

交通事故被害者の会

第50号

2016年4月5日 (年3回発行) TEL 011-299-9025 FAX 011-299-9026

E-mail hk-higaisha@nifty.com ホームページ <http://hk-higaisha.a.la9.jp/>

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。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
001-0030 札幌市北区北30条西6丁目
北海道交通安全協会内

危険運転の加害者に突然全てを奪われた息子の無念 北斗市 森 恵子

私は、明日がくることを疑うことなく生きていた息子を、突然の交通事故で亡くしました。夜間、踏切のそばで仕事をしている息子は、背後から踏切を止まらず突っ込んできた車に、あっという間に撥ね飛ばされました。あろうことか、息子を撥ねた加害者は、飲酒と眠剤を飲んで車を運転し、息子を撥ね飛ばした後、救護することなく逃げるといふ最悪な人間でした。

私たちが事故の知らせをきいて、病院に駆けつけた時見た息子の姿は、目を背けたいくらいに酷く、言われなければ息子だとは思えないくらいでした。

やがて静かに息をしはじめた息子……。それは、永遠の別れへのカウントダウンの始まりでした。医師が機械を取り外すと、まもなく息を引き取りました。33歳でした。

まだまだ元気で生きられたはずなのに、どんなに無念だったかと思うと、可哀想でなりません。事故から5時間、私たちが駆けつけて、3時間余りのことでした。

夫は、昨年11月18日が還暦でした。そんな夫の還暦祝をするんだと、先頭にたって弟妹たちと話し合っていた矢先の事故でした。皮肉なことに、夫の還暦が息子の通夜になりました。

息子の事故は、飲酒と眠剤を飲んでのひき逃げ運転ということで、事件扱いになり、のちに危険運転致死罪で、昨年6月、裁判員裁判になりました。裁判の中では、それまで知らなかった事がたくさんあり、私たち遺族にとって、辛い3日間でした。息子がどんなふうに撥ねられたかという所で、私たちは裁判の進行を止めるほど号泣してしまいました。

判決は、懲役7年でした。到底、満足のいくものではありませんが、これが今の交通事故の現状なのかと思うと、情けなく悔しい思いで一杯です。

昨年6月3日は、息子の誕生日でした。34歳になるはずでした。毎年のように祝ってきた誕生日が、わが家で一番悲しい日になりました。4年前に結婚した息子は、嫁との幸福だったはずの未来もうばわれ、嫁は精神的ショックから立ち直れず、今も病院通いをしています。

息子は、ただ夜間の仕事をしていただけなのです。その息子が突然未来を奪われ、残された家族の人生をメチャメチャにしたのに、たった7年で刑期を終え、普通の生活に戻れる加害者が憎くてたまりません。

一生懸命生きてきた息子が、33歳で突然未来を奪われた悔しさと、私たちが愛する家族を奪われた衝撃と悲しみ、悔しさを、どう受け止めていけばいいのか、わからないまま1年が経ちました。

私たちがいつまでも嘆いていることは、息子にとっても辛いことなのだと思うのです。でも、私たちは、あの日の衝撃、この悲しみ、悔しさを、一生忘れることはできません。

(2月3日記)

事件概要：2014年11月13日、渡島管内八雲町の町道で、北斗市の森一正さん(当時33歳)は、踏切工事の準備中、飲酒した上で睡眠導入剤を服用した危険運転の加害者(42歳女性)によりひき逃げされました。

函館地裁(裁判員裁判)は、2015年6月19日、加害者を危険運転致死罪で懲役7年(求刑8年)に処しました。



森 一正さん
当時33歳

〈今号の主な内容〉①巻頭手記(森 恵子) ②「北海道遷延性障害者・家族の会」の設立について(小石川 英樹) ③～⑥ 体験講話の報告(真島 勝彦、五十嵐 敏明)・生徒の感想文 ⑦ 第10次交通安全基本計画について ⑧ 高速道路120キロ容認の問題 ⑩ 被害者保護等関係法制の歩み(内藤 裕次) ⑪ 会報50号に寄せて(伊藤 博明、水野 美代子) ⑫ 編集を終えて パネル展感想 日誌

「北海道遷延性障害者・家族の会」の設立について

共同代表 小石川 英樹・能勢 雅美

札幌での意識障害学会がきっかけ

平成26年8月22～23日に日本意識障害学会が、札幌ロイトンホテルで開催されました。当時、北海道には遷延性の家族会はなく、各家族単位で全国遷延性障害者・家族会（全国会）に入会していましたが、札幌在住の会員さんを中心に全国会と連絡を取り、学会開催日の前日に交流会を行いました。

交流会は自己紹介から始まり、各個人、家族が抱えている悩みや近況などなごやかに進み、本音ベースの盛り上がった交流会となりました。

学会終了後に北海道でも講演会を開催したい・家族会を作りたいという声上がり、全国会の役員さんにお話し、快諾をいただきました。

平成26年10月19日、仲間達が意思確認をし、「家族会設立準備会」を立ち上げ、北海道で講演会を行い家族会設立に向けて進めて行こうという事になりました。（ここまでの経緯では、私はほとんど参加していませんでした）

結成準備会～「紙屋克子先生」講演会～ 演題：声なき声を聴きながら

平成27年5月16日 札幌で「北海道遷延性意識障害者・家族の会」結成準備会のための講演会を開催いたしました。（この頃からやっと設立に向けてのお手伝い出来るようになりました）

紙屋先生は「紙屋式看護プログラム」が有名で、遷延性の看護ではパイオニアです。北海道出身と言う事もあったのか、講演依頼を快諾していただき、盛会の内に終える事ができました。

※ 紙屋先生プロフィール（専門は看護学）

北海道大学医学部付属看護学校卒業 麻布脳神経外科病院看護部長、副病院長 筑波大学名誉教授 静岡大教授 現、京都看護大学教授

〈主な著作〉「私の看護ノート」「看護とはどんな仕事か 7人のトップランナーたち」「私たちの看護管理実践」「看護の心そして技術」 他

「北海道遷延性障害者・家族の会」設立

平成27年11月1日 午前の総会で正式に家族会が発足しました。（成り手がおらず、とりあえず共同代表に就任しました）

午後より、高橋義男先生（小児脳外科医）の記念講演（演題：反応なし？・・・わかってないのは俺らだけ…）を開催し盛会の内に終わりました。

※ 高橋先生プロフィール

札幌医科大学卒業（小児脳外科医）中村記念病院・大川脳神経外科病院・北海道立小児医療総合保険センター・とまこまい脳神経外科・小児脳神経外科部長
ベストドクター社（米国の医師が設立）「Best Doctor in Japan」選出。ドキュメンタリー漫画「義男の空」のモデル。その他 障がい児の社会参加活動多数

