

交通事故被害者の会

第57号

2018年8月20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/>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

被害者の会は、被害者どうしの支援と死傷被害根絶のための取り組みを目的とした、交通事犯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、交流会等に参加できます。

意見陳述

罪の自覚なく 言い逃れに終始する加害者を許さない 飲酒暴走の危険運転に厳罰を！

旭川市 中島 康博



中島朱希さん
当時38歳

1 一審判決は、被告人を懲役10年に処するというものでした。

妻は何の落ち度もないのに命を奪われました。

被告人は、大量の飲酒をしたうえで運転し、異常な速度超過をし、他の自動車への煽り行為をするという、自動車の運転手として絶対にやってはいけない行為を次々行いました。その結果、妻の命を奪ったのです。

落ち度のない妻が命を失う一方で、これだけの悪質な犯罪で人の命を奪った被告人は、たった10年、刑務所に行けば、また社会に戻ってきて生活することができるというのです。実際には、仮釈放の制度や勾留日数の算入もあるので、かなり短くなるとも聞きました。

被害者の遺族としては到底納得できない「被告人に寛大な判決」だと感じました。しかし、過去の裁判例との比較もあるのでこれ以上は難しいということを検事さんや弁護士さんから説明され、「納得」はできないものの、私なりに「理解」しようと思っていました。

ところが、被告人のほうから、控訴をしたと聞きました。あれだけのことをして、妻の命を奪って、たった10年、刑務所に行くことすら不満なのでしょうか。

被告人が控訴して1年間裁判が長引いた事により、事件のことを思い出し、事件に関する書類を読んだり書いたりすることが続きました。被害者遺族の立場を考えるのではなく、自分が危険運転致死罪から逃れることだけを考えていることが腹立たしくてたまりません。

2 賠償と刑の重さについて

被告人は、自動車保険からお金が払われたから刑を軽くすべきと主張しています。お金で命はあがなえません。物を盗んだ犯人が、被害弁償をしたら罪が軽くなることはわかりますが、命は弁償できません。第一、被害者である妻自身は、お金を受け取ることすらできないのです。

遺族にお金が支払われるから罪が軽くなるという発想は、強い違和感を感じざるを得ません。また、被告人が自動車保険に加入していたのは、被告人自身が、多額の賠償責任を免れるためです。つまり、被告人の利益のために加入していたのです。現に、保険を使うことで、被告人自身は1円も賠償金を払わずに賠償責任を免れるという利益を受けるのです。それが保険の効果ですが、それ以上に、罪の重さまで軽くする効果を認める必要は全くないと思います。(中略) (7月17日の札幌高裁での意見陳述より p2に続く)

〈事件概要〉2016/5/4 旭川市の国道で、飲酒暴走運転の加害者により中島朱希さん(38歳小学校教諭)被害死
5/25 旭川地検はハンドル操作ミスの過失運転で起訴 6/16 被害者家族と連絡会は訴因変更を上申・要請
7/8 旭川地検は訴因を危険運転致死罪に変更 2017/7/6 旭川地裁は懲役10年の判決(求刑14年)被告が控訴し、
札幌高裁にて審理中(2018/7/17結審 8/30判決予定) ※会報54号p3~5を参照下さい

〈主な内容〉① 意見陳述(中島康博) ③ひき逃げ犯を許さない(気田光子)④~⑨ 2018定期総会・交流会 ⑩ 国交省が居眠り事故防止策 ⑪ ベッドから被害ゼロを願う ⑫ あすの会解散について(内藤裕次) ⑭ 7・13飲酒運転根絶決起大会 ⑮ いのちのパネル展(小野 茂) ⑯ 編集後記・日誌

(1面の続き) 飲酒の影響で中央分離帯に
衝突したことは明白 中島 康博

3 旭川地裁の判決から1年が経過しました。

この1年間で、被告人自身が、あの悲惨な事故がなぜ起きたのかについて真剣に向き合い、また、どのような反省や後悔をしているのか、あるいは今後どうやって罪を償うつもりのなのか、少しでも話が聞けるのかと思っていましたが、そのような言葉は一つも聞けませんでした。

それどころか、被告人は、不合理な弁解ばかりをしていました。なぜ中央分離帯にぶつかったのかという事件の核心については、わからないと言ったり、ジャンプしたせいでぶつかったと言ったり、酒の影響はないと言ったり、危険運転致死罪にあたらないうことばかりを意識した発言に終始していることは、素人が見ても明らかでした。(中略) 先日の被告人の説明では、左足をブレーキペダルにおいて、「理想の走り」で交差点を通過するために前方を見て運転しており、119キロ以上で走行していても減速しようとも思わず、中央分離帯に衝突する前にブレーキを踏んだこともない、ということでした。

普通に考えれば、酒の影響で、自制心もなくなり、速度の感覚もおかしくなり、前を見ていたのに中央分離帯を危険だとは思わず、目の機能やハンドルを的確に操作する感覚もおかしくなっていたため、中央分離帯を避けられずに衝突してしまったとしか考えられません。

酒の影響については、旭川地裁で専門家の福永先生も説明していましたし、被告人も、それを聞いていたのです。それでも被告人は「中央分離帯にぶつかったことに、酒の影響はない」と述べていました。

被告人は、事件から2年以上が経った現在でも「飲酒をしても、自分の運転能力に影響はない」と思っていることがわかりました。被告人は自分の犯した過ちを全く理解していないし、法律で飲酒運転が禁止されている理由すらわかっていないと感じました。

4 私は旭川地裁の判決が危険運転を認めたのは当然だと思いますし、被告人には早く罪を認め、心から反省し、服役して欲しいと思います。

ただし、旭川地裁の判決は、個々の言葉については適切ではないと感じたところもありました。特に、異常な煽り行為や、危険な追い越しをした点を取りあげて、追い越しができたのだから運転操作能力に問題がなかったという指摘は、被害者遺族としては、大きな違和感を感じました。(目撃者の)証言のとおり、被告人の追越は正常な運転とは程遠いものですし、結果として中央分離帯に衝突しているのですか

ら、常識的にみれば正常な運転ができる状態ではなかったと思います。地裁判決は、通り慣れた道路で中央分離帯に衝突することの異常性を軽視しているように感じました。

遺族としては、1審判決よりも軽い刑になることは、受け入れることができません。



傍聴支援して

札幌市 高橋 利子

加害者の悪質な飲酒運転が明らかなのに何故被告は控訴したのか、全く不可解でした。

裁判中、被告は頭を垂れ一見反省しているように見せかけていましたが、口から出るのは、無理な追い越しや割込みの後、加速して交差点に入ったのは「理想の走り」などという不可解な言葉。

朝から飲酒し、さらに運転前と運転中にも飲酒した被告は、アルコールと縁が切れない人に見えました。

傍聴支援して

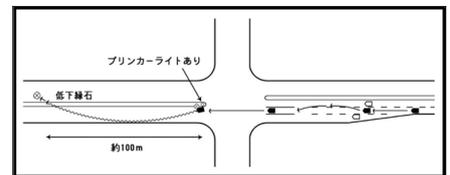
前田 敏章

昨年10月に始まった控訴審ですが、単に「控訴棄却」というのではなく、証人尋問など実質審理が5回重ねられるという異例の法廷でした。私は、7月の結審まで毎回傍聴し、「異例」の理由～裁判所が時間をかけて審理を行った理由～が飲み込みました。

それは、一審判決の危険運転罪適用の根幹を変えるのではなく、その一部判断～「中央分離帯への衝突は飲酒に伴う身体能力の低下が影響したとする検察側の主張については、「無理な追い越しや速度が速すぎたことが原因」として退けた」(判決を報じた「道新」2017年7月7日記事)～の真偽を確かめ、再判断することではないかということです。

そして、5回の審理では、この判断に影響を及ぼす事実が浮き彫りになりました。下図(会報54号の青野弁護士の図を再掲しました)を参照下さい。被告が煽りと無理な追い越しをした地点から中央分離帯・プリンカーライトまでの距離が、一審での認定(60m)よりかなり長かった(200m以上)ことが、証人尋問等から裏付けられたと思われるのです。

これにより、被告の運転行為は、飲酒の影響によって「自制心が著しく低下し…判断能力を喪失した状態」との一審判決に、「(飲酒によって)前方注視や運転操作が困難であった」ことも補完され、来る高裁判決は、一審よりさらに的確に危険運転致死罪を認定した正義の判決となるものと、私は信じております。(判決は次号で報告します)



