交通事故被害者の会

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西９
ノースキャピタルビル４階

第 13 号　2004 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、交通事故被害者と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、毎月の例会に参加できます。例会時に当事者同士としての相談も受けています。（例会の日程は p 12）

前方不注意の乗用車により、車椅子生活に

江別市　若林　緋紗子

平成3年 11 月 16 日、信号機のない交差点で

自転車での帰宅途中の午後５時40分、側面より衝撃を受け、体は乗用車のボンネットの上に跳ね上げられました。私が細い道路より太い道路に出る際、加害者の車は前方不注意・制限速度を20Km超過し、私の自転車にぶつかってきました。

頸椎の二度の手術を経ても、両上下肢不全麻痺、めまい、血行・脈拍・体温の低下、意識障害が残り、現在も日常生活は車椅子・歩行補助具を使用し、頸椎コルセットも欠かせません。この事故は、一日も休まず苦しみを与え続けています。

私の家族にも免許取得者が４人おりますが、いつも加害者にも被害者にもならぬよう、また、外出の折にすれちがう子ども達には「おばさんは交通事故で車椅子になったけれども、あなた達は事故に遭わないようにね」と話すように心がけています。

事故に遭う以前は、家事をしながら複数の仕事とPTA活動にも参加しており、昔の私を知っている方達は「健康で快活でいつも笑い声が絶えなかった。頼もしかった」と言ってくれます。今もそんな友人達に支えられています。

そして被害者の会の方々との情報交換は不可欠の存在であり知識者との交流のお陰で分析探求と様々な問題点の発見があり、組織の重要性を痛感しております。

自賠責保険と任意保険の違い、事故状況（見分書）の事、社会常識では通用しない事が交渉事と称する重圧に困惑し、２次的、３次的被害で途方に暮れている方々がいるはずです。「北海道交通事故被害者の会」の存在と活動を知って頂きたいです。　（「いのちのパネル」より）

今号の主な内容

② 新年のご挨拶　青木　稔（道安協）
「いのちのパネル」　小野　茂
③～⑦ 特集 フォーラム・交通事故Ⅳ
「歩行者と自転車の安全のために」
⑧ 報告　ＫＳＲの活動に寄せて　土場　一彦
⑨ 報告　刑事裁判を終えて　音喜多　一
⑩ 提言　シートベルト着用を全ての座席に　後藤　正之
⑪ 報告　伝えたい被害者・遺族の声　内山孝子
報告　ひき逃げ厳罰化署名のこと　高石　弘
⑫ 訴え　危険運転致死罪適用を　山下 芳正

新年のご挨拶

（財）北海道交通安全協会　専務理事　青木　稔

会員の皆様、新しい年を迎えましたが、本年もどうぞよろしくお願い申し上げます。

皆様におかれましては、悲惨な交通事故の防止や、事故の被害者として辛い境遇にある会員相互の支援活動等に尽力されていることに対し、心から敬意を表するものであります。

道内における昨年の交通事故死者数は391人で、昭和30年（1955年）の341人以来、実に48年振りに400人台を下回ることができました。

昭和30年といえば、我が国の経済もまだ発展途上で、道内の自動車保有台数がわずか5万9千台（平成14年は約360万台）のときであり、現在のようにモータリーゼーションの進展した中で、当時の死者数の水準に並んだということは極めて注目すべきことであります。これも一重に、皆様を始め関係者の方々の努力のたまものであり、心から敬意を表する次第です。

このことは、私どもが究極の目標とする「交通事故死者ゼロ」に近づくための大いなる励みになるものです。

ところで、運転者に対する講習や交通安全運動の際、運転者の心に事故の防止を強く働きかける為には、事故の怖さ、悲惨さをより、リアルに訴える方がインパクトがあり、効果が期待できるのですが、一般の交通安全教室や交通安全運動の場では、交通事故写真のパネル等の展示物も個人のプライバシーなどの問題もあり、どうしても当たり障りのない一般的なものに終わりがちです。

この点、皆様の場合は、事故で亡くなられた方の生前の姿を再現した「いのちのパネル」の展示や運転者教育の場である各種講習の講師として、普通であれば二度と思い出したくないであろう自らの辛い体験の話をされるなど、運転者の心に強い感銘を与える活動を活発に展開し、事故の防止に大変な貢献をされており、頭の下がる思いでいっぱいです。

今後、更に、皆様が着実な活動を積み重ねられることにより、関係機関・団体はもとより広く地域社会からより一層の理解と共感が得られ、皆様に対する支援の輪と交通事故防止に対する機運が高まっていくものと考えられます。皆様の今後の益々のご活躍を、ご期待申し上げる次第です。

終わりに、会員の皆様のご健勝ご多幸と、本年が皆様にとりまして良い年であることを祈念申し上げ、新年のご挨拶と致します。

「いのちのパネル」

白石区　小野　茂（副代表）

平成14年5月、かでる2.7に於いて３日間開催した「生命のメッセージ展北海道」は、延べ来場者数1800人を数え、多くの反響がありました。

「このメッセージ展を継続したい」と「北海道交通事故被害者の会では賛同した会員６名で「いのちのパネル」を自費製作することとなりました。

この活動に理解された北海道共同募金会より平成15年3月「歳末助け合い運動義援金」が付いたことで、会員の負担を少なくし参加し易いようになり、展示もイーゼルを備えることでどこでも可能になるなど、より充実することが出来ました。

現在参加は13名で、総会・フォーラム・高校・地域交通安全などの啓蒙活動で、また９月には大通り地下街オーロラタウンで５日間展示、北海道交通安全協会・北海道警察からの貸し出し依頼もあり、「被害にあった人の声」をより広く訴えることが出来るようになったと思います。

展示を読まれた方の中には同じ被害にあわれた方もおり、刑罰に対して、交通事故撲滅への意識を高めるべき等の声が寄せられています。

会員の皆様の参加を

「いのちのパネル」命名は水野さん、制作は筒井さんが担当、参加形式はＡ２版の中に自由に思いを込めています。

交通による被害を出さないためにも会員の皆様の参加をお待ちしています。（事務局に連絡を）

↑2003年11月17～21日、白石区民センターでの展示

9/30～10/3、地下街「ふれあい広場」での展示への感想↓

★私の友人も交通事故で亡くなり、犯人は納得のいかない判決を受けました。今回このパネルを見て、こういうことは少なくないということを実感しました。頑張ってください。（高校生女）

