

交通事故被害者の会

第61号

2020年1月25日 (年2回発行)

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001-0030 札幌市北区北30条西6丁目4-1
北海道交通安全協会内

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

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、交通事故被害者でつくる会です。
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。

二つの命

北斗市 福澤 きよ子

事故の朝、近所の人で知らされました。娘二人と友だち二人、ランドセルを背負った後ろ姿を見送った数分後のことです。

数十メートルの距離なのに、走っても走っても着きません。やっと通りに出た時、目に入ってきたのは、歩道に倒れている双子の妹、佳奈。姉の亜紀はどこに、と思った時、路肩の草を枕のようにして、うっすらと目を開けて佳奈を見ているような姉の姿が目に入ってきました。その時、心の中で思ったことは「やっぱりお姉ちゃんだね、えらいね」。

その先には、二人の友だちが倒れていました。声をかけると二人とも返事をしてくれました。現場は地獄でした。ランドセルは肩ひもがちぎれ、靴は飛ばされ…。二人の娘の所に戻って声を掛けたくも、返事のないことは良くわかっていました。

現場にサイレンを鳴らした救急車が来て、目の前で止まり、隊員が降りて、「2名即死」と。現場から二人の子どもを乗せて走り去りました。その後もう1台、目の前で止まった車は、子どもたち同士でよく遊んだ家のお父さんでした。私に一言、「(病院に)任せて、安心して、家に帰っていなさい」と。

病院では、主人の会社の社長が待っていてくれました。奥へ奥へと進んだその時、部屋のドアが10センチくらい開いていて、ベッドに横になっている子どもが姉の亜紀だとわかりました。直ぐ中から「今、きれいにしてお母さんの元へお返ししますから、もう少し待っていて下さい」と声をかけられました。

それから、「二人のお子さんをどのようにして自宅へお連れしますか」と聞かれました。私は「二人とも抱いて帰りたい」とお願いしましたが、「とても抱いてお連れできる状態ではありません」との返答で、病院にお任せをすることにしました。そして「お子様二人をお母さんに」と案内された車には、二人とも一緒に寝かされておあり、親子3人で家へ帰ることができました。

当日関わって下さった方々に感謝の気持ちを一言でしか言えませんでした、本当に有り難うございました。

子どもたちは10数年の人生で終わらされましたが、加害者は1年8か月の刑期で家庭に戻り、何も無かった様に、今もこれからも、普通の生活を続けていると思うと、悔しくてたまりません。

今はただ、笑顔で話している顔を、「あのね、あのね」から始まる二人の言葉を、いっぱい思い出を残してくれたことを、私たちが親にしてくれたことを…、二人の思い出が万華鏡のように浮かんでくるので、私たちは生きていくことができます。



福澤きよ子さん

これからも、二人の子どもたちがしっかりと夢を持って生きていけるようにと、被害者の会にも参加させてもらい、また、一人、迷惑かも知れませんが、娘と思える娘(こ)を…。

私たち夫婦は、子どもたちの分まで、思い出と一緒に、と思っています。もし子どもたちのことを忘れるとしたら、夫婦で娘の元に旅立つ時かと思っています。

北海道フォーラムでの「被害者の訴え」から

〈事件概要〉1994年7月1日、渡島管内上磯町で、小学6年生の福澤亜紀さん佳奈さん姉妹(双子)は、暴走し歩道に乗り上げたトラックにはねられ、尊い命を奪われました。加害者の刑罰は、業務上過失致死、禁錮1年8月でした。

〈今号の主な内容〉〈特集〉世界道路交通被害者の日・北海道フォーラム 2019 ①～⑫

⑤～ 特別講演「交通犯罪における被害者の尊厳を考える～基本法制定から15年の課題～」諸澤英道

⑫ 要望書の取り組み ⑬ 「いのちのパネル展」記事 ⑭ ハートバンド全国大会2019 ⑯ 日誌 他

WORLD DAY OF REMEMBRANCE FOR ROAD TRAFFIC VICTIMS

世界道路交通被害者の日 北海道フォーラム 2019

交通死傷ゼロへの提言

11月16日(土) かでる2・7 520研修室

- 主催：北海道交通事故被害者の会
- 後援：北海道・北海道警察・札幌市
- 協力：世界道路交通被害者の日・日本フォーラム
クルマ社会を問い直す会 〈参加 80名〉



司会を務めたのは、ご自身が生まれる前に兄を奪われた佐藤茜莉さん。

はじめに、2019年1月以来、道内で交通死された131人をはじめ、これまでの世界中の犠牲者に黙祷を捧げました。



主催者挨拶 代表 前田 敏章

2005年の国連総会で定められたワールドディですが、今年も全国で多彩に取り組まれています。



「日本フォーラム」は、東京タワーに近い芝公園でキャンドル集会(写真)、大阪では、「TAV、交通死被害者の会」や「クルマ社会を問い直す会」が街頭キャンペーン、秋田県

警も、交通死ゼロへの風を全国へ吹かそうと「黄色の風車」を事件現場に設置します。北海道では、一昨日14日に、札幌市の協力のもと、地下歩行空間で「いのちのパネル展」を行いました。

私たち北海道の会は、今年9月で発足20年の節目を迎えました。苦しい中での活動継続を支えたのは、「犠牲を無にしてはならない」という、共通の願いです。そのために、発足以来フォーラム等に取り組み、2009年以降は、ワールドディに連帯して開催しています。

本日の講師、諸澤先生には、2007年にも「被害者の尊厳と権利を護るために～基本法制定後の支援のあり方を考える～」というテーマで講演いただいております(会報25・26号)が、その時の忘れられない指摘があります。「(わが国の)身体犯被害のうち、96%は交通被害」「交通『事故』ではなく、『犯罪』と言うべき」「被害者問題は正義の問題」「被害

北海道フォーラム 構成

- | | | |
|-----|----------------|-----------|
| 第1部 | ゼロへの願い：被害者の訴え | |
| | ・「二つの命」 | 福澤 きよ子 p1 |
| | ・旭川事件、最高裁決定の意義 | 青野 渉 p3 |
| | 手記「妻の無念を思う」 | 中島康博 p4 |
| 第2部 | ゼロへの提言： | |
| | ・特別講演 | 諸澤英道 p5～8 |
| | 会場討議 | p9 |
| 第3部 | ゼロへの誓い：道と道警より | p10 |

者への理解が優しい社会を作る」などです。

私たちはこれらの教えを力に、被害者の視点というのはイコール「命の尊厳」であり、この視点を社会の隅々に貫くことが、交通死傷ゼロという「社会正義」実現につながると考え、今日まで必死に活動を継続してきました。

今回も提案しております「ゼロへの提言」ですが、今年の改訂部分は、不確かな「自動運転車」について、幻想を与え続けられてはなりませんので、文言を正確にし、さらに、昨年のフォーラムでの討議を踏まえ、横断歩道での歩行者優先が守られていない現状を具体的に指摘した点です。

この「提言」に関して、一つ報告が出来ます。先日11月5日、第10次交通安全基本計画の見直しに係る意見聴取会で、「提言」を基本に、重点課題でのパラダイム転換と、各施策について根底の課題を総合的に進めて頂きたいこと、新たに、夜間の速度規制導入やハイビーム走行が基本であることの徹底など、意見を述べてきたことです。

「ゾーン30」など、本フォーラムからの長年の提言が国の施策に反映された貴重な例もありますが、しかし、その推進の速度が問題です。パラダイム転換も道半ばです。

こうしたことから、本フォーラムでの交流討議が今年も意義あるものとなるよう、皆さまのご協力を切にお願いします。



ゼロへの願い

被害者からのメッセージ

WORLD DAY

報告

ご遺族のとりくみと最高裁決定（2019年8月29日）の意義

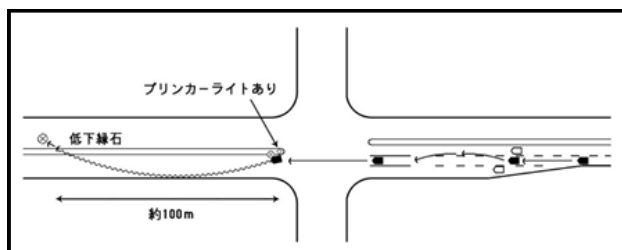
～旭川、中島朱希さん被害事件報告～

弁護士 青野 渉

中島さんが仕事の関係で来られないということで、代理人を務めた私からご報告致します。

事件の概要

被告人は、多量のビールを飲んで運転を開始し、さらに運転中にもビールを飲みながら、旭川市内の一般道を100キロ以上の速度で走行していました。先行する自動車を煽って追い抜いた後、交差点で中央分離帯に衝突し（この時の速度は時速119キロ以上）、その衝撃で右前輪が外れ、制御不能となって、中央分離帯を飛び越え、対向車線を走行していた中島朱希さん運転の乗用車に衝突しました。（下図参照）