なお、ここで紹介した中島康博さんの意見陳述は、亡き奥様の無念を代弁し、不実の言い逃れに終始する加害者を許さないという、極めて説得的なものでした。法廷は誰のためにあるのかということ改めて考えさせられ、被害者参加制度と正義の法廷は一体、不可分のものであることを(傍聴して)痛感した次第です。

手記

ひき逃げされ重度の障害を負った夫は 37年間苦しみました 犯人を今も許せません 交通犯罪の時効撤廃を願います 真狩町 気田 光子

■ 夫はひき逃げされ重度の障害者に

結婚して9年目、S54年1月17日午前1時45分、平凡に暮らしていた我が家に、真夜中一本の電話が鳴った時から、私たちの生活は、見る事、聞くこと、する事、全てが、これが現実かと思える程、目まぐるしく変化することになりました。

当時36歳の主人（気田幹雄）は、歩いて自宅へ帰る途中に車にはねられ、ひき逃げ。脳の損傷がひどく、特例が付く重度の障害者となったのです。

その時、私は30歳で妊娠4ヶ月、娘は8歳。ひき逃げ被害に当時は何の補償も無く、入院したその日から病院代の心配でした。

約4年間、中村記念病院に入院。「植物人間」という言葉は初めて聞く言葉でした。この状態が1年以上続き、出産の後も植物状態でした。

不安で不安で一杯でした。夢であって欲しいと幾度思ったことか。入院中も心臓が止まるという事が何度かあり、取り乱す私に、婦長から「しっかりしなさい。親でしょ。子どもが不安でいるのに親が取り乱してどうするの」と言われ、娘が泣きながらじっと立っているのを見て我に返りました。

4年で自宅に戻ってきても、自分では着替えも出来ず、入浴など何をするにも娘と2人がかりでした。

高次脳機能障害もあり、子どもと同じにおやつを分けても、取って喧嘩になったり。一番辛いのは主人なんだとわかっていても、暴力があつたりすると、きつい言葉が出たり。とにかく大変という以外に言葉は見つかりませんでした。

そして主人は、33年後69歳で介護度3となり、昨年6月、心不全により息を引き取りました。73歳でした。

■ 死を考えたことも

事件当時は被害者なのに加害者扱いされる事もありました。「捜査してやっているんだ」「こっちも忙しいんだ」「何文句ある」などなど。

当時、私には何の知識もなく、子どもも小さく、生活の為働かなくてはならず、主人の事、子どもの事、生活の事などで一杯で、気持ちの余裕はありませんでした。

私の頭にあるのは、頑張れなくなったら死、子ども2人との死。先の事を考えたらどうしていいか・・・。いろんな事を言われたり、聞こえてきたり。私の心は不安定になっていました。



当時小学2年だった娘に「母さんは死にたい。もうやっていけない。死んだ方が楽だ」と言いました。娘は泣きながら「どんな事でも我慢するから、協力するから、一緒に母さんと頑張るから」と。

この言葉が無かったら3人はこの世にいなかったと思います。毎年9月（考えたのは9月だった）になると、生きている事の幸せを感じています。

■ お世話になった方たち

私たち家族が今生活していただけるのもたくさんの人に言い尽くせない程支えて頂いたお陰と、人の親切を身に染み込ませた39年間でもありました。

札幌の中村記念病院、洞爺の協会病院、北広島西の里の北海道リハビリ、洞爺村の温泉病院、野の花診療所、真狩羊蹄デイサービスと、たくさんの人にお世話になり支えて頂きました。

中村記念病院を退院する時に、先生と婦長さんから「気田さんがどこへ行っても看護師がいたでしょ。あれは偶然ではなく、頭から足の先まで“死にたい、死にたい”と書いてあるから目を離さないようにと病院側の配慮だったんだよ」と聞かされました。

4年もいて全く気付かず、ただの偶然だとばかり思っていました。それを聞いたとき涙が止まりませんでした。とにかくどこへ行っても看護師さんがいて「あらー、また会ったね、1日によく会うね」など言われていました。

■ ひき逃げ犯を許せません

時効制度は、無くして欲しいです

ひき逃げの犯人の事は、この39年間、1日として忘れた事は無く、憎いと思ってきました。私たちがこんなに苦しんでいるのに、何の制裁も受けずに、時効によって、のうのうと暮らしている。それを考えるだけでも胸が張り裂けそうになります。

殺人罪の時効が撤廃されるなど、法律改正がありましたが、ひき逃げにも時効があってはなりません。

被害者の会の要望事項「公訴時効撤廃の対象には自動車運転処罰法の罪も加えること」（要望事項2-3項）の実現を願っています。

〈事件概要〉

1979年1月17日未明、後志管内真狩村の道道で、気田幹雄さんが倒れているのをタクシーの運転手が発見。気田さんは頭部をひかれていた。気田さんの着衣に、油や土が付着していたことから、警察は大型トラックによるひき逃げ事件として捜査したが、犯人を逮捕できず、5年後の84年に時効となった。（道新 2006/12/29）

2018年 定期総会・交流会開く 5/12

発足以来19回目となる定期総会・交流会は、5月12日、かでの2・7を会場に、21家族、26人の出席で行われました(会員家族数117)。

司会は世話人の小野さん。犠牲者への黙祷を捧げたあと、来賓の道警交通部と道交通安全協会よりご挨拶を受けました。

総会議事は今年も伊藤世話人の議長により滞りなく進められ、活動報告と決算、2018年度の活動計画・予算・要望事項が提案通り承認されました。役員選出では、前田代表、内藤・高橋・真島副代表が再任されました。総会後は交流学習会に移りました。(写真は交流会の一コマ)



代表挨拶

前田 敏章

発足から19年ですが、これまでの関係機関のご理解と手厚い支えに、深く感謝申し上げます。

今年も、参加が叶わない会員からの痛切なメッセージが寄せられています。

56年前に子どもさんを奪われた木戸さんは、「毎日のように仏壇に。小学校へ入学も束の間、亡き子供を一夜添い寝が最期。あの日を思い出し、写真を見て涙する」と半世紀を経ての無念を記しています。

私たちは、会発足以来「犠牲を無にしない」という使命感で活動を続けていますが、被害は無くならず、無力感と活動継続の辛さを痛感するところです。

しかし、活動の積み上げによる社会変化が着実にあるということも事実です。その変化と前進は、総会議案の要望事項の中でも確認できます。交流会で報告を受ける「民法改正」もその一つです。

危険運転致死傷罪の適用など刑法をめぐっては、今正に旭川の中島朱希さんのご遺族が札幌高裁でたたかいを続けていますが、小樽4人死傷事件の取り組みなどにより、専門家の中で更なる刑法見直しの議論も生まれています。

この4月、被害者支援の北海道条例が施行されましたが、道の懇談会に初めて被害者団体の出席が認められ、要望意見も入れていただきました。条例に基づき、犯罪被害者週間初日の11月25日が「北海道犯罪被害を考える日」と定められました。

今後は道内全市町村で被害者がその尊厳にふさわしい処遇を受けるための施策推進を求めていきたいと思えます。基本法から13年、新たな一歩です。

苦しい中ですが、私たちの19年を支えてきたものは、被害者の声が変わること、被害者理解を深め、被害者にやさしい社会を作ること、すなわち、犯罪や事故を許さない社会、交通死傷ゼロの社会実現につながる、このことの実践的確信であったと思えます。

本日の討議と交流が、意義あるものとなるよう、ご協力をお願いします。

来賓挨拶

北海道警察本部 交通部

管理官 森田 浩 氏



会発足以来、道民の交通安全意識の高揚と交通事故ゼロを目指し、自らの体験を通じて交通事故の悲惨さを広く訴えるなど、日々ご尽力頂いておりますことに、心から感謝申し上げます。

昨年の道内における交通事故の発生状況は、死者数148人、負傷者数12,673人と、死者数は統計記録のある昭和22年以降最小となりました。しかしながら、いまだ多くの方が悲しみや苦しみに耐えていることも忘れてはなりません。昨日現在、死者数は43人と、昨年同時期に比べ9人多い現状です。

このような中、一昨年度道路交通法の改正で高齢者の免許更新にかかる審査が厳格になるなど変化がありました。更に、運転者をサポートする車両の普及など事故軽減に向けた開発が進められ、社会全体が被害の軽減に向けた動きを示しています。

