

交通事故被害者の会

第10号

2003年1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10日(土日の時は次の日)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 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

フォーラム交通事故Ⅲ

02/11/15

裁かれるのか、交通犯罪

被害者の会主催の3回目のフォーラムが、11月15日、中央区の「かでの2・7」を会場に、約100名の参加を得て開催されました。

全員で黙とうを捧げたあと、「裁かれるのか、交通犯罪」をテーマに、遺族と弁護士が報告と提起。参加者とともに、交通犯罪に寛容すぎる社会に対して、被害ゼロのために今求められている課題について熱心に討議しました。



主催者挨拶

内山孝子(副代表)

発足し4年目に入った被害者の会は、かけがえない肉親の犠牲を無にしたいという切実な思いから、公開シンポジウム「フォーラム交通事故」を毎年開催し、被害者の現状と願い、事故絶滅に出来ることなどを話し合ってきた。

3回目となる今回のフォーラムでは、交通犯罪に寛容すぎる社会に焦点を当て、いくつかの事件の背景、要因と課題について共に考えていきたい。

司会より

前田敏章(代表)

—昨日(11/13)も横断中はねられるという死傷事件が道内で4件も起きている。私たち被害者は、

このような記事を目にするたび、理不尽な社会に怒りと情けなさで胸が張り裂けそうになる。死者の背景にある負傷者数の多さとその増加傾向にも注目して欲しい。社会で守るべき子どもの犠牲も、道内ではここ数年増えている。

被害者対策が少し進んだように見え、去年は危険運転致死傷罪が新設され、道交法も厳しくなった。しかし、「事故だから」と交通犯罪を軽く扱う風潮は変わらず、危険運転による被害は今なお続いている。

今日は「交通犯罪は正しく裁かれているのか」「加害者天国という実態はないのか」これを切り口にして「被害ゼロ」のための課題を考えたい。

今号の主な内容

《フォーラムⅢ…遺族の訴え》

- ② 音喜多真理子 「私たちはなぜ告訴したのか」
眞下清一 「危険運転致死罪は飾りか」
- ③ 佐川昭彦 『死人に口なし』の捜査と裁判
高橋利子 「なぜ真相が明らかにされないのか」
- ④ 土場一彦 「真相究明への被害者の関わり方」
- ⑥ 小野 茂 「要望書のとりくみ」

《フォーラムⅢ…弁護士からの提起》

- ⑤ 中村誠也 「土場さんの事件に関わって」
青野 涉 「初動捜査の徹底と科学化、情報開示を」
 - ⑥ 田中貴文 「交通犯罪絶滅めざし制度改革を」
- 《他に》
- ⑨ 北海道版「生命のメッセージパネル」
 - ⑩ 被害者の会「要望書」

私たちはなぜ告訴したのか

白石区 音喜多真理子

■ 横断歩道上で犠牲に

長男の康伸は、夏休みの初日、2002年7月25日の午後2時55分ごろ、悪質な交通犯罪者に命を奪われた。康伸が白石区中央3条3丁目の跨線橋の歩道を下りてくるのを、加害者は認めながら、横断歩道を渡ろうとしている康伸を妨害するように、左折合図を点滅させたままわき見をし衝突した。康伸は全身に15ヶ所ものダメージを受け、事故から1時間半後に亡くなった。



私たちは信じられない悲しみで心臓がぎゅっと絞まり、そのかたまりの中から絞り出てくるような勢いで涙が止まらなかった。どうして日ごろ慎重な運転をしている康伸が、大切にしている自転車に乗り死に至るまでの事故に遭ったのか。混乱する

ばかりだったが、悲しんでいることさえ私たちには許されなかった。当日の警察の対応や加害者の言動は常識では理解できない。事故の翌日に現れた加害者は、正式な謝罪をすることもなく、宗教が違うと言って焼香を拒否し、康伸の顔を見て拳を握りガッツポーズの様な態度をとった。

事故の10日後にインターネットで被害者の会を知り、例会に出て事故状況を聞いて頂いた。この時に教えて頂いた通りに事は進み、事故後、納得できることは何一つ無く、悲しみに追い討ちをかけるばかり。一体、どこから正していけばこの理不尽な現状が打開できるのか。大切な家族を奪われた私たちが、押しつけがましい対応を拒否し、受け入れないことから始まるのではないかと。まず担当の警察の簡単すぎる事故状況説明。単なる過失と断定され、調書を取るときも、事故発生直近しか問題にせず「前方不注意、わき見による過失でいいんだな」と決めつけるような言い方をされた。

死亡事故でさえ家族が動かなければ、悲しんでいるうちに不起訴になることが多い現実。起訴にならなければ実況見分調書を見ることも出来ず、それが独り歩きをして、行政処分や刑事裁判が行われる。これは絶対に許してはならない。康伸の場合、加害者は事故の翌日は「坂を下りてきたのを見た」と言っていたが、今は否定している。また、トラックは進路変更後、左ウィンカーをつけっぱなしで、わき見で康伸に衝突した。その後、直前にトラックを見てブレーキをかけたと思われる康伸の自転車のブレーキ痕が見つかったが、当初はこの新事実についても問題にされなかった。

■ 警察に真実を、加害者に誠意を、検察に正義を

私たちは、10月28日、加害者を危険運転致死罪で告訴した。当事者でありながら真実の見えない、遠くに追いやられている被害者は、数少ない権利を手に入れるため、警察に真実を求め、加害者に誠意を求め、検察に正義を求めるため告訴が必要だった。事故の真実が知りたい。息子に過失はないと信じている。

警察が行っているのは事故を類型化（私たちの場合は、車両と軽車両による死亡事故）した捜査のみ。科学的に事故原因を究明していただき、公正な処理と、死に至らしめた罪に見合った厳罰を求める。

加害者の公正な処罰が今後の交通犯罪に対する意識の改善と、社会全体の低下したモラルにまで影響を与えていくと確信を持っている。

娘のケースに適用されないなら 危険運転致死罪は飾り！

西区 眞下清一

■ 青信号の横断歩道で

2002年7月19日午後6時25分ごろ、娘の綾香（小6）は西区発寒の国道交差点で青信号を自転車に渡っていて、右折してきた2トントラックに自転車ごとひかれた。加害者は、徐行も安全確認もせず右折し、ブレーキもかけずに暴走。タイヤを自転車に乗り上げたまま、20メートル以上引きずりようやく止まるといふ危険運転で、綾香を死亡させた。