最高裁判断の基準を適用させる闘い

この事件について、旭川地検は、当初、過失運転致死罪で起訴しました。しかし、最高裁平成23年10月31日決定が示した危険運転致死罪の適用基準からすれば、本件は、危険運転致死罪が適用されるべき事件です。法律では「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」で事故を起こした場合に危険運転致死傷罪が適用されると規定されています。そして、上記最高裁決定では「アルコールの影響により前方を注視してそこにある危険を的確に把握して対処することができない状態」は「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」の一例である、と明示しているのです。

被告人の車両が衝突した交差点の中央分離帯には、注意喚起のための点滅式のライト（ブリンカーライト）が設置されています。現場の見通しはよく、250メートル以上手前からブリンカーライトが見えます。前を見て運転していれば、この中央分離帯に衝突することは考えられません。にもかかわらず衝突しているということは、被告人は、まさに「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」であったといえます。



平成28年5月25日の起訴直後から、遺族は、旭川地検に対して危険運転致死罪への訴因変更を強く要望し、結果的に平成28年7月8日、旭川地検は危険運転致死罪に訴因変更をしました。



1審の旭川地裁の判決は、危険運転致死罪を認めたが、その判決理由は、異例のものでした。すなわち、被告人の運転操作の能力自体については「被告人の運転操作におぼつかないところは見当たらない」と判断したうえで、ただ、精神面で自制心が欠如していたことを認めて「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」であったと認定したのである。遺族としては、結論はともかく、見通しの良い道路で中央分離帯に衝突しているのに「被告人の運転操作におぼつかないところは見当たらない」とする一審判決の内容にはやや違和感を持たざるを得ませんでした。

公正な札幌高裁判決を最高裁が確定

平成30年8月30日の札幌高裁判決では、250メートル以上も手前からブリンカーライトが見えるにもかかわらず中央分離帯に衝突している事実を重視し、運転操作能力にも異常があったことを認定し、結局、平成23年の最高裁決定のいう「前方を注視してそこにある危険を的確に把握して対処することが困難な状態」であった、と判断しました。札幌高裁判決の内容は、まさに当初から遺族が指摘していた内容を認めるものでした。2年以上かかりましたが、裁判所が適切な判断をしてくれたという意味では、よかったと思います。

しかし、一番辛い状況の遺族が、何度も何度も検察庁に要望に行かなければ、この常識的な結論が得られない、というのは正しいことではないでしょう。遺族が何もしなければ、過失運転致死罪という軽い罪で終わっていたことになります。検察庁が、自動車による犯罪について、真剣さに欠ける捜査を行っているのではないか、という疑問は拭えません。

なお、被告人は最高裁判所に上告しましたが、上記のとおり、札幌高裁判決は最高裁決定に沿う常識的な内容ですので、当然、最高裁判所は上告を棄却して札幌高裁判決は確定しました。

ゼロへの願い

被害者からのメッセージ

WORLD DAY

手記

当たり前前の裁きを求め 闘わなければならない現実

最高裁決定を受けて 改めて妻の無念を想う 旭川市 中島康博

妻は殺され、私と息子は大切な家族を失いました。悲しみと混乱でいっぱいの中、当たり前前の裁きを求めれば、闘わなければならない現実がありました。地方の司法行政はまともに機能していなかったのです。

「無差別殺人行為」を危険運転とせず

朝から酒を飲み、飲みながら運転。その上、時速60km制限の一般国道、しかもカーブのある下り坂。前車を煽り、隣車の前方すれすれに割り込み、そこから4000ccの車でアクセル全開。前方に交差点があるが加速し続け、速度は少なくとも時速119km、EDRでは時速126km。当然、中央分離帯に激突。右前輪が脱落、コントロールを失い、対向車線に飛び込み、対向車のドライバー目がけて衝突。そのドライバーが私の妻でした。

私は、無差別殺人行為だと考えます。しかし、交通事故は交通の法律が適用されてしまいます。

事故を検証した旭川中央署の警察官は、憤りながら「絶対に許せない、危険運転で送検です」と。しかし旭川地検は警察の判断に難色を示したそうです。

まだ若い警察官は、「地検が過失運転だと言ってきかない。一人の人間として、この事故が危険運転にならないのは許せない。もし、過失で起訴されたときは、被害者の団体などに相談して、闘ってほしいです！」と語りました。



やはり、旭川地検は過失運転致死罪で起訴。検察にとっては軽く終わらせるべき事件なのでしょう。担当は頼りない副検事。説明を受けたが、到底納得できません。

「異常な速度、異常な運転行為、飲酒状態。危険運転ではないですか？」と尋ねても、「直線なので。飲酒運転のテストもクリア。車に衝突せず煽り、割り込めている。酒の影響は認められない。だから危険運転ではない。」と答えられました。煽りと割り込みを評価していることにも、甚だしい違和感がありました。

これを聞いた妻は、悔しくてたまらなかったでしょう。私は、不服を申し立てようと思いました。しかし、私は、長時間勤務した後にも自宅で仕事をする毎日で、息子はまだ保育園年長で手が掛かりました。何より、精神的に参っていました。どの弁護士に相談すればよいかも分からず、闘うのは諦めよう

とも思いました。

そんな私を、HTBの記者さんや交通事故被害者の会の方々が助けてくださいました。そして、交通事故に詳しい青野渉弁護士に出会わせて頂きました。

心強い味方を得て、私は、妻のために闘うことを決めました。仕事と子育てをしながらでしたので、かなりきつかったですが…。皆さんのおかげで、起訴から1ヶ月半で危険運転致死罪に訴因変更が行われました。

最高裁決定まで 長かった3年4か月

地裁も、高裁も、裁判が始まるまでがとても長かったです。さらに、被告人側弁護士に上告までされ、3年4ヶ月の年月。

最高裁は上告棄却し危険運転致死罪、懲役10年が確定しました。やはり、最高裁の裁判官が危険運転致死罪で間違いないと判断する事件だったのです。

旭川地方検察庁は、まともな判断ができなかったということです。被害者が、悲しみに耐えながら訴え続けなければ危険運転致死罪が適用されないって、おかしくないですか？ 地方の司法行政は、人の人生を左右することを自覚し、日々研鑽していただきたいです。

市民感覚に合致した法整備を

妻 朱希は、被告人の悪質さが認められ、ほっとしていることと思います。

危険運転致死罪にはなりましたが、懲役10年は短く、交通に関する法の裁きはまだまだ緩いと思います。市民感覚に合致した法整備を願います。また、この世から悲しい事故がなくなるよう、人間のモラルを切に願います。



経過概要

- 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 被害家族と連絡会は訴因変更を旭川地検宛上申
- 6/28 被害家族と連絡会は訴因変更を札幌高検宛上申
- 7/8 旭川地検は訴因を危険運転致死罪に変更
- 2017/7/6 旭川地裁は危険運転致死罪、懲役10年の判決（求刑14年）。被告は控訴
- 2018/8/30 札幌高裁は、地裁判決の事実認定の一部を変更し、改めて同罪懲役10年の判決。被告は上告
- 2019/8/29 最高裁判所第3小法廷は、上告を棄却し札幌高裁判決が確定

特別講演

交通犯罪における被害者の尊厳を考える ～基本法制定から15年の課題～

常磐大学元学長

諸澤 英道



〈プロフィール〉

慶應大学大学院法学研究科博士課程修了、常磐大学学長（1991～02）

日本被害者学会理事（1990～16）、世界被害者学会理事（2006～）

「被害者が創る条例研究会」監事（2014～）

専門は、被害者学・刑事政策学・犯罪学

著書に、「被害者学」・「被害者のための正義」（成文堂）、「被害者支援を創る」（岩波ブックレット）など

■ はじめに

「世界道路交通被害者の日」は14年前の2005年に国連が定めた日ですが、私はその翌年、東京での交通被害者が集うシンポジウムで、「この国連決議に呼応した日本の動きが是非欲しい」とお話をしています。