警察と致しましては、交通事故で苦しむ人達が大幅に減少、若しくはゼロになるような交通社会を早く実現させるべく、取締りや捜査を推進することはもとより、啓発活動や関係団体と連携した各種活動も強力に推進してまいりたいと考えています。

皆様方におかれましても、本会の活動を通して、事故撲滅のため引き続きのご尽力をお願い致します。

(一財) 北海道交通安全協会

企画推進部長 大野 富穂 氏



会の皆様には、交通事故の悲惨さや命の尊さを各種活動を通じて広く社会に訴えかけられていることに、心から敬意と感謝を申し上げます。

昨年の道内の交通死者数は148人ですが、この数は道内において昨年1年間に殺人など凶悪事件で失われた24人の6倍もの尊い命が、人の手で車という

凶器により失われているという現実をしっかりと見据える必要があります。

行政をはじめ関係機関、団体等が先頭に立って、交通事故のない社会づくりを目指していく必要性を改めて痛感しております。

車は人を幸せにするために発明された文明の利器であるはずのものが、一瞬にして人を不幸にする凶器と化すということを、ハンドルを握る全ての人、そして道民一人一人にしっかりと認識していただくため、正に、社会全体で一歩一歩地道に、ゼロを

指し交通事故の根絶に取り組んでいくことが不可欠です。

その多くの活動の中でも、被害者の会の皆様方の心からの訴えや命を大切にする活動は、多くの人々の心の中に染み込み響きわたる、本当に大きな活動であり、交通事故撲滅への力となっています。

当協会と致しましても、皆様の活動を微力ながらお支えするとともに、交通事故ゼロを目指して、全力で取り組みますので、今後とも宜しくお願い申し上げます。

会員交流会の報告 ① **学習講話**

総会後の交流・学習会には会員25人が出席。最初に、中川弁護士と青野渉弁護士より学習講話。その後、恒例となった「犠牲を無にしない、私たちのとりくみ」という全体テーマで、会員各自の近況や必死のとりくみを報告。参加者は、互いに共感しあい、明日からの元気と勇気を分かち合いました。(以下、記録テープを基にした要旨。文責前田)



学習講話1

判決は禁錮3年(求刑は4年)であったが、前科前歴がないということで、執行猶予4年が付けられた。

以下は奥さん(中田さん)の意見陳述の一部。

「夫は交通規則を守り、絶対に安全であるべき横断歩道を青信号で渡っていたのに、なぜ死ななければならないのでしょうか。赤信号を無視しスピードを上げ凶器と化したタクシーが一気に夫に向かって来るとは考えられないことです。私にとってこれは事故というにはあまりにも許しがたく、無防備な人間を殺した無差別殺人に等しい行為だと思えます」

学習講話2

続いて、青野弁護士からは、昨年5月に民法の一部が改正され、民事の損害賠償に関する中間利息控除率が改められたことについて、その内容と意義、残された問題点などを、詳細なレジュメ・資料に基づいて説明されました。

レジュメの項目のみ記しますが、要点は前号(56号p6、青野報告)を参照下さい。



受任事件から思うこと

弁護士 中川 和彦 氏



私は元警察官で11年間勤務した後、弁護士を志した。現在は、犯罪被害者の仕事を中心にしており、刑事被告人の弁護は基本的にはやらない。

平成28年11月4日発生の中田さんの事件を担当したが、被害者支援連絡協議会のつながりで受任し、ご遺族に被害者の会を紹介させていただいた。

事件は、65歳のご主人(英治さん、元警察官)が、帰宅途中、青信号で横断中に、信号を見落としたタクシーにはねられ死亡されたもの。

交通事犯の場合、被害者が望む刑と実際に下される判決とに乖離のある事件が多く、本件も検察からは執行猶予の可能性を言われる中で、ご遺族は、被害者参加制度で出来る事は全てやりたいと申し出し、心情意見陳述を行い、被告人質問も半分以上奥さん自身が行った。

また、法定で息子さんの手紙を代読したが、原稿に「無差別殺人に等しい行為」「この殺人者を再び社会復帰させないで欲しい」という行があり、表現上の指摘もされたが、心情を伝えるのはこの場しかないということで認められた。

民法改正による中間利息控除率変更の経緯と意義

弁護士 青野 渉 氏

- 1 民法改正
- 2 問題の所在～法定利率と中間利息控除逸失利益の計算方法について
疑問点～被害者の声と経済学者の指摘
 - ① 市中金利とかけ離れた利率
 - ② 実質金利とかけ離れた利率
- 3 民法改正までの道のり
民事訴訟での被害者の声
疑問点 ③ 世の中は「複利」だが「5%複利」ではない
民法改正過程での被害者の声
- 4 変動金利制と今後の課題
残された問題点：今回の民法改正は疑問点①に対する応急処置であり、疑問点②に対する解決策ではない。本来は、法定利率>中間利息控除率

会員交流会の報告 ②

犠牲を無にしない私たちのとりくみ

〈 怪我をされた方から 〉

■ (被害にあってから) 15年になるが、後遺症が一杯あって、自分でもびっくりしている。それと向き合いながら生きていくしかないと考え、元気なふりして生きている。

■ 事故にあってから何十年にもなるが、歩くのもやっと。後遺症と認めてもらえず、世の中が信じられず、自分の中に閉じこもっている。事故に遭えば将来必ず後遺症が出てくるので、そのときに手続きをしておかないとどうしようもなくなる。

■ 当時被害者の会にお世話になり、久し振りに参加した。後遺症は残っているが、頑張ってる市の防犯活動も行っている。高齢者事故の問題を考えて欲しい。

■ (被害の) 1回目は、追突されたが場所も変えられ、苦労した中で入会して、世話になった。後に暴走バイクに接触され、2回被害にあっていて、いろいろ後遺症が残っているが、子どもに剣道を教えながら後遺症を忘れるように努めている。

■ 会の手伝いも出来ず心苦しいが、交流会などに参加することで、会の一員であることを意識している。(車椅子なので) 動けないが、筋肉が落ちることが恐いので、除雪など作業を心がけている。数年前からカメラを始め、楽しめることを頑張っている。



■ 交流会に出られない(怪我をされた) 方の辛い現状を聞いている。せめて、後遺症がきちんと評価されて補償がされていけば助かるのだが、低く抑えられている現実がある。その中でも元気に今を生きていくという気持ちだけは忘れないで頑張っていると思う。

〈 遺族の方から 〉

■ 娘が生きていれば今月が28歳の誕生日だが、この時期、娘は生きていれば何をやっていただろうと想像して辛い。私は運送会社で仕事をしているが、しっかりした会社は運行管理も厳しくやっている。警察の指導でドライブレコーダーの装着が増えているが、運転が記録されるので事故は減っている。一方で、人手不足でトラック運転の経験の無い人も採用するようになっていて、採用年齢の上限もこれまでの35歳が50歳に緩められた。私も被害者の会の会員として、安全な運行管理に注目して仕事をしていきたい。

■ 息子の事件の裁判では、危険運転致死罪での検

察求刑は10年であったのに、裁判所の判断は5年に減らされた。裁判員裁判であったため、量刑不当では控訴できないといわれ悔しい思いをした。

中田さんの事件も執行猶予だが、交通事故の刑罰の軽さを変えるためにはどうしたらよいかと強く思う。加害者は刑期を終えて、家に訪れたとき「(5年の刑は) 軽いと思った」との言。当人にも軽いと思われる交通犯罪の現状の刑罰はおかしい。

■ 今、道外も含め2件の支援をしている。1件は前方不注視のみの起訴で執行猶予判決が確定しているが、速度超過と不正改造でご遺族が告訴し追起訴された事案。被告は一事不再理だと否認している。

もう1件は、悔しくて震えてくるのだが、今行われている裁判で、息子さんを亡くされたのに、検察求刑が罰金30万円だった。あまりに軽視している。とにかく寄り添い支えたいと思っている。

■ 以前、体験講話の回数が多く、仕事が続けられなくなったので、今は少し控えさせてもらっている。法改正されて刑は重くなっているが、検察の求刑が低く、ここから情状酌量されて軽くなるから大変悔しい。検察はもっと重い求刑をして欲しい。

会の1人1人の抱える問題は深刻だが、何でも話せる仲間の集まりは必要。今年も頑張るので、皆さん頑張らましょ。

■ (被害にあった) 母の17回忌が間近だが、皆さんの元気な顔を見られて良かった。参加して二つのことを感じた。一つは、当時、始まったばかりの被害者参加制度を使い、遺族の意見を述べたが、3分の1くらい話したところで、裁判長から突然打ち切れ、悔しい思いをした。中川弁護士の記事を聞き、参加制度も皆さんの努力でだんだん良くなっていると感じた。

