

交通事故被害者の会

第53号

2017年4月10日 (年3回発行)

E-mail hk-higaisha@nifty.com

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4-18

北海道交通安全協会内

TEL 011-299-9025 FAX 011-299-9026

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。

母の無念を思う 何故 執行猶予という寛刑なのか

札幌市 前田 誠

母は、朝のお墓参りや写経を日課としていました。藻岩のお墓には、父が亡くなる前から1000回を超えるほど参っており、信心深い日常でした。数年ごとに行く、四国八十八カ所巡りを楽しみにし、納経帳に印を重ね、満願を目指していました。また、北海道・秩父等の巡礼や西国33カ所のお軸を旭ヶ丘にある観音寺に寄進する日常でした。葬儀の際、たくさんの納経帳や写経は、親戚が驚くほどでした。また、母は足腰が強く、車を持たない生活の中で、買い物等の移動も78歳とは思えないほどの歩きでした。

父が平成23年秋に亡くなってからは、年金暮らしで慎ましく生活しており、暫くあった子供達からの、生活支援も断るほど元気でした。父が亡くなってから、食事会の折、2020年の東京オリンピックに行っておきたいと言っていました。あと4年ほどだったのに、本当に無念です。

母の部屋には、四国八十八カ所巡りの旅行業者のパンフレットがあって、予約をする直前だったようでした。本当であれば、今の時期にでも四国を巡っていたかもしれません。あの事故さえなければ……。

事故のこと

事故から1年と少し時間が経過し、現場を通るたびに何故事故に巻き込まれたのだろうかと思います。

運転手は、T字路交差点を右折する際、横断歩行してくる母の存在を確認し、注意して車両を右折進行させる義務がありました。しかしながら、安全義務を怠り、母の存在に全く気付かないまま、漫然と自転車を進行させた結果、本件事故を惹起しました。事故当時、フロントガラスの水滴を拭くこともせず、視界不良の状態での運転をし、かつラジオを大音量でかける等、周囲の状況の把握が非常に困難な状況を自ら作り出していたのであります。

事故後、停車することなく進行し、赤信号で停車していた際に、事故の発生を察知した通行人の指摘を受け、車を降りたのです。通行人の指摘を受けなければ、そのまま走り去った可能性が極めて高いのです。それは、極めて不適切かつ危険なものであり、「ひき逃げ」とされても仕方ないような行為です。(遺族は、本件がひき逃げであったことについて、現在も信じて疑わない状況です) そもそも、人を轢過しているにもかかわらず、「気付かなかった」と述べることで自分が極めて不自然です。また、事故後、救護措置もしなかったことは、車を運転する資格さえないと思われました。

せめて1日でも交通刑務所で反省をと願いましたが、執行猶予となり残念な結果でした。

最後に、この度の事故では、弁護士さん始め南署の担当者さん、検察の方に、遺族に寄り添った対応をして頂き大変感謝しています。(特に南署の支援課では、細かな配慮があったと思います) P2に続く

〈事件概要〉平成27年12月9日、札幌市中央区の道道交差点を横断中の前田君子さん(78歳)は、前方不注意の右折トラックにひかれ死亡。札幌地裁は、禁固2年6月、執行猶予4年の判決。(会報51号に報告あり)

〈今号の主な内容〉①巻頭手記 ②聴聞の公聴(前田 誠)③「北海道遷延性意識障害者・家族の会」活動報告(能勢 雅美)④ 損害賠償命令制度について(真島 勝彦)⑤ 私、車止めました(荻野 京子)⑥ 自動運転車両による事故の発生と法律(内藤 裕次)⑦ いのちのパネル感想 ⑧ 命の大切さを学ぶ教室・感想文⑨ 自動ハイ・ロービーム切替装置とペダル踏み間違い事故について(前田 敏章)⑩ 日誌

聴聞の公聴について

(巻頭手記の続き)

前田 誠

平成28年2月3日、北海道公安委員会にて容疑者の聴聞を公聴しました。

その部屋は、待合室に簡易に設置されたというべきなのか、天井が待合室と同じで、待合室の音がうるさい状況で、聴聞のやりとりも聴きづらい部屋でした。透明の亚克力板の穴越しに聞こえてくる声に耳を傾け、必死でメモをとりました。

運転手は「免許がないと生活ができない」「轢いたことに気づかなかった」「立っている人には気づくが、下方まで確認する習慣がなかった」等、事前に弁護士を通して遺族が公聴する可能性を伝えていたにもかかわらず、自分勝手な言葉ばかり言っていました。

事故についての反省という気持ちがなかったのは残念を通り越して憤りさえ感じました。

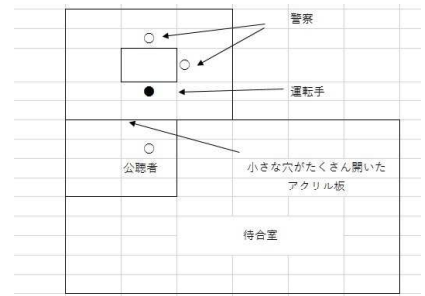
この聴聞を公聴するという機会や上申書の提出など、大阪のTAV（交通死被害者の会）のHP（※注）から知り得たことです。事故後からのマニュアルが図や文章で詳しく説明されていたのは助かりました。

ただ、この聴聞の記録は刑事記録には記載されていませんでした。刑事裁判では、検察官、弁護士、裁判官から、この聴聞の件の内容について問いただ

して頂き、運転手が「免許がないと生活ができない」「轢いたことに気づかなかった」「立っている人には気づくが、下方まで確認する習慣がなかった」等言ったことを全て認めました。

特に裁判官からは「遺族が公聴していることを判っていて、免許がないと生活できないと言ったことについて、遺族の心情を理解できないのか」と一喝されていました。

2名の警察官が入って聴聞をしているのです。警察署や検察庁で言わなかったことが、新たに証言されています。裁判での刑事記録に聴聞の記録を入れるべきだと思いました。



※編集者注：「交通死被害者対策マニュアル～事故の真実を求めて～ 第2版」(TAV交通死被害者の会)は、<http://tav-net.com/contents02/index.html>（「TAV」で検索）からPDFで読むことが出来ます。交通死被害者遺族の立場から、不公正捜査とならないために被害遺族として知っておくべき捜査や裁判のプロセスが丁寧に説明されています。

報告

市町村における被害者支援の推進を

～ 道 犯罪被害者等支援懇談会の報告 ～

代表 前田 敏章

2月2日、「平成28年度北海道犯罪被害者等支援懇談会」（事務局は北海道環境生活部くらし安全局道民生活課）が開催され、私も被害者団体として（初めて）出席することができました。