「これから」について

北海道では遷延性意識障害者は、その患者数すら把握されておられません。

「せんえん」（遷延）とは、長引くという意味です。発症の原因は、交通事故やスポーツ事故による脳外傷、脳梗塞や脳内出血による脳血管の病気、溺水事故や心疾患による低酸素脳症。発症する年齢は幅広く、男女に関係なく生じます。

救急医療で一命を取り留めた後、意識の回復がない場合、医師から遷延性意識障害と診断されます。現在の医療制度ではこのような「遷延性意識障害者」を受け入れる病院が少ないのです。

家族は必死に病院を探しています。辛うじて療養型病院に入院しても、リハビリもされず寝たきりのままの患者も少なくありません。病院を転々とした後、在宅介護となる人が多いのですが、医療的ケアを必要とするため、デイサービスやショートステイの受け入れ先がなく、従って家族は24時間の介護を余儀なくされています。どんなに重い障害があっても仲間の存在、社会的ふれあいは大切ではないでしょうか。

事故や病気は誰にでも起こり得ることです。私たちは人生の途中で重い障害を負っても命が大切に守られ安心して暮らせる制度を求めて集まった家族と支援者の団体です。

交通事故被害者の会の皆さま、今後ともご支援、ご指導お願いいたします。

28年度は下記の行事を予定しています

- ◆家族交流会 日時：5/22（日）場所：札幌市
講師：高橋義男先生（小児脳外科医）
演題：未定
- ◆「全国会」12周年記念講演会（日本意識障害学会主催）
日時：10/23（日）
場所：札幌国際ビル（8F）
講師：中村記念病院理事長・病院長 中村博彦先生（演題未定）

（文責：小石川）

体験講話の報告

体験講話は、当会の発足当初から重視して取り組んできた活動です。

発足当初の2000～04年は、道の環境生活部交通安全対策室が取り組んだ「心に響け被害者の声、100万人講習」の講師を務める形で、全道的運動に貢献。会員約10人で担い、年間50回を超える年もありました。以降も、年間30～40回ほどの講話が続けられたこと、加えて、2003年から始まった「いのちのパネル展示」を通しての道民への啓蒙もあり、交通死傷者数減に寄与したと思っています。

そして2011年からは、犯罪被害者等基本計画に位置付けられた警察庁・道警の事業「命の大切さを学ぶ教室」（以下「教室」）が始まり、中学校での体験講話が加わって講話回数が飛躍的に増えました。

昨年度（2015年4月～2016年3月）の「教室」

は、中学校29校、高校20校で、受講生徒数は1万2千人を超えました。（一般も含めた昨年度の体験講話回数は92回で、受講者は1万76628人でした。講師は計8人の会員が務めています）

こうした中、昨年の「教室」での生徒の感想文3編が、警察庁主催の「第5回 命の大切さを学ぶ教室全国作文コンクール」で警察庁犯罪被害者支援室長賞を受けました。もちろん、生徒一人一人が、命について、大切な家族や仲間について、そして生き方について、自分の言葉で綴ってくれた感想文に優劣はありません。私たちの魂からの訴えを真摯に受け止めて寄せられた暖かい一言一言に、私たちは励まされ生きる力を得ています。そのことを付言し、会員の報告と共に、今年2月に表彰された生徒の感想文を紹介します。（前田）

「命の大切さを学ぶ教室」の講話を行って

札幌市 真島 勝彦

昨年11月26日、初めて北海道警察主催の「命の大切さを学ぶ教室」の講話を、自宅近くの篠路中学で行った。これは、ご存知の通り、被害者の会が関わっている活動の一つである。

2012年3月、長男以（い）明（ぎや）の危険運転致死罪を問う道内最初の裁判員裁判が結審して、加害者が刑務所に収監されて以後、私たち夫婦は「人の役に立ちたい」という息子の遺志にそって被害者遺族として、被害者の会の手伝いを始めた。一つは、道警本部や各警察署主催の教養講座での被害者講話と札幌運転免許試験場での違反者講習での被害者講話で、そこでは被害者遺族の心情と交通犯罪の真実を話してきた。そして、もう一つがこの「命の大切さを学ぶ教室」の講話である。

篠路中学では、最初に6分程度のNHKで報道された会のパネル展と長男以明（いぎや）の事件のDVDを全校生徒に見てもらい、その後、長男の交通犯罪が訴えていることについて話した。

長男以明の加害者は、赤信号を故意に無視して、横断歩道を青信号で慎重に渡っていた息子を大型トラックで殺してしまった。もし、赤信号を無視して走ることの危険性を加害者が少しでも感じて、停止していたら、あるいは少なくとも徐行していたら命を失うことはなかった。大人になってからでは、自分のしたことの意味や間違いになかなか気づけない人も多い。それだけではなく、自分のした違反や犯罪の言い訳をして、真実に目を向けない、向けられない人

も多い。

一人一人がかけがえのない命を大切にするためには、法を守る、交通規則を守る必要がある。交通法規の成立の陰には、多くの犯罪被害者の命と死がある。だから、法は命を尊重するうえで、守らなければならないものであること。規則を守ること、命が守られるということを知り、守ることで、確実に交通犯罪はなくなっていくことを訴えた。

特に、北海道の運転者は、冬場の運転状況を通年の「止まらない言い訳」にして、赤信号でも安易に無視して、非常識な止まらない運転をする人が多い。飲酒運転も違反の最たるものである。

やはり、やわらかな柔軟な若いころのうちに、法は人間の命を守るためにあることを実感をもって知る必要があると思う。交通犯罪を防ぐためには、交通事故が起こらないことがなによりだからである。

私は昨年まで、高校の教師をしていたために、子供たちとの距離感を取ることが難しく、「命の大切さを学ぶ教室」にはそれまでは関わらないできたが、これからは人の命を守り大切にするために必要な、事前教育・安全教育に力をいれていきたいと思う。



命の大切さを学ぶ教室

生徒の感想文



「事故、つなぐ命も絶つ」
伊達高 娘亡くした白倉さん訴え

【伊達】「命の大切さを学ぶ教室」が23日、伊達高で開かれ、全校生徒が「北海道交通事故被害者の会」の白倉裕孝さん(45)の話を聞いた。白倉さんの長女美紗さんは2003年、自転車登校中にトラックにはねられて亡くなった。当日の朝、美紗さんが学校祭の準備のため普段より早く家を出たところから、白倉さんは「何か言かけていれば(事故が起きなかつたかもしれない)と自分を責めた」と、遺影を手で支えながら苦しい胸の内を語った。道内で飲酒運転による悲惨な事故が相次いでいることにも触れ、「殺されたのは美紗だけではない。美紗が生きていれば生まれてきたかもしれない子供たち、つなぐ命を絶ちきつた。決して加害者にはならないで」と呼びかけた。講演後、生徒代表は「これからは加害者にも被害者にも絶対ならないように生活したい」と礼を述べた。(石井真)

(伊達高での講話 北海道新聞 2015年7月25日)

