております。

平成9年2月の交通事故から、肉体的、精神的に苦しい月日が終わるのはいつのことでしょうか……。

ご挨拶

北海道警察本部 交通部交通企画課長 後藤 晃二

『北海道交通事故被害者の会』の会員の皆様に、ご挨拶を申しあげる機会をいただき、誠にありがとうございます。

昨年中は『北海道交通事故被害者の会』として、交通事故の被害者や遺族への支援活動をはじめ、代表及び世話人、会員の皆様方により札幌運転免許試験場において「停止処分者講習」の講師として活動されるなど、交通事故防止のための啓発活動に積極的に取り組んでいただき心から敬意と感謝を表すものであります。

さて、昨年は、道警察の重点的な取り組みとしまして、関係機関・団体等と連携し、従来から進めている交通安全活動の施策をさらに深め、広げる「交通事故死シャットアウト北海道」を強力に展開するとともに、年末には「交通事故多発に伴う緊急対策」等を強力に推進したところであります。

道内における交通事故による死者数は516人と、関係機関・団体

等の皆様の懸命な努力にもかかわらず、都道府県別では2位の愛知県を100人以上もの差で、10年連続で全国ワーストワンとなるなど、深刻な状況にあります。

本年は、交通安全活動の活性化を図るとともに、年代・対象に応じた体系的な交通安全教育の推進を始め、昨年、効果があった施策を何とか本年の取組みに継ぎ、悲惨な交通事故による犠牲者を一人でも減少させて参りたいと考えております。

ご承知のとおり、交通事故による被害者や遺族の方は、その直接的な被害だけでなく、その結果として生じます精神的苦痛や経済的被害など多くの悩みを抱えているのが実態にあります。

道警察といたしましては、現在、被害者等の方々と最も身近に接する機会の多い立場にあることから、精神的な負担の軽減など二次的被害の防止、被害者への情報提供、精神的被害回復に対する支援

等の各種対策を組織を挙げて推進しているところであります。

なお、皆様の強い要望が実を結び、道路交通法の一部改正による罰則強化や刑法の一部改正による「危険運転致死傷罪」の成立など、法律の厳罰化が実現し、今後、警察といたしましても法令の適正な運用に努めて参る所存であります。

本会が設立し2年3ヶ月が経過し、会員相互の支援を中心に、各種講習会等での安全講話、会報の発行、ホームページの開設等を通じて、会員の皆様の貴重な体験を、今なお交通事故の被害者として悩み続けている多くの人達の心のケアと、交通事故の防止に役立てていただいているところであり、今後も、本会が北海道の交通事故被害者支援活動のキーステーションとなって、全道に被害者支援の輪をさらに広げていただくことを、心からお願いするものであります。

終わりに、会員皆様方のご健勝と本会のご発展をご祈念申しあげまして、私の挨拶といたします。

会員の投稿

危険運転致死傷罪等の新設について

中央区 内藤 裕次

危険運転致死傷罪を新設する刑法改正案が、平成13年11月28日参議院で可決され成立した。従来、交通事故により人を死傷させた場合、業務上過失致死傷罪(刑法211条)が適用されてきたが、最高でも懲役5年であり、悪質な犯罪については特に被害者感情が反映された処断ができなかった。今回の改正は、一步前に進めるものであるが、問題点も抱えている。

まず、業務上過失致死傷罪における刑の裁量的免除が、設けられたことである。これは、自動車事故が業務上過失致死傷罪となる場合において、「傷害が軽い場合」に「情状を考慮して」刑の免除をするものである。

犯罪一般については、犯罪が成立しても、検察官は起訴しないことができる(起訴便宜主義)が、交通事犯の場合、この起訴便宜主義のもとで、88%が不起訴処分となっている。

刑の免除規定が加わると、免除に該当しそうな場合、検察官はあえて起訴しないだろうから、不起訴処分という裁量行為について、刑法が追認をするという効果をもたらすであろうし、不起訴の拡大のおそれも生じよう。

また、これにより、一般の業務上過失致死傷罪と異なり、自動車運転業務についてのみ免除が設けられることになる。これは、自動車運転は社会的に有益な行為だから、通常の注意義務を払っていてもなお生じた結果については犯罪とするべきではない、あるいは刑は軽くてもよい、とする過失犯理論からくるものである。しかし、運転者のモラルが日に日に低下する今日においては、そろそろこの考え方を改めるべきであろう。