道の犯罪被害者支援に関わるこの種委員会への被害者団体からの出席は、これまでにはなく、当会としては以前から強く求めていた経緯もあり、出席案内が届いた時は、色々な意味でほっとしました。

「懇談会」の主な目的は、道の「基本計画」に基づく施策推進で、構成員は、被害者支援に関わる有識者や民間団体（道被害者相談室や札幌弁護士会の被害者支援委員会）など9人です。

当日の議事として、道の「基本計画」の取組に加え、「都道府県における被害者支援条例の制定について」が取り上げられたことは重要で、次年度に向けての貴重な意見交換が行われたと思います。

「犯罪被害者等基本法」（2004年12月）制定から12年が経過します。この間、国の法整備は一定進みましたが、市町村が担う具体的な支援（生活再

建のための諸支援や見舞金・貸付金など経済的支援、公営住宅への優先入居など）は、未だ道半ばです。北海道には「計画」はありますが、条例は未制定で、市町村での条例も174自治体（178中）で制定済とされていますが、殆どは「安全安心まちづくり条例」に数行加えられているだけであり、被害者支援に特化した条例は8自治体、「計画」策定も5自治体にとどまっています。（一例ですが、見舞金制度は北斗市と広尾町、住宅の配慮は21自治体のみ）

「全国どこでも必要な支援が受けられるように」という取組は、当会も参加する犯罪被害者団体ネットワーク（ハートバンド）が数年前から重視し、「被害者が創る条例研究会」（諸澤英道氏やハートバンド運営委がメンバー）の力添えも受け、全国の仲間と取り組んでいる課題です。活動が実り、昨年奈良県で新たに県条例が制定され、大分県や名古屋市で検討が進むなど、新たな動きも生まれています。北海道においても、関係機関・団体と連携し進めなくてはなりません。

北海道遷延性意識障害者・家族の会「北極星」の活動報告

共同代表 能勢 雅美

息子のこと

息子の恭太郎は、2012年10月（小学5年生の時）に交通事故に遭ってから、丸4年間を救急搬送された札幌医大で過ごしました。

心肺停止で搬送され、「生きられません…帰らないで
病院に居て下さい」と言われ、数日は医大の高度救命
救急センターICUで過ごしました。

蘇生された後も、2度の心停止、重症頭部外傷、脳脊髄液漏、頭蓋内圧亢進症、頭蓋骨骨折、急性硬膜下血腫、脳挫傷、外傷性くも膜下出血、脳ヘルニア、脳浮腫、心室頻拍、尿崩症など。(これは一部です)

何とか命は助かったものの、今度は感染の日々でした。敗血症を繰り返しながら、次から次へと怖い事が起き続け、1年以上は何をやっても上手くいかない日々。胃瘻を造っても栄養も薬も吐き続け、胃も使えず、点滴の日々…そして敗血症…感染…感染…また敗血症…挙げ句の果てには、脳出血まで起こすこともありました。

そんな風に過ごし、やっと全身状態が落ち着いたと
感じるまでに1年半かかりました。

その後も書いても書いてもキリが無いほどいろいろな
事があり、4年を経て、昨年の9月に中村記念病院に転
院し、10月にやっとナスバ病棟に移る事が出来ました。

念願のナスバに入る事は出来たのですが、事故当時1年生だった娘には本当にこの4年半、心身ともに大変な負担をかけて生活させてしまいました。

今さらですが、早く息子を家に戻して家族一緒の生活を取り戻さなければ…と考えています。家で家族一緒の生活が、更に息子の回復にも繋がるのではないかと思います、在宅介護の準備を進めて行こうと思っています。

5/22 定期総会

会の名称は「北極星」に

設立（平成27年11月1日）後初の定期総会は平成28年5月22日に開催され、会の名称も「北極星」と決まりました。「一病院の医師が一般の参加者の質問に親身になって、丁寧に答えて下さることは殆どありません。参加できて本当に良かった」との声が多数ありました。

10月の講演会は、遷延性意識障害の定義、再生医療（骨髄間葉系幹細胞の静脈内投与）についてなど、家族の会の希望となるご講演内容でした。

☆ 第1回定期総会&講演会&交流会

平成28年5月22日（日） 札幌市

・「意識なし・・・わかってないのは周りだけ・・・」

講師：高橋義男氏（とまこまい脳神経外科）

小児脳神経外科部長)

・シンポジウム「私たちの問題点と解決法」～未来をみつめて～ 座長：沼田孝市様

参加人数：総会20名 講演会・シンポ42名

☆ 全国家族の会設立12周年、北海道設立1周年

・記念講演会 10月23日（日） 札幌市

「遷延性意識障害について」

講師：中村博彦先生（中村記念病院理事長・院長）

参加人数：講演会 100名 交流会 28名

☆ 釧路交流会 11月3日（木）参加 10名

☆ 札幌交流会 平成29年1月22日

☆ 旭川交流会 2月19日

11月には、初めて釧路市での交流会開催。参加者が少数ながらも司会が口をはさむ間も無い程、たくさんの意見交換がありました。また、地元の釧路新聞には家族の会の紹介記事を載せて頂きました。(下段)

北海道は広く、役員は札幌市から飛行機で2時間かけての参加でしたが、大変意義ある交流会でした。

金川 読者 新刊 平成28年(2016年)11月8日(火曜日) (14)

「悩み語り情報交換を」

銅 路

道延性意慮障害 家族の会 道東地方で初交流会

病気や交通事故などで脳に障害を受け、自力で移動や食事ができず、意慮障害も難しい、寝たきり状態となる道延性意慮障害の人を支える家族の会の道東地域では初めての交流が3日、釧路市の市立勤労センターわつとで開かれた。出席者は介護を受ける社会員数や情報が少ないと悩まれている方たち。

(坂上めぐみ)

昨年11月、道内では初めての「北海道道延性意慮障害者・家族の会 北樺路」が設立した。

札幌圏以外では初めて開かれた患者家族の集い

が初めて、札幌圏以外の患者家族が交流する場を開いた。北樺路共同代表の能勢美代子さんは会員2人から集り、釧路市内や厚田町から専門職を含めて8人が参加した。

能勢共同代表によると、道内患者数は不明で、道東の会員はわずか。道延性意慮障害であることが気付き、かたがた、悩みを話せる相手が見つからず孤独な家族が多いという。困り事を相談できる相手をつくり、同じ地域でつながりを持てるらしい。会設立から1年を過ぎ、これから会員のために何をすべきかを考えたいと話す。