★もっと沢山の人の目に付けばいいと思う。命の尊さを再確認させられました。（20 代女）

★誰にでも関わることなので、是非継続して下さい。（30 代女）

フォーラム・交通事故Ⅳ　03/11/7

歩行者と自転車の安全を考える

被害者の会主催の４回目のフォーラムが、11月7日夜、札幌市中央区の「かでる２・７」を会場に、約50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、ビデオも交えて貴重な報告と提起が行われ、安全な道路環境とは何かについて熱心な討議が行われました。

テーマと発言者は以下の通りです。

■　提言

「歩行者、自転車の被害の実態とその対策について」

谷藤　静治氏（道警交通部管理官）

小テーマ①　スクールゾーンでの被害をゼロにするために

「校門前で子どもの命を奪われた親の訴え」竹田　彩氏（遺族）

小テーマ②　交差点での安全を確保するために

「分離信号の要望書のとりくみ」猿田　里美氏（発寒小父母）

小テーマ③　自転車通行の安全を保障するために

「自転車走行帯を考える」中村真由美氏（「道はだれのもの？札幌21」）

■　助言

嶋田　茂春氏　（道環境生活部交通安全対策室参事）

■　司会　佐川昭彦・小野茂（副代表）

（以下、記録テープを元に編集者の責任で要約させていただきました）

主催者挨拶　内山孝子（副代表）

道民共通の願いにもかかわらず、被害が相次いでいる。社会で守るべき子どもやお年寄りの輪禍被害を根絶するために、歩行者の安全はどう保障したらよいのか、スクールゾーンの安全、お年寄りの安全、自転車通行の問題点などを、会場の皆様と一緒に考えていきたい。

テーマと討議の方向性　前田敏章（代表）

命を、犠牲を決して軽く扱って欲しくないという共通の願いを訴えるため「被害者が市民とともに事故防止を考える」公開フォーラムを３年前から開催してきた。これまで確認させていただいている次の４点を討議のベースに置いていただきたい。

① 命が軽く扱われている「クルマ優先社会」を問い直す必要がある
② 違反を伴う加害行為は交通犯罪として正しく裁かれるべき
③ 車使用の社会的規制を強める必要がある
④ 被害者の視点での対策が肝要である

現在の子どもやお年寄りの置かれている道路環境は決して安全なものではない。「事故の氷山図」からも言えるように、死亡事故１件の背景には数千倍の事故数がある。結果として死には至らなかった多くの事故要因を軽視することなく、また不確実な運転者の注意力だけに依存することなく二重三重に安全な道路環境について考えたい。

クルマが効率よく走ることがあまりに重要視されすぎていないかという視点を据えながら、生理的能力未発達な児童や衰えたお年寄りの注意力に責任転嫁することなく議論を深めていただきたい。

《参考》

道と道警へ提出の被害者の会「要望書」の関連項目

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。

歩行者、自転車の被害の実態と対策

谷藤　静治（道警交通部管理官）

北海道で交通死亡事故が多い理由として、広大な面積、都市間の距離が長い、公共交通機関の未発達などと良く言われるが、もっと広いカナダとの面積当りの事故比較ではやはり北海道が多い。冬の交通環境が言われるが、例年の統計ではスリップによる事故は決して多くはなっていない

問題になるのは運転者の安全意識が非常に低いこと。死亡事故を起こした約6割がシートベルトをせず、うち3割はシートベルトをしていれば助かったという今年の統計結果がある。シートベルトの着用率は83.8%と、全国でも低い方。

もうひとつの要因は走行速度。全国平均が約35kmだが、北海道は10kmアップの45kmという調査結果がある。このため、事故100件当りの死亡率は、全国平均の0.9人に対し、北海道は1.7人とほぼ2倍。

運転者の安全意識やモラルを上げないと減る要素はない。現実に、発生件数やけが人は去年よりも増えている。

本日のテーマ「歩行者と自転車の安全」だが、過去5年間の歩行者被害は619人で全体の死亡事故の約24%にあたる。一方けが人の出た事故は1万2742人で、全体の負傷事故の約6.7%。歩行者の事故は、非常に死亡事故につながりやすい。

自転車被害の事故は同じく5ヵ年で176人。歩行者事故と同じ傾向がある。両方で、死亡事故は高齢者が多く、負傷者事故は15歳未満の若年層が多い。

歩行者、自転車利用者が安心して利用できる道路という原点に立つと、やはりクルマと完全に分離された道路、自転車用道路、こういう整備が必要。交差点についても、スロープ式やエレベーター式の歩道橋など、構造そのものを考える必要がある。

新しく道路をつくるとき、道警として安全で使いやすい道路のために意見を言うが、用地取得や資金などの制約を受け、我々からすると安全性が十分に確保されない道路ということが結構ある。それで安全のために速度規制をしたり、信号機をつけたり、一時停止をつけたりする。歩行者、自転車、クルマの共存を考えた安全対策が課題。

新興住宅街などで、一時停止をという要望もあるが、小さな子どもさんが遊ぶようなしかも歩道もないような住宅街で一時停止規制をすると、小さな事故は減るが、優先通行のクルマは当然スピードが上がり、大きな事故になることもある。交差点を分かりやすく表示したり、ミラーをつけたりしてお互いに譲り合うことにより事故防止をすべきではないか。

つまり、住宅街にクルマ通行の円滑化を図る必要はないと私は思う。

分離信号は、我々は渋滞のリスクを背負っても、歩行者優先でやりたいが、周辺の影響も懸念しながら、適切な場所に整備してきている。現在道内では79交差点、札幌では64交差点。今後の歩行者の安全に向けた対策として、道内で18箇所ほど、安心・歩行エリアというのを設定し、全てを分離信号にするということを３年から５年計画で考えている。

スクールゾーンの通行規制を

白石区　竹田　彩（遺族）

■　校門前で犠牲に、泣かない日はない

私の長男、響は平成15年7月17日、北郷小学校正門前の手押し信号のある横断歩道付近でワゴン車にはねられ、４m以上も引きずられ、たった６歳４ヶ月で、その尊い命を奪われてしまいました。

響は優しさと明るさいっぱいの子でした。正義感があり「消防士さんや救急隊員になって沢山の人を助けるんだ」と、将来の夢を私に話してくれました。この時私は、まさか響自身が救急隊の方のお世話になり、死をむかえるとは思ってもいず、息子の心の成長に喜びを感じていました。

私の調子が悪い時や入院した時には姉妹の面倒を見てくれたり、私を支えてくれました。冬、家族が熱を出した時には外へ行って氷を拾い集めてくれた事もありました。「男はね、女を守るんだ！だから、ママも、うーたんも、ひじも、みやも、響が守ってあげるから大丈夫だよ！」と言い、亡くなる２日前には、重い生ゴミをひきずる様に捨てに行ってくれたのです。