■ なぜ逮捕もされない

しかし、加害者はその場で逮捕されることもなく、娘の収容された病院に姿を現した。私自身その時は、頭の中が真っ白で綾香の死が信じられず、長男を抱きしめながら、綾香は青信号の横断歩道を渡り何の過失もないのに、なぜその場で現行犯逮捕されないのか、同じようなケースの事故では逮捕されているのに、この違いは何なのか、という疑問を抱いていた。

7月26日に西警察署に事情聴取に行ったが、詳しい説明はなく「100%加害者が悪い、娘さんには過失は無い、（事故については）加害者を呼んでいないからわからない」とだけ言われ、スピードは何キロ出ていたのか、ブレーキの跡が無かったがブレーキはかけたのかという私たちの疑問点には答えてくれず、なぜわからないのか疑問であり、不安になった。

事故に遭って初めて加害者の証言だけで事故原因が認定されること知った。被害者には加害者の供述

の詳細や事故原因の捜査内容については知らされないという、あまりにもひどい状況に驚きと怒りを感じる。なぜ、どうして加害者が守られ、被害者は苦しめられるのか。

■ 危険運転致死罪での裁きを

交通死すべてが単なる事故と簡単に扱われ、車であれば人を殺しても大した罪にはならない社会や法律はおかしい。この気持ちをどう訴えようかとわからず苦しんでいたときに、新聞で音喜多さんが加害者の厳罰を訴えているのを知った。その後、相談にのっていただき、前田さんや土場さんのアドバイスで上申書と要望書を提出することが出来た。上申書は、加害者の運転は危険運転致死罪に該当する、徹底的に取り調べて厳罰に処して欲しく提出した。

綾香と同じく青信号で渡って命を奪われた子供がたくさんいる。このままでは、夢や目標に向かってがんばっていた綾香の人生を奪った尊い犠牲は報われない。私たちと同じ気持ち、苦しみを抱えている家族は少ないはずがないと思う。被害者自らが立ち向かわなければ、何も変わらない。

死に至らしめたことは、一番大切な安全確認を怠るという悪質な危険運転が事故原因であると思う。危険運転致死罪が、綾香のような事件に適用されなければ、意味もなく飾りでしかない。危険運転致死罪で裁かれるように強く訴えていく。

(注：眞下さんは、その後、12月19日に危険運転致死罪で運転者を告訴しました)

「死人に口なし」の捜査と裁判

豊平区 佐川昭彦

交通事故で死亡事故に遭うと、被害者が加害者扱いになることもある現実を知っていただきたい。私の長男の嫁のご両親がトラックに衝突し、乗用車ごと持っていかれ一度に亡くなったが、被害者ではなく加害者という判断で民事の一審、二審が終わっている。何としても真実の事故原因を知りたくて、検察審査会に申し立てをしている。東京の駒沢先生に鑑定をして頂いたが、テレビ朝日がこれを取り上げ、約20分の放送が全国ネットされた。そのビデオで駒沢鑑定を知って頂きたい。

(事故鑑定のビデオより、相手側車両が実際はブレーキはかけていないこと、こちらの車両は停止していたことなどから、相手側運転手の前方不注視の可能性を指摘)

ご覧いただいた通りだが、一審では加害者ということで、トラックの過失が10%、乗用車を運転していたご両親のミスが90%という判断が下された。相手の運転手は、刑事処分も行政処分も受けていない。私が訴えたいことの第一は実況見分調書をしっかり

と公正に作り、早期開示をして頂きたいこと。第二は、目撃者のいない交通事故がほとんどであるから、捜査に科学的な鑑定結果も取り上げて欲しいこと。この2点を強く要望する。

なぜ真相が知らされないのか

室蘭市 高橋利子

長女真理子は2001年10月8日、室蘭から札幌への高速道路を走行中、突然飛び出してきた小動物(狐らしい)を避ける為ハンドルとられ、中央分離帯に衝突し、追い越し車線に横向きに停止。後続車1台目は、約100m手前に停止しハザードを点灯し車から降りて腕を振り後続車に合図を送ってくれ、2台目も娘の車を避けて停止。しかし、追い越し車線を走っていた3台目は、これらを視認していたにもかかわらず、なぜか減速せず、ハンドルをきる、ブレーキを踏む等の危険回避行為もまったくとらず、娘の車に激突しその命を奪った。

自損事故の起きた時間が午後7時51分頃、3台目の激突時間はその約2分後。何があったのか、どうして娘はこんな事になったのか、不安と焦りの闇の中で、死亡時間と傷病名の異なる二通りの死体検案書が在り、後からのものは医師の本意とするものではなかった事を知った。遺された者にとって大切な時間や傷病名が簡単に家族の承諾もなく変えられてしまうことの不信感。亡くなった者に人権は無いのか、本当に公平で厳正な捜査が行われるのか？

それからは出来る限り捜査状況を伺う事にしたが、「捜査に関わる事なので」とか、「プライバシーに関わる事なので」とか、「加害者を刺激するから」などの理由で、亡き娘に代わって知らなければならないとの願いはことごとくはねつけられた。せめて、事故の目撃者の方にお会いし、最期の様子を知りたい、そして守って頂いたお礼も言いたいと願い出たが、それも捜査に関わるので教えられないとの事。

残されたものには知る権利があるはずと、目撃証言を求めて新聞広告を出し、高速道路の総てのエリアにポスターを貼り、チラシを配り、どんな情報でもほしいとお願いをした。今年9月、検察官から、何とかお会いしたいと願っていた1台目の目撃者の方が「事故の事はもう忘れたので遺族には会いたくない」と言っていることを聞き、その方の胸の内を思いながらも、もっと早い時期であったならと思わざるを得ない。

この1年、交通事故の捜査とは加害者の為にあるのか、との思いを強くすることばかりだった。亡くなった娘は何も言えない。早い段階での情報開示が行われない限り、遺族は二重三重の悲しみと辛さに苦しむ。難しい事故だから、起訴は難しいなどと言