意見交換会にはすでに家族を患えた人も出席。自分たちの体験を話し合えることが、孤立している患者に聞けるというだけでいい。自分役にも立つと、あれば、「困り」の返りて

道延性意慮障害者

会を定義して自力で移動できない、寝たきり状態、自力で食べない、状況がとまどい、失禁状態など目下物を追えるが認識がない、自発呼吸がある、発声はあるが意思のある言葉がある(口を

ある言葉がある(口を

29年度は下記行事を予定しています。

☆5月21日（日）

定期総会 高橋義男先生の
講演会とシンポジウム

☆9月30日（土）
講演会 札幌医大 本望先生
「再生医療について」

皆さま、今後ともご支援、ご指導をお願い致します。

← 釧路新聞 2016年 11 月 8 日

交通犯罪と損害賠償命令制度について

－被害者支援制度の実際－

札幌市 真島 勝彦

被害者が100人いれば、100通りの状況がある。被害者支援の基本は、被害者の求めていることに答えていくこと。その意味でも、犯罪被害者家族に対する支援は、事件直後の対応（危機管理）と長期的支援の両面から考えていく必要があると思うが、今回は裁判における被害者支援制度の一つである損害賠償命令制度のことをお伝えしたい。

2012年2月27日、危険運転致死を問う裁判員裁判としては、北海道最初の裁判が開かれ、交通犯罪被害者遺族として、私たち夫婦は検察官と同じ席に座り、傍聴席から亡くなった長男の妹と弟は裁判を闘った。

3月2日の裁判員裁判の判決は加害者の危険運転が全面的に認定されたものだった。しかし、量刑は検察の求刑10年を無視して、従来の交通犯罪の刑罰にならうような、懲役5年だった。無罪は裁判員だけでも決めることができるのに、有罪の量刑は裁判官が認めない量刑にはできないという裁判員裁判の問題点が出た判決だった。

この判決の後、すぐに札幌地方裁判所の4階の大会議室で損害賠償命令制度が始まった。この損害賠償命令とは、刑事裁判で有罪が確定した後に、刑事事件を担当した裁判所が民事の審理も行い、賠償を被告人に命じる制度である。改めて、民事事件を被害者遺族が提訴する大変さを軽減する目的で作られたものである。

損害賠償命令制度を使う場合は、刑事裁判が終わる前に、あらかじめ損害賠償命令制度を使うことを申し立てる必要がある。刑事裁判で大変な中で民事裁判について考えなければならないのだが、私たちの場合、最初からこの制度を使おうと考えていたので、弁護士にその準備を依頼していた。この損害賠償命令は、犯罪被害者を救済する目的で始まった制度であるので、交通犯罪でも、もっとその活用が図られる必要があると思うが、現状では故意犯である危険運転致死罪対象の交通犯罪に限定されている。

損害賠償命令制度の利点は、第1に訴訟費用が2000円であること。一般に、民事訴訟は、請求額が高額になると、申し立て費用も高額になるが、損害賠償命令制度では請求額に関係なく一律に2000円

ですむ。第2に、刑事裁判を担当した裁判官が裁判を担当し、裁判資料も刑事裁判の裁判資料を使うということ。だから、どのような事件かを改めて審議する必要がない。被害者保護のために、簡易・迅速な審理をするために4回以内という審議回数が定めてあり、短期間で結審する。

もちろん、納得がいかなければ通常の民事裁判に移行することができる。その場合は、改めて、地裁から始まるが、その場合でも刑事裁判の裁判記録が利用されるし、被告側が不服を申し立てた場合は、損害賠償命令は仮執行され、民事裁判でそれが覆る判決が出ない限り有効である。

私たちの場合、刑事裁判が終わったその日の午後4時から、裁判が始まった。最初、部屋に入る前に、弁護士だけが呼ばれて、廊下のベンチでしばらく待たされた。戻ってきた弁護士は、地裁の刑事部の裁判長は「民事裁判は担当したことがないので通常の民事裁判に移行した方がいいのでは」と弁護士を通して、私たちの意思を確認してきた。私たちは「これは犯罪被害者の権利であるので、審理してもらいたい」と返答した。

その後、刑事裁判を担当した裁判官3人と書記官、私たち被害者遺族夫婦、被害者側弁護士、加害者側保険会社の弁護士らが同じテーブルを囲み、「損害賠償命令」制度が始まった。これは非公開で行われたが、司法修習生たちが静かに見学していた。

争点が複雑になり審理が長期化すると刑事裁判官は通常の民事裁判に移行できるが、私たちが損害賠償命令で求めていたことは1点だけであった。息子以明(いざや)が生きていれば、警察官になれたことを裁判所に認めてもらうこと、そのことだけであった。しかし、加害者側保険会社は、裁判の中で北海道警察の2次試験を受ける機会を加害者が奪ったのにもかかわらず、2次試験を受けていないのだから、なれたかどうか分からないという主張をしてきた。

私たちは、事件で殺されなければ、北海道教育大学を卒業できたことを修得単位で証明した。また、採用試験は、道警の1次試験では男子2087人中合格した者は714人であり、2次試験で最終的に採用された者は161人だった。以明の1次試験での成績は28番であり、生きて2次の面接と体力

試験を受けていれば合格できたことを主張した。

裁判は月に1回のペースで開かれたが、2回目の審理の時に陪席裁判官の2人が転勤で変わり、3回目の審理の際その陪席裁判官の1人から長男の「被害者が警察官になれたものとして」賠償金額を算定するとの和解案が提示された。私たちは損害賠償命令（判決）として残さなくてよいのか迷ったが、刑事裁判官が認めた息子が生きていれば警察官になれたことを加害者側が認めるならと和解案を受け入れ、加害者側保険会社もそのことを受け入れ和解が成立した。

もともと、被害者を保護する目的で作られた制度であるが、交通犯罪ではこの制度を利用する被害者遺族が、まだまだ少ない。交通犯罪を扱う弁護士でも、この制度の実態を知らないために、せっかくの

被害者の権利であるのに勧めないだけでなく、利用できる被害者に対しても制度自体を知らせないことがあるように思う。

高校で講話する真島さん
→
北海道新聞
2016年12月28日



投稿

私、車止めました

千歳市 荻野 京子

今年、3月22日に10年乗った車を車検切れで、廃車にしました。近所の方に、22日で車を止めますと、お菓子を持って宣言して歩きました。

業者の引き取りが遅く、28日まで家の前にありましたので、つい乗りたくなる気持ちを監視してもらうためです。車で五分で行けたコンビニへ、歩いて往復30分以上かかるのです。今まで2回行きましたが、股関節を交通事故で痛めた者にとって、大変辛いです。バスに乗って大型店へも行ってきましたが、380円のバス代は大きな出費です。車のありがたみが、身に染みて感じられました。今でも朝起きて家の前に車が無いことに違和感があります。車に依存していた、自分にびっくりです。長男が60キロ離れた町から、買い物の手伝いに来てくれました。長女が、メールばかりの連絡でしたが、「家に閉じこもっているじゃないかと思って」と、久しぶりに電話をくれました。次女は「これからメキシコとアルゼンチンへ行って来ます。たくさん散歩して、からだを鍛えてね」と、メールがきました。再就職の為の大学が2月で終わるので、千歳に来てくれるのかと思いきや、さっさと外国へ行ってしまいました。突き放されたほうが、自立が早いかもしれませんが、子供も対応がいろいろです。