「ママの作るごはん最高」「学校たのしい」「字が書けるようになったよ」、こんな毎日普通に話していた響の声が、もう聞けない。たった３ヶ月しか通うことができなかった学校。本当に心残りでしょうね。ママは響に頑張る力を与えてもらっていました。もっと響の成長を見たかった。今日まで毎日毎日会いたくて、声が聞きたくて、あの日のことを考え涙が止まりません。泣かない日はありません。

なぜ響は死ななければならなかったのでしょう？もちろん、直接の原因は加害運転者の危険運転です。

加害者は下校時の校門前で、沢山の児童がいる状況にもかかわらず、スピード超過をし、信号も前も全く見ずに車を凶器に変えました。加害者はそのうえ、自分の身を守るために証言を変えたりしています。私はこのような加害者を絶対に許すことは出来ません。１人の命を、響の残り８０年もの人生を奪い、殺害した事実から逃げず、一生かけて償ってほしいです。

■　通行規制がなぜなくなったのか

私は同時に、このような危険運転が校門前で行われていたことに強いショックを受けています。

現場はスクールゾーンで、子どもたちが優先に登下校する道ですが、幹線道路である１３条通りを避ける抜け道になっているのが現状です。

ここは、10数年前までは登下校の時間帯に車両通行止めが行われていたそうですが、なぜ、また車を進入させるようになったのでしょうか？人の命よりも大切な何かがあるのですか？

今は車が優先の道路となり、子どもたちは危険だらけの道路を毎日通らなければなりません。実際に、響が命を奪われる前の５月にも、同じクラスの子が２ヶ月以上も入院する大きな事故にあっています。もしこの時、スクールゾーンの安全が問題にされ、車の通行規制が行われていたらと悔しい思いで一杯です。そして響の事件後の８月にも、また被害が出ているのです。

私はスクールゾーン内での事故は絶対に起きてはならないと思います。登下校時の車両通行は禁止にし、他の時間帯も片側を止めて通り抜けができないようにすべきではないでしょうか？

10月27日、私の町内の回覧板にて、スクールゾーン内へ車両通行禁止の要望書が回って来ました。事故後、周りの「飛び出しでは」という受け止めに傷ついていましたが、事件から３ヶ月以上もたった今、ようやく動きが見えてきました。

■　息子の犠牲を無駄にしないで

息子は泣き声一つ上げることも出来ず死んでいったのです。響に代わってお願いします。犠牲を無駄にしたくはありません。響は、自分の命をかけて「変えなきゃだめだよ、危ないよ」と教えてくれたと思っています。これが響の正義感だと思います。

登下校時はスクールゾーン内へ車両を通行禁止にして下さい。道路は子どもやお年寄り、歩行者を優先して下さい。どうか、次の犠牲者が出る前に対策を考え、即実行して下さい。お願いします。

分離信号の要望書のとりくみ

猿田　里美　（発寒小学校父母）

昨年7月、本校児童当時6年生の綾香ちゃんが青信号横断中にもかかわらず、右折トラックにひかれ尊い命を奪われた。事故現場が、本校の通学路であることから、二度とこのような悲惨な事故が起こらないために、PTAとしてできることからはじめようと取り組んだ。

地域の方、交通安全指導の方、そして小学校のPTAが組織しているスクールゾーン実行委員会に、通学路をより安全にするための取り組みを提案し、啓発運動も行った。

■ 大人の手で安全な道路環境を

取り組みの一つとして、分離信号設置の要望書がある。分離信号は、信号機の連動システムを変えるだけでできるので、コストはあまりかからない。分離信号の設置で子どもたちの命が守られるのであれば、設置できない理由などどこにあるのか。

今までのような、「交通ルールを守ろう」と、いわば子どもに「危険を予知して身を守れ」と任せるような教えでは限界がある。犠牲になった子どもたちの死を無駄にしないためにも、大人の手で、安全な道路環境をつくるべきだと考える。また子どものみならず、体のご不自由な方のためにも要望したい。

発寒小学校では、昨年綾香ちゃんのクラスメートがたぶん全国で初めてであろう、分離信号設置の要望を警察のほうに提出した。今日は当時の担任の西田先生も出席してくださっているが、どうしたらみんなが安全に渡れるのだろうかと授業中みんなで話し合ったそうだ。

PTAの第一回目の要望書の提出を、綾香ちゃんの月命日である12月19日に提出する予定でいる。ご協力をお願いしたい。

《参考》　「時差式完全分離信号お願い書」

発寒小学校６年　近田　恵莉

私は、発寒 11 条 4 丁目の国道交差点を、時差式完全分離信号に変える事を要求します。同交差点で、還らぬ人となった友人､眞下綾香が危険な事を知らせてくれたのです。

私は人の命がかかっている時に、渋滞も何も無いと思います。何より分離信号は、車にとっても安全です。信号を変えれば、人も車も安全だという事です。

もう二度と事故が起こってほしくない。一つしかない命を守りたい。人々の安全のためなら、信号を変える事くらい出来ると思います。車側の人も、車をおりて、交差点を歩いてみたら、わかると思います。

今からだったら、間にあいます。お願いします。

（平成 14 年 10 月 29 日　札幌西警察署提出の文章抜粋）

自転車走行帯を考える

中村真由美（「道はだれのもの？札幌21」）

私たちが自転車に焦点をあて、取り組んできた出発点は、歩行者とクルマの中間的な存在の自転車を通して、クルマ優先社会の構造をもっと見ようということ。

9月20日に「道はだれのもの？札幌21」が主催し「自転車走行帯を考える」というフォーラムを行った。そこで、交通関係者と市民が一緒に「道交法どおりにどう走ったらいいのか？」を話し合ったが、やはり納得できず、「道交法が自転車にとって守れない」という状況だけは確認できた。（フォーラムの報告は「道はだれのもの？札幌21」http://www.ne.jp/asahi/michiwa/sapporo21/参照）

私たちは以前から、警察や札幌市土木部に疑問点を質問するために出向くことがあったが、「施設帯」や「歩車共存道路」など使う用語すら統一されていない。」今のビデオでお分かりと思うが、警察の方も土木の方も道交法どおりに統一した自転車の走り方の見本は示せないと思う。