12年前にもお招き頂きましたが、北海道の皆さんがこのワールドディに非常に良い企画をするようになって10年以上経つということで、改めて、この熱気が各地の取り組みとつながり、もっともっと大きなパワーにしなければならないと感じています。

■ 刑事法に「被害者」が無いことに疑問

法学部で刑事法を学びましたが、若い頃は刑法の過失理論が最大の関心事であり、法廷で被疑者・被告人の罪をいかに軽くするかということを真剣に考えていました。

しかしあるとき、当時の刑法や刑事訴訟法に「被害者」という言葉がないということに気が付きました。犯罪者がいて被害者がいるのに、法律にどうして被害者が出てこないのかという素朴な疑問は学生の時から感じていましたが、以来、一貫して被害者について考え、現在に至っています。

■ 被害者問題は権利問題

私が初めて国際的な会合に出た1975年の国際被害者学研究会では、被害者と加害者の関係などの議論が主で「被害者の権利」(right of victim)という言葉は出てきませんでした。

この学会で学び考えたことを一気に書き上げた論文が1975年に発表した「被害者の権利と被害者学」（青柳文雄教授退職記念論文集所収）で、その後の私の原点となりました。

当時この論文は学会でも評価されず、指導教授からは「こんなことをやっていると学者になれない。」と忠告されたぐらいでしたが、その後、国連の犯罪防止会議や国際被害者学シンポジウムなどに出席し、私の中では「被害者問題は権利問題」という確信になっていきました。

しかし、今の日本の現状を考えるとどうでしょうか。大変遅れていると言わざるを得ません。

2年前に「罪と罰」という雑誌に投稿した論文「被害者支援の国際スタンダードと日本の現状」で、日本の現状はガラパゴス状態だと書きましたが、刑事司法は誰のためにあるのかと言うことは、今も日本の大きな問題です。

■ 刑事司法は被害者のためにある ～1990年 最高裁判例の問題～

日本の刑事司法の問題に、「刑事司法は公共の利益のためであって、犯罪被害者のためにあるのではない」とした、最高裁判例(注1)があります。

この判例を、2003年に南アフリカで開かれた国際シンポジウムでの基調講演で紹介したら、会場がどよめきました。「日本はそんなおかしい後進国なのか」「少なくとも近代法治国家としてあり得ない」という感想も聞かれました。16年前のことです。

2004年に基本法が制定され、2008年に被害者参加制度が始まりました。参加して良かったという被害者の方は非常に多いのですが、参加制度が出来てもなおかつ遅れは残っています。

この最高裁判例は、(基本法に基づき)「刑事裁判は被害者のためにある」と、必ず変えなくてはなりません。



どう変えるかですが、考えられるのは

- ・(刑事司法は) 公共の利益のためにあるが、同時に被害者のためにもある

あるいは逆に

- ・(刑事司法は) 被害者のためにあるが、公共の利益のためにもある

という考え方もありますが、世界的には、この後の方の考え方をする学者が増えてきています。

(注1) 最高裁判例

「犯罪の捜査及び、検察官による公訴権の行使は、国家及び社会の秩序維持という公益を図るために行われるものであって、犯罪の被害者の被侵害利益ないし、損害の回復を目的とするものでなく、また、告訴は、捜査機関に犯罪捜査の端緒を与え、検察官の職務発動を促すものにすぎないから、被害者又は告訴人が捜査又は公訴提起によって受ける利益は、公益上の見地に立って行われる捜査又は公訴の提起によって反射的にもたらされる事実上の利益にすぎず、法律上保護された利益ではないというべきである」

(H2年2月20日 第三小法廷判決、判例880号)

■ 世界の刑事司法の歴史と「被害者の正義」

ハムラビ法典からの長い人類の歴史の中で、人を傷つけるなど犯罪行為があった場合は、被害者側に立って動いていました。やがて国家が出来、制度が出来て、国が被害者を護るようになりました。

ところがその後、為政者が現れ「国家権力」対「弱い国民」という構図に見えてくるのです。冤罪というものも当然あったのでしょう。弱い人を護るために国と闘う、これが正義だと言った人もいます。

つまり、18世紀中ごろから20世紀中ごろまでは、被疑者、被告人を護るために法律が活躍する時代だったのです。これは決して、間違っていたわけではありませんが、世界の学者が、20世紀の中頃になって、これは行きすぎている、少なくとも被害者が全く抜けているということに気付いて、先ず欧米が変わりました。

1957年、イギリスのマージャリー・フライという人が「被害者のための正義」という小論をイギリスの大衆紙「オブザーバー」に投稿して注目され、これが原点となって多くの人が支持し、1960年代、特に欧米では、世の中が被害者のことを考え始めたのです。



■ 日本の被害者の権利擁護の遅れと課題

～被害者への加害者からの賠償を国の責任で～

レジュメより 〈その1〉

- 1) 被害者に対する国からの補償は、18年遅れ
1963 (ニュージーランドの犯罪被害者補償制度)
→ 1981 (犯罪被害等給付金支給法)
- 2) 被害者に対する擁護と支援は、21年遅れ
1974 (米のNOVA、英のVSなど)
→ 1995 (茨城被害者支援センター設立)
- 3) 被害者の権利を認める法整備は、31年遅れ
1973 (英の被害者の権利章典)
→ 2004 (犯罪被害者等基本法)
- 4) 被害者が受けた損害に対する回復制度は、34年+αの遅れ
1985 (国連被害者人権宣言) → ?

このように、日本における被害者の権利擁護は欧米に比べて、かなり遅れています。

特に4)の被害者が加害者から損害賠償金をとれないという問題は、今も解決しておらず、数年のうちに何とかしなければ近代民主国家とは到底言えません(注2)。国連でも、被害者への賠償を刑罰の一環として命ずる被害弁償命令制度を各国はつくるべきとしています。国が責任をもってやるべきです。

(注2) 講演後に、民事執行法の改正法が2020年度に施行されることが分かりました。それによると、損害賠償請求の裁判を起し確定判決を得ている被害者は、裁判所に加害者の財産開示手続きをすることによって、自治体から加害者に関する情報(預金口座、勤務先、給与等)を得ることができるようになりました。

■ 交通「犯罪」は「結果責任」で裁くべき

レジュメより 〈その2〉

交通犯罪の被害者学

- ・モータリゼーションの普及によって、自動車の運転は「許された危険」とされ、「信頼の原則」などのルールが生まれた。
- ・交通犯罪の加害者は「行為責任」か「結果責任」か?
⇒ 人身被害の事件では、「行為責任」(責任能力がある場合に責任を問う)ではなく、結果責任(無過失以外は責任を問う)を問うべきである。

12年前の前回講演の時に、会名にどうして「事故」という言葉を使うのかという問題提起をしました。名称はともかく、クルマの運転をして人を傷つけたというのは「事件」であり「犯罪」です。

クルマが普及しモーターゼーションが叫ばれた1960年代、当時の日本の刑法学者は、「クルマの運転は危険だ、しかし禁止したら社会が成り立たない」として、「許された危険」という日本特有の概念を作り出しました。身近なところに危険があることを受け入れて今の生活があるとしたのです。更に、ドイツに倣って、加害者の処罰を制限する「信頼の原則」まで確立したのです。そういう法学教育を受けた人

が裁判所など法曹界だけでなく、交通関係でも幅をきかせているのです。

これを変えていかなくてはなりません。外国では、危険を知っていて、敢えて運転して人を傷つけているのに「許される」という言葉を使うこと自体おかしいとされ、国際会議でも1990年代に、Traffic Accident（偶然）ではなく、Traffic Crash（衝突）という言葉が使われるようになりました。

刑法の理論では、交通犯罪の加害者は「行為責任」（責任能力がある場合に責任を問う）なのか、「結果責任」（無過失以外は責任を問う）なのかということですが、私は、日本でも、人を傷つけた以上は、どんな事情があっても責任をとらなければならないという「結果責任」の理論に戻さなくてはならないと思っています。

クルマがこれだけ危険で被害を与えていることを知らない人はいないのに、刑が軽く済まされている（実刑を受けない場合もある）という日本の現状は変えなくてはなりません。

■ 「公共の利益」は世論であり、世論が制度を変える

この日本の現状を変えるために必要なのは、世論なのです。先ほどの青野弁護士の（旭川中島朱希さん被害事件）報告にあったように、被害者等が声を上げることによって世論が出来ます。公共の利益というのは、何か得体のしれない漠然としたものではなく、国家の利益でもなく、人々の利益なのです。人々の利益は読み替えると人々の意識（世論）です。