われるが、難しいからこそ公判をもって明らかにすることが必要。命の大切さを考えて欲しい。今、情報開示が各方面で叫ばれている。ある警察官に私は言った。「近い将来、交通事故に於いても情報開示が当たり前となるに違いありません」と。その方も「そうなるといい」と言ってくれた。年々低くなるという起訴率。正式起訴にならなければ遺族が知りたい情報も闇に葬られるという現状を変えて頂きたいと強く願う。

真相究明に対する被害者の関わり方

北広島市 土場 一彦



2001年8月18日午後1時半、北広島市緑陽町1丁目の緑陽町通りのスクールゾーンの歩道上で、

小学校4年生9歳の長男俊彦は、軽乗用車を運転する被疑者にはねられて死亡した。一緒に自転車に乗っていた友達3人は重軽傷。対向してきた被疑者が、道路右前方のわき見をしたまま、なぜか左に斜走し、20センチの段差の歩道に乗り上げ、なおかつ、子供達に向かってアクセルを踏み込み、歩道上を50メートルあまり暴走し、次々にはね飛ばして街路樹に衝突してやっと停止したという事件。

被疑者は私たちに謝罪も無く、事件の説明にすら訪れないという対応で、真相は捜査機関に確認せざるを得なかった。当初は、被疑者の証言によって、わき見運転とアクセルとブレーキの誤操作だけが過失の原因であるとされ、速度超過が無い状態でどうして歩道に乗り上げられたのか、その時点で擁壁を避けてあえて子供達に向かって行ったのはなぜなのか、歩道を50メートルも暴走する間になぜ回避できなかったのか、という疑問に対して納得出来るような回答はなかった。

その後、事件の真相を知った上で厳正な処罰を求めたいという気持ちが日増しに強まり、加えて次の懸念を抱くようになった。

一つは、偏った認識で捜査が進められているのではないかということ。警察の捜査担当官に「子供が歩道上を自転車で走行することに過失はあるだろう」と言われた。しかし、子供が通う小学校では、この警察署が交通安全指導に来て、「自転車は歩道上で乗りなさい」と指導している。また、唯一の目撃者が事件の原因を被害者に転嫁するような趣旨のことを強く主張されていたが、その人に直接話を聞いてみると、身内で加害者になった経験があつて被疑者を

必要以上に庇護するという思惑が感じられた。さらに、最初に担当副検事にお話したとき、「自転車の走行速度が速くて、被疑者は回避行動を取れなかった可能性がある」と断定的に言われた。そういう、自転車に乗ってれば子供が悪いという偏った観念だけが先行して、現場の状況が正確に把握されずに、起訴、不起訴の判断がなされていくという懸念。

次に、被疑者の証言に信ぴょう性はあるのかということ。私の子供は亡くなり何も言えないし、一緒にいた友達3人も重症を負い当時の記憶を無くしている中で、日ごろから危険運転をするという被疑者の言う通りに捜査が進められる懸念。

これらの懸念を払拭するために、検察庁に対して、公正で多角的な捜査の上、厳正な処罰を求める上申書などの形で行動を起こした。真相を知りえない苦しみと、命より大切な子供を失った悲しみに輪をかけて、待たされる辛さを味わった。捜査機関や司法機関の動きに対し、どういったタイミングで訴えたらいいのかなどについて、中村弁護士などにその都度示唆頂き、大きな助けになった。

多くの交通事故が不起訴に葬り去られる中で、たとえ業務上過失致死傷という罪であっても、起訴され、真相を知る機会が出来た。私たちの疑念を反映した公訴事実にはなっていないかもしれないが、これまでの行動によって、警察が自ら目撃者を探したり、再度の現場検証や科学的鑑定を実行し、その捜査をふまえて検察が起訴に至ったと認識している。

遺族自らが声を出して行動することは、大変苦しいが、犯罪被害者にとっての不条理なシステムに立ち向かうことは、当事者が道を開いて行動しなければなかなか世に受け入れられないと感じている。

世の人は交通事故と象徴的に扱うが、通り魔殺人と同じ事件。厳罰にして償わせない限り交通犯罪は抑止できない。

私たちがどんなに声を出し、被疑者に厳罰が与えられても、息子は帰ってこない。私たちの心の安らぎは一生なく、何の意味があるのかと問い掛けることもあるが、同じ思いをする人が少しでも無くなる世の中にした。12月5日に二回目の公判があるが、意見陳述という形の被害者の権利を精一杯使い、思いを裁判官に伝えたい。



土場さんの事件にかかわって

弁護士 中村誠也



土場さんの事件は、20センチくらいある段差のある歩道上に加害車両が乗り上げ、さらにその歩道上を50メートルも走って、4人の子どもさんが犠牲になるという通常では考えられない事件。最初に土場さんから相談を受けた時も、どうしてこういうことが起きるのか知りたい、という

ことが一番大きなことだった。

◆ 証拠としての実況見分調書に問題

加害者は事故当日逮捕され、その日に実況見分調書や、加害者調書も作られたが、勾留はされずに次の日釈放された。起訴(2002年9月30日)までこんなにかかることが問題だ。

11月12日に第1回目の公判があったばかりで、まだ記録を見ていない(犯罪被害者法に基づいて裁判記録の閲覧を申請している)のでわからないが、供述調書や加害者の指示説明という形で記載されている最初の実況見分調書が証拠として具体性を欠くものだったのではないかと。それで、土場さん自身が上申書などで働きかけ、事故から1年も経って再度実況見分がなされた。加害者の事情聴取は、日数が経たない段階で細かく具体的にしてもらいたい。加害者が認めているからといって安易なかたちで行われると、被害者やその家族が一番知りたい、「事故の真実」がわからなくなってしまう。

(注:その後裁判では被告人が争わなかったため、脇見、ハンドル操作の誤り、ブレーキとアクセルの踏み間違い、という過失が認定された。しかし被告人が事故のことは記憶がないという態度に終始したため、事故態様の具体的な「真実」は裁判でも明らかになっていない・・・中村)