交通戦争は終わったような話を聞くが、子どもを育てていて、そんな実感は全くない。1970年から2001年までの「子どもの交通事故死傷者の年別推移」（2003年7月の『シグナル』）を見ると、人口当たりの事故遭遇率は昔と変わらないということが分かる。子どもは昔のように外で遊んでいないから、危険度は昔より増している。さらに近年はどの年齢層も、交通事故死者数の率が増加し、特に中学生の死者数の率の増加が目立つ。高校生の自転車死傷者数も同じで、北海道の平成13年の子どもの年齢層別の自転車・歩行者の死傷者数を見ると、まさしく、「自転車に乗れるほど事故に遭遇している」。

道交法では「自転車通行可」の歩道でなかったら、車道の左端を走らなければならない。しかし、子どもに実際の路上で道交法を教えるのは困難。それでもなんとか乗る技術も向上し、高校生ぐらいになって、学校に自転車で通うようになっても、事故は自ら避けられない。

また、自転車事故は市街地・無信号交差点での事故が断然多い。市街地・無信号交差点、というのは、例えば旭ヶ丘の自転車事故が起きたような生活道路や、ビデオにもあった、ブロック塀がある細い道路から出てきた車との事故という所。旭ヶ丘の自転車事故の現場では、7年ほど前にも交通事故が起き、カーブミラーが設置されたそうだが、なぜそのときに速度(30km/h)も見直さなかったのか疑問。交通関係者の基本的姿勢がしっかりしないと、カーブミラーを取り付けるだけのように、自動車交通の機能性を優先させ、歩行者・自転車の安全性は「本人の責任」としてしまうのが現在の生活道路。そういう中で育つ子どもの心はすさんでいく。

資料の写真はドイツのボンエルフ(歩車共存道路)。ドイツが日本と違うのは「道路管理者と道路規制者が一つの機関」ということ。今日このフォーラムにも、道路管理者の方がいらしていれば良かった。もっと積極的に話し合っていかなければならない。

交通安全対策室から

嶋田茂春（道環境生活部交通安全対策室参事）

交通安全にたずさわる一人として、いろいろな体験、取り組みをお聞きし、命の重たさを痛感し、本当に頭が下がる思い。今後の交通安全対策に新たな決意をしている。

スクールゾーン対策、交差点の改良、信号機の設置等について、それぞれの機関に要望していただき、進めていただければと思う。ただ道警の方から話しがあったように、一点について規制をかけると、他のほうに影響がある。安全か利便かというとその重さはだんだんと安全の方に傾いてはいるが、クルマを通さなくてはいけないというのも現実問題としてあり、その重さを少しずつ変えていこうというのが取り組みではないか。車を止めることで他に影響することがあれば、例えば実施時間を朝の登校時間だけに変えるとか、いろいろな設置点があると思うので関係機関と住民の皆さんとで探っていっていただきたい。

自転車の問題について、道路交通法上では非常に不都合という指摘があった。確かに宙ぶらりんな立場にある。ただ、自転車も歩行者からみれば大変危険なものという側面もある。今後、いろいろな意見が盛り上がって整備されると思うが、北海道の冬の問題もあり、法律の整備には時間がかかる。

事故防止に、安全な交差点を作る、歩車道がしっかり区別された道路を作る、などがあるが、やはり信号機ができたら守るように教育することも必要。非常に残念に思うが、小学校の横なのに大人が自転車で平気で信号無視をするということも目にする。

皆さん方の活動は、それぞれ理にかなっており、貴重な命を守る活動なので応援したいと思う。

フロアー発言より

■ 子どもたちと学んだ「分離信号」

発寒小学校の教員しています、西田といいます。昨年の7月19日でした。プール学習があって、子どもたちと一緒に綾香さんとも遊んでいました。そして、さよならをして、何時間かして電話がかかってきて、病院にかけつけたときには、もう息を引き取った後でした。ついさっきまで一緒に遊んでいたのに、子どもたちもすごいショックを受けていました。

夏休みになって、真下さんのほうから、「先生、分離信号に関して勉強してみませんか」と、教えられて、子どもたちと一緒にスタートしました。どうしてこんなことが起こったのか、何か変だと、手探りで長谷さんとお手紙でやり取りをして、長谷さんのホームページを参考にしながら、事故現場やその付近の交差点を調べました。

調べて感じたことは、クルマと自転車と人間が、同時に同じ場所に一緒にいることは、どう考えても恐ろしいことだと。確かに渋滞などいろいろな問題はあるのでしょうが、21世紀になって、効率や自分たちだけの思いを優先させるのではなくて、やはり皆が幸せになるため、もっと人間中心の考え方が大事なのではないかというのが子どもたちの結論だったように思います。人間がほんとに生活できる道路というものを是非作って欲しいと思います。子どもたちが真剣になって、命に関して学んだことを無駄にしないで欲しいです。

■　道路自体を変えて

北郷小学校の1年2組を担任しております、栗林と申します。7月17日、子どもが学校の前で轢かれたとの第一報を聞いたときは、まさか自分のクラスの子どもが、学校前の道路なので、まさかと思いました。でも、道路に倒れている響ちゃんを見たときに、愕然としました。小さな体から、血を一杯流して倒れていました。まったく動きもせず、言葉も発することはできませんでした。

私たちは、日々の生活の中で、まさか自分やまわりの人が事故に遭うとは考えないで生活しています。運転者のモラルを、もっともっと高めなければなりません。運転手に気をつけてもらうために、例えばスクールゾーンと分かるようにはっきりと表示をしてもらうとか、道路の端に白線を引いて、道路の幅を狭く見せて、クルマのスピードを出させないようにするとか、免許更新の際に、こういう事故があって、住宅街とかスクールゾーンではほんとに気をつけなければならないんだという指導をされることも必要と思います。

学校の前は交通量が多いのに通行止めはされていませんし、抜け道として通るクルマが多くとても危険です。歩道も狭いので、改善が必要です。

子どもたち自身を教育していくことも大事ですが、今回のお話や資料から、道路自体変えていけるものがあるのではないかと感じております。

質問に答えて　谷藤管理官

■ 自転車はどこを走れば？

自転車道がない場合は、歩道の一部を自転車通行可という区間にしている。それ以外の場所について、道交法に定められているのは基本的には車道の左側。詳しく言うと車道はここまでという外側線がある場合、その歩道側が軽車両の通行ができるので、その部分。なければ、基本的に左側ということ。

■ 自転車の安全な交差点の通り方は？

交差点には巻き込みがあり自転車が車道から横断歩道にそのまま直進すると非常に危険。この通行方法をどうするか定めたものは、いまのところない。それで先ほどビデオで指摘されたように、後ろから来たら止まって過ぎるのを待ちなさいというような、わけのわからないような指導もあるようだ。このことは今後の問題として、やはり警察庁あたりで全国共通的なものを整理して出す必要があると私個人は考える。