もう一つは、総会の挨拶の中で安全協会の方が、交通被害を「クルマを凶器として使った殺人だ」とおっしゃったこと。長く会に参加しているが初めて聞き、私たちのこれまでの意見が伝わったのかと思いほっとした。



■ 今日札幌駅で豚汁を食べてこちらに来たが、18年前も豚汁を食べて初めて被害者の会に参加したことを思い出した。娘を亡くし、どうして良いかわからなかったが、会の仲間から青野弁護士を教えてください、相談して少し前が見えた。専門の先生も教えていただき、(ロードキル) 裁判の取組みが始まった。会の皆さんには本当にお世話になった。

会員交流会の報告 ③

犠牲を無にしない私たちのとりくみ

■ 会の発足の年に息子が被害にあった。生きていれば45歳。1年6ヶ月の求刑が、判決は1年2か月の実刑。加害者は法廷で「二度と免許は取りません。一生償っていく」とはっきり言ったが、刑期の半分で出所し、家に訪れ、「償うと言ったが」という私の問いに「わからないです」の一言。そして「仕事をするために免許をとります」とも言い残した。加害者が裁判で誓ったことの検証は誰がするのかと思う。

■ (小学生の息子をひいた加害者は) 罰金刑50万円だった。死亡事故であれば、(略式でなく) 私たちの前で刑の言い渡して欲しかったと今も強く思っている。24年前だが、青野弁護士に出会えていれば、と思う。駐車場は私有地だからと罰金刑で済まされた悔しさは何十年経とうと変わらない、その悔しさで被害者の会を続けている。

主人が今トラックの仕事をしているが、昼食をとる時間もないほどの過酷な勤務で、加害者にならないことだけを祈っている。

■ 去年は体調が悪く参加出来なかったが、今年は、皆さんのお顔が見られて良かった。娘は職場のレクリエーションで同乗したクルマが事故に遭い亡くなった。当時(26年前)は「交通事故は仕方がない」という世間の捉えが大きく、何が何だかわからない状態で過ごした。被害者の会がもう少し早く出来ていたら相談も出来て少しは気持ちが楽になれたといつも思っている。会に出て悲惨な事件のお話を聞くことは辛いですが、皆さんに支えられて参加している。



〈まとめ〉

講師の両弁護士、そして内藤副代表には、会員からの質問(①~③)に答える発言も頂きました。

質問：①交通事故の量刑は何故これほど軽いか、変えていくにはどうすればよいか ②加害者が法廷で誓った反省や償いの検証はどうされるのか ③高齢者の事故の問題について、どう考えたらよいか。

◆ 青野弁護士より

代理人として多くの事案に関わってきたが、私も交通被害者にとって納得できる量刑の判決はないと感じる。被害者は亡くなって一生が奪われているのに、執行猶予のケースが圧倒的多く、実刑になっても刑期は長くない。被害者参加制度や裁判員制度が始まり、少しずつ変わって来ている部分はあるが、裁判所は、前の刑とのバランスを考える(急に替えることは、前回の判断が間違っていたことになってし

まうと懸念するらしい)ので、劇的には変わりずらいという側面はある。

私は、被害者参加弁護士として、前例で全て決めるなら裁判をする意味がないと主張している。保険も亡くなった方は受け取れないのであるし、量刑には関係ないと強調する。一つ一つの事件で、裁判官や裁判員に、これまで量刑を軽くしてきた理由について「本当にそうですか?」と、直接問いかけていくことが大切と考えている。

加害者が、刑事裁判が終わるまでは、頻りに謝罪に来たり手紙を送って来たりするが、終わるとさっぱり、ということはよくあるが、裁判所は、反省しているから刑を軽くというより、過失の内容と結果で決めている。服役後の反省の状況については、今は、更生保護委員会から通知が来て、仮釈放についての被害者の意見を出す事も出来る。

高齢者の事故については、やはり免許の規制と公共交通機関の整備などが必要と考える。

◆ 中川弁護士より

中田さんの裁判では、意見陳述で「殺人者」という言葉をそのまま使ってもらったが、(他の事案で)被害者の思いを裁判員に訴えることで、検察官が被害者の方に当初説明していた刑よりも重い判決が下されたという体験もしている。被害者の方の生の気持ちをそのまま裁判官に伝えることが大切。

まだまだ被害者側の弁護経験のある方は(全国でも)少ないのが現状。弁護士会の被害者支援委員会のメンバーとして、さらに活動を広げていきたい。

高齢者の事故の問題は、運転しないようにということだけでなく、社会が解決すべき課題という問題意識を持つ必要がある。

◆ 内藤弁護士(副代表)より

加害者の謝罪や償いだが、制度として、仮釈放への意見いうことで反映できるが、満期の場合にフォローする機会がないことは問題。

刑罰適正化の課題については、被害者参加制度を活かし、悲しみの中でどう生活が変わったのかなど、生の事実として伝える活動が重要。個々の事件の刑を重い方に変えていく中で、全体のかさ上げにつなげたい。

弁護士として出来る事は、依頼された個々の事件に真摯に向き合っていることに尽きるのだが、被害者支援委員会の活動や日弁連として意見をだすことなどは重要なので、今後も重視したい。

高齢者問題については、過去に会主催のフォーラムでも取り上げているが、今後も考えたい。

最近では性被害に関する新たな法改正もあったが、今後も被害者保護の動きは途絶えることはないと思う。その動きは、我々が声を上げて作り出して来たものであるため、今後も被害者の会が声を上げ続ける必要性を痛感する次第。

◆ 進行役(前田)より

1年ぶりの近況報告の中でも、痛切な課題がいくつも提起され、講師の両弁護士さんからは貴重なご指摘をいただいた。根本は世論を作り、法律や制度をさらに変えなければならない。検察や裁判所も変えていく必要がある。そのためには、一番身近な被害者の味方の弁護士さんを増やすことも大切。今日の交流会に3人の弁護士さんが居るという事は勇気づけられた。今後もお力添えを。

*** 道内各地から (出席できない) 会員のお便り ***

◆ 残念ですが、体調不良で欠席します。(札幌市 SA)

◆ 会報ありがとうございます。仲間に忘れられていないんだなという安心感みたいな気がして嬉しいです。

何とかがんばっています。皆様、お体おだいじに。(札幌市 NT)

◆ 子どもの遠征の日程と重なり出席出来ません。(旭川市 TM)

◆ 総会になかなか出席できず、申し訳ございません。(函館市 YY)

◆ 毎回の会報送付ありがとうございます。毎月のお参り日と重なり、欠席させていただきます。ご出席の皆様には、ご自愛のほど、よろしくお伝え下さいませ。(江差町 YS)

◆ 会員の皆様、お元気ですか。出席できずにすみません。(旭川市 NH)

◆ お疲れ様です。(深川市 IH)

◆ いつも役に立てず申し訳ありません。日程調整出来ず、欠席させていただきます。皆さんに、よろしくお伝え下さい。(上川町 SM)

◆ 会の皆様、いつもご苦勞様です。今、一週間に4日も病院に通っていますので、よろしくお願ひ致します。

(小樽市 IS)

◆ いつも会報を拝読させて戴いております。陰ながら応援しております。

(札幌市 ST)

◆ 怪我をした人は後遺症がいつまでも残ることが多く、一生痛みと付き合い合うこととなります。どうぞその痛み(心も含め)を分って下さい。

(千歳市 OK)

◆ 56号を、心を込めて読ませて頂きました。これまで、申し訳ないと思いつつ、どうしても読むことができませんでした。ちょうど今ごろ、花の季節に、妹の子ども(ひとり息子)が、タクシーにはねられて…即



死でした。18歳、進学して、これからという時でした。母子家庭でした。その後、妹は病いの床に倒れ、6年後に亡くなりました。妹の子どもは、小さい時半年ほど預り、私の3人の子どもと一緒に育ちました。私にとってもかわいい息子でした。会報は思い出して、辛くて読めなかったのです。今、私も入院中ですが、次回からは心を込めて読めると思っています。

(札幌市 IN)

◆ 先日、スポーツ中に足に怪我を負い、歩行困難となり痛みが続き、しばらくの間、眠れぬ夜を過ごすことに。自分では身動きがとれず、何もできない中、交通事故で負傷し苦しむ方々の辛さはいかばかりかとの思いに至りました。どうか、そのような目にあう人が無くなることを切に願っています。