初動捜査の徹底と科学化、

情報開示を 弁護士 青野 渉

事実確認について、特に亡くなっている場合には加害者の一方的な言い分が通ってしまうケースが多い。加害者は悪くないとされ自賠責保険が下りないケースが、傷害事案の3倍くらいの割合であった。実際の事故の実態としてそんなことはありえないので、ジャーナリストの方などが問題提起して、最近はいび改善されているが、死人に口なしで事故の真実がわからないという状況が、被害者の遺族の方を特に苦しめる。どういう速度で、ブレーキをいつ踏んだのか、視界は、ハンドル操作は、一つ一つの

事実を正確に知りたい。

警察の捜査は実況見分調書というのが基本となっていて、捜査報告書とか供述調書などが作られるが、内容が違っていたり、現場に行ってみると実況見分調書の記載と矛盾しているというケースがかなり多い。基本となる資料が不正確だとどうにもならない。

初動捜査に人とか物とかをあまり使っていないという実態がある。事故から時間が経てば経つほど、現場の状況は変わり、目撃者も記憶が薄れ、事故には関わりたくないという気持ちが出てくる。実況見分調書は、ほとんど加害者の言ったことをそのまま書いてあるだけだったりする。

科学的な捜査と初動捜査の充実が求められるが、警察官一人ひとりのやる気の問題というよりは、交通警察にどれくらいの人員を割くのかといった全体の意欲に帰着している。駒沢さんのような自動車工学に対する知識ある警察官も増やして、特に死亡事故に関しては、コンピュータで事故を再現するなど、科学的な手法を使って頂きたい。すべてがそこから始まる。被害者への情報開示も必要だ。

酔っぱらってけんかしたという事件でも、正検事が担当して20日間身柄を拘留し取り調べをするケースがある。それと比べると交通事故で人が亡くなっている事件でも、被疑者は拘留されない。科学的な捜査が求められる難しい事件なのに、このアンバランスは異常だ。



◆ 交通事故犯の捜査軽視の根底に検察庁の方針

こういう結果になっているのは、昭和60年、東京高検で、それまで業務上過失致死傷で7割くらい起訴されていたものを、起訴するのはやめようという動きになったから。今は11%くらいしかない。現場の司法警察員は、9割も裁判にならないということが頭にあり、実況見分調書も一生懸命作る気がしない。そういう問題があるとよく言われている。

この方針転換は非常に問題。今まで懲役何年と言われていた同じ事件が不起訴になってしまうということを、国会で決めたわけでも、最高裁で決めたわけでもないのだから。

こういう問題があって、今の警察や検察庁の中には、交通事故に一生懸命力を投入しないという傾向がある。日本は法治国家なので、今日発言された方のように家族を殺されたと思っても、自分で相手に対する復讐はできない。しかし、国できちんと罰則を与えるといいながら、被害者の方が被疑者の取り調べに立ち会ったり、目撃者にあたりすることは出来ない、不起訴になれば実況見分調書も何も見せてもらえない。情報を全部困り込んでしまい、結果

として不起訴になったら何も見せませんと。それでいて、民事の話だが、保険会社には警察のOBがたくさん入っていて、どういうルートかは知らないが、実況見分調書を見せてもらったりしている。そういうむちゃくちゃな状況になっているというのが、今の日本の裁判制度。

◆「刑事」は被害者が蚊帳の外におかれ、「民事」は加害者不在という不条理

刑事事件の方は被害者が必要がないということで出る幕が無くて、一方、民事事件になると加害者が出なくてもいい。私が担当していた一番長い民事事件では、被害者の重い後遺障害を保険会社が認めず、5年間と長引いたが、加害者を1回も見ることがない。自分が訴えられている民事裁判なのに、保険会社が全部やってくれるから、法廷にも来ない。これには大きな疑問を感じる。

交通犯罪絶滅めざし

制度改革を 弁護士 田中貴文

北海道で危険運転致死罪で告訴して受理されたのは初めてと聞いて驚いた。法改正されたのは昨年12月だが、もっと適用されて然るべきだ。危険運転を防止しようということで法律を作った以上、検察官はその趣旨に基づいて起訴し、交通事故を撲滅させなければならない。



音喜多さんは被害者遺族ということで大変な悲しみの中にありながら、頭が下がるような活動をしてこられた。検察庁に、公正な捜査をして欲しいと、要望書にとりくみ、友人知人に集めてもらったり、前田さんのインターネットで呼びかけてもらったりして、約5000通提出した。そういう積み上げを受け、検察庁も告訴を受理しなくてはならぬと判断したのだろう。

交通事故に遭うと悲しみに打ちひしがれ、大変孤独な気持ちになってしまう。ところが今日のお話を聞いていると、発足3年の被害者の会の活動が、新聞やインターネットなどによって広がり、被害者が手をつなぎ始めている。相互に情報交換しながら、最終的には交通事故を無くすための取り組みが進むと、本当に素晴らしい会になると思う。

(会場の栗生弁護士を紹介し)今日は4人の弁護士がこのフォーラムに参加しているが、弁護士が刑事手続きからどう関わっていくのか、民事事件にそして交通事故の撲滅の課題にどうとりくむかという視点をもち、弁護士集団という形で関わっていかうと話をしている。被害者、弁護士、医師、学者、交通

事故鑑定専門家など、こういうネットワークが最終目標である交通事故の根絶につながっていくのではないかと思う。

私も関わっているじん肺訴訟のスローガンは、「あやまれ、つぐなえ、なくせ」の三つ。「あやまれ」と「つぐなえ」はかなり進んでいるが、なかなかじん肺がなくならないということで、現在国を相手にして裁判をしている。交通事故も最終的には根絶というところに向かって、法制度改革を求めていかなければいけない。課題はたくさんあるが、おかしいのではないかという率直な気持ちを大切にして、被害者の会を軸に情報交換し、知恵を集めながら、法制度改革につなげていく必要がある。弁護士としては、法廷などでほんの小さな力しか発揮できないが、今後もこの活動に関わっていきたいと思う。

被害者の会の要望書の取り組み

小野 茂 (副代表)

今、日本国民の半数以上が免許保持者と言われている。その中で、昨年の事故数は94万件。昭和60年に73%だった起訴率が、平成12年は11.5%まで落ちている。車優先社会が作られ、その中で被害にあった私たちは泣かされ続けている。