司会のまとめ

私たちの会の目標は、命の重さを大事にしたい、事故ゼロを目指したいということ。あってはならない、数字で評価してはいけない。それが当然の社会。

そういう点で大変大事な提言が沢山あった。会として取り組みながら、関係機関のお力も得て問題を解決していきたい。今日お集まりの皆さんが、各機関に持ち帰り、一人ずつ仲間を増やして、100人、200人にしていくことが、本当の活動ではないか。よろしくお願い致します。

フォーラムの感想　（アンケートより）

★　交通弱者である子どもや老人を守り、歩行者絶対優先の義務を運転手は忘れないで欲しい。子を持つ親として今回のテーマは良かった。参加者がもっと多いと良かった。

★　道警の方も入っていたので、希望や意見が少しでも反映されれば良いと思います。

★　分離信号は良いと思います。歩車同時青の信号に慣れていたのですが、考えてみれば交差点で歩行者・自転車と車を分離することは当たり前のことだと気がつきました。

★　このような催しを時々開いて交通安全を啓蒙し、明るい社会にしたい。

報告　KSRの活動に寄せて

北広島市　土場　一彦（KSR運営委員）

過日、会員の皆様に御案内頂いた、交通事故調書の早期開示を求める被害者連絡会(通称ＫＳＲ）の活動について、報告を兼ねて御紹介させて頂きます。ＫＳＲはその名の示すとおりに、警察から検察に送致される以前の早期の段階で、交通事故調書(実況見分調書、被疑者・目撃者の供述調書等)を被害者及び遺族に対して開示することを実現させる為、全国の交通事故被害者を含む有志が参加して 9 月 13 日に設立しました。

(1)会の趣意

不幸にも交通事件の遺族・被害者となってしまった者は、現状では捜査における証拠としてしか扱われず、大切な命を奪われたり大きな傷害を負わされても、当事者として真相を知りたい、という”当たり前の”最低限の権利や機会さえ奪われています。

一方、加害者側の損害保険会社は高額の賠償が想定される場合、早期の段階でこれらの調書の入手が可能であったり、刑事公判請求がされた事件では、起訴された時点で加害者側だけが調書を含む全ての刑事記録の入手が可能となっていたりと、加害者に比べて被害者・遺族の権利だけが著しく侵害されています。

これらの状況は、捜査機関の都合に合わせて、刑事訴訟法第 47 条『訴訟に関する書類は、公判の開廷前にはこれを公にしてはならない。但し、公益上の必要その他の事由があつて、相当と認められる場合はこの限りでない。』の条文の解釈を一方的に遺族・被害者に押しつけたものに他なりません。遺族・被害者の人権を考えれば、条文中の公益上の必要は、まさに当事者への情報開示を意味してしかるべきと考えます。会では同法の運用で事故調書の早期開示を求めています。運用による開示がかなわなければ、同法の改正、犯罪被害者等保護法の拡充も視野に入れています。

また、死亡事件や高度障害を負ってしまった事件の被害者は、加害者による一方的な調書で事実をねじ曲げられ、尊厳までも著しく傷つけられる場合が多く存在します。このことが、遺族・被害者が被る２次被害の温床にもなっていますし、加害者への不当な刑事処分、行政処分の根幹ともなっています。事故調書の当事者への早期開示は、このような不条理を未然に防いで、誤った初動捜査を是正し、公正な捜査を促す為にも欠くことの出来ない手段ですし、”事故か犯罪か”という真実を遺族・被害者が受け止める為にも、無くてはならない最低限の権利だと考えています。

(2)会の活動

会では 9 月 13 日の設立集会・街頭署名を皮切りに、10 月 25 日には大阪、翌 26 日には札幌、12 月 13 日には宇都宮で街頭署名を行い、12 月 15 日には法務省刑事局長に第 1 回目の署名提出、陳情を行いました。今後、法務大臣への面会・陳情も予定しています。多くの遺族・被害者が切に求める交通事故調書の被害当事者への早期開示を一刻も早く実現すべく、今後の２年を目標として、被害者のおかれている現状を周知してもらう為のＰＲ、全国での署名活動、国会・各省庁への陳情を展開していきます。

(3)お願い

この活動には、北海道交通事故被害者の会、全国交通事故遺族の会、ＴＡＶ等の被害者自助組織の会員のみならず、交通事故問題を考える国会議員の会、地方議員、弁護士、フリージャーナリスト、交通事故鑑定人他の当事者でない方々も会の趣意に賛同して、署名をはじめとする活動に協力を頂いています。

全国各地のマスコミでも大きな反響で受け止められています。当会会員の皆様にも、この声を形にする為の署名活動に今後とも協力頂きたくお願い申し上げます。

なお、ＫＳＲへの入会手続、署名用紙の配信、寄付受付の案内は、下記ＨＰ上で御欄頂けます。

URL: http://www.info-ksr.com

講話を担当して

旭川市　長瀬　初美(世話人)

11 月に旭川で検定員の研修会があり、初めてお話をさせて頂きました。両親の事故のこと、残された家族の心情、そしてもう悲しい家族を作らないでほしいという思いを、1 時間程話をしました。話し終わった後、私はいつも心の奥で言いたかったことが、声に出して言えたことで気持ちが軽くなりました。自分に少し自信が持てたような気がします。

その後、３週間ほどたって知らない方から声をかけられました。「この間、講演をしていた方ではないですか？とても感動しました。メモを取りながら聞いていました。僕ももう一度、交通安全を見直さなければと思いました」 と話してくれました。涙が出るほど、とても嬉しかったです。(私の話を聞いてくれてた、役に立ったのかもしれない、無駄ではなかった)　家に帰って、両親に手を合わせ報告をしました。両親も喜んでくれたと思います。今回の講演で色々な事を学んだ気がします。このような機会を与えていただきありがとうございました。

報告　刑事裁判を終えて

白石区　音喜多　一

２００２・７・２５
・・・ 命を奪われた息子

いつも安全に心がけ、しかも通いなれた道の横断歩道上でトラックにはねられ命を奪われた息子。真相を知りたい、その一心で警察に電話を入れ事故状況を尋ねますが、新聞記事に書いてあるような簡略な事しか教えてくれません。そちらに伺い詳しく聞きたいと言っても、「これ以上のことは言えません」との返答…警察は被害者の味方では無いと感じました。翌日の仮通夜に加害者が自宅を訪ねて来ましたが、交通事故とはいえ人を死亡させた加害者はすぐに刑務所に入るのが普通ではないかと思っていたので驚きました。そして息子の最後の瞬間の説明を求めましたが、不遜な態度や言動、焼香拒否、さらにその妻には「私も生まれてすぐ子供を亡くしたので、気持ちはわかる」などと立場もわきまえぬ言葉に傷つけられ、それでも抑えながら息子の顔を見てお帰りくださいと言うと、加害者は膝をつくことも無くたったまま棺に入れられた息子の顔を見下しガッツポーズ。何かおかしい…ネットで交通事故について調べ、被害者の置かれた現状があまりに悲惨な事を知り唖然としました。