(札幌市 SY)

◆ 毎日のように仏壇に。小学校へ入学も束の間、亡き子供を一夜添い寝が最期。あの日を想い出し、写真を見て涙する。◎無免許運転はやめよう。◎飲酒運転はやめよう。◎自信のない運転はやめよう。大変お世話になっております。

(小樽市 KE)

◆ 世話人会の皆様、おつかれ様でございます。宜しくお願ひ致します。

(江別市 TY)

◆ 役員の皆様、会のためにご尽力いただきありがとうございます。健康上、杖を必要とする生活となり、外出も控えるようになりました。会員の皆さまへよろしくお伝え下さい。

(札幌市 HT)

◆ ご無沙汰しております。会の方に大変お世話になり有難う御座います。二人で出席します。(砂川市 FM)

◆ いつも会報をありがとうございます。大変申し訳ないのですが、欠席いたします。裁判がまだ継続中です。

(札幌市 TH)

◆ いつも会報をありがとうございます。

す。(大阪府 KR)

◆ いつもご苦勞様です。

(札幌市 IT)

◆ いつも会報を送っていただき、有難うございます。交通事故が減少することを願う日々です。

(釧路市 OM)

◆ いつも会報を送っていただきありがとうございます。介助送迎のために運転をするのですが、飛行機を操縦するのと同じ思いで運転することを心がけています。

◆ 会の運営にご尽力下さっております役員の皆様、本当にありがとうございます。いつも会報を心待ちにしております。

(新ひだか町 IT)

◆ 毎回会報の送付、交通事故ゼロの取り組み、本当にご苦勞様です。会報をみるたび、同じ痛みをもつ人が増えていくことに、心が痛みます。

都合がつかず、欠席させていただきます。

(北斗市 MK)

◆ 悲しみは何年経っても変わらないです。娘が居たらこんな時何て言うだろうとか、何人孫が居ただろうとかかかってしまいます。事故が無くなる日を願っています。

(札幌市 IT・H)

◆ 仕事で都合がつかず、すみません。母の民事裁判も昨年12月に結審しました。やっと本年より気分新たに生活しています。

(札幌市 MM)

◆ 会報ありがとうございます。夫の死亡事故から約1年5ヶ月近くなりますが、お墓を移して納骨する事など、まだまだ私がやらなければならない事があるのが現状です。役員及び関係者の皆様の日頃の活動の御尽力に感謝致します。

◆ お忙しい中、いつもありがとうございます。

(旭川市 NY)



交通犯罪被害者の尊厳と権利、交通犯罪・事故根絶のための要望事項

2018年5月 北海道交通事故被害者の会

1 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および医療専用機（ドクターヘリ・ドクタージェット）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よう、一層の充実をはかること。

1-2 そのためにも、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、さらに遠隔地医療の充実をはかること。

2 公正で科学的な捜査を徹底すること

2-1 科学的捜査と原因究明のために、検視や検案の後には、薬毒物検査およびCTやMRIなど死亡時画像診断（Ai）と総称される画像検査へと進み、専門医が的確に死因を診断し、最終段階である解剖の必要性を判断する仕組みをつくること。解剖はとくに遺体侵襲度が高く遺族にとって辛い死因究明法であることを踏まえて、解剖段階に進むのはCTによって死因を確定出来ない場合に限るなど、遺族の心情に十分配慮すること。遺族への説明や相談も十分かつ早期に行える体制をつくること。死因究明を上記の段階ごとに各専門家が行う機関を一元化して設置すること。

2-2 科学的捜査と原因究明のために、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（事故やそれに近い事態が起きた際、急ブレーキなどに反応し事故前後の映像等が記録され、分析によって速度や衝撃の大きさなど詳細が再現できる）の全車装着義務を法制化すること。

2-3 公訴時効制度は、逃げ得を許し、被害者が望む公正な裁きを損う悪しき制度である。時効廃止の対象には、死亡事件はもちろん重い後遺症を与えた自動車運転処罰法の罪も加えること。

3 被害者の①尊厳が護られる権利 ②知る権利 ③司法手続きに参加する権利 ④被害から回復する権利の擁護

3-1 被害者の知る権利と、捜査の公正さを保障するため、実況見分調書など交通事故調書や鑑定報告書を、当事者の求めに応じ、送検以前の捜査過程の早期（実況見分調書は事件後1～2週間以内）に開示すること。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 犯罪被害者等基本法前文および第18条の趣旨から、刑事裁判における被害者参加制度の充実をはかること。被害者等および被害者参加弁護士が公判前整理手続に参加する権利を法律で定めること。さらにすすめて、捜査、公訴提起、刑事裁判手続で被害者が直接関与できる制度を整備するとともに、かかる権利の実現に資する制度、例えば、捜査情報の提供を受け捜査に参加する権利の確立や検察審査会の機能と権限の強化等をはかること。損害賠償命令制度の適用対象を、過失により人を死傷させた犯罪にまで拡大すること。

3-3 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。自賠責保険の支払限度額や給付水準を抜本的に

改善するとともに、公正な認定がされるよう実態把握と努め機構の改善をはかること。交通事犯被害者への適正な治療と補償、後遺症認定がなされるように、初期診断にあたっては、全身の検査が重要であることを医療機関に指導徹底すること。外傷がなくても頭部打撲や脊髄液減少症などの発症の可能性のある全ての場合にMRIなどの画像診断記録を義務づけるなど制度整備を図ること。事故による流産もしくは帝王切開術に対する補償、およびその結果発生する後遺障害に対する補償についても、給付水準を抜本的に改善すること。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整備を進めること。

3-4 脳外傷による高次脳機能障害及び脳脊髄液減少症を、被害者保護の観点から、重大な後遺症として積極的に認定する制度改善を進めること。これらを含む後遺障害者の治療と生活保障を万全にすること。高次脳機能障害及び重度脊髄損傷の介護料支給対象を診断書による判断として拡大すること。遷延性意識障害者を介護する療護センターの充実をはかること。高次脳機能障害者の早期脳リハビリ施設の充実、及び後遺障害者が受傷から社会復帰まで一つの施設で一貫した支援が受けられる体制を整備すること。

3-5 交通犯罪・事故の被害に遭った胎児の人権を認め、加害者の刑事罰、損害賠償および保険制度において、胎児を人と扱うための法改正を行うこと。

3-6 交通犯罪被害者など犯罪被害者が、被害直後から恒常的に支援を受けられるよう公的機関の整備・充実をさらに進めること。

4 交通犯罪を抑止し、死傷被害ゼロを実現するために、刑罰適正化を進めること

4-1 自動車は、その運転方法いかんによっては、凶器となる。そして、危険な運転によって重大な被害をもたらすことは、これまでの幾多の事件により明らかである。危険な運転行為を行い、その結果、死傷の結果を生じたのなら、他の過失犯よりも重い処罰をすることが、交通犯罪抑止のために不可欠である。「自動車運転処罰法」の危険運転致死傷罪等については、目的などの主観的要素の要件を緩和するなど、危険な運転行為一般に適用可能な内容に改正すること。同じく過失運転致死傷罪の最高刑を引き上げること。死亡事件の最低刑を罰金刑ではなく有期刑とすること。

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。自動車運転処罰法第5条の「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」規定は即刻廃止すること。

4-3 危険で悪質極まりない飲酒や薬物使用での死傷事件を撲滅するために、事故の際の飲酒検査をより厳正に行い、血液検査も徹底すること。飲酒の違反者にはアルコール依存症検査を義務付けることや、「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）装着を義務化するなど、再犯防止を徹底すること。飲酒運転を、させない、許さないという国民意識の形成と具体的施策を推

進すること。

5 免許制度について

5-1 運転免許取得可能年齢の繰り上げ（バイクも18歳へ）や教習課程の抜本的見直し、さらに「運転適性検査」（医学的など）の徹底と診断義務の拡大など、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、重大な違反を繰り返した場合や違反による死傷事件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 命と安全が最優先される社会の実現

6-1 安全の課題を交通の「円滑」と同列視せず、命の尊厳を貫くこと。交通安全対策基本法に基づく「交通安全基本計画」の目標を「交通死傷被害ゼロ」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ずること。そのために、運輸安全委員会の調査対象にアクセルとブレーキの踏み間違い事故など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。