平成11年1月に北海道交通安全基本条例が発令された。その目的は「交通安全対策の総合的かつ計画的な推進をはかり、もって交通事故に対する不安のない安全な生活の確保に寄与すること」とある。その通り進めば、被害は無くなっていくはずだが、そうっていない。

こうした中で、私たち被害者の会が、ずっと主張していたことをまとめたものが今回の要望書。この基本は、交通事故を起こす前の段階で止めてしまいたいということ。交通事故被害の無い社会を目指し、北海道知事宛と北海道警察に、本日、要望書を提出した。

(要望書はp.10に)



フロアーからの発言

けがをされた方の問題は深刻 荻野京子

交通事故の場合、亡くなられた方以外に、けがをされた人が非常に多い。昭和26年から平成13年まで、北海道だけで110万人。全国では3100万人。件数が多いために十分な補償が得られず、また、治療もきちんとされないまま苦しんでいる人が大勢いる。病院は、損保会社言われた短期間の症状固定をそのまま医者に説明させることがある。損保会社は支払いを少なくという立場から、弱い被害者をいじめめる。一人ひとりが事故を無くそうという気持ちで運転して、十分な補償もされる社会になって欲しい。

トラック事故の実態

齊藤千穂

私の父は1999年10月29日、豊平区の横断歩道を青信号で渡っていて、4トントラックにはねられて亡くなった。父の死を通して、たくさんものが見えてきた。一つは、死亡させた運転手になぜこの国は免許を与え続けるのかということ。この運転手は免許を4回繰り返し、信号無視、スピード違反の常習者だった。しかし、驚いたことに取り消し期間はたった350日間で、また免許を与えている。

もう一つは、運転手には禁錮1年の実刑が下ったが、運行管理をしていない運送会社には、警察も検察庁も取り調べすらなく、何らの処罰もないこと。

父の死が遺した教訓を風化させてはならないと思い、トラック事故の実態を訴える運動を呼びかけている。これは、小泉総理大臣をはじめ法務省、国交省、厚労省、最高裁、最高検などに、全国のトラックによる遺族が、事故の実態と、司法、行政が運送会社に何の処分も下していないという現実を書いて送る運動。運送会社に適切な運行管理と厳正な刑事処分を求めていきたい。

相手を傷つけない

(女性)

私は交通巡視員だったが、免許を取らなかった。なぜならば、自分だけが傷つくなりたいが、相手の人を傷つけたら取り返しがつかないから。交通事故の記事をもっと大きく取り上げて頂きたいと思う。

自転車が安心して走れるように

(男性)

自転車と車の事故例が多いが、先ほどの例で、自転車側に過失はなかったのかという疑問も持っている。私は自転車が好きだが、自転車が安心して走れるような法律、道路作りにも目を向けて頂きたい。

再 発 言**安全確認違反が問題**

音喜多 真理子

このような疑問(自転車に過失は?)が出されないためにも、真相究明をしたい。今回の事故は、自転車だから遭ったという事故ではない。歩いていても、全く前方を確認しないで突っ込んでくれば、トラックはすぐに止まらない。人を前に制御できないスピードで走る、それ自体が故意の行動。真相が究明されれば、その処分に従いたいと思う。

弱い歩行者、自転車を守るこそ

佐川昭彦

処分者講習などで話をする機会があるが、歩行者も悪いという意見を耳にしている。車社会ということで営業車が闊歩していると言っても良いかもしれない。「もし事故が起きたら保険がきくさ」「会社が面倒見てくれるさ」こんな感じで無謀運転し、弱い

歩行者をはねて平気である。やはり弱いのは歩行者であり自転車などではないか。

軽く扱われてきた被害者

中村弁護士

ここ数年、被害者の方の声がマスコミなどを通じて、大きく報道されるようになってきたが、交通事故被害者はこれまで、加害者の刑事裁判への参加の面、損害賠償の面、遺族の生活補償の面など、すべての場面において軽く見られすぎてきたことが問題。被害者の会で検討し、少しずつでも底上げしていくという観点で運動を進めていったらよい。

敗訴者負担制度反対の署名に協力を

青野弁護士

被害者の救済ということで民事事件は非常に大事だが、今導入されようとしている敗訴者負担制度というのは、これまでの相手方の弁護士費用は相手方が負担し、原告・被害者も自分で負担するという原則を変えるもの。例えば、過失割合など難しい事件で、情報が開示されないとか、科学的な初動捜査が行われず、結局被害者が負けてしまうという場合に、相手の弁護士費用まで負担しなければならない。

国選弁護人がつくなど、全て加害者に有利な法制度の中で、民事で負けた場合に、加害者の弁護士費用を負担しなくていいというのは、被害者に有利な唯一の制度。敗訴者負担制度はそれを改悪し、さらに保険会社や企業が、新しい判例を求めて大きな裁判をされることを避けるための制度。弁護士会は反対している。大きな影響を受けるのは、交通事故の被害者ではないかと思う。署名にご協力頂きたい。

司会のまとめ**「クルマ優先社会」・「交通犯罪」・
「社会的規制」・「被害者の視点」**

四つのキーワードでまとめたい。一つは、私たちの意識の中に根深く張り巡らされた「車優先社会」を問い直すこと。二つ目は「交通犯罪」の強調。ジャーナリストの日垣隆さんは「違法運転なら事故とは言えない。正しく交通殺人と呼ぼう」と呼びかけているが、危険運転致死傷罪の趣旨を真に生かせるかが今問われている。三つめは、交通犯罪を起こさせないための車使用の「社会的な規制」。私たちの要望書にまとめているが、その一つが厳罰化であり、他に免許制度の厳格化、車の製造者責任、道路設置者の責任、運輸事業主の責任、そして歩行者が安全に歩ける街作りも入る。四つめは、これらを実現するための世論づくりに必要な「被害者の視点」。これが無ければ、人権侵害という真実も見えない。

今日の貴重な報告や提案を活かして、大きなうねりを作っていきたい。運営ご協力を感謝し終了する。

フォーラムの感想

参加者アンケートより

涙をこらえるのが大変でした。どうして、交通事故は殺人じゃないのだろうかとはいつも思っていました。危険な運転をする人は、刃物を振り回して歩いている人以上に、危ないのではないかと。それにしても、想像以上に被害者には冷たいことがわかりました。「死人に口なし」とはよく言ったものです。