次に、危険運転致死傷罪については、その成立要件が厳格で、検察官の立証にハードルをかけるものが多い。例えば、「人又は車の通行を妨害する目的で、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する行為」については、「目的」という内心的要素を立証しなければならない。内心は目に見えないものである以上、他の表面に現れた事実から立証するしかない。また、「赤色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する行為」については、「殊更に」という他の刑法の犯罪に無い要件を立証しなければならない。これも内心的要素であるから、立証は難しいのではないか。

立証は難しいと書いたが、仮にそれ自体の立証は難しくなくても、立証すべき事柄が増えれば、裏付けるための証拠がそれだけ多く必要になる。証拠がなければ公判維持できないから、起訴は控えられる(より軽い業務上過失致死傷罪で立件ということになる)。

以上から、今回の法改正は、一步進めたものであるが、適用はごく一部の犯罪でかつ証拠が明らかなる場合に限定されること、また、免除規定を設けた点に問題がある。

本稿を詳しくしたものを、ホームページに掲載しています。よろしければごらんになって下さい。

<http://23ku.net/~law/gyosei/> の、「交通事故業務」にあります。

悪質交通犯罪「厳罰化法」について

悪質な交通犯罪で肉親を失った、神奈川の鈴木共子さん、千葉の井上郁美さんご夫妻などが厳罰化を求める署名運動を始め、法務省などを動かして実現した刑法の改正。「北海道交通事故被害者の会」でも約4000筆の署名を届けるなど取組みました。

危険運転致死傷罪の新設によって、①酒や薬物による酔っ払い状態での運転 ②スピードの出し過ぎと運転技能がない者の運転 ③危険な速度での割り込みや幅寄せなどの運転 ④危険な速度で赤信号を故意に無視した運転——で人を死傷させた場合

- ・死亡の場合 1年から15年の有期懲役
- ・負傷の場合 10年以下の懲役

となり、現在の「懲役5年以下」に比べ大幅な厳罰化となりました。しかし、一方で過失致死傷罪に対する刑の免除規定が加えられ、その運用に不安も残っています。

改正刑法は01年12月25日に施行され、02年1月9日、全国初めての逮捕者が三重県で出ました。

この容疑者は昨年12月26日、鈴鹿市内の市道で、赤信号で停車していた前方の車数台を追い抜いて、制限速度を30~40km上回る猛スピードで交差点に進入。乗用車と衝突したあげく26歳の女性を死亡させ、ほか2人にも重軽傷を負わせたとされています。

(編集者)

会員学習会の記録

交通事故被害者の心とからだ(上)

講師 久保 義彦先生 01/10/13 於:かでる2・7

● 講師略歴

1945年生まれ。1972年札幌医科大学卒。専攻は精神分析学・精神療法。札幌医科大学精神医学教室助手、札幌鉄道病院精神衛生科主任医長、個人病院3院勤務を経て、2000年12月札幌市中央区に「くぼメンタルクリニック」を開業、現在に至る。北海道精神分析研究会代表幹事。



■ 交通事故被災者のほとんどは PTSD

PTSD、「心的外傷後ストレス症候群」は、日常生活に戻れるようになったのに、心身の異常が続く。わかりやすい説明が無くて、ご本人がPTSDに気づかないで苦しむという方が結構いる。交通事故とかに遭われた方やご家族などは、ほぼ100%がPTSDになっていると考えていい。

この状態は、他の方々にはなかなかわかってもらえない。どうして、わかってもらえない具合の悪さになってしまうのか、それを説明してみたい。

■ 感覚と記憶の発達

記憶というのは、覚え込み(記録)、覚え込んだ事を保持し、その次に再生する(思い出す)こと。そして感覚は、生まれてすぐ全部揃っている訳ではなく、発達段階がある。

板書メモ①
感覚や記憶(記録、保持、再生)の発達
↓①聴覚
↓②視覚(イメージ)
↓③言葉
※それぞれに感情成分が伴う

人間の最初の記憶は聴覚を使った、音に関係した記憶(胎教とかあるように)。視覚を通した記憶は2番目で、意味を問わずイメージで記憶する。1歳ぐらいの赤ちゃんは、音とイメージで記憶し、その記憶した事柄を保持して再生する。

次に、言葉を理解し始める。「プー」や「ママ」と何かしら音を出すと、その音に何か意味があって他の人に伝わるよさだということを知ります。「何をどうしてこうだ」と文章が言えるようになって初めて言葉で記憶し、再生し、考えるようになる。