つまり、「（このように）酒を飲んで運転し、人を死なせてしまった場合は、厳罰にせよ」というのは世論であり公共の利益なのです。

そして日本の社会は、戦後の就学率向上もあり、多くの国民は良識があり理屈が通りますから、制度を変えるために、世論をもっと大事にする必要があると思います。

私は過去10数年「あすの会」などと一緒に幾つかの法改正に係わってきました。被害者を護るための立法を各政党に訴え、議員立法の場合など、最後は必ず全会一致で通っています。つまり、話題になっている法案に反対したら、これはもう選挙で票を取れないというぐらい、日本の社会全体のムードがありました。これは大事にしなければなりません。

交通事件で沢山の人が悲しい思いをしています。コンセンサスを作って進めて行けるといいますので、遅れてしまった日本を何とか取り戻していかなくて

はならないと思います。

■ 警察任せではなく、関係機関・団体とのネットワークを、自治体の後方支援を

今年5月の、川崎スクールバス無差別殺傷事件では、自治体による被害者支援が問われ、関係閣僚会議も開かれましたが、7月の京都アニメスタジオ放火致死事件では、被害者の氏名公表の問題にぶれてしまいました。しかし、京都事件では、被害者のプライバシー問題だけでなく、日本の支援体制の遅れが問われています。

今は警察が初期の支援を担っていますが、「おんぶにだっこ」ではいけません。初期の対応から実質的な支援に引き継がれるよう、国や自治体は後方支援し、民間の支援組織を支えるネットワークづくりが必要です。

「被害者が創る条例研究会」は、都道府県や市区町村も被害者の支援にしっかり関わって下さいと各地で訴えて5年になりますが、理解者も増えています。

■ 日本人には、なぜ「良きサマリア人」の精神がないのか

先月「世界の人助けランキング2019年版」が出されましたが、「助けを必要としている見知らぬ人を助けたことがあるか」という質問で、日本は最下位の125位でした。他の項目「寄付をしたことがある」が64位、「ボランティアをしたことがある」が46位です。日本には「良きサマリア人」（注4）が少ないということなのです。

（注4）聖書のルカ福音書に、強盗におそわれケガをして苦しんでいる旅人に出あったサマリア人が、その被害者を助け、世話をして宿まで送りどけ、名もつげずに立ち去ったという物語があり、良きサマリア人と言われているエピソード。

日本人は、街の中で困っている人に声を掛けられない、共助の精神が足りないということのようです。私が見るところ、日本人は、身近な知っている人には親切です。しかし、知らない人にはそうでないというようなどころがあります。

被害者のことを皆が考えてもらう社会にするには日本人の意識の根底から変えなくてはなりません。それを欧米で行ったのは学校教育なのです。

学校の中で、色々な機会をとらえて、被害者のことを理解する教育をします。いじめられている子のことを考えるようになれば、その子はいじめなくなります。大げさにいえば犯罪をしなくなります。



■ 犯罪のない社会のための司法制度

私は、1955年から始まった国連犯罪防止会議に度々出席し、犯罪のない社会にしようという議論に参加してきました。この会議では、50年間、犯罪者を刑務所の中で教育することによって再犯させないようにすることを議論してきましたが、これは失敗でした。

2005年、タイで開かれた国連犯罪防止会議で結論を出し、会議の名称もそれまでの「犯罪防止及び犯罪者の処遇に関わる国連会議」から「犯罪防止及び刑事司法に関する国連会議」に変えました。つまり司法制度を変えることによって、治安を保つということです。

■ 世の中の意識を変えること

いわゆる「1990年代の犯罪」と言われるDVや虐待、いじめ、ハラスメント、ストーキングなど反復性のある新しい形の犯罪について、20世紀までは規制することに否定的でしたが、被害者を作らない安全な社会へと、軸足が変わり、周辺にあってこれまで手が付けられなかった問題を国連が取り上げて法律を作るようになり、日本でもハラスメント防止法など出来ました。

このように世の中の意識を変えることが大切です。

■ 被害者の事を考える思考回路を社会全体で

世の中の意識を変え、世論を作るために、学校教育の中でも、被害の側の事を考えるように習慣づけて、思考回路を変えることが必要です。

多くの人は、「やられた人はどうなのか」という、被害者の事を考える思考回路ができると（犯罪行為を）やらなくなります。

そして社会教育でも、住民に対して機会あるごとに啓発し、皆が被害者の事を考える社会になると、罪を犯さない人をつくることになります。

これは国連会議の中でも、合意されており、時間を要しますが確実な方法です。

■ おわりに

基本法から15年の今、仕切り直しをして、人々の意識を変えていくべきだと思います。

交通犯罪に対する意識や考え方を考えることは、その大事な一角であると思います。



※ 本稿は、講演記録と配付資料を基に、編集者の責任で講演要旨としてまとめさせて頂きました。

～ 会場からの質問に答えて ～

質問：先生の以前のレジュメに「善良な犯罪者ばかり描いている日本の刑事ドラマの制作者に抗議する人は誰もいない」との指摘がありましたが、詳しくお聞きしたいです。

◆ 善良な犯罪者ばかり描く日本の刑事ドラマ

日本の刑事ドラマは、演出とかの問題ではなく、作り方がおかしいと思います。私がよく観るヨーロッパの国々の刑事ドラマでは、悪い者は悪く描かれているのですが、日本の刑事ドラマは悪人はいないという前提で描かれています。根底に、犯罪者にも何か事情がある、本当は悪い人ではない、ということを視聴者が理解しようと思うような流れを作ります。

特に私が嫌いなのは、最後、湖畔とかで関係者一同が集まって、これをやりましたねとおさらいをし、加害者はしおらしく警察に従っていく。こういうケースもあるとは思いますが、全てをこういう設定にしてしまうのはおかしいです。犯罪者のために頑張った刑事を人情刑事という枠にはめず。

事件の中にはそういうケースもありますが、他方で、悪でどうしようもない犯罪者も現実にいるわけですから、いろんなケースを扱うべきです。何故か日本のテレビ局はそういう番組を作り、国民に間違ったメッセージをひたすら流して、結果的には被害者のことを、気の毒と思いながらも「被害者だって…」という発想をいつまでも残してしまうのではないかと思います。

レジュメより〈その3〉

被害者であることによる特別の権利とは？

一般国民に認められている基本的な人権にプラスして「被害者であることによる特別の権利」

1) 知る権利

・被害者にはどのような権利があるのかについて「知られる権利」がある

⇒ 入り口の権利 (threshold right for notification)

※被疑者の黙秘権に相当する

・被害者には、加害者のことを知る権利がある

⇒ 少年や精神障害者などについて知ることができない現行法には問題がある

2) 尊厳を尊重される権利

3) 名誉とプライバシーが守られ、二次被害を受けない権利

・犯罪被害者等基本法第3条1項の基本理念には、「個人の尊厳が重んじられ、その尊厳にふさわしい処遇を保障される権利がある」と書かれている

4) 被害から回復し、元の生活を取り戻す権利（再被害を受けない権利を含む）

5) 加害者から賠償を受ける権利

6) 加害者が訴追され、裁かれ、処遇されるすべての手続きに関与する権利

会場発言

「札幌市に犯罪被害者条例を作る市民会議」座長 弁護士 山田 廣



今年1月に7名の委員で「市民会議」を結成し、9月に、札幌市に被害者条例制定を求めるシンポジウムを開催しました。市議員や市職員の方にも参加頂き、諸澤先生には基調講演を頂いたところ

です。これからが正念場です。

被害者の救済というのは権利の回復ですから、国の法律と地方の法律である条例、両方の制度によって守られなくてはならないのです。

安全安心条例に含まれているからと、特化条例は全国1割、北海道では北斗市と広尾町だけに留まっていますが、政令指定都市の札幌市で作ろうと懸命に運動しています。

条例は被害者のためだけでなくみんなのため、社会のセーフティネットなのです。その意識をしっかり持って頂き、市民一人一人が条例の制定にご理解いただければと思いますので、今後とも是非ご協力をお願いします。

司会より

副代表 内藤裕次（弁護士）

感じた課題について3点述べます。

一つは、被害者のための刑事司法の徹底です。

私も弁護士として刑事司法に携わる身ですので、被害者の方に対していかにして「尽力感」を感じて頂くかということが課題だと思っています。被害者

の方が、頑張って裁判に参加することを通じて、達成感や満足感はないと思いますが、何らかの関与をすることによって尽力感は少なくとも味わうことが出来ると思いますし、その為には公正な刑事司法であらねばならない、そう感じました。