現在、新聞編集の仕事に携わり、日々、交通事故の記事に見出しをつけています。交通死は他の死に比べ、あまりにも無造作に扱いきっていると、自身の取材経験を含め思っていました。今回のフォーラムに参加して、その思いはさらに強くなりました。どういう扱い方がいいのか。日々、苦悶していきたいと思っています。

遺族の方々の訴えは、肌で感じる思いでした。新聞やテレビのニュースなどでは伝わらないお話に、私自身いろいろと考えさせられ「絶対に事故を起こしてはならない」と肝に銘じる気持ちです。

改めて、世間の交通犯罪に対する認識、危機感の低さを悔しく思います。法律を学ぶ一学生として、交通被害者をゼロにするために少しでも役立てるよう勉強したいと思っています。

講話を担当して

北区 佐藤京子(世話人)

この度初めて処分者講習で話をさせていただきました。自分が伝えたいことをどの程度処分者の方々に伝えることができるだろうかと悩みました。

処分者は41人。年齢も性別も様々でした。私の原点である、幼い命を守ってほしい、もう二度と私のように悲しむ家族を見たくないという思いで、残された家族の気持ちを話しました。また、交通安全のチラシと、車に付けてもらえるように糸を通した鶴を一人一人に回って「子どもの命を守って下さい。安全運転に心がけて下さい」と声をかけて手渡しました。途中からとめどなく涙が流れどうすることも出来ませんでした。どのくらい伝えることが出来たかわかりませんが、きっと息子の博勇(ひろむ)は「よくやったよ、お母さん」と言ってくれている気がします。一人ではつらいということを実感している会の水野さんが一番後ろの席で、やさしく見守り、またチラシを配るお手伝いもして下さいました。本当に心から感謝しています。

つらかったけれど、こういう機会を与えられたことは良かったと思います。

土場さんの事件については、フォーラムのあと刑事裁判が進行し、札幌地裁は12月26日、求刑の5年を大幅に下回る、禁固2年6月の判決を下しました。以下は土場さんの手記です。

地裁判決を受けて

2002/12/29

北広島市 土場一彦

地裁での判決は判決理由にある悪質性が何ら反映された量刑でなく、求刑の半分にしか満たない禁固2年6ヶ月の裁判官の判断は被害者家族の思いを大きく裏切るものでした。

この判決が俊彦の奪われた命の重さや大きな障害を被った3人の友達の被害の大きさに見合うような量刑でないことも当然ですが、事件の悪質性に鑑み検察庁が業務上過失致死罪での上限、禁固5年の求刑をしたことの意味を全く無視した判断をしたことに強い衝撃を受けています。

刑事裁判における量刑や刑罰が私達の心を癒すことなどありません、まして、奪われた俊彦の命が戻る訳でもありません。しかし、悪質な交通犯罪を裁くハードルが低くなって、この犯罪の抑止に大きな働きと成ってくれることが、俊彦に託された私達家族の努めと信じています。控訴して上級審の判断を仰いで頂くよう強く求めたいと思います。

もとより、この罪状で裁かれること自体私達の本意ではありませんが、せめて事件の真相を公判において明らかにすること、それを俊彦に報告することが私達に課せられた彼の願いだとも信じてきました。しかし、私達が知り得た事実も被告の責任逃れの『覚えていません』という証言の前には無力であるという現実が横たわっていました。真実が知りたいという思いさえも厚い法の壁に阻まれた虚しさを強く感じさせられました。

俊彦が遭遇した今回の事件は、自ら擁壁に衝突して自損事故と出来たものを、あえて子ども達に向かってハンドルを切り、その後何の回避行動もとらずに歩道上を50メートルも暴走して次々と子ども達を跳ね飛ばす、という悪質な交通犯罪で単なる過失の事故ではありません。しかし、車であれば事故として捜査された上、何も言えずに亡くなった被害者の尊厳や権利は軽んじられ、加害者の証言に基づく権利だけが突出して守られています。市民を守るべき法律が犯罪者の擁護だけにあるようにさえ感じます。

車優先の経済社会では事故は社会の必要悪であるように盲信され、被害者も事故という名で括られるが故に、耐えることを強いられます。その渦中に置かれた遺族は、大切な命を奪われた悲しみに追い打ちをかけられるような不条理に苦しめられます。事故と犯罪は異なるのだということ、それを曖昧にして事故や犯罪の抑止を叫ぶのは本質を捉えていないことを当事者として強く感じています。

笑顔が素敵な理恵へ

s 白石区 松井美香 (世話人)

1998年6月25日、学校から帰宅した理恵は「行って来ます」と自転車で出かけた。それが母との最後の言葉になった。



買い物の帰り午後5時過ぎ、厚別北にある駐車場から市道に出ようと安全確認をせずに出てきたトラックに衝突され、右前輪でお腹をひかれて肝臓などほとんどの臓器を滅茶苦茶にされた。医師の話では、お腹にメスを入れたら「血の海だった」と言われる。翌日、午前1時過ぎに出血性ショックで17歳という若い命は天国へ旅立った。

刑事裁判の結果は禁錮1年2か月、執行猶予4年だった。加害者は刑事裁判でも民事裁判でも、何度も何度も事故状況の説明を変え、私達を混乱させた。

加害者の上司は「今後、社員に安全教育を徹底していく」と話していたが、理恵の事故から約2年後、同じ会社のトラックが死亡事故を起こした。原因はまた前方不注意。

大切な人の命を奪う交通事故。悲しい思いをする人をどうか増やさないで！悲惨な事故が無くなる事を祈る・・・

理恵がいなくなってしまうと、もうずいぶん経つけど元気にしてる？姉ちゃんは理恵の分も明るく元気に暮らしてるよ。泣いてばかりいたら「ちょっと？、しっかりしなさいよ！」って、理恵に怒られちゃうもの。