音やイメージで考えるという段階から、言葉・文章を使って考えるという段階にきて初めて人間らしくなる。お母さんと赤ちゃんには非言語的なコミュニケーションがあるのではないかとされている。大人は現実を理解するときに言葉を使って説明し、考えるので、言葉を使った考えが出来るようにならないとコミュニケーションがうまく出来ない。

そしてこの記憶(聴覚、視覚、言葉)に感情成分というものが全部加わっている。赤ちゃんは最初お

腹が空いていると不愉快な感情を抱いて泣く。おっぱいをもらおうと満足してうれしそうな顔をする。言葉ではなく音とイメージで考えていて、感情がプラスして色々な行動をとっている。

■ 大人の記憶、「私」の理解

大人の記憶は、「言葉」を使った理性、知性というのが上位に来る。次に言葉で説明可能な「感情」があり、さらに言葉では半分くらいしか説明つかない「情緒」、そして言葉では説明しきれない「情動」がある。

板書メモ②
成人の感覚や実感、「私」というものの理解
①言葉: 理性、知性
②感情: 言葉で説明可能
③情緒: 言葉で半分くらいしか説明がつかない
④情動: ことばにならない感情
⑤身体的、自律神経的な「自分」
※これらすべてを使ってコミュニケーションをしている

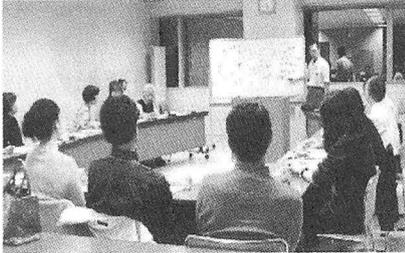
「情緒的」というのは、例えば和歌とか俳句のように、言葉そのもので説明できない感動を、情景や関係性を並べて伝えようとする非言語的な感覚。「情動」というのは、全く言葉に直せない感情。あまりに腹がたって物が言えなくてブルブル震えている、わんわん泣くが説明していないというのは、本人はものすごい感情を訴えたいと思っているが、言葉に直せないからしゃべられない。これを赤ちゃんや幼児はコミュニケーションとして使っている。大人は、昔自分もそうだったというのを忘れていて、わかりにくくなっているだけ。

このように感情成分の中には言葉で説明できる部分と、言葉では説明しきれない成分があり、大人の場合これも記憶されていく。人間の活動として、「私」と感じる時、言葉で理性的、知性的な感じ方が出来ている「私」と、感情的な部分の「私」、言葉に半分くらいしか直せない様な感情を感じている「私」、全く言葉に直せないような感情を感じている「私」とがいる。そして、身体的、自律神経的な「私」。嫌いな人が来てちょっと触られたら鳥肌が立つように、感情を感じとらないうちに体が反応する。これも記憶されてしまう。

我々は日常生活でこれら全部を使ってコミュニケーションしている。そのどこに注目し、どこまで感じ取れるかによってわかり方が違う。理性を使ってもわかり合えないことがある。「あいつはいつも言葉足りないけど良くわかるよな」という場合は情緒中心にコミュニケーションをしている。情動中心のコミュニケーションや身体的、自律神経を介したコミュニケーションもある。

■ 「がまん」できるということ

人間の成長、発達とは「我慢する」ということ。我慢がないと、他とうまく折り合いがつけられない。「耐性」ともいうが、我慢が出来るか出来ないかで、良い人・悪い人、賢い人・賢くない人とか言われてしまう。



我慢する力が弱いと、凶暴な人や「切れやすい」人になる。我慢する力の訓練が出来ていると、感じた衝動にすぐ従って行

動はせず、その意味を感じ取り、いつどのように発揮すれば良いかを考えて、延期あるいは衝動の表現を分割する。我慢する力が無いと知性は発達しない。我慢しなくて良いと、工夫する必要が無いから。

我慢は、本来衝動に耐えることだが、苦痛に耐えるということにも使われる。泣きたいけど泣かない、痛いけど痛いと言えないなど。我々は普段から、ある出来事に出会った時に、言葉や理性で耐える、あるいは感情的な能力を使って、また、情緒的、情動的、身体的能力を使って、耐えている。

■ 心的外傷後ストレス症候群

苦痛の体験があまりに強大すぎる場合、死の恐怖とか、全く予期しない、考える事が不可能というくらいの体験に出会った時、この耐える力=自分を維持する能力を溶かしてしまう。