命を大切に生きていく

北海道伊達高等学校

1年 星 和輝

7月23日木曜日の5時限目に、白倉さんによる命の講話がありました。

白倉さんは当時中学3年生だった美紗さんを、交通事故で亡くしました。

朝、肩にカバンを掛けて家を出ていった姿は、今でも白倉さんの頭の中に鮮明に残っているということです。

家を出たあとすぐに救急車の音が聞こえて、近所の人の体調が悪くなったのかとその時は思ったのですが、あとからあの音は、自分の子が運ばれる音だったんだと気付いたそうでした。

白倉さんは、19歳という若さで美紗さんを産みました。「まだ若いから。」と批判される声もありましたが、この子を産むと決意したそうです。

白倉さんの話を聞いた時、「自分と同じだ。」とふと思いました。僕の母も、19歳で長男の僕を産んでくれました。母は自分が小さい頃から外に連れ出してくれて、公園や、滝まで一緒に散歩をしてくれました。

そんな僕には二つ下の弟がいて、兄弟仲が良い時もあれば、ひどいケンカをする時もあります。

僕が小学1年生くらいの時、保育所に通っていた弟を、母と僕の2人で自転車に乗って迎えに行き、帰りも3人とも自転車でした。

弟は嬉しかったらしく、スピードを出してこぎました。

そして、弟が自転車で横断歩道を渡った時、車が来て弟をはねました。

弟は、1メートルくらい飛んでいきました。

すぐに近くにいた人が救急車を呼んでくれました。

母も急いで弟のもとへ駆け寄り、「たつや!たつや!」と弟の名前を何度も呼びました。

救急車に乗り、僕も病院まで行きました。まだ小学生の自分は、その場で見た光景に直立不動でした。病院に到着し、弟の体を見ました。弟は幸い、はねられた時に頭はぶつけておらず、意識もあったので、打撲ということでした。まだ保育園児なのに、頭を打たず打撲で済んだのは、本当に奇跡だと思います。

母は救急車に乗った時からパニック状態だったので、打撲というのを聞いて心から安心していました。

僕も、結果を知らされるまでは泣いていました。でも軽傷だったことを知り、とても安心しました。

命が一つ無くなるのは本当に悲しいことなのだと、その時、小学生の僕でも感じました。

今、当時の出来事を振り返ると、場合によって、重大事故になりかねない、恐ろしい事故だったと思います。今、高校生活をしている中で、登下校中は常に周りの様子を見て歩いています。

飲酒運転による事故のニュースなどを見て、亡くなる学生の話の聞くと、生きたくても生きられない人もいるということを実感します。だから、命は大切だし、失ってはいけないものなのだと思います。

白倉さんは、今でも各地で命の大切さについて講話しています。

「皆さんがこうして普通に生きていられることが奇跡なのだから、思いやりの気持ちを持って、命を大切にしてほしい」と伝えています。

今回の講話は、自分と照らし合わせ、考えさせられることの多い、そんな時間でした。

愛する人へ

釧路町立富原中学校

2年 山田 千陽

朝、目が覚めて、朝食をとって家を出る。

学校にはたくさんの仲間がいて、勉強をして、話をして、部活に行く。

帰ると夕食があって、食べてから入浴し、家庭学習をしてベッドにもぐる。

悪くもなく、良くもない普通の生活。

もし、この生活がなくなってしまうたら。

私はそれをいつも考えていました。

今回の講演では、本当に当たり前の生活をしていただけれど、家族の1人が突然、この世を去り、しかも相手の不注意が原因だったという内容で大切な人を亡くした人々の本当の姿を知りました。

加害者への怒りや一生背負わなければならない心の傷。受け入れられない現実。

こんなにも苦しいのに、罪が軽くなってしまうという矛盾。

生徒の感想文

命の大切さを学ぶ教室

その中でも、全員で手を取り合って前に進んで行く姿を想像すると、本当に厚い信頼と、固い絆があるように感じ、乗り越えられたのは、これらがあったからだと考えました。

もしも、自分が同じ状況に置かれたらショックで立ち直ろうともできないと思います。

仲間や家族の言葉も耳に入らないかもしれません。

けれど、その中でも必死に戦って、前向きに生きようとしていたことは、私の見習わなければいけないことでした。

そして、講演で、高石さんが「命」について考えをおっしゃっていた内容に、私の気持ちと重なる部分もありました。

祖父が交通事故で脳に後遺症が残ってしまい、私が小学生になる直前にこの世を去ってしまったのです。

いきなり母からの電話で、泣き崩れたことを今でも覚えています。

年に1回のお見舞いで、とびきりの笑顔を見せてくれていて、その笑顔が大好きでした。葬式のときもショックで、なぜなんだろうと思ったのは高石さんの話を聞いて共感しましたし、そのとき見た景色が頭の中でよみがえりました。

そして、私の母も「悪性リンパ腫」という病気と闘っています。

私たち家族で手を取り合って一緒に乗り越えようと決めました。

ですが、完治することができず、再発のリスクが非常に高い、血液のがんでした。治療もがんと同じ抗がん剤によるもので、私が想像する以上に苦しくて辛い思いをしているのです。

きっと高石さんも、みんなで手を取り合おうと決めて、たくさんの苦しみや困難があったはずです。けれど、一人じゃなかったから、子供を本当に愛していたからこそ乗り越えることができたのだとわかりました。少し状況は違うけれど、自分も乗り越えられるという自信ができました。

飲酒ひき逃げ事故撲滅を 息を吐いた高石さん 釧路商高で思いを語る

飲酒によるひき逃げで次男を亡くした江別市の高石洋子さん(53)が15日、釧路商業高で講演し、全校生徒約500人を前に命の大切さについて訴えた。

2003年、当時高校1年生だった高石拓那君(当時16)は早朝に新聞配達に向かう途中、車にはねられ、運転手は飲酒運転の発覚を恐れて逃走、その後逮捕された。

高石さんは息子の遺体と対面した時を「頭が真っ白になり目の前の恐怖から逃げたくなつた」と明かした。拓那君の親友と行った飲酒運転の厳罰化などを求める署名活動についても訴えた。

講演を聴いた3年生の高永千愛さん(18)は「自分や親に重なる胸が痛んだ。免許を取るときは責任を持つて運転したい」と話していた。(高野渡)

(釧路商高での講話 北海道新聞 2015年10月19日)

さて、自分たちが愛する人へ何をすべきなのか。今回の講演で決意したことがあります。

『愛する人との日々を大切に』『感謝する』『愛する仲間と友に、一日一日を後悔しないで生きて行きます。』『愛する人へありがとう。』

「命の大切さを学ぶ教室」を通して

登別市立幌別中学校

2年 齊藤 優芽

「明日がくるのはあたりまえのこと。」

今までの私は、命について、あまり深く考えたことはありませんでした。

「まだ子どもだから命があって当然。」「明日が来るのは、当たり前。」

そんなふうに思っていました。

しかし、命の大切さを学ぶ教室で、実際に交通事故で家族を亡くされた方の話を聞いて自分の考えが間違っていることに気がつきました。

命の大切さを学ぶ教室では、交通事故で17才の娘さんを亡くされた前田さんの話を聞きました。

いつも通りに過ごしていた時に、突然、起こった交通事故。

想像していた以上にこわいものだと感じました。

いつ、どこで、誰に襲ってくるかわからない交通事故は、子どもも、大人も関係なく、自分も被害に遭ってしまうかもしれないから、命について、簡単には考えられないと思いました。