6-2 車道至上主義を改め、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など、二重三重の安全対策を講じて被害ゼロを実現すること。自転車道・自転車レーンの整備を急ぐこと。幹線道路での歩車分離、通学路や住宅地、商店街など生活道路においては、クルマ通行に優先権を与えず、規制速度を30キロ以下とする「ゾーン30」など交通静穏化と歩行者優先を徹底すること。交差点での歩行者、自転車事故を防ぐために、歩車分離信号への切り替えを速やかに進めること。ロードキルが原因の交通事故被害を根絶するために、高速道路における野生動物の侵入防止対策を万全にし、一般道路においては速度抑制を徹底すること。

6-3 自動車事故被害が深刻な事態となる根本要因は、クルマ依存と、安全よりも高速走行を優先するスピード社会である。「自動車運転」のような、一部の「未来の」クルマではなく、クルマが決して危険速度で走行することがないように、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（Intelligent Speed Adaptation）の実用化など、全てのクルマを対象とした安全運転支援施策を急ぐこと。

6-4 運輸業者の安全に対する社会的責任を明確にし、監査を徹底するとともに、悪質違反や重大な人身事故を惹き起こした場合の罰則強化など行政指導を強化すること。職業運転手の労働条件を悪化させ、因って安全運転管理に逆行する交通運輸産業の規制緩和と政策および「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」を安全運行を第一義に早急に見直すこと。労働力不足を理由とした運転免許の取得規制の緩和は行わないこと。

6-5 公共交通機関網を整備し、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。

※下線部は改訂箇所

国交省が バス、トラックの居眠り事故防止策 睡眠不足時は乗務禁止へ 規則改定・・・2018年6月1日～

国土交通省は、6月1日、睡眠不足に起因する事故の防止対策として、トラックやバスの運転者は乗務前に睡眠状態のチェックを受けることを義務化するなど、防止対策の強化を行いました。

以下は、同省自動車局安全政策課が4月20日に発表した報道資料「睡眠不足に起因する事故の防止対策を強化します！」です。

バス・タクシー・トラック事業について、運転者の睡眠不足による事故の防止を一層推進するため、睡眠不足の乗務員を乗務させてはならないこと等を明確化し、点呼簿の記録事項として睡眠不足の状況を追加します。

[1]旅客自動車運送事業運輸規則及び貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部改正

- ・事業者が乗務員を乗務させてはならない事由等として、睡眠不足を追加します。
- ・事業者が乗務員の乗務前等に行う点呼において、報告を求め、確認を行う事項として、睡眠不足により安全な運転をすることができないおそれの有無を追加します。
- ・運転者が遵守すべき事項として、睡眠不足により安全な運転をすることができない等のおそれがあるときは、その旨を事業者申し出ることを追加します。

[2]「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」及び「貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について」の一部改正

- ・点呼時の記録事項として、睡眠不足の状況を追加します。

(施行：平成30年6月1日)

なお、この居眠り運転防止対策については、当会も国交省等への要望事項として運輸業者の安全に対する社会的責任の明確化や安全のための労働条件改善を求めています。(要望事項 6-4項)

また、国交省が今回の見直しの契機の一つとしたと考えられる2012年4月の群馬県・関越道での高速ツアーバス事故(乗客7人死亡39人重軽傷)に際しても、報道を通じて再発防止を訴えてきたという経緯があります。

今回の規則改正の意義等について、NHKなどが注目し、当会の佐藤京子さんが取材を受け、特集番組が施行日に合わせて放映されました。また、当会に理解の深いジャーナリスト柳原三佳さんも、5月15日のYAHOOニュース「睡眠不足ドライバーは乗務禁止！わが子を亡くした遺族の「安全」への期待」で取り上げてくれました。

上記特集に取材協力された佐藤京子さんからは次のコメントが寄せられています。

「この取り組みが事故抑止効果に繋がることを願っています。しかし、事業者の対面での確認で適切に判断できるのか、もしくはドライバーの立場として申告しづらいケースもあるのではないかと問題は色々ですが、大切ないのちを守るためにより良い方向に進んでいってほしいです。

もう一つ。私の夫はトラックの運転手をしていません。睡眠をとることが難しいシフトです。今回の睡眠状態チェックの導入で、事業者もシフト体制を考え直し事故に繋がらないようなシフトの見直しをするきっかけになってほしいと思います。」



下記の全国の被害事件を思い起こして下さい。今回の国交省の規則改定は貴重な一歩ではありますが、クルマを決して「凶器」とせず、「道具」として使いきるための法律や制度改定の課題は多岐に渡り山積しています。これを契機に、社会全体としてクルマの使用法を根底から正すことを、強く願います。

近年の居眠りによる(全国の)大事故例

- ◆2011年2月 愛知県・東名高速
車列にトラックが追突し高校生ら3人が死亡。運転手は眠気があるまま運転を続けた。
- ◆2012年4月 群馬県・関越道
高速ツアーバスが防音壁に衝突し乗客7人死亡、38人重軽傷。運転手が眠気を感じながら運転を続けた。
- ◆2016年3月 広島県・山陽道
渋滞の車列にトラックが追突し2人が死亡。運転手は事故前に一睡もせず36時間乗務。
- ◆2017年8月 徳島県・徳島自動車道
トラックが停車中のマイクロバスに追突し高校生ら2人が死亡。運転手は居眠り状態。

(朝日新聞 5月14日付記事より)

全国犯罪被害者の会(あすの会)の解散とその功績

副代表・弁護士 内藤 裕次

1 あすの会が解散

平成30年6月3日、全国犯罪被害者の会(「以下、「あすの会」といいます。))が、初期の目標を達成したということで、解散いたしました。

あすの会は、平成12年1月23日、岡村勲氏が代表幹事(解散時は顧問。)となって設立された団体です。岡村勲氏は弁護士で、奥様が逆恨みにより殺害されたという事件の被害者遺族ですが、被害に遭って「いかに被害者が司法の蚊帳の外にいるか。」痛感したと述べておられます。

2 被害者参加と損害賠償命令

(1) さて、このようなあすの会ですが、被害者のための法制度の発展について、極めて大きな功績を残しました。

平成12年の発足当時、「被害者のための刑事司法制度は、存在しなかった。」、といっても言い過ぎではありませんでした。現在では、犯罪被害者等基本法(平成16年)によって犯罪被害者権利が明確にうたわれ、被害者参加制度や心情意見陳述制度などによって、刑事手続に関与することができるようになりました。これらは、あすの会とその顧問団の活動無くしては獲得できなかったものでした。

(2) あすの会は、被害者による公訴参加等が認められているドイツやフランスに調査団を派遣したり(平成13年8月)、訴訟参加を求める署名活動(平成16年6月には約55万名分)をするなどして、当時の小泉首相を動かし、自民党内に小委員会が設置されました。

岡村代表幹事は、この小委員会に招かれ、「被害者の権利法」の制定を熱弁されました。その結果、平成16年12月、全政党一致の議員立法で犯罪被害者等基本法が成立したのです。

(3) その後、平成17年4月から内閣府において、「犯罪被害者等基本計画検討会」が設けられ、弁護士団と諸澤英道教授のバックアップを受けた岡村代表幹事が構成員として招かれました。そして、「犯罪被害者等基本計画」が閣議決定され、そのなかで、「公訴参加制度」と「損害賠償命令制度」が検討されることになったのです。

あすの会は、これらの検討会においても意見を表明しました。参加制度については、日弁連の強い反対もありましたが、これを乗り越え、両方の制度は、平成20年12月から実施されることになりました。

(4) あすの会は、当初、被害者による訴因の追加権(刑事裁判において、被害者が犯罪事実を特定できる制度です。例えば、検察官は傷害致死で起訴したときに、被害者が殺人で訴追するなどのケースが考えられます。)や付帯私訴(現在存在する、損害賠償命令に類似する制度。)を考えていたようですが、これは実現しませんでした。

しかし、被害者参加制度については、従来、「加害者に言われればなし」だった法廷をがらりと変えました。その結果、少しでも救われる被害者が増えたことは事実ではないでしょうか。

3 公訴時効の撤廃・延長

次の大きな功績は、公訴時効の撤廃・延長でしょう。

岡村代表幹事らは、平成21年からの法制審議会や、平成22年の国会に出席し、公訴時効の撤廃・廃止について意見を述べてきました。

その結果、平成22年4月、殺人罪などの公訴時効の廃止・延長を柱とする改正刑事訴訟法が成立しました。

4 犯罪被害者補償制度案要綱

故意による身体犯では、損害賠償がきっちりとされることは希であり、被害者はほとんど泣き寝入り状態にあります。犯罪被害者等給付金の支給等に関する法律(犯給法)はありますが、完全補償にはほど遠い実情です。