さて、心から車を止めたと思いたいのですが、7月まで免許が有効です。なんとか車に乗れる手段はないものかと、心底思っている自分に唖然とします。踏ん切りがつかないのです。車はもう止めたと思って

いても、どこかにまだ乗れる機会があるのではと、心の隅にうずうずしています。きっと車は止めようと思っている人は、じくじく考え、決断するまでに長時間かかるのではと考えます。背中を押す何かがあれば決心できるのでしょうか、行政のサービスもあまりありません。ただ私は去年2度の失敗が、大きく決断する理由です。一度は、黄信号で交差点に進入し、少し離れた変則信号が赤に変わってしまい、検問に引っ掛かりました。9,000円の罰金を支払う出来事がありました。信号無視は初めてです。もう一度は、いつも走行している道路で、眠くなり休憩をしようと思ってフェンスに入ったら、そこは歩道でした。暗くなりかけていたので、少し手前を曲がってしまったのです。すぐ気がついてバックすればいいものを、出れるだろうと前進してしまったのです。だんだん道幅がせまくなり、車が進めなくなると、やっと気がついたのです。恐怖を感じました。これがボケたということなのだと、反省しました。ぎりぎりの道をバックで引き返し、何十分も掛かって脱出できました。家まで3キロ位でしたが、安全運転で帰りました。

この二つの出来事が、今回、車を止める理由です。前兆は必ずあります。それに気がつかないのが、年をとったということだと私は考えます。じぶんが決断できるうちに、早めに車を止めることが大切だと思います。それでも7月の免許失効まで、私は悩み続けるのです。

コラム

自動運転車両による事故の発生と法律関係

副代表/弁護士 内藤 裕次

1 はじめに

近年、人工知能を装備した自動運転技術の進展がめざましく、実際に、アクセル、ブレーキなどの制御機構が一部自動化されている車両が発売され、実用化されています。

例えば、日産のセレナには、プロパイロットという装置が装備されています。これは、高速道路限定ですが、アクセル、ブレーキ、ステアリングを自動で制御するというものです。日産のホームページによると、「前を走行するクルマをモニターし、セレナがアクセル、ブレーキを自動でコントロールして前の車との車間距離を保つ助けをする」そうです。また、「白線をモニターし、セレナがステアリングを自動でコントロール」するそうです。

ただし、このホームページには、「プロパイロットは高速道路や自動車専用道路で使用してください。プロパイロットはドライバーの運転操作を支援するためのシステムであり、自動運転システムではありません。安全運転をおこなう責任はドライバーにあります。」「わき見運転やぼんやり運転などの前方不注意および雨・霧などの視界不良による危険を回避するものではありません。先行車との車間距離、車線内の位置、周囲の状況に応じてアクセル、ブレーキ、ハンドルを操作するなどして、常に安全運転を心がけてください。」という注釈がつけられています。

すなわち、自動運転とはいっても、現在の技術では、人間によるモニター、操作、制御が必要であることは間違いありません。しかしながら他方で、人間が操作しなくても一定の制御がなされるため、万が一事故があった場合に、その責任の所在（運転者か、製造者か、販売者か、あるいは他の第三者なのか。）について非常に複雑な事態になることが予期されました。

この点について日頃から気になっていたところ、最近、法律雑誌に特集記事があることを発見しました。

そこで、少し専門的な話になってしまうのですが、この点について、概要をレポートしてみたいと思いま

す。

もっとも、この問題はまだ検討が始まったばかりで、国土交通省が「自動運転における損害賠償に関する研究会」を立ち上げ、第1回研究会が昨年11月2日に行われたばかりという状況ですので、完全なものではないという点はご了解下さい。

2 自動運転の4つのレベル

ところで、自動運転には、次の4つのレベルがあり、各レベルを意識して議論しなければならないと言われています。

すなわち、次の通りです。

レベル1・・・加速・操舵・制動のいずれかの操作をシステムが行う

レベル2・・・加速・操舵・制動の複数の操作を一度にシステムが行う（ドライバーは、システムの監視や、いつでも安全運転できる体制が必要）

レベル3・・・加速・操舵・制動を全てシステムが行い、システムが要請したときのみドライバーが対応する

レベル4・・・加速・操舵・制動の全てをシステムが行う

そして、現在発売されている自動車の多くのシステムは、レベル2にあるとされていますが、年内にも、レベル3の技術を搭載した車両が市場投入される可能性があるといわれています。

3 法的責任

法的責任に関しては、警察庁と日本損害保険協会の研究結果が紹介されていました。

まず、警察庁ですが、警察庁は、「自動走行の制度的課題等に関する調査研究」事業を外部委託しましたが、「レベル3までは、現在の法律（民法の不法行為法、自賠責法等）が適用されるが、レベル4については、今後の検討課題だ。」という結果報告があったとのこと。

そして、今年度の「自動運転の段階的実現に向けた調査研究」において、検討課題について検討していくそうです。

次に、日本損害保険協会ですが、「レベル3までは、現行と同様だが、レベル4については運転者概念が存在しないので、自動車の安全基準、利用者の義務、免許制度、刑事責任のあり方など自動車に関する法令等を抜本的に見直したうえでの議論が必要」という趣旨の研究結果を発表しています。

すなわち、両者とも「レベル3までは今のままの法令の仕組みで良く、レベル4からどうするかが検討課題だ。」という結論のようで、結論としては案外単純なものでした。

特記事項としては、警察庁が、「自動走行システムのソフトに問題がある場合、被害者が証明することは難しい。また、法的責任の関係の複雑化により、被害者の補償が遅れることは避けるべきだ。」と指摘し、日本損害保険協会が、「法的責任関係が複雑化する可能性をふまえ、事故原因を特定できる機器の自動車への設置や、当該機器から得られるデータの分析体制を構築する必要がある。」と指摘しておりました。