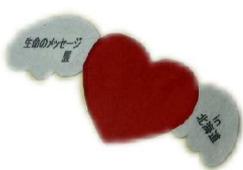
幼い頃、理恵が生まれていない頃の家族の写真を見て「お姉ちゃんとお兄ちゃんがいて、どうして理恵はいないの？」と、生まれていないという事を理解できなくてよく泣いたよね。そう言って困らせていた理恵が、私達の前からいなくなっちゃうなんて・・・姉ちゃん寂しいよ。

ふと「どうして理恵がここにはいないのだろう」と、考えてしまう事があるの。一緒に買い物に行ったり、飲みに行ってゆっくり語りたかったな。まだまだ一緒にいたかったよ。理恵は私の友達にもかわいがってもらって、一緒に遊びに行った事もあったよね。本当に沢山の人達に愛されていた理恵。私の自慢の妹！

そうそう、姉ちゃんのお願ひ、聞いてくれる？時々私達の夢の中に会いに来てよ。遊ぶのに忙しいのかもしれないけど、たまにはあのとびっきりの笑顔を見せてね。待ってるよ

(下記メッセージパネルの写真と文より)

北海道版「生命のメッセージパネル」生まれる



被害者の会では啓蒙活動の一環として学校など様々な場所で、交通事故の悲惨さや実状などを訴えています。昨年5月に行われた「生命のメッセージ展」の精神を受け継ぎ、賛同者数名で北海道版のメッセージパネルを制作しました。

(制作担当は、生命のメッセージ展北海道実行委員長の小野副代表と世話人の松井さん)

A3版とA2版の2種類があり、会場によって使い分けができますから、持ち運びが比較的容易で、どこでも展示できます。

すでにいくつかの講習会場などで活用していますが、同じ年代の人の犠牲パネルを食い入るように見つめる姿などがあり、伝える力は大きいと思います。問い合わせは事務局まで。



写真はフォーラムの会場入り口でお披露目となったパネル(02/11/15 札幌市「かでる2・7」)

2002年11月15日

北海道知事
堀 達也様北海道交通事故被害者の会
代表 前田 敏章**交通犯罪撲滅、交通事故被害ゼロ、
被害者支援のための要望書**

憲法は「生命、自由及び幸福追求に対する国民の権利については、公共の福祉に反しない限り、立法その他の国政の上で、最大の尊重を必要とする」(憲法13条)と謳っています。しかし、交通犯罪、事故の犠牲者は、子どもやお年寄りが歩行中あるいは自転車乗車中に一方的に生命を奪われる事件が年間5500人以上にのぼるのをはじめ、死傷者数が年間100万人を超え、過去最悪を更新中という極めて憂慮すべき事態が続いています。北海道においても事故件数は増え続け、毎年500人以上の方が亡くなり、3万人以上の方が負傷するという深刻な状況です。

航空機や列車の事故であれば、事故原因が徹底的に究明され、再発防止の抜本対策がはかられるのはごく当たり前のことですが、道路上の一般車両の事件、事故については、交通犯罪という認識は薄く「事故だから仕方ない」「運が悪かった」と軽視され、原因の究明と対策が不十分です。結果として被害者数は増加の一途をたどり、本来社会で保護すべき子どもやお年寄りの犠牲も後を絶たないという人命軽視の異常な「クルマ優先社会」が現出しているのです。

交通犯罪によってかけがえのない家族を失う、あるいは後遺障害などにより人生も変えられるなど深く傷つけられた私たち被害者のせめてもの願いは、尊い犠牲が生かされ、真に命と人権が大切にされる社会がつくられることです。現代の最大の人権侵害ともいべき交通犯罪と交通事故被害を絶滅するため、被害者への理解と配慮をもった支援を含め、以下の要望事項をまとめました。関係事項について、抜本的で具体的な改善を要請するとともに、他の事項について国など関係機関に要請をお願い致します。

記**1 人身にかかわる交通事故が発生した場合の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 「死人に口なし」のような不公正を正し、再発防止、原因究明のために科学的捜査を確立すること

2-1 加害者の証言のみに偏ることなく、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 科学的な捜査と原因究明のために、すべての車にドライブレコーダーの設置を義務付けること。交通事故自動記録装置を増設すること。

3 被害者や遺族に対しては、事件の当事者として理解と配慮をもった支援を確立すること

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 実況見分調査および加害者の供述調書は、当事者に対し事故直後からの開示を可能にすること。

3-3 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。

3-4 交通犯罪被害者(犯罪被害者)が被害直後から恒常的に相談、支援が受けられる公設の「犯罪被害者支援センター」(仮称)を設置すること。

3-5 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本化し、対人無制限など充実させること。自賠責保険の後遺障害認定基準を見直すなど、適切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。

3-6 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、治療と生活保障を万全にすること。高次脳機能障害者の作業所、生活・就労支援センター等を設立すること。

4 故意や未必の故意、重過失により生命身体等に重大な侵害を与えた交通犯罪に対し、不当に軽い刑罰を改め、事故抑止、再犯防止の観点から厳罰化すること。

4-1 新設された危険運転致死傷罪への適用を拡大すること。また、交通犯罪に対し、業務上過失致死傷罪と括るのでなく、「自動車運転業務過失致死傷罪」(仮称)を設けるなど、厳罰に処すること。

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項に新設された「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)などを導入し、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はせず、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 交通犯罪を撲滅し、交通事故被害をゼロにするために、国民皆免許主義ではなく、安全運転のための専門的な技能をもった者に限るために、免許付与条件を厳格にすること。

5-1 運転免許取得可能年齢の繰り上げ(バイクは18歳、四輪は20歳など)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 交通犯罪撲滅、交通事故被害をゼロにし、命と安全が最優先される社会を実現するために

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。全ての通学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。

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)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 再発防止のため、事故原因解明と行政指導のため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。

7 交通犯罪撲滅、交通事故被害ゼロ、被害者支援の諸施策に被害の当事者の声を反映させること

被害の当事者(北海道交通事故被害者の会)との懇談の機会を設けていただくこと。

以上

※ この要望書は2002年11月15日、道知事宛(道環境生活部長、道交通安全対策室長が対応)、および道警本部長宛(交通企画課統括官対応)提出したものです。

講話を担当して

清田区 荻野 京子(世話人)