二つ目は、川崎事件のお話がありましたが、国民に対して情報を提供する身であるメディアの被害者に対する考えというものを、今後は変えていってもらわなければならない、そう感じました。

三つ目は、被害者を支えるしくみです。住んでいるところによって変わるのではなく、どこに行っても同じレベルの支援が受けられるべきだと思います。

~~~~~

### 家族失った被害者 悲しみ訴え

事故死ゼロ目指すフォーラム 札幌

交通事故による死傷者ゼロを目指す北海道フォーラムが、札幌市中央区のかでる2・7で開かれ、事故で家族を失った被害者や、被害者支援の研究者らが講演した。

北斗市の橋本さとしさんは1994年7月、当時小学6年の双子の娘を交通事故で一度に失った。凄惨な事故現場で歩けなくなるほどの衝撃を受けたことを振り返り、「命ある限り子どもたちのことは忘れない。このような事故を起こさないで」と訴えた。

このような事故を起こさないで訴えた。交通事故や犯罪の被害者の支援を研究する諸沢英道・元常磐大学長は「警察だけに任せるのではなく、市町村も関わるべき」と述べ、各自自治体で被害者を支援する条例制定を求めた。

フォーラムは、北海道交通事故被害者の会が、国連の「世界道路交通事故被害者の日」（11月第3日曜）に合わせて毎年開いている。今年は16日に開催し、市民や関係機関の約80人が参加した。（相川康暁）

被害者の尊厳を誇る  
→基本法制定から10年の経過→  
諸澤 英道

交通事故による死傷者ゼロを目指すために開かれた北海道フォーラム

北海道新聞 2019年11月19日夕刊

## 参加者の声① 特別講演を聞いて

### ～参加者アンケートより～

■ 諸澤先生の言われた事、何十年前に被害に遭った当事者の私がず～と思いつけていた事で、やっと被害者の立場に目を向けてくれるようになってきたのかと、少しの光が差し込みました。被害者自身は、当初は何もできないのです。

■ 日本で犯罪の被害者が守られていないとは思っていたが、今回の講演で、世界の中で比較しても日本の被害者支援はとてつもなく遅れていることが分かった。被害者の声と人々の世論で制度を作っていけることは、勇気をもらえた。

■ 日本では、加害者は再教育すれば

きちんとするが、亡くなった被害者は何をしても意味がないという考えがあるように思え、その為に被害者に対する擁護という考えがないのだと思う。

■ 世界から見て、日本の権利擁護はかなり遅れていることが改めてわかりました。マスコミによる論点や観点がズレたまま進むことに注意しなければなりません。

■ 刑事司法が「被害者のためにあるのではない」という最高裁判例が今もって存在しているから、判事も検事も「他人事」として仕事をする人が沢山いるのだと思いました。アク

シデント（偶然）と犯罪の違い、「許された危険」という概念の誤り、犯罪があった場合に真っ先に被害者の保護を考えるべきことの重要性、みんなが「被害者を保護する」という思考回路ができていれば犯罪を減少させることにつながる等々、大変勉強になりました。交通犯罪についての量刑の均衡がとれていないことは、声を大にして言わなければならないと思います。

■ 自分の意識も変えて、声をあげる力の一になるようにしたいと思いました。



## ゼロへの誓い

## 来賓挨拶・閉会挨拶

## WORLD DAY

北海道環境生活部 くらし安全推進課

交通安全対策担当課長 屋代 芳彦 氏

会の皆様には、講演活動や「いのちのパネル展」などを通じて、命の大切さ、交通事故の悲惨さを伝えながら交通死傷ゼロに向け、日々活動されておりますことに、深く敬意を表します。



本日は、大変心に残る貴重なお話を拝聴し、改めて交通事故根絶の思いを強くしたところです。

交通事故は決して「他人事」ではありません。昨年の道内における人身交通事故は、9,931件、死傷者11,635人。平均しますと、毎日、27件の人身事故が発生し、30人が死傷している状況であり、いつ、自分や自分の家族が、事故の当事者となってもおかしくないと言っても過言ではありません。

ドライバーの中で「人の命なんかどうでもいい」と思って運転している人はほとんどいないと思います。しかしながら、飲酒運転はもちろんのこと、危険なスピードを出したり、歩行者の横断を妨害したりするなど、「人の命なんかどうでもいい」と思っているとんでもない運転をしているドライバーは、実に多いのではないかと思います。

気持ちにはなくても、実質的には人命を軽視しているのと同等です。自分は安全運転だ、運転がうまいんだと自信過剰になっている人などは、事故を他人事と感じているのではないのでしょうか。

車の運転中は、周囲に対する安全確認や、危険の有無を判断し、適切な運転操作を常に行っていかななくてはなりません。これを完璧にこなせる方は少なく、ドライバーの多くは、見落とししたり、気付いていなかったり、うっかきの瞬間があったりと、事故につながる危険な状況があったことに気付いていない場合も多くあります。そのことに気付くことが大切です。場合によっては凶器にもなり得る危険な車を自分は運転しているのだということを常に自覚していなければなりません。

もっと慎重に、もっと謙虚に、車というものに恐れをもって、人を傷つけてしまうようなことは絶対あってはいけないということを強く意識することで、おのずと慎重で謙虚な運転になるはずです。

道といたしましては、今後も、道警察、関係機関

・団体の皆様方と緊密に連携を図りながら、安全対策を推進し、尊い命を奪われた方、今も後遺症で苦しんでおられる方、そのご家族の方々の思いを忘れずに、「車優先」の社会ではなく、「人」に優しい社会の実現と、交通死傷ゼロに向けて取り組んでまいりますので、ご協力をよろしくお願い致します。



北海道警察本部 交通部

管理官 横山 博暁 氏

会の皆様におかれましては、平成11年の発足以来、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、交通事故抑止に日々ご尽力を頂いておりますことに、心から感謝を申し上げます。

本年の道内における交通事故の発生状況であります。昨日現在、発生件数 8,144件、お亡くなりになった方が 132人、怪我をされた方が、9,415人と、発生件数・怪我をされた人数に関しましては、昨年の同時期と比較して減少しておりますが、お亡くなりになられた方につきましては、昨年の同時期に比べて8人増加している状況にあります。

しかし、これらのことは、数字の増減だけの問題ではなく、これだけの方々が未だ交通事故の被害に遭っているという現れであることを決して忘れてはならないと、深く心に刻んでいるところであります。

これからの季節は、路面状況が刻々と変化し、スリップなどの冬型事故の発生も懸念されるところであり、道警察と致しましても、より一層気を引き締めて交通事故の抑止に努めていくほか、被害者の会の皆様や関係団体と連携した各種交通事故防止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交通事故撲滅の為今後とも引き続きご尽力のほどよろしくお願い致します。

(当日、相馬義範係長より代読)

閉会挨拶

「いのちのパネル」実行委員長 小野 茂

東名高速のあおり運転で2名亡くなった事件、判決が近いですが、危険運転罪のしばりが多すぎて司法として機能しているのか、大きな問題だと思います。諸澤先生が言われましたが、司法が被害者のためにあるという社会を目指していきたいと思っています。



本日は、皆さま大変有り難うございました。



## 交通死傷ゼロへの提言

2019年11月16日

世界道路交通被害者の日・北海道フォーラム

近代産業社会がモータリゼーションとともに進行する中で、人々の行動範囲は飛躍的に広がり、欲しいものがより早く手に入る時代となりました。しかし、この利便性を享受する影で、「豊かさ」の代名詞であるクルマがもたらす死傷被害は深刻で、命の重さと真の豊かさとは何かという問いが突きつけられています。

わが国において2017年に生命・身体に被害を受けた被害者数は61万2034人ですが、このうち何と95.5%（58万4544人）は道路交通の死傷（死者数は5,004人※厚生統計）です。

この「日常化された大虐殺」ともいうべき深刻な事態に、被害者・遺族は「こんな悲しみ苦しみは、私たちが終わりにして欲しい」と必死の訴えを続けています。人間が作り出した本来「道具」であるべきクルマが、結果として「凶器」のように使われている異常性は即刻改められなければなりません。このような背景から、国連は11月の第3日曜日を「World Day of Remembrance for Road Traffic Victims（世界道路交通被害者の日）」と定め警鐘を鳴らしています。