そして、実際に話を聞いたことから知ることができたのは、残された家族の気持ちです。私は、「亡くなられた時はつらいと思うけど、何年か月日が経てば、治ってくるんじゃないか。」とっていました。

しかし、前田さんは、娘さんが亡くなられてから20年が経った今でも、娘さんのことを思い出し、『早く娘さんの所へ行きたいな。』などと話していました。

交通事故という出来事によって、被害に遭った本人はもちろん、残された家族まで、心に一生の傷を負わせてしまうのだということを知りました。

私は前田さんの話を聞いてから、もし自分が交通事故にあつたら・・・と考えました。

つらい思い、苦しい思いをするのは、自分だけではない、自分よりも家族が傷を負うのだと気づきました。

「命の大切さを学ぶ教室」は、私にとって、命の大切さを考え直すきっかけになりました。

明日がくることは、決して当たり前のことではありません。

子どもの命も、大人の命も、関係なく、誰だって明日が来ない日が今日がやってきます。だから、どんな日も、大切に過ごし、今日がやってきたことが幸せだと思ったり、今日がやってきたことに感謝しながら、毎日を過ごしていきたいです。

体験講話

命の大切さを学ぶ教室

被害者遺族の怒り・悲しみ・思い
を知って 新ひだか町 五十嵐 敏明

地元、新ひだか町で、再び悲劇を繰り返したくないとの思いから、私は3会場でお話をさせてもらいました。その概要を報告させていただきます。

- 1) 11月20日、静内警察署、教養セミナー
講話題：「裁判を終えて、無念の姉を思う」
署員、交通安全協会員ら35名が聞いて下さいました。（記事参照）
- 2) 11月27日、三石町交通安全協会合同研修会
講話題：「兄と姉を交通事故で失って」
交通安全協会員、交通安全指導員、女性ドライバークラブ会員、安全運転管理者、役場職員ら37名が熱心に聞いて下さいました。
- 3) 12月18日静内中学校、「命の大切さを学ぶ教室」
講話題「裁判を終えて、無念の姉を思う」

生徒262名講話の内容は、①姉の事故現場の様子 ②救命活動の様子 ③裁判の様子 ④被害者遺族代表として裁判官に訴えたこと ⑤裁判官は被告に有罪判決を下したこと ⑥加害者が初歩的な「交通法規」を守らなかったばかりに、自分の仕事もなくなり、自分の一生も、家族も破壊してしまう可能性があること、⑦自分の悲しみはもう一つ、兄も同じように「横断歩道」を渡っているときに撥ねられ、命を絶たれたことを話し、事故をなくするには、「運転手は交通法規を完全に守ること」、歩行者は「交通ルールをしっかり守る」これ以外にはありません。勿論、加害者になってはなりません。「そのためにどうすればよいのか」常に考えて行動して下さいと結びました。

(北海道新聞 2015 年 11 月 25 日)

青信号横断中に奪われた兄、姉の命



交通事故遺族の思い知って

新ひだか・五十嵐さん
静内署員に語る

【前記のだ】青島で横断歩道を渡つてゐる際の交通事故を機に、兄と妹姉ませわかれた経緯を持つ、新大井町駅前の前議長、交通事故被害者の会会長 鈴木敏さん(78)が、静思庵の書きを前に、理屈だけでなくよたよたをきかした道義の思ひを述べた。

(録音・明)

同書が、冒頭「語り」を脱稿、高橋の胸案を胸案、取組、組むともうと、外部から多様な議論が

死した交通事故被害者の経緯を綴り、交通事故反対の運動を続ける死、事故後を起した加害者の40代の同僚が対峙する不愉快な態度や、免許を再取得したいと希望する、事故の後、同僚の死、事故の後、同僚の心を吐露、「全の運動が全の交通事故防止に役立たない交通事故はならない」として、敢て「人間」について「絶対に許さな」いう五十三年の書き、に出るは然し聞えず、事故防止の決意を新

招いて年に数回、開催している教養セミナーの一環。20日に開かれ、署員28人と町内の交通安全協会会員7人の計35人が耳を傾けた。五十嵐さんは2人のうち、姉が2年前に札幌市豊

「教室」で語る、北斗市の福沢きよ子さん

双子の娘亡くした悲しみ今も

交通事故遺族女性
寿都高で命の教室



生徒を前に2人の娘
を亡くした悲しみを
語る福沢さん

【寿都】「命の大切さを
学ぶ教室」が寿都高で行わ
れ、交通事故で一度に双子
の娘を失った北斗市の福沢
きよ子さん(65)が約80人の
生徒を前に講演した。

学校6年生だった福沢さん
の長女と次女は登校途中
に、歩道に乗り上げた暴走
トラックにはねられて亡く
なった。

同教室は23日に開かれ、
福沢さんは生徒たちに「事

故から20年以上経っても
つらい気持ちは変わらな
い」と心情を吐露。「自分
以外の人を思いやる気持
ちを持ち、運転免許を取つ
ても事故を起こさないよう
気をつけてください」と語
りかけた。講演は、道警函
館方面本部や寿都高なが企
画した。

(中務航志)

(寿都高での講話 北海道新聞 2015年7月28日)

黒川和子さんの、昨年11月のフォーラムでの発言が、北海道新聞の「まど」欄で紹介されました。

まど

「事故の後遺症で体調不良が続き、孤独だった」。昨年11月、札幌市内で開かれた「北海道交通事故被害者の会」のフォーラム。同市清田区の黒川和子さん(61)は会を代表し、約60人を前に自身の体験を語った。

美瑛市内の高校に通っ

傷ぬえ癒

ていた1971年11月、下校時に軽トラックにはねられ、意識不明の重体になった。40日後に意識が戻った。高卒後、夢だった看護師になったが、頭痛や物忘れに苦しんだ。

症状は年々重くなり、仕事のミスも増えた。「愚痴と思われる」と相談もできず、転職を重ねた。後遺症と診断されたのは

2009年。加害者に謝罪を求めたが、「もう時効だ」と拒否された。

「事故は加害者にとつて『過去』かもしれない。しかし、被害者は『一生』背負わなければならない。同じ境遇の人を求め、11年に同会に入会。会合で思いを打ち明け、「ようやく受け止めてもらえた」と実感した。

フォーラム終了後、出席していた事故被害者から「気持ちと声を掛けられた。『私』の44年間は取り戻せない。でも、同じ苦しみを抱える人に、助け合える場所があると伝えたい。」そう決意している。