あすの会は、平成24年に、「犯罪被害者補償制度案要綱」を作成し、より完全な賠償に近づけるため、補償案を提言しています。

残念ながら、これはまだ実現できていませんが、岡村顧問は、ニュース・レターの第53号の中で、「被害者補償制度は、あすの会の主張する生活保障型には至っていないが、大きく前進したことは間違い無い。」と、評価しています。

5 最後に

以上の功績は、ほんの一部のもので、ここに書き切れるものではありません。

本稿は、「犯罪被害者のための新しい刑事司法(明石書店)」および「あすの会のホームページ」<http://www.navs.jp/index.html>を参考にしました。ホームページはまだ残っていますので、是非こちらでも参照してください。



コラム

「あすの会」の理念と不退転の気概に学ぶ

代表 前田 敏章

あすの会の解散は正に衝撃でした。犯罪被害者等基本法（以下「基本法」）や被害者参加制度制定の原動力となったあすの会は、当会が希望を失わず活動を続けることが出来た、道しるべであったからです。

■ 出会いは2003年の署名活動

当会とあすの会との出会いは、被害者参加制度など刑事司法における被害者の権利確立を求める署名活動（右記）でした。この運動が、04年（平成16年）の基本法制定と07年の被害者参加制度等に結実しました。（前ページ参照）

この署名は全国50か所で展開されましたが、北海道では03年8月に旭川と札幌で企画され、当会にも協力要請がありました。

旭川では、私と土場さん、そして山下さんご夫妻の4人が、東京から駆けつけたあすの会岡村代表幹事、宮園幹事と合流し必死に署名を訴えましたが、これがあすの会、そして岡村先生との出会いでした。

この北海道での署名活動には大きな意義がありました。道内の犯罪被害者として参加したのは当会会員だけであり、私たちが「犯罪」被害団体として認められる契機になったのです。当時は、交通死傷被害を「犯罪」被害者とは別括りにする偏見が今よりずっと大きい時代でした。

このこともあり、その後は、微力ながらもあすの会との連携もありました。前記刑事訴訟法の早期成立を求める要請書提出や、被害者参加に反対してきた日弁連執行部の対応への要請書送付などです。

■ 基本法は「希望の光」

基本法が制定された当時、私は「（基本法は）孤立無援で社会と世間の無理解により隔絶され暗い穴蔵に押し込められた被害者にとって、一筋の希望の光でした」と事あるごとに喜びを述べましたが、全国の被害者団体が結集する契機ともなりました。↓



ハートバンドの「基本法制定記念全国大会」パレード 05年11月

司法制度改革推進本部長
内閣総理大臣
小泉純一郎 殿

- 1 犯罪被害者のための刑事司法を実現して下さい。
- 2 犯罪被害者が刑事手続きに参加できる制度を創設して下さい(訴訟参加)。
- 3 犯罪被害者が刑事裁判の中で、民事上の損害回復ができる制度を創設して下さい(附帯私訴)。

わが国では、犯罪の捜査や刑事裁判をするのは、「社会秩序維持のためであって、犯罪被害者のためではない」といわれています。裁判は犯罪被害者抜きで行われ、犯罪被害者は参加することができず、裁判の「証拠品」として利用されているだけです。

ドイツやフランスその他の国では、犯罪被害者が加害者と同じように刑事手続きに参加する権利が認められています(訴訟参加)。また、損害回復を容易にするために、刑事裁判の中で、民事上の損害回復ができる制度も設けられています(附帯私訴)。

わが国の刑事司法は、犯罪被害者に対する配慮を欠き、その人権と尊厳を無視するもので、ドイツやフランスなどに比べて20年以上遅れています。

私たちは、犯罪被害者のための刑事司法、訴訟参加、附帯私訴の実現を目指して署名しました。

署名用紙作成 2003年6月



署名取りまとめ人(連絡先)

全国犯罪被害者の会(あすの会)

代表幹事 岡村 勲

〒100-8694 東京中央郵便局 私書箱1646号

当会の活動の柱である要望書のタイトルも、当初は「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事項」でしたが、基本法を受けて、05年からは「交通犯罪被害者の尊厳と権利、交通犯罪・事故根絶のための要望事項」に変えています。

■ 「権利法」による 尊厳と権利確立へ

基本法制定段階で重要な局面がありました。法の趣旨が草案段階で一時「支援法」に変えられたそうです。あすの会・岡村先生は「権利法」でなければならないと厳しく主張されて本筋に戻し、結果として諸外国からも高く評価される理念と内容を持った基本法となりました。

基本計画で定められた「犯罪被害者週間」が「支援週間」とはならなかったことにも、「権利法」の理念～犯罪被害者を哀れみと支援の対象として捉えるべきでなく、犯罪被害者の尊厳とそれを護るに相応しい権利の実現を目指すべき～が込められています。

被害者のための「政策立案」を目的として自ら立ち上げた被害者団体として、希有の功績を残したあすの会は解散しましたが、その理念と不退転の気概は、創られた法律や制度の中に、そしてあすの会と関わりを持った全ての方の胸に根付いているものと確信します。

当会も、導いて頂いた犯罪被害者の尊厳と権利確立への道を、しっかりと歩いて行かねばと思います。



**リハビリが受けられるよう
になりました**
 お便り
 札幌市 黒川 和子

聞いて下さい。長い間探し求めていたリハビリをしてもらえる傷害福祉サービスの場を見つけれられたのです。

事故から長い年月が経ってしまうと、身体の不調が出てきても、事故とは関係ないと新しい病名をつけられ、その部位だけのリハビリで終わるのです。そうなった原因を治療しなければ、同じ事の繰返しですよね。

今まで何カ所か訪ねたのですが、65才以上介護

保険が必要で、福祉課の許可がいるとの事。

何度もダメであきらめていたのですが、脳障害の相談員の方が見つけてくれて、急がしい中、一緒に手続きしてもらい、リハビリが出来ることになりました。

そこは年齢に関係なく、障害手帳があれば受けられるとの事。でもやはり福祉課の手続きをして許可が必要です。

人に頼ることも必要なんだと、事故以来閉ざされていた心が少し軽くなった気がします。

(会報49号に黒川さんの手記があります)



記事紹介

ベッドから交通死傷ゼロを訴える米内隆輔さん

7月26日付の「毎日新聞」北海道地域版に「15年間つきそって」という貴重なフォト記事が掲載されました。

記者さんから、交通犯罪被害の実相を写真で伝えたい旨の取材を受け、会員である米内隆輔（よないりゅうすけ）さんご家族の懸命の想いを紹介したことがきっかけです。

記者さんは、交通犯罪の理不尽さや人為的被害の長期続発をもたらしている人命軽視の「クルマ優先社会」の事など深く共感下さり、遷延性意識障害で入院中の隆輔さんの「声なき声」とご家族の懸命の介護を、1枚の写真に凝縮して発信して下さいました。

なお、お父さんの隆俊さんは、2009年の「交通死傷ゼロへの提言・北海道フォーラム」で、次のように隆輔さんの思いを代弁しています。

「息子はきっと、交通事故のない社会をと思い、それを伝えるために、必死に生きています。私たちは、それに応えなければと強く思います」と。

私たちも、隆輔さんの願いに応え、クルマを本来の道具として使い切る社会へと一刻も早く変えなければなりません。(前田)



15年間 付きそって

写真かわら版

昨年1年間で道内で起きた交通事故による死者は148人。負傷者は1万2673人とその85倍以上に上り、深刻な後遺症に苦しむケースも少なくない。米内隆輔さん(53)は益も正月も関係なく、毎日午前9時から午後8時まで病室で息子の隆輔さん(21)に付きそった。隆輔さんは今、身長145cm、体重29kg。2003年6月20日朝、入学したばかりの小学校に通学途中、脳発症の車にひかれた。心肺停止状態で救急搬送された。裕美さんが夫の隆俊さん(60)と病院に駆けつける。外傷はほとんどないのに脳挫傷などで目を覚まさない息子が病室にいた。目の前の事実を受け止めることはできなかった。それから15年間、一度も意識は戻らない。入学式、初めての運動会と楽しい学校生活は始まったばかりだった。二元気が動き回っていた時の顔や姿を思い出すと涙が出る。思い出さないようにしています。事故後、仕事を辞め、毎日病院に通って1カ月、久しぶりで鏡で自分の顔を見た。人工呼吸器を外せず余命10年を宣告された。諦めかけたこともあったが、隆輔さんは昨年、目標にしていた成人の日を迎えた。「私の中では隆輔は小さい子どものまま。一日でも長く生きてほしい。それで幸せ」。隆輔さんには笑顔を見せながら、常に明るく話しかけている。北海道交通事故被害者の会の前田敏章代表(60)も1995年に高校2年の長女を事故で失い、講演活動が続ける。1年間の交通事故件数は減少傾向にあるが、過去からの累計でみれば、被害者は今も増え続けている。「事故」ではなく『交通犯罪』と認識してほしい」と訴えた。【写真・文、岡塚太一】