危険運転致死罪で告訴
・・・要望書・上申書

このままでは息子の最後の真相も名誉も尊厳も何もかも無くなる。そう感じ、初七日過ぎから動き始めました。殺人罪での告訴状を作り、はたして自分自身の認識が正しいのか、北海道交通事故被害者の会に問合せ、被害者遺族としての経験や経緯について伺い確認しました。多くの方のご協力を受けながら、所轄警察への意見書提出・道警本部へ再捜査及び目撃者探しを陳情・自ら大学教授へ現場の鑑定調査の依頼・目撃者探しの看板設置・新聞テレビ等マスコミへの取材願い・真相究明と公判を求める要望書活動など行ってきました。検察庁へは当初殺人罪での告訴状を提出しましたが、受け取れないと言われ、最終的に危険運転致死罪で告訴。以後6ヶ月間８回の面会の中で、これも多くの方々にご協力をいただながら、知りえた事実や考えを上申書や陳述書その他資料で提出しました。法務大臣宛にも厳罰を求める要望書を出しましたが、検察は業過での起訴。「どうして加害者擁護の法律の解釈なのですか、こんな起訴罪名では、交通死は減りません。私たちは納得できません」と訴えましたが、担当検事は、「いくら糾弾されても何も反論はできません。私にも小さい息子が居ります。康伸さんと同じ年になり同じように亡くしたら、私としても業過での起訴は到底納得できません」と頭を下げるだけ。この時もっと強く声を出しておけばよかったと思いますが、半年間真摯な姿勢で対応していただいた担当検事だったので、これ以上言えませんでした。このことが刑事裁判において唯一最大の後悔となっています。

検事に必死の訴え
・・・公判での意見陳述へ

公判検事に担当が替わり起訴罪名の訴因変更を訴えますが、「私に言われても困ります。それを言うなら捜査検事に言ってください」と、それは私の仕事ではありませんとばかりに何を訴えても無表情。また、「この件は通常、執行猶予が普通の判例」とも言われ、この時点までにかなり消耗していた事もあって、投げやりになった時期でもありました。しかし皆様に励まされ、10回以上の面会を繰り返すうちに、担当検事にも少しづつ私たちの気持ちが通じ、やる気になってきたのか「実刑をとりましょう」とようやく変わって来ました。

１回目の公判後２週間目に、やっと刑事記録の閲覧と謄写を許され、２回目公判まで１週間の猶予でそれを読み込み反論のため当日の朝まで意見陳述作成。意見陳述も刑事記録の閲覧も被害者遺族の方々の尽力で出来たもので、行使できるようになったのはここ数年とのこと。裁判官に想いを伝え、加害者に対する唯一最大の反論の手段で、この意見陳述が無ければ、私たちの息子の裁判は加害者に都合のよい加害者の一方的な供述だけで終わり、当然のごとく執行猶予に終わったことと思います。

２００３・１１・４
・・・ 高裁でも実刑

結果、求刑禁固1年６月に対し判決は執行猶予なし満額の１年６月。新聞報道などでは、普通であれば執行猶予の事例が、謝罪がない事で実刑になったなどと書かれていましたが、どう解釈していいのか、今でも釈然としていませんし、納得もしていません。息子へもやるだけはやったよ、としか報告出来ません。実刑を取れたことにより名誉と尊厳は保たれたといえますが、真相（最後の瞬間）を知っているのは加害者のみで、私たちには、知らされていないのです。大昔、仇討ちの風習があった時代なら、一矢でも報い納得できたのかも知れません。

日本の法律に疑問
・・・たたかい続けるしか

こんな想いにさせる現在の日本の法律には疑問を感じています。正直、加害者を憎いのは当然ですが、同じくらいに今のこの国の法律とその解釈に憤りを感じています。

奪われた命の名誉と尊厳を守るため、せめて事件事故の真相を明らかにした上で公の場すなわち裁判所で白黒をつけて欲しいというのが、自然な私達被害者遺族の想いで、それが当然の権利と思っていました。しかし、実際は悲しむ時間も抑えて声を出し続けなければそんなことも叶わない、すなわち「被害者は蚊帳の外」というのが現状です。

これからの私たちに残された人生は、息子のために、微力ながらもこんな現状を少しでも変えるよう闘い続けるしかないと考えています。

提言　シートベルト着用の義務づけを全ての座席に　三石町　後藤正之

今、苫小牧東から鵡川まで、日高自動車道高速道路が出来ています。僕が車で妻を札幌の病院へ連れて行った時の事です。同じ病室の女性の方が、「私だったら、札幌・三石間は２時間半で行くわ。あんな高速道路なんて無駄よ」と得意げに笑いながら話していました。要するに普通の道路を猛スピードで、短時間で走り抜く事を自慢しているのです。私達の道路は F 1 レースの様にスピードを競うレース会場とは違うのです。しかし、この人が言う事を裏付けるかの様に、日常、車を走らせていると猛スピードで追い越していく車が多いことも事実です。

北海道の交通事故死№.1 の汚名を返上する為には、交通法規が何の為に有るのか、もう一度よく考え、車は走る凶器である事を強く自覚し、己を律し交通法規を常に遵守し安全運転に心掛ける事が大切だと思います。

もう一つ、申し上げたい事はシートベルトの件です。僕は運転免許を取って 1 年目で交通事故に遭いました。事故現場は、カーブで上り坂の頂上でした。前方の見通しが悪いので何時もそうですが、その日も時速 30 キロでカーブの上り坂を登っていました。季節は 12 月、道路は雪面で凍っていました。僕の車が頂上に来た時、突然、軽トラックが目の前に飛び出してきて、いきなり真正面にぶつかって来ました。

相手の車も僕の車も前方がつぶれ、僕は一時的に目の前が真っ暗に成り気を失いました。すぐ意識は戻ったのですが、胸に激痛が走っていました。幸い通りがかったトラックが無線機で連絡してくれたので、救急車と警察の車がすぐ来てくれました。肋骨が折れていました。後部座席の妻も左足のすねが裂け 7 針ほど縫いました。妻は後部座席でシートベルトをしていませんでした。