(田口谷優子)



(北海道新聞 2016 年 1 月 22 日)

第10次交通安全基本計画の決定と今後の課題

代表 前田 敏章

政府は3月11日、第10次交通安全基本計画※（以下「計画」）を決定し、平成28年度から32年度（2016～20）までの5年間の交通安全に関する施策の大綱を定めました。

私たちは、会の発足以来、「事故という名の殺傷」が日常化している事態の根本的改善を求め、毎年提出の要望書に被害ゼロの願いを込めてきました。

2009年からは、世界道路交通犠牲者の日（11月第3日曜日）に北海道フォーラムを主催し、道内外の研究・実践者の方の講演等で学習・討議を深め、共通の思いを「交通死傷ゼロへの提言」として広く訴えてきたところです。

※交通安全基本計画：「交通安全対策基本法」に基づいて、中央交通安全対策会議（会長は内閣総理大臣。所管は内閣府・共生社会政策）が5年ごとに作成している「交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱」です。

なお「基本法」第3条は、「国の責務」を、「国は国民の生命、身体及び財産を保護する使命を有することにかんがみ、（交通安全に関する）総合的な施策を策定し、及びこれを実施する責務を有する」と定めています。

死傷者数は減少傾向、しかし・・・

事故件数と負傷者数が最悪であった平成15（2003）年初頭、政府は被害根絶を願う国民の声も受け「（今後10年間に）世界一安全な道路交通の実現を目指す」という旨の首相談話を発表。平成21（2009）年には「平成30（2018）年の10年間に半減（2500人）させる」と表明しました。

以降、危険運転罪など厳罰化や諸施策によって交通死傷者は減少に転じ、平成27（2015）年の死者数は4,117人で、最近のピーク時11,452人（1992年）の36%、負傷者数は665,126人で、同じく1,183,617人（2004年）の56%になっています。

しかし、2015年の死傷者総数669,243人（4,117+665,126）は、依然として、1970年以降の最小値1977年の602,156人（8,945+593,211）の11%増（事故件数は同年比17%増）なのであり、死者数が15年振りに増に転じた事も含め、事態の深刻さに変わりはありません。

願いは「ゼロ」へのパラダイム転換

2009年の「9次計画」策定に関わる意見聴取会から、被害者団体に意見提出の機会が与えられるようになり、私たちは、「10次計画」策定に際しても、意見聴取会（2014年9月）と公聴会（2015年11月）において、先述の「交通死傷ゼロへの提言」に基づき、次の3点を中心に意見提言し、パラダイム（規

範や考え方）転換による死傷被害ゼロへの道を訴えてきたところです。

- ① 命の尊厳を基本にして、究極ではなく（中期）目標として被害ゼロを明記すること。
- ② スピード幻想から脱却し、抜本的な速度抑制と制御を実現すること。
- ③ 車道至上主義を改め、生活道路の歩行者優先と交通静穏化（「ゾーン30」など）を徹底すること。

「計画」への反映と今後の課題

以下、私たちの切実な願いが、「計画」にどう反映されたのか、今後の課題は何か、要点を述べたいと思います。

※「囲み」は、提出した当会の意見要旨、〈意見への対応〉は、内閣府のホームページに公表された、（私たちの）意見に対する関係庁のコメントです。

要望1 死傷被害ゼロ目標を明記した計画に

「究極的には」でなく、中期目標としてゼロの実現を明記し、根絶するにはどうするかという観点から、刑法や道路交通法など法制度、道路のつくり、対歩行者を重視した車両の安全性確立、運転免許制度、交通教育など関係施策の抜本的改善を求める。

〈意見への対応〉の中では「交通事故のない社会を目指すことが究極の目標ですが…5か年という計画期間での達成可能性を踏まえる中でも意欲的な目標値を設定」と記されました。パラダイム転換には至りませんが、いくつかの具体的施策から、私たちの願いの一端は届いているように思います。

そのことは、冒頭の「基本理念」にも表れています。10月の中間案では9次計画のままであったのですが、公聴会等の意見も反映され、基本3項目～①交通事故のない社会を目指して、②人優先の交通安全思想、③先端技術の積極的活用～が囲みで強調され、前書きには、現状を厳しく捉え高い目標を掲げた決意が、下線部のように記されています。

「一方、依然として交通事故件数が高い水準で推移していることから、より高い目標を掲げ、…これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れ…これにより交通事故のない社会の実現への大きな飛躍と世界をリードする交通安全社会を目指す。」

問題は、ここで述べられている先端技術の活用が、将来の安全へと永遠に先送りされるのではなく、今日明日の安全対策に直結する現実的なものであるべきということです。これについては次項が関連します。

要望2 抜本的な速度抑制と規制

クルマ自体には、段階ごとに設定された規制速度を超えられない制御装置（段階別速度リミッター）や、航空機のフライトレコーダーに相当するドライブレコーダーの装着を義務化し、速度と安全操作の管理を徹底すべき。さらに、ISA（Intelligent Speed Adaptation 高度速度制御システム）の実用化を急ぎ、二重三重の安全装置を施すべき。

速度抑制に重要なISAについては、「道路及び制限速度に係る情報が必要となるなど技術的課題がある」などと慎重で、「路車間通信，車車間通信，歩車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの実現に向けて産・官・学が連携し研究開発等を行う」（意見への対応）に留まっています。

しかしその中でも「衝突被害軽減ブレーキ等の市場化されたASV（先進安全自動車Advanced Safety Vehicle）技術については、国際的な動向も踏まえつつ、義務化も含めた保安基準の拡充・強化，補助制度の拡充を図る」（同）などとして、予防安全技術の活用が明記されていることは注目すべきです。

なお、ドライブレコーダーについては、運送事業者については平成22年度より導入への支援を行うなど普及促進が図られ「得られた事故等の情報の交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る」との記述があるものの、義務化については、「国際的な枠組みの中で議論を行っているところ」（意見への対応）と慎重です。

軽井沢バス事故を受けて国交省に変化制限速度に応じた速度抑制装置の早期実用化を

私たちは、先端技術を「FUN TO DRIVE」のためではなく、安全速度への抑制・制御や自動ブレーキなど安全装置の早期普及にこそ活用すべきことを、今後も強く訴え続けなくてはなりません、確かな変化と捉えられる動きがありました。

1月15日に長野県で起きたバス転落事故（大学生13人を含む15人死亡）の有識者会議「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」（3月7日）への提出資料で、国交省・自動車局は「速度抑制装置の対策の方向性」という項目を立て、「道路の制限速度に応じた手動可変式の速度抑制装置が実用化されれば、同種の事故を防止できる可能性があることから、その開発を促進する」とし、「道路ごとの制限速度に応じて自動で速度制御を行う技術・ISA（制限速度を「認識」し、その情報の運転者への提供、最高速度の抑制を行う技術）の開発を促進する」として、「10次計画」では触れられていない「手動可変式の速度抑制装置やISAの基本的な設計の方