4 不正アクセスの危険性

これら自動制御は、外部環境と通信可能なコンピュータで行うため、ハッキングの可能性があります。万一ハッキングされて運転者の意図しない走行で事故が起きた場合、行為者に故意・過失が無く、ハッキング行為者を発見し無い限り、被害者が救済

されないことがあります。

そこで、平成29年4月以降、被害者救済費用等補償特約（欠陥や不正アクセスがあり、運転者に法律上の責任がない場合でも、保険金を支払う特約）という保険を自動付帯するサービスを始めた損害保険会社もあるようです。

5 その他

自動運転が発達すれば、制御の一部または全部は、製造業者が作ったシステムによることになるため、メーカー、販売店の責任の所在が問題になりますが、この点については長くなりますので、省略させていただきます。

6 まとめ

当会の目的は、事故発生のゼロを目指すものであり、自動運転に関しては、その是非も論じなければならぬと考えます。

しかしながら、自動運転自動車が現に販売されているという社会的事実が実際に存在するわけですし、ゼロの実現過程で事故が発生してしまうことも考えられ、そうした場合に、被害者の民事的救済のための法的議論状況がどうなっているのか、あらかじめ整理しておくことも無意味ではないと考えます。

本稿は、そのような目的で作成したものですので、皆様のご理解を頂きたいと思います。

以上

いのちのパネル展の感想

◆ 罪の無い命がどうして身勝手な理由の事故によって殺されなければならないのか。まだまだやりたいことも、会いたい人も、食べたいものも、叶えたい夢も、あったらうに。絶対に事故などで大切な人を失いたくない。自分が誰かの命をうばうような立場にもなりたくない。この世から理不尽な死がなくなりますように。平和な世の中になっていきますように。（17歳 女性）

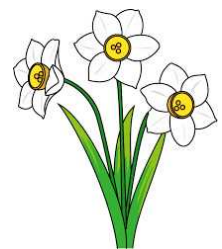
◆ なにげない日常が一瞬にして奪われる事故・加害者に殺人ではないかと思ってしまうこと、ご家族、友人の方々の悲しみが本当に伝わってきます。

私も車を運転する者として、このパネルではほえている人達と同じ笑顔を奪うことは出来ないと、心に留めて運転をしようと考えます。

私の目の前でも、中学生の子がお父さんと一緒に食い入るように見えています。このような機会があり良かったです。（40歳代 女性）

◆ 1枚1枚のパネルから、ご家族の思いがあふれ出て、涙が止まりませんでした。もし自分の親なら、配偶者なら、子どもなら、といつも心に留めながら運転をしていかなければならないとの思いを強く持つことが出来ました。友人にもパンフレットを見せたいと思います。

（60歳代 女性）



新ひだか町公民館（2016年9月27日～10月2日）にて

命の大切さを学ぶ教室

生徒の感想文

昨年度（平成28年4月～29年3月）当会会員が6人で担当した「命の大切さを学ぶ教室」は、中学20校、高校30校で、受講生徒数は約1万5千人でした。

この「教室」を聴講した生徒の感想文3編が、今年も警察庁主催の作文コンクールで表彰を受けました。

「命」

北海道伊達高等学校

2年 名越 美優

私は、「命」について何度も考えたことがあります。人は何のために生まれて、なぜ生きるのか、なぜ死ぬのか、その答えは今でも分かりません。けれど、たった一人の命にどれだけの重みがあって、どれだけ大切に、どれだけ周囲の人たちと関わって、どれだけ思い思われているのかが、「命の大切さを学ぶ教室」を通して知る事ができた気がします。

今回の講話で、心に残った言葉が二つあります。一つ目は「そのことを本当に分かるためには、体験してみなければ分からない。けれど、体験してからでは遅いことが山程ある。」という言葉です。命を失うということは、体験してからでは、つまり命を失ってしまってからでは遅いのです。ではどうすれば良いのか。それは想像することです。「知性とは想像力である」という言葉はとても心に響きました。命を失うことはその人一人だけの問題ではありません。その人に関わる周囲の人たちの問題でもあるのです。遺された人たちがどんな気持ちになり、その後の人生がどのように変わってしまうのか。想像することで「本当に分かる」ことに限りなく近づいていくと思います。自分の命、大切な誰かの命が失われてしまうことを、ひとりひとりが想像し、その気持ちを感じてほしいです。そして、そのときに感じた気持ちを忘れずにいてほしいし、私も忘れません。

二つ目に心に残っているのは、「遺された者は、未来だけでなく、過去も失ってしまう。」という言葉です。私はこの言葉を聞いたとき、胸が引き裂かれるような気持ちになりました。楽しかった思い出、悲しかった出来事、小さな喧嘩や何気ない会話、毎日のすべてが過去なのです。当たり前の生活から一人の人がいなくなり、当たり前ではなくなってしまったときに、今まで当たり前に築いてきた思い出を、生活を、思い出すことができますか。私には、きっとできません。思い出すことすらできなくなってしまう、それが「過去を失う」ということなんだと思います。そういう思いを自分も周りの人もすることがないように、させてしまうことがないようにしたいです。そのためには、事故の加害者にも被害者にもならないように細心の注意を払うこと、もしもの時に

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、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寄せられた全ての感想文に励まされています。生徒さんと関係の方々に感謝の気持ちを込め紹介します。

後悔してしまわないよう、講話で聴いたお話を心にとめて毎日を一生懸命に過ごしていこうと思います。

（警察庁長官官房審議官・犯罪被害者等施策担当 賞）



「輪禍は過去も奪う」
伊達高 被害者の会代表講演
【伊達】伊達高（3）で21日、「命の大切さを学ぶ教室」が開かれ、北海道交通事故被害者の会の前田敬章代表が全校生徒の前で長女を失った経験を語った。
教室は夏休み前に同校が毎年実施している。前田さんの長女千尋さんは高校2年生だった1995年10月、下校中に千歳市の市道でワゴン車にはねられ、亡くなった。原因は脇見運転だった。前田さんは「前を
見ずに運転したのは重大な過失で交通犯罪。通り魔殺人と同じ」と怒りをにじませ「娘のアルバムを開くのがつらく、押し入れから出せない。失うのは未来だけでなく、過去も失うと実感した」と悲しみを語った。
事故で重い障害を負った男児のドキュメンタリー映像も流し「車を運転するようになつた時、車を凶器にしない社会を目指す一員になつてほしい」と呼び掛けた。（網島康之）

北海道新聞 2016年7月22日

信じる命

札幌市立幌東中学校

2年 高谷 菜月

私はこの大切な話を聞いて、家族のことを考えました。私は長女で1人の妹がいます。もし、その出来事が私に起こったら、「なぜ私なの?」「どうして?」という気持ちになりました。それがもし、私の妹に起こったら、私も言葉を失い、信じられずに現実を受け止めることができないと思います。