軽トラックのドライバーは飲酒運転でした。あの時、もし僕がシートベルトをしていなければ、死んでいたかも知れません。又、妻がシートベルトをしていればもっと軽傷で済んでいたかも知れません。

このシートベルトの事で、交通事故被害者の会にお願いしたい事がございます。現在シートベルトはドライバーと助手席には義務付けられていますが、後部座席は出来るだけする様にと成っていると思います。僕はこれを後部座席も運転席・助手席と同じように義務付けるべきだと思います。何故なら、もし、事故が起きた時、後部座席も前部座席も全く条件は同じだと思うからです。

札幌でタクシーを時々利用する事が有ります。タクシーに乗り、シートベルトをしようとしても、金具が見つかりません。それでドライバーさんに「一寸待って下さい。シートベルトをはめる金具を探しています」と言うと「あ、いいよ。しなくても」と言います。僕はドライバーさんに「『シートベルトをしなくてもいい』と言う事は、万が一、この車が事故に遭った時、お客さんは怪我をしたり、死んでもいいと言う事と同じだと思いますが、違いますか」と問うた事が有ります。ドライバーさんは親切のつもりで言っても、実際は逆の結果に成ります。バスも同じ様に客席は総てシートベルト着用を義務付けるべきだと思います。　その意味では、今のシートベルトに関する法律は中途半端な法律としか言いようが有りません。僕は自分の車の後部座席に他の人に乗ってもらう時、必ずシートベルトをしてもらう事にしています。だから、シートベルトをしない人は乗せない事にしています。シートベルトは誰でも、どんな車でも、どんな座席でも総て着用を義務付けるべきと思います。今回の「交通事故調書の事故後速やかな開示」を求める署名運動と同様、この「シートベルトを総てに着用の義務付け」も全国運動に盛り上げて行くべきだと思います。交通事故被害者、又其の遺族の悲しみを無くする為にも、宜しくお願い申し上げます。

会員からのお便り

うれしかったこと

白石区　亀田　美紀子

日々活動ご苦労様です。一会員として、亡くなった姪の死を無駄にしたくないと思っていますが、日々目にする事故の記事で、自分の無力さを痛感する毎日です。

しかし、そんな中で、とてもうれしいことがありました。先日 11 月 25 日、キタラホールで青年会議所主催の交通事故撲滅のための講演とコンサート（「ケミストリー」出演）があったのですが、副代表小野さんのお話の後、道北の遠別町で広報を担当する佐々木さんの報告が聞けたからです。

遠別町では、交通安全の呼びかけの広報に、いち早く被害者の声の冊子を取り上げてくれ、それが姪の事を書いた冊子（「癒されぬ輪禍」）だったのです。

日頃、姪のために何もしてやれない無力さを感じていた私にとって、自分たちの思いがこんな風に役立っているのかと思うと、本当にうれしく思いました。この日は姪の月命日。姪から大きなプレゼントをもらったような気がしています。これからも微力ながらお手伝いしたいと思っています。亡くなった多くの人々の死を無駄にしないように交通事故被害ゼロをめざし頑張りましょう。

報告　伝えたい被害者、遺族の声　東区　内山　孝子（副代表）

土埃が舞う空き地で子どもが歓声を上げながらボール蹴りをして遊んでいたアフガニスタンの村で9人の子どもが米軍機の攻撃の巻き添えになって死んだ。アメリカ軍は子どもたちがいることは知らなかったと平然とした態度でいた。またかという暗たんたる思いがします。イラクで日本人外交官２人が殺されました。世界全体で命の尊さが軽んじられ「人の命は地球より重い」ということわざが死語になりつつあることに不安を感じます。

理不尽に生命を絶たれ納得しないまま天国に旅立った主人の無念を思いつつ、私は何をすれば良いのかと常に亡夫に問いかけています。会報７号の深川の伊藤さんの「皆さん頑張っていますか」の文章の中で「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」との暖かい問いかけが心に残っています。

10月3日、青森県高速道路交通安全協議会10周年記念講演会に講話の機会を与えられ八戸へ行ってきました。

参加者に運送会社の会員が多いことから、社会的に運送業全体の信用性が問われていることを話し、私事だけでなく、高速道で大切な娘さんを亡くした室蘭の高橋さんの事件を、預かった手紙という形で紹介致しました。参加した70人は普段聞くことのない遺族の本音に、心打たれじっと聴き入ってくださいました。

不安一杯で片道7時間の道のりと大変疲れましたが有意義な活動でした。主催者からは後日丁重な礼状が届き、「癒されぬ輪禍」200部の注文があり、そして青森県にも被害者の会を作りたいとも言われました。

そして間も置かず、10月28日留萌管内初山別での「交通安全女性サミット」。「今度は内山さんの番だよ」と言われて引き受けたのですが、前2回の水野さん荻野さんが好評だったので「さて」と緊張しました。バスにゆられること４時間。小春日和の日本海オロロンラインをながめながら到着。

３町からバス３台で集まった人たちに「私にふりかかった事故の事例」というテーマで、突然理不尽に家族を奪われた怒りや悲しみは被害者遺族に当たり前の感情だと訴えました。女性だけの集会なので札幌の頴川さんの手記も紹介致しましたが、会場からすすり泣きが聞こえていました。参加した人から「生の声を聞くたびに、一つの事故の影にこんな悲しい事実があることを思い知らされる」という感想も寄せられました。

訴えの活動をしていて正直いやになることもあります。興味本位のお節介や過剰な同情は要らないのです。私は、失った命はそこで止まってしまうこと、生命の大事なこと、安全運転の大切さを伝えているのです。

亡夫は天国で、これも大切な社会参加だとエールを送ってくれていることでしょう。

報告　ひき逃げ犯の厳罰化求め、５万筆の署名提出　江別市　髙石　弘

2003年2月の早朝、新聞配達へ向かう途中、飲酒ひき逃げで次男の拓那を亡くしました。

深い悲しみの中で、気がつくとあっという間に裁判は終わっていました。「実刑２年１０月」、私たちには全く納得のいかない結果でした。わかったことは、法の矛盾と交通犯罪の罪の軽さ、遺族側に納得のいく裁判など行っていないということでした。

裁判が終わってから被害者の会を知り、どうしたら良いかを相談しました。上申書を出すことを教えてもらい、検察庁、裁判所に提出しましたが、私たちの気持ちを汲んでもらえませんでした。その時、「法改正を訴えていかなければ、この先ずっと私たちと同じ悲しみの人たちが後に続いていってしまう」と痛切に感じました。