向性」を、「自動車メーカーに開発を要請する」ことを表明したのです。

国交省のこの動きについて、北海道フォーラムで2度講師をお願いした小栗幸夫千葉商科大学教授は、「高速バスについての方針だが、ソフトカーにつながる。この施策が、後退することなく、手抜きでなく、バスに限らず、新車に限らず、また、制限速度の適正化、ドライブレコーダー・モニタリングなどと連携した総合的な政策の一環として推進されるよう働きかけたい」と評価しています。

要望3 生活道路の歩行者優先と交通静穏化

車道至上主義を改め、幹線道路以外のすべての生活道路は、通行の優先権を完全に歩行者に与え、クルマの速度は少なくとも30キロ以下に一律規制（「ゾーン30」など）し交通静穏化を実現すること。横断歩道のあるすべての交差点を歩車分離信号にすること。

「計画」に「ゾーン30」が明記

人口当たりの歩行者の被害死が諸外国との比較において極めて高い現状からも、「ゾーン30」を要とする上記要望を重視してきましたが、「計画」の中で「生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン30」を整備するなどの低速度規制を実施する」と位置づけられたことの意義は大きいです。

この背景には、埼玉県川口市で平成18年9月25日に起きた園児等21人（死者4名）死傷事故があります。

警察庁は全国からの要請も受け、「生活道路におけるゾーン対策推進調査研究報告書」に基づき、平成23年9月、各都道府県警察に「ゾーン30」推進の通達を発出し、計画的な整備を始めました。

北海道での「ゾーン30」は平成25年の豊平区福住地区を皮切りに、札幌、旭川、釧路など、道内71か所が指定されています（写真は札幌市西区八軒10東1～4）。



まだ、一部地域に限定された整備ですが、指定された箇所では平均速度が下がり人身事故も減っているという報告があります。（県内169箇所と整備が進む埼玉県の調査では、平均速度が35.6キロから32.6キロに減少）

今後、「ゾーン30」指定を、本格的に広げていくことで、歩行者優先、交通静穏化への意識も大きく変わるものと期待できます。

クルマ優先社会の根底を変え 命の尊厳が貫かれる社会へ

公聴会等での意見をを受けて改訂された箇所の一つに、「横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、(運転者における)保護意識の高揚を図る必要がある」(下線部が付加)があります。

ごく当然のことを改めて表記しなければならないというのが「クルマ優先(依存)社会」の断面です。

私たちが強く求めた飲酒運転根絶のためのアルコール インターロックについても、「実用性に関して課題が多い」と「開発促進」に留まっています。

一方、「10次計画」には、「安全不確認、脇見運転等の安全運転義務違反に起因する死亡事故の割

合増加」を指摘し、これらを未然に防止する安全運転支援システムに新技術を有効活用することを「新たな視点」として強調している箇所もあります。

私たちは、「ゾーン30」による広域の低速度規制や、横断する歩行者の信号も右左折車も青という構造的危険を回避する「歩車分離信号」の徹底など、被害ゼロの中核となる施策の全面展開を求める中で、クルマ依存社会の根底をその意識から変えていく必要があります。(歩車分離信号の全国設置率は約4%。道内は13,027中175箇所(H26年末)と1%台)

効率やスピードではなく、命の尊厳が貫かれる社会へと転換させるために、継続して具体的に求めていかななくてはなりません。

緊急報告

(一部) 高速道路の120キロ容認の問題点 事故頻発の中、速度抑制と規制の徹底を

「高速道の一部 最高120キロ」に「来年以降 新東名、東北道で試行」(「道新」3月24日夕刊)との報道に疑問と衝撃を感じた人は多いと思います。

警察庁は、道幅が広く、事故が少ないといった条件を満たす一部路線について、現行の100キロから120キロへの引き上げ容認を決めたということですが、3月17日には、広島県山陽道のトンネル内で車12台の多重事故が発生、2人死亡69人負傷という悲劇があったばかりです。

何故?どうして?という思いが渦巻く中、朝日新聞の記者さんから取材があり、翌3月25日の同紙記事「高速120キロOK、歓迎と不安」の中で次のように報じられました。

「北海道交通事故被害者の会(札幌市)代表の前田敏章さん(66)は「速度が速いと危険回避に手間取り、重大な事故につながる。違反が常態化しているといって規制速度を上げるのはおかしいし、事故率が高くないから安全だとはならない。事故による犠牲者は一人も出してはいけない」と話す。

速度制限の研究をしている千葉商科大学の小栗幸夫教授(都市交通計画)は「高齢ドライバーの増加で低速で走る車が増えることを考慮していない」と指摘。「高速で走る車と低速の車が今より混在し、速度差も大きくなる。追い越しで加速や減速をする機会が増え、接触の危険性が高まるのではと推測する。」

速度は最大の危険要因、事故多発の中で何故

前記「道新」記事には(「専門家や国土交通省、警察庁の幹部による研究委員会」は)事故状況や実勢速度を分析、取り締まりの徹底など一定の対策を強化すれば、事故が増えず「安全レベルが維持できる」と結論付けたと高速化容認の「理由」が報じられていますが、この下線部分、維持すべき「安全レベル」の認識の違いが重要です。

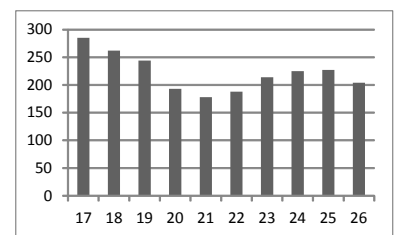
速度は最大の危険要因です。今回の高速化容認が全国の高速道や幹線道での速度増につながってはなりません。抑制のための規制徹底こそ必要です。

以下は、「平成27年交通安全白書」の「高速自動車国道等における交通事故発生状況」からの抜粋ですが、安全レベルは本来「ゼロ」でなくてはならないのに、極めて深刻な現状が指摘されています。

「高速自動車国道等は高速走行となるため、わずかな運転ミスが交通事故に結びつきやすく、事故が発生した場合の被害も大きく、関係車両や死者も多数に及ぶ重大事故に発展することが多い。このため、死亡事故率は、その他の道路の約2.7倍である。」

同「白書」によると、平成26年中の高速道路での事故件数は1万202件、死者、負傷者はそれぞれ204人、1万8,062人に上り、10年間の死者数も甚大です。 →

(白書より作成。
縦軸は死者数、
横軸は平成年)



最高速度の規制がないドイツのアウトバーンの危険性について、次の指摘をしているサイトがありました。(http://derdiedas.jp/)