「交通死傷ゼロへの提言」をテーマに本年も集った私たちは、未だ続く「事故という名の殺傷」を根絶し、「日常化された大虐殺」という言葉を過去のものとするために、以下の諸点を中心に、わが国の交通安全施策の根本的転換を求めます。

## 第1 交通死傷被害ゼロを明記した目標計画とすること

憲法が第13条で定めているように、人命の尊重は第一義の課題です。平成28年3月策定の「第10次交通安全基本計画」の基本理念には「究極的には交通事故のない社会を目指すべきである」とされていますが、「究極的には」でなく、中期目標としてゼロの実現を明記し、政策の基本に据えるべきです。

減らせば良いではなく、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ます。自動車運転処罰法も、人の死傷という結果の重大性に見合う内容へとさらなる改正が必要です。

私たちのこの主張は、単なる理想論ではありません。現に、スウェーデンでは、交通による死亡もしくは重症の外傷を負うことを根絶するという国家目標を「ヴィジョン・

ゼロ」という名のもとに国会決議として採択しています（1997年）。そして、この目標を達成するための方法論と、その科学的根拠を示しています。



## 第2 クルマの抜本的な速度抑制と規制を基本とすること

これまでの長い苦難の歴史から私たちが学んだ教訓は、利便性、効率性、そしてスピードという価値を優先して追求してきた「高速文明」への幻想が人々の理性を麻痺させ、真の豊かさとは相容れない危険な社会を形成してきたということです。安全と速度の逆相関関係は明白です。命の尊厳のために、施策の基本に速度の抜本的抑制を据えるべきです。

不確かな「自動運転車」に幻想を与えるのではなく、今あるクルマの速度規制が急務です。クルマが決して危険速度で走行することがないように、クルマ自体に、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、ドライブレコーダー装着を義務化し、速度と安全操作の管理を徹底すべきです。

さらに、道路ごとの制限速度に応じて自動で速度抑制を行う技術（ISA：Intelligent Speed Adaptation 高度速度制御システム）の実用化や、衝突被害軽減ブレーキなど「高度安全運転支援車」の普及による二重三重の安全施策を早急に実施すべきです。

## 第3 生活道路における歩行者優先と交通静穏化を徹底すること

子どもや高齢者の安全を守りきることは社会の責務です。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のが現状であり、歩行者を守るためにまず取り組むべき課題は、生活道路における歩行者優先と交通静穏化（クルマの速度抑制）です。

道路や通りは住民らの交流機能を併せ持つ生活空間であり、決してクルマだけのものではありません。子どもや高齢者が歩き自転車が通行する中を、ハードなクルマが危険速度で疾駆し、横断歩道での歩行者優先（道交法38条）が守られていないなどの現状は、その根本から変えなくてはなりません。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、信号のある全ての交差点を歩車分離信号に変え、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、さらに必要に応じて道路のつくり工夫を加えて、クルマの低速走行を実現しなくてはなりません。この考え方が欧州の常識であり、ドイツやオランダ、イギリスなどにおいて完全に実施されている都市もあります。

このような交通静穏化は歩行者優先の理念の「学び直し」の第一歩であり、ひいては幹線道路の交差点における死傷被害の抑止に結びつくはずです。



同時に、財源措置を伴う公共交通機関の整備を進め、自転車の更なる活用と安全な走行帯確保を緊急課題と位置づけるなら、道路の交流機能は回復し、コンパクトな街並みは活気を取り戻すでしょう。交通死傷被害ゼロのために、現行の交通システムを安全なものに改善することは、住民の生活の質をも豊かにし、すべての市民の基本的人権の保障につながるのです。

## ゼロへの誓い

## 参加者の声②

## WORLD DAY

## 会場発言

■留萌管内遠別町で生活広報を担当しています。町より11人、研修で参加しました。

今日初めて実際に被害に遭われ方の話を聞き、たった一つの大事な命が一人のドライバーの気のゆるみとか間違いで失われてしまうということを改めて感じました。

町の取り組みとして、交通安全運動の期間、街頭啓発や町内の事業所・飲食店等への飲酒運転根絶を呼びかける活動など様々行っていますが、いっそう力を注ぎ、事故ゼロに向けて取り組んでいきます。

私たち自身も運転する立場であるので、今日のお話を重く心に刻んで日々生活していきたいと思います。

## アンケートより

■被害者、研究者、支援者のそれぞれの立場から話が聞けて、日本の被害者支援の課題が明らかになったと思う。

■本音が聴けて良かった。交通事故にあった被害者です。2回事故にありました。4年経ちますが未だに事

故の処置ができていません。私は生きておりますから、不幸中の幸いでした。人を傷つけたら謝罪は必ず必要だと思いますが、二重三重の被害を受けています。加害者にならないように自らも気を付けようと思いました。ありがとうございました。

■福澤さんのお話、青野弁護士さんの報告、諸澤先生の講演等、改めて交通事故の絶滅をしなければならないと被害者家族として意を強くしました。交通犯罪者に対する国民の意識を変えてゆくことが、事故根絶につながるのではと思います。

■交通事故の怖さを十分に知ることができて良かった。福澤さんのお話に涙が出ました。

■福澤さんのお話は、非常に感動を受けました。ボランティアでスクールガードをやらせてもらっています。横断歩道なのに停止線を越えて横断歩道上で停まる車があり、子ども達は非常にびっくりする事があります。★毎年案内を頂きありがとうございます。とても勉強になりました。14日のパネル展も参加させていただきました。飲酒運転は危険運転ですから、事故を無くすためにも重い罪にした方がよいと思います。

■身近な問題として、「事故」は事件であると認識させられました。フォーラムの資料は会社で回覧、朝礼では活動の様子を紹介し、安全運転の啓発に努めています。被害者の会の皆様の活動にはいつも心から感謝しています。

■道の屋代課長が挨拶で「ドライバーは他人の命を軽視する明確な意識は持っていないだろうが、違法な運転は人の命を軽視していると言われて当然の行為」と言われたが、大変心強く思いました。

■被害者の訴え、命の大切さを加害者に聞かせたいですね。

■交通犯罪に対する量刑の重さという、大切な問題解決が早まればよいと思いました。

■とても心に響きました。この広い日本中で、もっとも組織的に、もっとも持続的に、またもっとも意義ある（実効性ある）活動をされてきた貴会の歩みに深く敬意をもってお礼を申し上げます。この会によって自らの認識を改め、学び、社会に働きかける力のひとつになりたいと思います。



## 「要望書」の取り組み報告

代表 前田敏章

私たちの日々の活動の柱に、「交通犯罪被害者の尊厳と権利、被害根絶を求める要望書」の活動がありますが、2019年度の取り組み経過を要約して報告します

## 「第3次犯罪被害者等基本計画」の見直しに関する意見聴取会 8月21日 警察庁

「第3次計画」（2016年4月～2021年3月、所管は警察庁犯罪被害者等施策担当参事官室）の見直しに関する意見聴取会において、あらかじめ提出した13項目について意見を述べました。主な要望内容は以下です。

- ・被害者への生活支援など、自治体における特化条例制定を軸としての施策推進を図ること
- ・逃げ得を許さないために、時効廃止の対象犯罪に自動車運転処罰法の罪も加えること
- ・被害者等および被害者参加弁護士が公判前整理手続きに参加する権利を法律で定めること
- ・科学的捜査と被害者の尊厳という見地から、死因究明に死亡時画像診断を導入すること

- ・初期診断に全身の画像診断を義務付けること
- ・遷延性意識障害者を介護する療護センターの充実・拡大をはかること

## 「第11次交通安全基本計画」に係る意見聴取会 11月5日 内閣府

所管の内閣府政策統括官は、2021年3月策定予定の「第11次計画」に係る意見聴取会を開催。当会は、全国の交通被害8団体とともに「道路交通安全に関する基本政策検討会」の委員を前に、大きく8項目の要望意見を述べました。