言葉的に耐える力がぶち抜かれ、感情的に耐える力も、情緒的に耐える力も、情動的、身体的に耐える力もズンと突き抜けて溶かしてしまう。そして、言葉を使って考える能力の部分も、視覚・聴覚を使って考える部分も、全部が混乱を起こす。

こういう衝撃を受けた人たちが出てくる色々な症状がPTSD。だから、具合の悪さがどこで出てきてもおかしくない。体の方に出てくるかもしれないし、情動的な言葉に表せない不安定感、あるいは、言葉に表現できるような不安定さで出てくるかもしれない。幻覚妄想状態、精神病と同じ様な状態に一時はなるかもしれない。

記憶のコントロールの時に、言葉のレベルで止まる事が出来ていれば、言葉を使っての対応がある程度出来てくるので治まりも早いですが、これを通り過ぎたところまでショックがいつまでも、視覚的・聴覚的な記憶にもコントロールがうまくいかなくなりフラッシュバックみたいな事が起こる。

交通事故に遭った本人ではなく家族の方も、あまりに強大すぎる、自分が死んでしまったかのようなショックを受けるわけで、被害に遭った方と同じ感覚を持ってしまう。

■ コミュニケーションギャップ

一番の問題は、言語でコミュニケーションが取れるようになる3歳児以前の段階で苦痛を感じ、混乱

してしまうこと。だから言葉で説明できない。これが、同じ体験をしていない人とのコミュニケーションギャップの原因。

交通事故の被害者や家族は、我慢しても具合が悪いから困ったと言っているのに、「少し我慢すれば治るよ」とか言われる。こういう事をわからない警察官に、最初何を言っても信じてくれない。医者に「あなたは特別感じすぎただけですよ」と言われ、弁護士にも「もういい加減にしませんか」と言われてしまう。悪意はないが、傷つき方を知らない、傷ついた体験を共有出来ていないから理解出来ない。

■ 「安心・安全」感をつくる

このように説明はできるが、こうすれば治せるといふ実験医学的な研究は出来ていない。

では、どうしたらよいか。単純に言うと、「安心・安全」だと感じる事、感じられる状態を作ること。これが無いと快復しない。くつろげるし、安らげるという状態は、生まれたての赤ちゃんに必要な状況。赤ちゃんがものすごいショックを受けたと同じ様な水準で傷つくのだから、そこからの快復は、赤ちゃんがすくすく育つにはどうしたらよいかと同じ様な感覚で理解することが必要。

働きかけは言葉でなく、表情や、言葉の調子や身振りでも良い。夫婦でいえば、お互いにこういう気持ちを感じられるような関係を作り直すこと。遠慮して気遣い、こういう事は話さないという関係はまずい。家族も、何でも相談し合い、常に安心・安全を感じられるという関係があれば早い快復につながる。

※ 久保先生の講演記録(テープ)をもとに、編集者の責任で見出しをつけ、要約させていただきました。

後半の内容は次号で紹介します

※ くぼメンタルクリニック Tel. 011-271-5222
札幌市中央区南3条西2丁目H&Bプラザ3F
(予約の電話を入れて相談されることをお勧めします)

参加者の感想

今生活している私は、はたして普通の行動をしているのか、フト判らなくなる時があります。胸の苦しさがあったり、少しでも日常で不安な事があるとその事ばかりに囚われたり…。本当にこの苦しみは言葉に表現できません。理解してほしかった弁護士にさえ、なかなか自分の気持ちを伝えられなかった。近所のお母さん達でさえ、理解してくれる人はほんのわずかだった。辛かった…。3年たって引越したくなった。

これがPTSDだと思うと、自分だけが異様なのだと思わなくて良いという事になり少し気が楽になります。

どんなに苦しいことがあっても、私たちは生きていかなければならない。たとえPTSDであっても…。

「私は娘を亡くして辛いけれど、他の人と同じように生活しようと必死に生きています」

私の心からの叫びです… (東区 富岡 裕子)

書く側からの「本」

「本」という物は、貴方にとってどのような存在でしょうか。人生の教科書という方から、活字を見るだけで頭が痛くなるという方まで、様々だと思います。私たちは普段「読む側」として本と出会うことが多いと思いますが、今回は「書く側」ということについて考えてみたいと思います。