「これほどの高速走行が許されるとなると、やはり交通事故は多いのだろうか。2014年にドイツのアウトバーンで亡くなった人は375人だ。制限速度も取り締まりもある日本の高速道路での同年の死者数は204人。交通事故死亡者全体の中では、高速道路死者数は、ドイツでは11パーセント、日本は約5パーセントを占める。それを多いとみるか、危険なわりに少ないとみるかはあなた次第」

「危険なわりに少ない」とみる立場からの今回の方針は、到底納得できません。人命犠牲の高速化は、社会進歩でも何でもありません。

ミニコラム

本会設立（1999年）から今日までの 被害者保護等関係法制の歩み

副代表/弁護士 内藤 裕次

今回、会報が50号を迎えるということで、本会設立時の被害者を取りまく状況とその後の法制度の整備状況について簡単にまとめてみることにしました。

1 会設立時の被害者を取り巻く状況

本会は、平成11年9月17日に設立総会が行われて活動を開始し、12月10日に会報第1号が発行されています。

当時、交通事犯は、刑法の「業務上過失致死傷罪」として裁かれ、併合罪となる場合を除き、法定刑の上限は「懲役若しくは禁錮5年」というものでした。罰金刑も選択でき、現に平成9年の私の被害事件については、人1名が死亡しているのに、罰金で済んでしまっています。

また、裁判においては、被害者は証拠方法にすぎず、証人として証言する場合を除き、公判で発言できないため、被告人が虚偽の供述をしても黙って傍聴席で見ているしか出来ませんでした。

2 その後の法整備状況

本会の設立後は、様々な法整備がありました。

重要なものとしては、平成13年に危険運転致死傷罪が成立したことがあります。同罪は、「赤色信号を殊更に無視した」などの特に危険な運転行為に基づき死傷結果が発生した場合に、特に重い刑を科するもので、要件が厳しい、業務上過失致死傷罪との刑軽重のギャップがあるために「軽いか重いかどちらか」にしかならないという問題がありました。

次に、平成16年の犯罪被害者等基本法です。これは、国及び地方公共団体に、被害者保護施策の整備を義務づける法律であり、その後、国及び地方公共団体による被害者保護のしくみが発展していく基礎となりました。

そして、平成20年には、被害者参加制度が設け

られ、法廷の中に入って、情状証人の供述に対する弾劾尋問、被告人質問、被害者論告（求刑など）をすることが出来るようになりました。

平成26年5月には自動車運転処罰法が施行され、飲酒ひき逃げ事案が重くなり、要件がやや緩やかな準危険運転致死傷罪が設けられました。最後に、平成27年12月、北海道において飲酒運転の根絶に関する条例が施行されました。

3 その他の法整備状況

このほかにも法改正等は多岐にわたり、法廷傍聴の際の配慮、損害賠償命令（刑事事件の資料を利用した賠償請求）、少年審判の傍聴・意見陳述、受刑中の処遇情報の通知、仮釈放に対する意見聴取制度などがあります。

4 まとめ

以上の通り、犯罪被害者支援に関する法整備は、会の設立前と比べると格段に進んでいるものと考えています。これら法整備のうち、業務上過失致死傷罪の法定刑の引き上げ、飲酒運転やひき逃げの重罰化、自動車運転処罰法の制定、北海道飲酒運転の根絶に関する条例の制定などについては、会と委員の熱意ある働きかけにより実現したと言っても過言ではないと思います。

本会の究極の目的は、「交通事件の発生ゼロという目的を達して解散すること」であると個人的に思っていますので、その意味で、会報が100号を迎えないよう、微力ながら会の運営に携わっていきたいと考えています。

※ 記載した法律が全て交通事犯に適用があるとは限りませんので、具体的な事件に当てはめる場合には、ご注意下さい。 以上

被害者保護法制の歴史

年 月	主な法改正等
H12. 5	犯罪被害者保護2法成立（被害者の意見陳述、公判記録の閲覧謄写等）
H13.11	危険運転致死傷罪成立
H16.12	犯罪被害者等基本法成立
H19. 6	自動車運転過失致死傷罪施行（刑の上限5年から7年に引き上げ）
H19. 9	改正道路交通法施行（飲酒・ひき逃げ事案の法定刑の引き上げ）
H20. 7	犯罪被害者給付金法の改正（給付水準の引き上げ）
H20. 9	最高検通達（被害者参加事件につき、公判前の証拠開示の弾力的運用）
H20.12	被害者参加制度、損害賠償命令制度施行
H22. 4	人が死亡した事件について公訴時効が廃止・延長
H26. 5	自動車運転処罰法施行
H27.12	北海道飲酒運転の根絶に関する条例施行

《祝》交通事故被害者の会 会報50号

深川市 伊藤 博明

今日まで本会報を編集・刊行されてきた前田代表（編集長）を元とする世話人の皆さんに、先ず以て、そのご苦勞に感謝とお礼を申し上げます。

平成11年9月「北海道交通事故被害者の会」が立ち上がり、その年の12月、A4版4頁で刊行されて以来、17年余、年3回欠かさず発行されてきた事は、それ自体、本会の大きな財産だと頭の下がる想いがあります。第3号からは12頁に増版、進化を続ける中、今号まで刊行されてきました。

この際だと思い、初版から読み返しました。その中に興味深く、当時、意気消沈していた私が力付けられた事の記事を見つけました。第7・8号で、会員学習会でお呼びした精神科医 久保義彦先生の講義内容を連載しているのですが、その8号5頁の紙面に「亡くなった息子に無性に会いたい？」という私からの質問に先生が答えて頂いた記事があります。

平成7年11月14日、大学生の私の長男「將樹」は、バイクの事故で青森の天に召されました。そして、この交通事故被害者の会に結成当時から入れて頂き、悶々たる、この遣る瀬無い気持ちを、この学習会で久保先生に聞いて頂いた時のものであります。

今、この記事を読み返しても、当時、本当に心が救われたと今更ながら想い返すものであり、この会報は会員の支えとして、とても重要な役割を果たしているものと実感するものであります。

先日届けて頂いた第49号は、なんと16頁の圧巻になっているではありませんか。私も現役時に「JA広報」を編集していた経験から、この会報を編集される皆さんのご苦勞が痛いほど解ります。特に、会員読者に『読んでもらう』にはどうしたものかと腐心したものです。書く方の一方的な想いだけのダラダラ文章では文節が長くなり、文字が小さいと見向きもしてくれないものです。

思いつくまま感想を綴ってみました。この先も、私は会報を楽しみにしていますし、今以上に“目で解る”紙面を期待しております。編集担当の世話人、事務局の皆さん大変でしょうが宜しくお願いします。



第1号 1999年12月10日

会報50号に寄せて

札幌市 水野 美代子

「今回 50 号になるので原稿を」と言われて以来、何だか落ちつかない。とにかく今までの会報を全部出してみようと、押し入れから袋を引っ張り出した。

けっこう重たい。会が出来てから 16 年が経っている。お世話になった事務局長の寺地さん、樋口さんのお顔が思い出される。

会の性質上、辛い話ばかりで気が落ちこむ事がたびたびだったので、続けていてよいのかと何度も自分に問いかけたこともあった。娘の導きで沢山の方々と出会いがあり今日に至っています。