なお、私たちが「計画」策定に当たり直接意見を述べる機会が与えられたのは2009年の第9次計画策定時が最初でした。（会報31、32、50号参照）

今回強調して述べた項目・内容は下記です。

- ・基本理念と目標に、死亡および重傷被害ゼロを明記し、11次計画を中期目標実現へのステップと位置づけること。





- ・スピードと効率優先からのパラダイム転換を図り、根本的な速度抑制を対策の基本に据えること。
- ・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実現するために、「ゾーン30」「歩車分離信号」など徹底すること。
- ・歩行者、自転車の被害事件根絶のために、横断歩行者妨害違反（道交法38条違反）の根絶と正しい前照灯使用法（道交法52条）を強調すること。
- ・昼夜別速度規制を導入すること。
- ・運転免許の付与条件を更に厳格にすること。
- ・不確かな「自動運転車」に幻想を与えるのではなく、全ての車を対象に安全運転支援施策を急ぐこと。

## 道への要望書提出 8月30日 道庁

道知事宛要望書提出を、前田代表、内藤、高橋両副代表で行い、昨年施行の被害者支援道条例に基づき、道内全ての市町村で具体的な支援体制が作られるよう連携を強めて欲しいことや、4年前に制定された飲酒運転根絶条例の推進と必要な見直しなど、11項目について、強く求めました。



要望書を受け取った道環境生活部 築地原部長は、検討を約し、くらし安全推進課からは、各項目についてのコメント（会のHPに掲載）がありました。

道警との意見交換会 9月5日 道警

当会から5名、道警からは企画課、捜査課、規制課、被害者支援室の各担当官が出席しました。この意見交換会も、16回目を数え、被害者理解の深まりが道や道警そして国の施策推進に繋がっていることを相互に確かめ合う実り多い意見交換会でした。

## 関係省庁への要望書提出と回答

今年度も9月に道選出の荒井聡参議院議員事務所を通して、内閣府、警察庁、国交省、法務省、厚労省宛に要望書（会報60号p13）を提出しましたが、12月2日、各省庁より回答が届きました。

以下、今年度の特徴です。

〈警察庁〉2-1 死因究明に関して、遺体への尊厳にも関わり死亡時画像診断（Ai）の有用性などにも触れた「死因究明等推進基本法」などの施策展開あり。

5-2 高齢者の免許更新時の実車試験の導入検討と運転技能を確認する制度の導入の検討あり。

6-2（初めて提出した昼夜別速度規制について）「道路交通環境に応じた速度規制が行われるよう都道府県警察を指導する」との記述あり。

〈国交省〉6-3「自動ブレーキ」ではなく「衝突被害軽減ブレーキ」と呼称し、基準の策定と審査を対象とした義務付けの検討、および、ペダル踏み間違い時加速抑制

装置等の性能認定制度導入の検討、ISA（自動速度制御装置）など先進安全技術開発促進を進めているとの回答、などあり。（詳細は会のHPを参照下さい）



## 朝日新聞が会の20年を特集

朝日新聞が、特集「ゼロへの祈り 交通事故被害者の会20年」を連載（11月24～28日）しました。  
その中から、「いのちのパネル展」の小野さんの記事を紹介します。

朝日新聞 2019年11月26日（道内版）

心に届く訴え求めて  
「生きた証し」伝える

[illegible]

ゼロへの  
祈り  
交通事故被害者の会  
20年

パネル展 写真の日常に文章添え

11月14日の朝、札幌駅前  
通の地下歩行空間を行き交  
う人たちが、一人また一人  
と足を止めた。視線の先に  
あるのはA2判の展示バネ  
ル26枚だ。愛車の上でボー

今日からできる  
安全運転メモ

■前の車との距離を4秒以上に  
道路脇の木などを目印に、前方の車が目印を通過してから何秒たったかを数えてみる。九州大の松永勝也名誉教授が提唱する理論のもと、2015年から大分県警が取り入れている。追突事故を防ぐには4秒以上の距離が必要だと言う。これからの時期、道内は路面が凍結し、追突事故が増える傾向にある。運転時に車間距離を何秒空けているのか、一度確認してみてもいい。

ズをよる20代の男性や、遊具による世代で遊ぶ男の群。暖かいついで人物写真が並び、それぞれの日常を伝えている。

交通事故で亡くなった人の写真と、遺族の思いを伝える「いのちのパネル展」。札幌市在住で、北海道交通事故被害者の会・小野茂さん(70)が2009年から全道では、ほぼ一人続けてきた「展示写真の中に座って笑顔を向ける若い男生のモノクロ写真が善徳さん。小野さんの長男の善徳さん。小野さんは1969年8月、バイクに乗っていたときに、居眠り運転の対向車に衝突された。小野さんは、加害者が8カ月で仮釈放された後、一度と断れぬと言ったことを知り、「判決決定後の悲愴さが約り合っている」として、展示写真の中に座って

た。けがで車いす生活の小野さんが持ち運べるよう、パネルは軽い素材の発泡スチレンボードを選んだ。

最も大切にしたのは、ふと立ち止まり共感してもらうことだ。思いがあふれる遺族の文章を5000字ほど

家族を失った全国の遺族らが主催する「生命のメッセ・ジレン」を知り、北海道に招いた。等身大の大型パネルに被害者の写真が貼られ、足元に生前の靴が並ぶ。会場を訪れた人たちが「生きた証し」を見つけた。小野さんは「これで、これこそが心に届く訴えの形なんだ」と感じた。被害者の協力を得て、手づくりのパネル展を準備し

の会員118人のうち、60～70代が半分以上と高齢化が進み、パネル展も後継者がいない。それでも「千人に1人でも興味持ってくれば、その人から家族や友達に広がっていく」と信じている。

(前田健次)

パール展は開催日数が17年間、年間で約1700日となった。小野さんと同じ地域に住んでいた札幌国際大で非常勤講師の吉岡精一さん(68)は、昨年までの10年以上に、授業やゼミに取り入れてきた。ドライバーに独自のアンケートを実施し、学生が手作りでパール展を開いてきた。

小野さんは活動の広がりを感じつつ、体力の衰えも覚えている。被害者の会

# 犯罪被害者週間全国大会2019～いのち、きぼう、未来～

17回目となる全国大会（主催が「ハートバンド」となって15回目）は、11月30日・12月1日の両日、東京の浅草セントラルホテルを会場に行われ、全国16の被害者団体と支援の団体や個人の方など130名以上が集いました

北海道からは、旭岡、飯田、黒川2、斉藤、佐藤2、高石（飲酒ひき逃げに厳罰を…）、前田、の9人が参加し、積極的に発言するなど、今年も、大会成功に寄与しました。

「ハート・トーク」の一コマ



## 開会

最初に、代表の前田が開会挨拶。続いて、赤羽史子参事官（警察庁犯罪被害者等施策担当）、黒沢正和専務理事（犯罪被害救援基金）、秋葉勝専務理事（全国被害者支援ネットワーク）が来賓挨拶をされました。

## 被害者の声

第1部では、平成16年、長崎県佐世保市で起きた小6同級生殺傷事件で妹様を亡くされた御手洗さん（当時中学3年）が、事件等で兄妹を亡くされた方が求める周囲の理解と支援について、ご自身の体験をもとに対話形式で具体的に語られました。

また、熊本市の村上公朗さんからは、平成30年5月、酒気帯び・わき見という危険運転によりご長女（17歳）を奪われた悲しみと被害根絶への願いが切々と語られ、会場にはすすり泣きの声も聞かれました。

この後、各被害者団体とハートバンドのこの1年の活動紹介がスライドによって行われ、ゆるやかな連携で励まし合いながら全国各地で活動をする意義を確認し合いました。

## ハート・トーク

第2部の「ハート・トーク」は、初企画のグループ討議を取り入れ、「一番困っていること」「苦しい中で助かったこと」「犠牲を無にしないために」という共通テーマで、参加者全員が語り合いました。



後半の各グループ報告とサポーター発言で、被害者の置かれている痛切な現状と権利回復への願い、犯罪被害者等基本法制定から15年の課題等が全体共有されました。

その後は交流会、懇親会。全国の仲間との寸暇を

惜しんでの交流が今年も続きました。

## 分科会

翌日は、4つ分科会～「今求められる被害者支援」（写真）、「弁護士相談」「今すぐできる心と身体を緩めるセルフケア」、「ハートカフェ」～で討議と交流を深め、最後に全体会で報告しあい、再会を約して全日程を終えました。



大会を通して「いのち、きぼう、未来」を合い言葉に、更に声を上げ続ける勇気をつかち合いました。

大会成功を糧に、基本法の謳う被害者等の尊厳と権利回復のために、さらなる制度改善と途切れない支援、国民理解の深化をめざし活動を続けなくてはなりません。（前田記）

## 参加者の声

◆被害の当事者は、被害にあった時点から、「何故、何故」と、周りの人が理解してくれない苦しみが続きます。