この話は、普段何気なくしている行動をととても幸せなことだということ、ちょっとだけ...これくらいならいいんじゃないかという考えがどれだけ恐ろしいかということに気づかせてくれました。

私がこの話を聞いていて、一番印象深かったところは、家族（母）が集中治療室にいる時に、「頑張って!」「つらいよね、でも頑張って!!」などと一生懸命に呼びかけているところです。娘の生命力を信じてというところに心を打たれました。私にとっての心の支えは、何よりも信じてもらうこと、信頼してもらえるとということです。だから、

生徒の感想文

命の大切さを学ぶ教室

娘の生命力を信じてという言葉聞いた時、本当に娘さんのことを第一に考えているんだと思いました。

そして、話の最後に言っていた、事故は防げるもの、運命や寿命とは全く違うものということにも、あらためてそうなんだ、と思いました。

最後に、身近にいる人たちがいるということは、当たり前なことではなくて、奇跡が重なった特別なことだということ、そして、「いつてきます・いつてらっしゃい・ただいま・おかえり」を毎日、大きな声で元気に大切に、言っていこうと思います。

(警察庁長官官房犯罪被害者支援室長賞)

死と向き合う

北海道伊達緑丘高等学校

2年 東方 あやの

私は先日、学校で開かれた講話会で命の大切さについて学んだ。正直、聞きたくなかった。私も同じような体験をしているからだ。

私には、八つ年上の兄がいる。彼は今の私よりも、うんと小さい頃に癌によって命を奪われた。今回の講話会で話されたのは事故による娘の死。形は違うが同じ家族の死。思うところがないわけではなく、聞いているだけで辛くなった。残された家族の悲しみ、暮らし、思い。自分と重なる点が多すぎて耳をふさぎたくなった。でも、この講話会は私に大切なことを思い出させてくれた。今まで心に蓋をして見えなくしていた思い。再び目にするのはとても辛く悲しいけれど、それは何よりも大切なものだったのだ。

その思いというのは、残された家族のことだ。母は、今でも兄を思い出して泣くことがある。兄の闘病生活を一番近くで支えてきた彼女にとって兄の存在はとても大きなものだったのだろう。兄の思い出を語る母の顔はいつも儚い。その表情を見るのが辛くて、小さな頃の私は兄の話をしないようにしていた。しかし、それとは反対に、兄のことを知らない人達の反応は違った。兄がいらないという話をすると、すごい悲劇だね、だとか辛かったね、頑張っただねと言われ、その人達は本気で言っていたのかもしれないが、当時の私には面白半分には兄の話を聞いているように見え、私は外で兄の話をすることをやめた。辛そうにする家族を見るのが嫌で、兄を知らない人達に兄を語られるのが嫌で、私は兄の思い出を心の奥深くにしまいこんだ。そうしていくうちに、しまいこんだ時の気持ちも、そして大切な思いも忘れてしまっていたのだ。

それから、中学・高校と大人になっていった私はたくさんの人と知り合い、たくさんのことを学び、昔とは

価値観が変わり、死への考え方も大きく変化した。周りと同じように「死ねっ」「死ぬ」なんていう言葉を使い、死を軽々しく扱いながらも兄の死を経験している分、どこか冷静で「死への恐怖」という気持ちがなくなっていた。そのため、私の口ぐせは「死にたい」という言葉で、周りと同じようにノリで軽はずみに発していたのではなく、死んでしまってもかまわない、と本気で思っていた。自分が死にたいから、恐くないから、それでいいと思っていたのだ。

しかし、今回の講話会によって心の蓋が開き、私は忘れられていた大切な気持ちを思いだした。それは「残された家族の思い」。自分本位に死を考えて私は思わずはっとした。兄に続き私までも死んでしまったら父や母はどうなってしまうのだろう。兄の死を見ていない弟も私のような悲しみを感じてしまうのかもしれない。私が自分勝手に去っていったこの世界で多くの人が深い悲しみを抱いてしまう。私は自分がいかに死について分かっていないのかを実感した。たとえ、その人が死んでしまって痛みを感じなくなったとしても、残された人達は一生その痛みを背負っていくこと、死が傷つけるのは当人の体だけでなく、周りの人々の心をも傷つけるのだということを私は思い出した。そして、この講話会で私は大切なことを思いだし、変わった。死への考えももちろんのこと、家族や周りの人々がいることへのありがたみも実感した。

もし、この講話会がなければ私は死んでいたかもしれない。でも自分の中の死の考え方で変わった。私のように死んでもいい、そう思っている人々にこの気持ちを伝えたい、届けたい。そして、悲しい選択をする人々が世界からいなくなれば・・・と私は願う。

(警察庁長官官房犯罪被害者支援室長賞)

※上記2編は白倉裕美子さんの講話を聞いての感想文です
下は旭川での講話を報じた「道新」2016年8月27日付記事

長女 一瞬で奪われた

輪禍死 遺族が命の尊さを講演
旭川・愛宕中

旭川市内の愛宕中（49人）で26日、「命の大切さを学ぶ教室」が開かれ、3年3組の長女を失った白倉裕美子さん（46）が空知管内南幌町にある本校を前に講演し、命の尊さを訴えた。白倉さんの長女美紗さん（当時14）は同年9月、自走車（バイク）でトラックにはねられて亡くなった。その後、白倉さんは北海道交通事故被害者の会会員として講演活動などを続けている。

白倉さんは、美紗さんの写真を掲げ「勇気を持って生きていく」と語り、1時間半後、一瞬で命が奪われたと振り返り、「家族との時間を当たり前に思わないで、（無事帰宅して）言いたいこと、言葉を大切にしたい」と語り、涙を流した。



輪禍死した長女美紗さんの写真を掲げ体験を語る白倉さん

「あなたを大切に思う人がいます。誰か一人が傷ついたら、周りの人も悲しみます。何事にも想像力を持つてほしい」と呼び掛け、生徒たちは真剣に耳を傾け、涙を流す様子もあった。

（尾崎 尚）

提 言

**「自動ハイ・ロービーム切り替え装置」の標準装備化を
合わせて ペダル踏み間違い事故について**

前田 敏章

警察庁が「原則ハイビーム」のキャンペーン

この問題を考えるきっかけとなったのは、警察庁が昨年秋の交通安全運動で「原則ハイビーム走行のキャンペーン」を行ったことでした。

「警視庁が車のライトのハイビーム使用を呼び掛けている。昨年 1 年間、夜間の横断死亡事故の9割以上がロービームだったことを受けての対応だ。ドライバーにとっては“非常識”でもあったハイビームの推奨で、交通死亡事故の大幅な減少につなげる狙いだ。(中略) 昨年(2015年) 1 年間、歩行者が夜間に道路を横断中に車にはねられ、死亡した事故は全国で 625 件あり、このうち 96 %が車のライトがロービームだった。同庁が歩行者の横断中の事故に絞って初めて集計、分析した。同庁はハイビームを使っていれば防げた事故もあるとみており、ハイビーム使用を呼びかけている。」