交通事故に限らず、事件・事故、人生の転機において、または今までの自分を振り返りその足跡をたどるために、人は時に「書く」ということをします。それが手記であり、自分史であり、日記であり…。このように「書きたい」という衝動に駆られたことはありませんか？『癒されぬ輪禍』に手記を寄せた方々は、思い当たるのではないのでしょうか。

書かずにはいられない—という思いは、先日開催された久保義彦先生のお話の中でも説明のつくことでしょうか。文章・言葉で表現していく事で、歴史的な記憶にしていける。それは、あの忌まわしい事故の時のまま立ち止まるのではなく、そこから歩き出し、PTSD から脱するための、自分自身の作業でもあったのです。

まさに、その作業を形にした人が、意外にも私の身近にいました。平成10年10月19日、小さな頃から仲の良かった従姉妹が、病気のためわずか19歳で、この世を去りました。あまりに急の事で誰もが耳を疑い、棺を抱きかかえ泣き崩れる伯母と婚約者の悲しみは、言葉では表せないほどでした。そしてそのわずか12日後、私の涙も乾かない間に、同じ訃報を聞く…。

ほぼ同時期に大切な人を失い、札幌と旭川でそれぞれの日々を送る中、伯母はいつからか執筆活動を始め、先日「天乃御国（あまのみくに）」の名で『香織へ』と題したエッセーを出版しました。現在、道内の主要書店で一冊千円で販売している他、旭川・札幌近郊の図書館にも置いてあります。確かにあの日に戻ることはできないけれど、本になった事で思い出が命あるものとして甦り、あたかも香織がそこにいるようです。まさに香織が生きていた証であり、たくさんの方に覧てもらおう事で、これからも生きていく証でもあります。

伯母は今、2冊目・3冊目の執筆に取り掛かっており、「書く」事を自分の一部として、いつもの輝きが

戻りつつあります。私もまた、この場をお借りして、自分の考えを述べていく機会が与えられていることに感謝します。

★「犯罪被害者支援の軌跡

—犯罪被害者心のケア—

大久保 恵美子著 少年新聞社 2001年

保健婦でもある著者が、長男を飲酒運転のひき逃げ事故で失った経験から、犯罪被害者支援に取り組み、その体験や支援方法をまとめた一冊。

★「殺人ドライバー くま社会ニッポンのタブー」

沼澤 章著 WAVE出版 2001年

交通事故は決してアクシデントなどではなく、最も身近な暴力犯罪であるとしてその実態を綴る
(書籍係 宮坂)

編集を終えて

▲昨年の交通事故による死亡者は道内だけで516人、全国では8747人との報道がありました▲1時間に1人の割合の交通死ですが、「昨年比」などという言い方で「仕方のない被害」と認めている感をいつも受けます▲起こした責任は保険(金銭)で贖(あがな)えるかのような論調も依然目に付きます▲生きる権利を一方的に奪う人権侵害なのに、「ゼロにするには」という根本論議がされないのは何故でしょうか▲しかし、こうしたクルマ優先社会に問題を投げかける動きも確かにあります▲昨年6月の道交法に続き12月には刑法が改正され、交通犯罪の厳罰化が進んでいます▲昨年5月に講演いただいた長谷智喜さんが提唱する「分離信号」のモデル運用が決まり、道内でも札幌(北5西3)と北見(北2西1)で10月からスタートしました▲北海道新聞が「問う、車優先社会」という企画を4部24回にわたって連載したのをはじめ、マスメディアにも変化が見られます▲「被害者の会」が取り上げられる機会も増え、昨年の暮れ「道新」に載った本会世話人の富岡裕子さんの訴えには共感の電話が相次ぎました▲最近入会された方に、昨年8月、歩道に乗り上げ暴走した自動車に小学校4年の愛息を奪われた北広島市の土場さんご夫妻がいます▲土場さんは今、悲しみの中で亡き俊彦君の尊厳のために事故原因の究明と加害者への厳罰化を求め血の滲むような取組みを行っています▲子どもやお年より、歩行者を交通犯罪から守るための抜本施策を真剣に考えるべきと思います。(前田)

◆次の会報発行予定は4月です。手記、意見、近況などの投稿を待っています (〆切3月20日、1200字程度、郵送、FAXまたはEメールで事務局へ)

◆毎月10日の例会は、会員の方はいつでも参加できます。気軽にお越し下さい

予定 ⇒ 2月12日(火)、3月10日(月)、4月10日(水)、5月10日(金) …