2018年7月26日
「毎日新聞」北海道地域版

報告

最近の「いのちのパネル」展

「いのちのパネル」実行委員長 小野 茂

7月7・8の2日間、「第34回 社会を明るくする運動合同推進大会」が三笠市民会館に於いて開かれました。防犯・交通・暴力追放の三つのスローガンのもと、400名の参加がありました。

いのちのパネル展示(写真)は、三笠消防よりパネルの貸し出し依頼があり、初めての開催場所となります。



前日までの大雨で心配されましたが、三笠交通安全協会、三笠市役所のご協力で無事終え、担当の方々にはお礼申し上げます。

7日は社会を明るくする大会。「スローガンの一つ、交通安全については決起集会をして来ましたが、中々目新しい事をするのが難しく、以前よりパネルの存在を知り展示を希望していましたが今回機会に恵

まれ、開催の運びとなりました」と、担当者より。長年の活動が広く知れ渡ってきた事はうれしく思います。

8日は北海盆唄大会で全国から集まり唄を競った。参加者には家族が付いてくるので、250人ほどの人が集まり、パネルに見入っていたそうです。

また、釧路警察犯罪被害者支援の担当者の方がパネル展を広く展開しているのを北見署の方が見て、「当署管内でも釧路方式で展示をしてみたい」との連絡を頂きました。釧路署と調整、早速網走で開催されるそうです。

釧路方式とは、数時間の会議・学校の交通安全教育・お祭りなど警察が関わった開催で、椅子の上にパネルを置くと言った簡単な方法で、担当者が開催中付いています。

このように広がっていくのは、パネルの持つ「訴える力」があるからだと思います。これからも広がり、安全な社会になっていく事を望みます。

パネル展感想

「交通事故は完全に無くする努力が必要だ」

■ つらい！その一言です。息子と同学年の方、小野義徳さん！、事故にあわなければ・・・、と涙が止まりません。ご両親の辛さ、察するに余りあります。

(5/14～19 西区民センターにて 70歳代女性)

■ いのちの大切さを改めて感じた。交通事故加害者に対する甘い判決は許せない。遺族の悲しみと同じ涙をするだけだが、前向きに歩んで欲しい。

(同上 70歳代男性)



■ 「ひどい」！交通事故は完全に無くする努力が必要だ(6/15～18 JR手稲駅にて ← 70代男性)

■ パネル展を今後も続けて下さい。お一人お一人のエピソードに涙が流れました。自分は今67歳。19歳から運転していますが、時には自信たっぷりです。今後注意することを肝に銘じます。

70歳になったら免許返上致します！

(同上、67歳女性)

■ ちひろさんと同じ高校に通っていました。事故のことを聞いた時はほんとうにショックでした。その後自分も免許を取り、車を運転しています。今日も免許の更新で手稲に来たところでした。あの事故から23年。改めて事故の恐さを思い出しました。ちひろちゃん、気が付かせてくれてありがとう。しっかり講習を受けて、安全運転に努めます。いのちのパネル展活動を応援しています。(同上、30歳代女性)

■ 運転免許を持つ者として、とても考えさせられた。交通ルールを遵守するというあたりまえのことをしていれば、失われることのなかったであろう命が、こんなにたくさんであることを改めて知り、自分も日々してしまう小さなルール違反(歩行時の信号無視、ななめ横断・・・)から、改めていこうと思う。

(6/18～22 北大にて 20代男性)

編集を終えて

■胸の痛む事件が止むこと無く続きます。右の写真は札幌市西区平和の交通死被害現場で



す。6月19日の事件で、報道記事(「道新」6/20)を見て現場にお花を手向けていましたら、通りがかった親子さんが事件のことを知っていて手を合わせてくれました。■この現場で亡くなったのは札幌西陵高校2年の桜井友士さん(16歳)で、私が昨年5月、同校で交通安全講話を行った際に当時1年生で聴講されていたはずの方です。自転車で直進してきた桜井さんをはねたのは、安全確認を怠った右折のワゴン車。無念です。

■正に「日常化された大虐殺」です。往來の場である生活道路が「犯行現場」となり、クルマが結果として「凶器」となることが日常化しているのです。どれだけ無念の涙が流され、理不尽な被害への怒りに震えたら、「クルマ優先社会」の根幹が改められるのでしょうか。■3ページの気田さんの手記は、昨年ご主人が亡くなられた後に、TVニュースでのひき逃げの検挙率の報道に接し、改めてひき逃げ犯人への怒りが湧き、新聞社に投稿した原稿が基になっています。あすの会が切り開いた公訴時効見直しの動きに勇気を得て、手記を寄せてくれました。■8ページの会員からのお便りの中の、「これまで(送られて来る会報を、つらくて)どうしても読むことができませんでした」との一文に、そして、14ページの隆輔さんの写真に胸が痛みます。

■改めて思います。私たちはこれからも、たくさんの「声なき声」に耳を傾け、励まし合って声を上げ、交通死傷ゼロの社会を訴えなければならないと。

会報誌に込められた願いを掲げるために、今後ともご協力(ご活用)をよろしく申し上げます(前)



いのちのパネル展 4/19 東区民センター

会の目録

2018.4.1. ~ 8.10.



《会合など》

- 4/9、5/7、6/4、7/2 世話人会
- 4/12 会報56号発行 5/12 定期総会・交流会

《訴えの活動》

- ◆5/2 丘珠高校 5/23 真狩高校 5/31 池田高校 6/19 明清高校 7/9 広尾町立広尾中 7/18 網走南ヶ丘高校 7/19 足寄町立足寄中 7/23 伊達高校 (白倉)
- ◆5/9 北見工業高校 6/17 後志断酒会・小樽市 6/27 札幌市立栄中 7/4 札幌市立八軒東中 7/13 日高振興局決起大会・浦河 (高石)
- ◆5/11 上富良野高校 5/18 千歳北陽高校 7/9 旭川市立旭川第二中 7/13 後志振興局決起大会・倶知安 (真島)
- ◆5/23 帯広白樺学園 5/24 美瑛高校 5/29 遠軽高校 5/30 室蘭栄高定時制 6/13 小樽双葉高校 6/19 旭川方面被害者支援連絡協 7/11 伊達緑丘高校 7/13 胆振振興局決起大会・室蘭 7/19 枝幸町立枝幸南中 7/23 苫小牧市立明倫中 7/24 旭川市立神居中 (前田)
- ◆7/13 留萌振興局決起大会・留萌 (山下)
- ◆7/13 上川地区決起大会・旭川 (高橋)
- 免許停止処分者講習 4/20・6/15 真島勝 5/18・7/26 前田

《いのちのパネル展》

- ① 4/6~12 北広島駅エルフィンパーク ② 4/19~22 東区民センター ③ 4/23~28 豊平区民センター ④ 5/7~13 白石区民センター ⑤ 5/14~19 西区民センター ⑥ 5/21~25 千歳市役所 ⑦ 6/15~18 JR手稲駅 ⑧ 6/18~22 北海道大学 ⑨ 7/7~8 三笠市民会館 (以下予定) ⑩ 8/24~31 室蘭市道の駅「みたら」 ⑪ 8/31 ~9/7 伊達カルチャーセンター ⑫ 9/10~25 留萌振興局 ⑬ 9/26 札幌駅地下歩行空間 ⑭ 11/15・16 札幌駅地下歩行空間

《是非ご参加下さい》

世界道路交通被害者の日 北海道フォーラム 「交通死傷ゼロへの提言 2018」

- 11月17日(土) 13:30~16:30
- 「かでる2・7」(北2西7) 520研修室

WHO(世界保健機関)が提唱した「世界道路交通被害者の日」(11月第3日曜)に連帯し開催します。

- ①ゼロへの願い(被害者の声) ②ゼロへの提言 ③ゼロへの誓い、の3部構成です。