2003年8月12日、前田さんや報道関係の人たちにお世話になりながら「ひき逃げ犯の厳罰化」を求める署名活動をスタートいたしました。

街頭署名は8月12日の野幌駅前など４箇所を皮切りに、２回目は札幌駅周辺、３回目は大通りで、拓那の友人、兄妹の友人、私たち家族の友人、新聞などで活動を知った子供たちなど、多いときには８０人も集まりました。街頭署名を行うたびに、新聞、テレビなどで取り上げてもらい、日本中の方からたくさん署名をいただきました。署名用紙を置いてくださったお店も何箇所もあります。東京の秦野さんは「生命のメッセージ展」でたくさん集めてくださいました。拓那の同級生達がそれぞれの高校で集めてくれたこともとても大きかったです。

そして11月27日、拓那の友人のお父さんの紹介で突然、野沢法務大臣に直接署名を手渡す機会が訪れました。それまでに届いた５万筆の署名を持って、私たち夫婦と拓那の友人二人、そして東京の秦野さんを含めて約20分の会見。大臣からは「遺族の気持ちを受け止め検討したい」旨の返答を受けました。

一月後の12月27日、国家公安委員会から要請に対しての文書が届きました。要点は「平成１３年に道交法のひき逃げの罰則を改正しているので、その後の推移をみながら慎重に検討したい」というものでした。「逃げ得」についての言及もなく、法改正を早急に始めるといった文言を期待していた私たちにしてみると、肩透かしされたような気持ちもありますが、５万人の署名の重みが返書につながったことも事実です。運動はこれからと希望的観測もしています。

現在も署名活動を行っています。特に「ウォームス」というデビューの決まった２人の女の子が、拓那のために作ってくれた「一番星」という歌とともに、全国ツアーで、署名を訴えてくれており、全国の高校生から今も送られてきています。このＣＤは、１月２５日に発売されますので、メッセージソングを聞いて欲しいと思います。

最後に、私たちは、実は人のためにとか格好良いものではなく、自分たちが息をしていくためにこの署名活動をしていることを言わなければなりません。

どうか、これからも皆様のご協力をお願いします。

（署名用紙は→ http://www.ne.jp/asahi/remember/chihiro/）

危険運転致死罪適用を求める署名にご協力下さい　旭川市　山下　芳正・歌代子

在りし日の博之

平成15年4月23日、加害者の危険極まりない運転により私達は突然、大切な、大切な長男を失いました。大学生となりボランティア活動に情熱を燃やしていた人生の夢溢れる息子は、生きる権利そのものを強制的に奪われたのです。

加害者は必ず厳正な処分を受けると信じていました。しかし、時速百キロを超える危険運転で死亡事件を起こしたにもかかわらず、捜査機関は「不注意」という業務上過失致死で送致というあまりに軽い扱い。私達には、到底信じられないことです。どうか、交通犯罪抑止のためにも、危険運転致死罪での裁きを強く求めます。

事件の概要

◆　平成15年4月23日午後10時25分頃、北海道深川市音江町の道道で、短大生（当時19歳）の運転する乗用車が、制限速度40kmをはるかに超える時速100km以上で、先行する軽自動車を追い越し、直後に左カーブに入り、ブレーキを踏んだところ、車が一回転し制御を失い約70m離れた道路右側の街路灯に激突。助手席の博之さんを出血性ショックで死亡させた。加害者は軽傷。

加害者はこの日、午後８時頃に納車されたばかりの操作に慣れない車を、任意保険に未加入であることも承知の上でハンドルを握りました。事故の前は、制限速度50 kmの一般道を時速100kmから120kmで危険走行し、同乗していた友人から「危ないからスピードを落とせ」と注意されたほどでした。夜間の雨降りで視界が悪く路面も滑りやすいという悪条件のなか、タイヤは制動の劣るスタッドレスタイヤ装着のままでした。

◆　平成15年6月4日、深川警察署は「業務上過失致死罪」で加害者を旭川地方検察庁へ書類送致。

◆　平成15年6月25日、ご両親は「危険運転致死罪」で旭川地方検察庁に自ら告訴。

なお、同様の事件で危険運転致死罪が適用された例を示しますが、この他にもあります。

★【松山地裁　平成14年11月27日判決】
被告人は、法定速度40kmの右カーブにおいて、普通乗用車を時速約120～130kmで走行。電柱に激突させ、同乗者を死亡させたとされている。
（「朝日新聞」平成14年11月28日より）

（署名用紙は　http://www.ne.jp/asahi/remember/chihiro/からダウンロードして下さい）

署名用紙送付先

〒070-0027　旭川市東７条６丁目１番７号
山下　芳正（FAX　0166-24-4022）

会の日誌

≪会合など≫
8/20　会報12号発行
9/13　世話人会・例会（57 回）
9/30 ～ 10/3　いのちのパネル展（札幌）
10/3 犯罪被害者支援の日・中央大会出席（東京）
10/10　世話人会・例会（58 回）
11/4　世話人会（59 回）
11/7 「フォーラム・交通事故Ⅳ」開催
11/14 札幌弁護士会被害者支援委員会との懇談
（ 報告は次号 ）
12/10　世話人会・例会（60 回）

≪訴えの活動≫
「心に響け被害者の声！ 100 万人講習」など
◆ 8/29　由仁商業高校　9/24 9/26 10/8 11/5 北海道医療大学　9/29 航空自衛隊長沼分屯基地
10/9 夕張高校　10/28・29 ＮＴＴコムウエア
11/26 北海学園大学　12/18 厚別高校（前田）
◆ 9/26 苫小牧南高校　10/31 交通安全指導員道東ブロック研修会　11/16 澄川地区交通安全決起集会　11/25 キタラホール交通安全大会
11/27 札幌市土木部交通安全研修（小野）
◆ 9/12 余市安全運転管理者講習
10/3 青森県高速道路安全協議会研修
10/28 羽幌交通安全女性サミット（内山）
◆ 9/18 セーフティウエーブ・イン苫小牧（水野）
◆ 9/28 太平地区交通安全決起集会（佐藤）
◆ 11/5 旭川指導員研修会（荻野）
◆ 11/11 旭川指導員研修会（長瀬）
処分者講習での講師
8/21 荻野　9/19 佐川　10/23 小野
11/28 水野　12/19 荻野

◆ 例会に気軽にお越し下さい。
偶数月は、平日の10日、13時～15時（事務所）、奇数月は第２土曜日の14時～16時（主に「かでる２・７」）で相談･交流だけを行います。（世話人会は同じ日の前段で行います）
予定⇒　★ 2月10日（火）事務所　★ 3月10日（土）「かでる」　★ 4月12日（月）事務所
◆ 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。