羽幌地区の「交通安全女性サミット2002」(10月22日)へ行ってきました。「女性の立場で交通安全を」をスローガンに、羽幌町、苫前町、初山別村の二百人余りが集まっていました。「統計に見る交通事故被害者の状況」と題して45分話してきました。

札幌で交通事故のフォーラムを開催しても百人程度の人しか集まらない現状を話し、これだけの方が集まったことに感謝いたしました。

悲惨な死亡事故の数字は目にすることがあっても、怪我をした人の人数はあまり知られていないのではないかと。北海道だけでも昭和26年から平成13年まで、100万人以上の方が怪我をしていること。現在道民が550万人ですから、単純に比較はできませんが、5人にひとりは何らかの被害に遭っていること。怪我をした人の補償問題が、払い渋りで人権問題になっていること。死亡者の家族の悲しみを忘れないでほしいこと。車で来た来客には、お正月だろうが、お盆だろうが、絶対にお酒を出さないこと。皆さんのひとりひとりの人にやさしい思いやりで、交通事故は減ることを話してきました。



「いるべき人がある日突然いなくなった」心にぽっかり開いた穴・・・その精神的被害が実際の症状(病的な反応)として現れた場合、早めの対応が必要です。もちろん、信頼できる精神科医やカウンセラーに出会うことができれば良いですが、まだまだ戸惑う方も多いことでしょう。最近是一般向けの医学書もかなり充実していますが、もっと踏み込んだ対応が知りたい方は、ぜひ専門書も手にとってみてください。看護師が対象のものは、実践的ですが知識を前提としているぶん専門色が濃く、看護学生が対象のものは、わかりやすいが国家試験対応の知識詰め込み型のものもあるので、注意が必要です。学生時代の参考書を選ぶ感覚で、漫画やイラスト、エッセイなど、自分に合った一冊を探し、一度冷静・客観的な目で事例にあたると、色々なことが見えてくるでしょう。ちなみに「治療」するわけではないので、難解な医師向けのものはやめておきましょう。

(書籍係 宮坂)

★ 「生命のメッセージ」

生命のメッセージ展実行委員会編 2002年

生命の重みと犯罪のない社会を訴え、全国を巡るメッセージ展に参加する「88命」のメッセージ集。道内「6命」のメッセージも収録。

会の日誌



《会合など》

- 8月20日 会報9号発行
- 8月24日 第41回例会
- 9月10日 第42回例会
- 9月29日 臨時世話人会(要望書の検討ほか)
- 10月10日 第43回例会
- 10月26日 第44回例会
- 11月11日 第45回例会
- 11月15日 「フォーラム交通事故Ⅲ」開催
「要望書」を道と道警に提出
- 12月10日 第46回例会
- 03年1月10日 第47回例会

《訴えの活動》

- 「心に響け被害者の声! 100万人講習」など
- ◆ 9/7 天塩高校「親子で考える交通安全講話」
- 9/18 青山工学専門学校 10/4 JR北海道労組バス支部 11/17 澄川地区冬の交通安全決起集会 12/19 厚別高校交通安全教室
- 03/1/9 日高管内交通安全研修会(前田)
- ◆ 9/30 篠路・太平交通安全講話
- 11/22 西区交通安全指導員研修会(小野)
- ◆ 10/22 苫前交通安全女性サミット(荻野)
- ◆ 10/31 千歳市職員交通安全講話(内山)

処分者講習での講師

- 8/22荻野 9/5小野 10/24佐藤 11/28内山
- 12/19小野 03/1/9佐川

★ 「加害者天国ニッポン」

松本 誠 GU企画出版部 2001年

関西で活動する交通死被害者の会(TAV)の協力弁護士である著者が、被害者側の立場から、あまりに被害者の命を大事にしない、加害者保護に偏した交通死の処理システムの問題を鋭く指摘する。

編集を終えて・・・「視点を変える」

◆交通犯罪被害に遭った娘への思いを込めて、ホームページ「交通死一遺された親の叫び」(<http://www.ne.jp/asahi/remember/chihiro/>)を開設している。◆先日、このページを見た神戸の被害者の方からこんなメールを頂き、暗たんたる気持ちになった。◆「ひと月前、小学一年生の一人娘を、信号無視のトレーラーによって奪われました。私の生きがいのすべてを失い、これから何のために生きるのかと自問の毎日。ただ、夫や親せきをこれ以上悲しませたくないと精いっぱい頑張っているのに、近所の方の『フツーは気が狂ったりするのに、強いよね』との言葉。深く傷つけられ、外に出て人とも会いたくない。同じように子どもさんを亡くされた方にしか理解してもらえないような気がしています」◆「善意」であるのに、無理解が残酷な言葉となる。これほどではなくても「あなたの気持ちはわかります」とか、「私も肉親を亡くしたことがありますから」などの声掛けも当事者にはつらいことが多い。◆娘を失ってから、視点を変えると初めて見える真実がたくさんあることに、改めて気付いた。◆犯罪被害者という私たちの視点は世の常のものではないから、共感するのは極めて難しい。「いのちを守る安全学」(新潮OH文庫)の中の対談で、犯罪被害者の支援を手がける小西聖子氏は「(被害者に)理不尽な対応をするのは、その人が優しくないからではない。聞かない限りわからないというところが、どうしてもある」と述べ、著者の日垣隆氏は「一つでも良いから犯罪被害の具体例を徹底的に知ることが大切」と指摘する。◆当事者としても、知ってもらおう努力をしたいと考え、体験講話などの要請にはできるだけ応えよう、と例会で話している。体験や心情を語るのはつらく苦しいが、犠牲を無にせず犯罪のない社会をつくるために。(前田)

◆ 例会は毎月10日、10時～12時、事務所で行います。会員の方、又は入会希望の方は、相談・交流もできますので、気軽にお越し下さい

予定⇒ 2/10(月)、※2/22(土)、3/10(月)

4/10(木)、※4/26(土)、5/12/(月)・・・

※印は「リンケージプラザ」(北1西9)にて13:30～16:00(事務所の丁度向かいです)

◆ 次の会報発行は4月です。手記や意見、近況などの投稿をお待ちしています。(※切3月20日、1200字程度、郵送、FAXまたはEメールで事務局へ)