第 1 号は 1999 年 12 月 10 の発行で「交通事故被害者の会発足」の見出し、代表の挨拶、会則、役員、世話人一覧等で4ページ。その中に私の手記も載っていました。3号からはページ数も増えました。

私は、発行前の会報を送ってもらい、誤字脱字をチェックして、電話で前田さんに伝えるのが仕事でした。初めからしっかり読みました。ですから会報は皆さんより先に読ませていただきました。今はそんな事をしなくてもよくなりました。

暗い話ばかりでなく、ほっとするニュースがほしいと思っていたところ、会員の小野さんが「はまなす全国車いすマラソン大会」に出場していることを知り、夫と真駒内会場の近くまで出かけるようになりました。目の前をあつという間に駆け抜けて行きます。夫はカメラを向けて、私は「頑張って」と応援をする事が楽しみでした。

会報は総会やフォーラムに出られなかった会員さんには、当日の様子がわかりますし、出席できた人達は改めて内容が確かめられるので楽しみにしている会員さんもいることでしょう。

学習会では、精神科医の久保先生お話しは、交通事故等、被害者のほとんどは、心身の異常を長く持ちつづけるPTSDになっていることが多いと話して下さいました。自分だけが異常ではなかったという安心感持たせていただきました。

また、事務所で購入した本の紹介を、宮坂さんと太田さんが、わかりやすく書いて下さいました。柳谷さんの絵手紙は、心をほっこりにしてくれました。

ここまで続けてこられた前田さんに感謝し、体につけて、これからも宜しくお願い致します。欲を言わせていただくと、びっしり字が埋まっていると、後で読もうと思ってそのままになってしまうので、せいかくの情報がもったいないと思います。

交通事故をゼロにしたいと沢山の人が願っているのに、飲酒や暴走など身勝手な運転で人の命を奪ってしまう事件が、今だにあることが、とても悔しいです。

編集を終えて・・・50号までのご協力に深謝

■今号で当会報は50号を迎えました。1999年12月の第1号以来、年3回の発行を続けてきましたので、足かけ17年です。発行初期の頃を伊藤さんと水野さんが振り返って下さいましたが、発行を財政的に支えていただいた道交通安全協会はじめ支援の皆様と会員の皆様に厚くお礼を申し上げます。◆私は高校の教員でしたので、学級新聞の経験を生かして、中々集まらない全道の会員の方の心をつなげる会報にしたいと、編集を続けてきました。時折届く、会員や会員以外の読者の方からの近況・感想が大きな励みでした。◆反省も多々あります。伊藤さん水野さんからのご指摘の通りで、伝えたい内容・資料が沢山あり、つい、文字がぎっしり詰まった読みづらい誌面になりがちでした。今後は初心に戻り、「目で解かる、読みやすい誌面」を目指して精進しますので、今後ともよろしくお願い致します。

■第1号発行当時は、37人の会員でした。新たな会員（被害者・家族）を作ってはならないと活動を始めた当会ですが、巻頭に痛切な手記を寄せていただいた森さんなど、今も年に数人の方が新加入され、現在の会員は120家族（114事例）です。◆理不尽に肉親の命や健康を奪われ、または自身傷つけられた私たちは、耐え難い悲しみや怒り、社会への不信感から、生きる力も奪われます。◆そうした中、内藤さんのミニコラムにあるように、必死に全国の仲間とも連携して活動を続けてきたことで、犯罪被害者等基本法など被害者保護制度は確かな前進をみました。昨年末には、北海道飲酒運転根絶条例も出来ました。◆こうした前進を糧に、これからも「こんな悲しみ苦しみは、私たちが終わりにして欲しい」との一心で、力を合わせていきたいと思います。

■「世界の半分が交通事故に巻き込まれるだろう／生きていく間のいつの日かに」イギリスの詩人ヒースコート・ウィリアムズは交通死傷の増大を憂い、こう詠んだそうです。（「クルマよ、お世話になりました」白水社 p188）◆私も体験講話では、「何年経っても悲しみは消えない。被害の数は単年ではなく累積数でみるべき。戦後69年間の交通死者の累計は93万人、負傷者は4千4百万人（人口は1億2千7百万人）に及ぶ」と、強調します。◆社会全体が、現在のクルマ依存の危険社会を異常と認識し、将来ではなく、今日の交通死傷を根絶するために機能しなければならない、そんな思いを今号にも込めました。（前田）

会報バックナンバーは当会ホームページで読むことができます。<http://hk-higaisha.a.la9.jp/>（会名で検索）※ホームページのアドレスが上記に変更になりました。折を見て変更をお願いします

パネル展感想

「私の義兄の長男も交通事故に遭い、30歳で亡くなりました。」

「いのちのパネル展」で、改めて、車によってかけがえのない人命を奪われることの不条理を思いました。他人事ではなく、加害者にならないよう、日毎車の運転には気を付けています。

亡くなった方々のご冥福を祈ります。」

（2016年3月 東区民センターにて、60歳代 男性）



「21歳のとき交通事故にあい、札幌医大救急部に運ばれ入院した経験があります。」

前方不注意の4トントラックに自転車ごと巻き込まれ、数10m引きずられました。腰から下全ての骨が折れたのですが、幸い治癒し、社会復帰できました。

たまたま私はこうしてペンを走らせることができますが、命を失った方、重い障害が残ってしまった方にかける言葉が見つかりません。

私もハンドルを握りますが、加害者にならぬよう、当時の私のような被害者や悲しませるご家族を生まぬよう、パネル展を見て気持ちを新たにしました。

これ以上交通事故による苦しみを出さぬ世の中になっていくよう、祈っています。」

（2015年4月 白石区民センターにて、48歳 男性）

お知らせ

飲酒運転防止のCMが流れます

公共広告のACジャパン（電通北海道）が、飲酒運転防止のTV、ラジオCMを、6月から1年間、北海道地域に流す予定であることを、会に伝えてくれました。一昨年来の小樽・砂川事件をくり返すなという声が、条例に続き広がっています。

会 の 目 録

2016.1.11. ～2016.3.31.

《会合など》

1/15 会報 49 号発行
3/9 世話人会・例会



《訴えの活動》

◆1/28 室蘭市飲酒運転根絶市民集会（高石）
◆2/8 月形刑務所 2/9 苫小牧自動車学校、2/15 月形学園、3/3 苫小牧自動車学校（前田）
■免許停止処分者講習での講師
1/28（前田）、2/12（真島勝）、3/24（前田）

《いのちのパネル展》 太字は予定

① 3/19～21 東区民センター（上段の写真）
② 4/3～9 厚別区民センター ③ 4/10～16 白石区民センター ④ 4/17～23 豊平区民センター
⑤ 千歳市役所 5/23～27