(産経デジタルニュース 2016 年 9 月 29 日)

長女の交通死は、加害車両がハイビームであれば防げた可能性も

長女千尋(当時高校2年生)は、22年前、学校帰りの歩行中に、前方不注視の加害車両に後ろからひかれ、即死させられました。加害者は、娘の約 30 m手前から、前には人がいないと思い込み、(急いでおり、時刻を確かめるために) カーラジオ操作という脇見運転をしたのですが、加害者供述や実況見分調書から推測すると、このときの加害車両のライトは、(対向車が無いにもかかわらず) 視認距離の短いロービームであったようなのです。長女は赤い傘をさして歩いていましたから、加害車両の前照灯が、視認距離 100 m以上のハイビームであれば、脇見という動作の前に、前方の長女を確実に視認できたのではないかと考えられます。

この思いは 20 年以上経った今も、心の奥底に大きく広がっている疑念でしたので、通り魔殺人的な被害に遭った長女の無念を思い、その犠牲を絶対に無にしないとの一念で生きている私にとって、この警察庁のキャンペーンは、非常に大きな意味をもつものでした。

法令上も「ハイビーム」(走行用前照灯)が原則

なお、改めて調べてみましたが、ロービームへの切り替えは道路交通法 52 条(資料1)にその規定があり、「ハイビーム」と「ロービーム」の正式名称はそれぞれ「走行用前照灯」「すれ違い用前照灯」であること、装着は「道路運送車両の保安基準」第 32 条(資料2)

によって義務付けられており、照射距離は同「細目を定める告示」第 120 条(資料3)にその基準(それぞれ、100 m以上、40m 以上)が示されています。

これら関係条文からも、通常走行の際はハイビームの使用が原則であり、「すれ違い用前照灯(ロービーム)」は、その名称のように、対向車がある場合など限定的に使用されるべきであることは明白です。

「自動ハイ・ロービーム切り替え装置」の標準装備化を

このように、夜間の歩行者の被害事故を減らすために、原則ハイビーム走行の徹底は極めて重要なのですが、その後、知ることが出来たのが、この「原則ハイビーム」を、より無理なく行える「自動ハイ・ロービーム切り替え装置」(通常はハイビームで、対向車のライト等を感知すると自動でロービームに切り替える装置)が既に実用化されていることでした。

知らせてくれたのは、自身のサイトでもその普及・義務化を強く訴えておられる大野一郎さんでした。

(http://ono-fumimachigai.com/low-high_beam/)

これまで私は、(娘を亡くしたあとも) 運転の際、ハイビームを遠慮しながら使用しておりました。やはり、クルマ優先社会の麻痺が自分にも未だ及んでいるのでしょう。そんな自分へのいらだちがありましたが、このページに出会い、迷いが消え、目の前が開けました。

このことについての行政の取り組みを調べると、所管する国交省も前向きでした。国土交通省自動車局技術政策課は、昨年 6 月、「今後の自動車の安全対策の方向について」という報告書を公表していますが、ここでは、夜間の「オートライト」搭載義務化と合わせて「自動ハイビーム」についても「義務化の可能性も視野に普及策を検討すべき」と、前向きな記述をしているのです。(資料4)

幾多の犠牲が生かされるために、悪質または重大過失の運転行為はもちろん根絶しなくてはなりませんが、同時に、車両の安全性能改善の諸施策を進めなくては

「交通死傷ゼロ」の社会実現は成りません。ハイビーム問題はその意味でも重要課題の一つであると考えます。



【資料1】「道路交通法」 第52条2項

「車両等が、夜間、他の車両等と行き違う場合又は他の車両等の直後を進行する場合において、他の車両等の交通を妨げるおそれがあるときは、車両等の運転者は、政令で定めるところにより、灯火を消し、灯火の光度を減する等灯火を操作しなければならない」

【資料2】「道路運送車両の保安基準」第32条（前照灯等）

「自動車の前面には、走行用前照灯を備えなければならない。ただし、当該装置と同等の性能を有する配光可変型前照灯（夜間の走行状態に応じて、自動的に照射光線の光度及びその方向の空間的な分布を調整できる前照灯をいう。）を備える自動車として告示で定めるものにあつては、この限りでない。

2 走行用前照灯は、夜間に自動車の前方にある交通上の障害物を確認できるものとして、灯光の色、明るさ等に関し告示で定める基準に適合するものでなければならない。（中略）

4 自動車の前面には、すれ違い用前照灯を備えなければならない。」

【資料3】「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示」

第120条2項

「走行用前照灯は、そのすべてを照射したときには、夜間にその前方100mの距離にある交通上の障害物を確認できる性能を有するものであること。」

同6項「すれ違い用前照灯は、その照射光線が他の交通を妨げないものであり、かつ、その全てを同時に照射したときに、夜間にその前方40mの距離にある交通上の障害物を確認できる性能を有すること。」

【資料4】「今後の自動車の安全対策の方向について」（平成28年6月24日、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会技術安全WGとりまとめ p67）

○ 灯火器技術の高度化

「夜間のドライバーからの視認性及び歩行者・自転車からの車両の被視認性の向上の観点より灯火器は重要な安全装置であるが、薄暮時に前照灯を点灯しないドライバーや常にロービームで走行するドライバーも多いことから、灯火器の安全効果を一層高めるため、既に国際基準が整備されている自動点灯前照灯（オートライト）について早期の義務化を検討するとともに、自動ハイビームについても義務化の可能性も視野に普及策を検討すべきである。」

※資料の下線は筆者

ペダル踏み間違い事故を考える

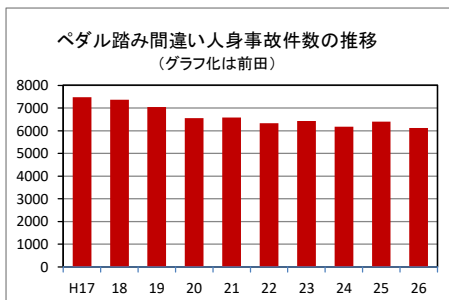
踏み間違いは、高齢者に特有なのか？

近年、高齢ドライバーによる事故が増え、大きな問題となっていますが、同時に、頻繁に起きるアクセルとブレーキのペダル踏み間違い事故も社会問題になっています。

しかし、この踏み間違い事故を高齢者に特有の操作ミスと言いくるめてしまい、現在のクルマの構造的な問題に蓋をしてしまう傾向があることに心を痛めます。

先に紹介した国土交通省の「報告書」（「今後の自動車の安全対策の方向について」）でも、この問題については、肝腎なところで「すり替え」が行われて、本質を見えなくしているように思うのです。