この苦しみを訴え続けていく事で、社会から認めてもらえるのではないのでしょうか。

◆犯罪被害者は、人の前で発表するのは非常に辛いことだと（自分も含めて）思いますが、年に1回でも、このような会を催し、発信していくことは被害者支援施策につながっていくと思います。

◆被害があったとき、どうしてもご両親のお話を伺うことが多いですが、ご兄妹のお話を聞いて、目からうろこの思いでした。これからの支援に生かしていきます。

◆自然災害の被害者は、TPOが皆共通しているので、ボランティアも全国から駆けつける。しかし犯罪被害者は、全てTPOが異なるので、全員の力を結集するのは容易な事ではない。そして加害者がいるというのが、また憎しみを増幅させるのである。私はこの国の法律は加害者を守るために出来ているのではないかといつも考えるを得ない。日本は後進国です!!



※この大会の記録は、ハートバンドのホームページ（「ハートバンド」で検索）にアップされています。



**ハートバンドに参加させてもらって**

札幌市 旭岡 真由美

この度初めて参加しましたが、全国にある被害者の会から身内を事故や殺人で亡くした方々が来ており、中にはテレビで見た事のある方も数人いらっしゃいました。その方達と限られた時間の中でしたが、お話ができ沢山の事を学ばせて貰いました。

これからも被害者の会の方々と交流を続けて、私自身自分の事故を乗り越えて行きたいです。またこの会に参加することを後押ししてくれた長男に話した所、自分も機会があれば是非参加してみたい、と言ってくれました。

こちらの会に参加させて貰い、色々な活動を通して私自身が成長出来るように、これから先は少しでも皆様のお役に立てる様に頑張りたいと思います。

今回の大会に参加させて頂き、本当に感謝しかありません。これからも宜しくお願い致します。

**新しい出会いもありました**

小樽市 斉藤 敬子

昨年に続き2回目の参加です。

初日のハート・トークでは、6人程でグループを作り、各々の活動や心境などの話し合いをしました。

メンバーも、様々な地方からの、被害者や支援活動をされている方です。少人数ですので、自分の言葉で語ることができ、新しい出会いもありました。

自分のように自ら声を出すのが苦手な者にとりましては、とても意義あるものであったと感じています。思い返せば、去年は、場の雰囲気や圧迫されて臆していました。今年は積極的に参加できたという実感も得ることができました。

**ゆるやかな連携の育み**

北広島市 飯田 今日一

3回目の参加です。ハート・トークでは、一人一人が膝と顔を寄せ合いながら親近感をもって自分の立場を話されました。

私のグループは、私と被害者である支援者2名と被害者でない支援者3名の6名構成です。

被害者である支援者の方は、事犯後の世間、会社、近所は、自分達に対し「優しさ」と無分別」が無数に存在したことを話されながら、今後も支援を続けていく強さを感じさせる方でした。

一方、被害者でない支援者の方には、一人一人の哀しい思いの流れと犠牲、犯罪で一瞬に平穏な日々

が失われる「怖さ」、不用意な言葉が被害者を傷つけてしまうことを、知ってくれる“だろう”から知って“行く”という気持ちの方々でした。

ハート・トークはハートバンド全国大会「緩やかな連携」の育みでした。

**心と体のセルフケア**

札幌市 黒川 和子

理解されない被害者の心と体の苦痛。それに対する分科会があり参加しました。

心と体のセルフケア、呼吸法と軽い運動。参加者は少なかったのですが、終了後、ハーとため息ついて。私もそうだったから楽になったんですね。一瞬でしたが、分科会の感想発表をする黒川さん↑

**グループで話せて とても良かったです**

札幌市 佐藤 茜莉

第二部のハート・トークは、前回の車座トークとは内容が変わり、みんなが手をあげて話すのではなく、グループとなり1人1人話せる企画となっていてとても良かったです。

話す時間が少なく話足りない方もいたかもしれませんが、その場所ですぐに全員が話せることができるということに感動しました。

次回も機会が与えられたら、参加したいと思います。ありがとうございました。

**グループトークの進行役をして**

江別市 高石 洋子

私は毎年（飲酒ひき逃げに厳罰を…の会から）実行委員として参加させて頂いてます。

今回は新しい試みで、ハート・トークをしました。とても和やかな雰囲気やほっとし、そして、色々気づかされました。

5～6人程で輪を作り、聞き役が一人一人の声を聞き出しました。大勢の前での発言は勇気がいり、話せない方たちも、少人数だと思い切って悩みを打ち明けられます。悩みを聞いて、他の方が色々アドバイスをしてくれました。泣いたり、笑ったりして話が進みました。どのグループもそうだと思います。

閉会の時、今回北海道から初めて参加してくれた方が「来年も参加したい！」と言ってくれたことが、とても嬉しかったです。まだ参加したことのない方も是非参加頂けたらと思いました。





## 編集を終えて

■ 当会は、昨年9月に発足から20年の節目を迎えました。有り難いことに、新聞各紙は丁寧に報道下さり、朝日新聞はこの20年の活動を「ゼロへの祈り」として5日間特集しました。その3回目がp13の「いのちのパネル」小野さんの記事です。

■ 1回目(11月24日)に取り上げられたのは、亡き博勇さん(当時小学2年)が通っていた小学校に本の寄贈を続けている佐藤京子さんです。(下段切抜)そして、長女の茜莉さんは、今回のフォーラムで司会を務めてくれましたが、佐藤家と事件を通して知り合い励まし合っている福澤さん(p1)から、わが娘のように思われている方なのです。

■ 会報60号に巻頭手記を寄せた中野邦子さんは、旭川での飲酒運転根絶の街頭活動で出会った記者さんに「(過去の事件を風化させず)報道し続けて欲しい」と訴えたところ、後日、記者さんは、コラム「北だより」(道新9月6日旭川・上川版)で「女性の訴えが耳に残る。事故に遭った人たちの死を無駄にしないために報じ続けるー。地元紙の記者として胸に刻みたい」と心強い一文を書かれました。

■ 改めて考えさせられたことは、被害ゼロへ「語り継ぐ」こと、「支え合う」ことの大切さです。

私たちは20年の「節目」を機に、基本法制定から15年という節目とも重ね合わせ、諸澤先生も指摘された「許された危険」などというクルマ社会の麻痺を根底から正すために、語り継ぐ活動に魂を込めたいと思います。(前)

朝日新聞 2019年11月24日(道内版)

札幌駅地下歩行空間での「いのちのパネル」展  
(2019/11/14)



## 会の日誌

2019.8.11. ~ 2020.1.20.



## 《会合など》

9/2、10/7、11/7、12/9 世話人会

8/29 会報60号発送

8/30 道環境生活部長へ要望書提出

9/5 道警との意見交換会

関係省庁へ要望書提出

11/16 世界道路交通事故被害者の日・北海道フォーラム

## 《訴えの活動》

◆8/27 札幌市立幌東中、(真島勝)

◆8/28 札幌市立西岡中、9/9 標茶高校、9/11 弁護士修習、9/19 小樽警察署、9/24 網走刑務所

9/25 上士幌高校、10/8 登別市立鷺別中、10/9 道東ブロック交通安全指導員研修、10/16 中札内高等養護、10/17 紫明女子学院、10/18 苫小牧西高

10/29 月形刑務所、11/9 登別市立幌別中、11/21 滝川市立江陵中、12/12 北星大学・短大、12/18 遠軽町立遠軽中、12/25 北海道教育大学 (前田)

◆8/30 札幌市立中央中、11/13 栗山高校、11/19 西当別中、11/25 芦別警察署、11/25 芦別中(白倉)

◆9/4 札幌市立屯田北中、9/25 網走市立第2中、10/25 札幌市立福井中、11/7 海星学院高、

11/14 池田高校、11/19 平岡高校、(高石)

◆10/17 森警察署 (福澤)

◆処分者講習：9/12・10/24・1/16 (前田)

11/24・12/26 (真島勝)

## 《いのちのパネル展》

■8/24~31 室蘭市道の駅「みたら」■9/1~9/7 伊達カルチャーセンター ■9/10~20 留萌振興局

■9/25 札幌駅地下歩行空間 ■10/4~11 日本医療大学(真栄) ■10/11~18 日本医療大学(恵み野)

■11/14 札幌駅地下歩行空間 ■11/16 かでる27(道フォーラム) ■11/19~12/3 札幌国際大学

■釧路警察署のご協力で、6会場、6日間

## ～お知らせ～

◆2020年の定期総会・交流会は、

5月16日(土)13時半～

「かでる2・7」です。

◆会報は今年から、年2回の発行に変更します。62号は8月です。