一例を上げます。「報告書」p30 には二つの表が示されています。最初の表は、「ペダル踏み間違いによる人身事故件数の推移」で、これが年平均 6 千件以上発生しているという憂うべき現状（日本のどこかで毎日 18 件以上発生している！）を示しています。



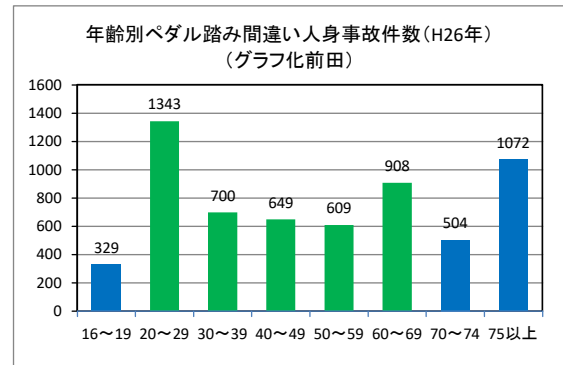
棒グラフにしてみました。（上図）

そして、注目すべきは次の「年齢層別のペダル踏み間違い事故件数」（平成 26 年）の表です。

これも、（一部年齢を 10 歳刻みに改定して）棒グラフにしてみました。（下図）

踏み間違いは全年齢で起きる現AT車の問題

すると、ペダル踏み間違い事故は、高齢者に特有ではなく、20 代にも多数発生しており、全ドライバーに関わる危険であることが明白なのです。



にもかかわらずこの「報告書」では、「高齢ドライバーに特徴的な事故類型として『ペダル踏み間違い事故』と『高速道路における逆走事故』・・・」という論立てをしています。これでは、全年齢で頻繁に起きている踏み間違い事故の根本原因が明らかにされず、抜本対策にも至りません。

民間で進む、踏み間違い事故未然防止策

先に紹介した大野一郎さん（元運輸省航空事故調査官）は、数年前よりペダル踏み間違い事故の未然防止の研究開発をされていますが、その要因を三段階に

分けて分析し、踏み間違い事故の原因は、現在のAT車のペダル構造にあると結論します。

〈踏み間違い事故の三つの段階〉

- 1、アクセルからブレーキへの「踏み替え忘れ」
- 2、予期しない急加速による恐怖心からの脳の前頭前野皮質の機能不全
- 3、人間の生理的反射運動（機能不全を引き起こす直前の行動を継続）から、アクセルを踏み続ける（「クルマ社会を問い直す会」会報87号より）

大野さんは、未然防止のために「ペダルの踏み換えをしない」装置、二種の研究開発をされています。

一つは、右足でアクセル、左足でブレーキを操作する「左足ブレーキ装置」です。遊園地のゴーカートと同じシステムで、踏み替えがありません。もう一つは、アクセルを手動で行う「手動スロットル装置」。ペダルは右足ブレーキのみとして、やはり踏み替え事故は起こりません。

また、熊本の鳴瀬さんは、アクセルとブレーキを一体化させた「ワンペダル（ナルセペダル）」を開発販売しています。

売しています。

踏み間違い後の事故を防止する装置として、埼玉の南さん開発の「ナンキの STOP ペダル」もあります。

運輸安全委員会の調査対象に加え、事故ゼロを

上記お三方の取り組み（詳細はいずれもネットで検索できます）に敬意を表するとともに、踏み間違い事故根絶に向けた官、民（メーカー）の対策推進を強く願うものです。そしてそのために重要なのは、責任追及を目的とした「捜査」とは別に、航空機事故や鉄道事故と同様に、再発防止のための調査研究を徹底することです。

当会は10数年前より、関係各省への要望書に次の事項を掲げ求め続けています。

「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。そのために、運輸安全委員会の調査対象に一般の自動車事故を加え、車の安全性能の問題や道路構造の問題など、事故原因を徹底究明し、被害ゼロへの方策を明らかにすること。」

（要望書 6-1項）

編集を終えて

◆ 巻頭の前田君子さん被害事件の無念さ（執行猶予の寛刑で、加害者に重大な罪を犯したという反省が無い）に、実は私も同じ気持ちですという被害者の方は極めて多いと思います。◆ 平成28年度の違反別死亡事故件数（警察庁交通局）をみると、脇見や安全不確認など安全運転義務違反は、全体（3,410件）の58%（1,963件）にも及びます。因みに、酒酔いは0.7%（24件）、最高速度違反や信号無視など悪質違反は29%（1000件）です。◆ 「未必の故意」とも言える脇見など重大過失を厳格に裁かなくては、運転者の意識も変わらず、本来「道具」であるべきクルマによる「殺傷の日常化」は止められません。危険運転罪の適用要件見直しとあわせ、過失運転罪の厳罰化は依然大きな課題です。◆ 「命の尊厳」という基本命題から交通死傷問題を捉えることが大切と改めて思います。諸澤英道氏は昨年9月に刊行した「被害者学」（成文堂）の中で、天動説から地動説へと世界の見方が変わったことに例えて「法律制度や社会制度の理論を、被害者を中心に再構築することは、正にパラダイムの転換である」と論じています。◆ 「被害者の視点＝命の尊厳＝安全な社会＝社会正義＝社会進歩」であると思います。辛く大変ですが、励まし合って交通死傷ゼロの社会をめざし、「こんな悲しみ苦しみは私たちで終わりにして欲しい」

との訴えを続けましょう。（前）

会の日誌



2017.1.16. ～2017.3.31.

《会合など》

1/23 会報 52 号発送 2/8 3/8 世話人会

《訴えの活動》

- ◆ 2/1 札幌市犯罪被害者等支援研修会（内藤）
- ◆ 2/6 月形刑務所 2/7・23 苫小牧自動車学校、2/13 月形学園、2/13 北海道警察学校（前田）
- 免許停止処分者講習での講師
1/26（前田）、2/17（真島和）、3/23（前田）

《いのちのパネル展》 ※予定

- ① 4/6 ～12 JR北広島駅エルフィンパーク
- ② 4/17～23 東区民センター ③ 4/24～30 厚別区民センター ④ 5/8 ～ 14 白石区民センター



※ 写真は昨年4月の厚別区民センター