交通事故被害者の会

発 行　北海道交通事故被害者の会
代表　前田　敏章
事務局
060-0001 札幌市中央区北１条西９丁目
ノースキャピタルビル４階

第２１号　2006 年 8 月 10 日　（年３回発行）　TEL 011-233-5130　FAX 011-233-5135
E-mail　hk-higaisha@nifty.com　ホームページ　http://homepage2.nifty.com/hk-higaisha/

被害者の会は、被害者どうしの支援と事故をなくすための取り組みを目的とした、交通事故被害者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。年３回の会報が送られ、毎月の例会に参加できます。例会時に当事者としての相談も受けています。（例会の日程は p 12）

９ヶ月の赤ちゃんは人ではないのですか？

「桜子」　事故日：平成15年12月27日　札幌市北区　細野　雅弘

平成15年、私達は結婚３年目にして、初めての子供を授かりました。妻はつわりがひどく、途中２週間入院し、やっとの思いで妊娠９ヶ月まで育てました。

そんな折、私たちは年末の買出しに札幌駅方面に出かけた帰り道に事故に遭いました。反対車線を走っていた加害者の車両が一方的に、私たちの車に衝突してきたのです。

妻は衝突の衝撃で帝王切開の緊急手術を受け、女の子が生まれ「桜子」と名づけました。しかし、懸命の治療の甲斐なく10時間後に亡くなりました。

その後、加害者は起訴されましたが、子供の命が奪われたのに、なぜか罪名は致死罪ではなく業務上過失傷害罪でした。加害者は刑事裁判が始まるまでの2年間、謝罪の意思を見せませんでした。

本来、被害者を守る機能を担うはずの、国や保険制度までもが、亡くなった子供の補償をしようとしませんでした。

その理由は、「事故に遭ったとき、胎児だったから」というものでした。なぜ、このような現実がまかり通っているのか、納得がいかないまま、今日を過ごしています。私の子供は、誰からも「人」としてすら扱ってもらえませんでした。

少しの時間、想像してみてください。

9ヶ月で生まれた赤ちゃんは人でしょうか、それとも物でしょうか？
その子に、人生はあるでしょうか？
人としての価値はあるでしょうか？
小さな「いのち」にも、他の人と同じ価値の人生があります。
車窓の外に歩いている人には、あなたと同じ価値があります。
人を殺すと、自分の人生を殺すことになります。
他人の「いのち」や小さな「いのち」を守ることが、
自分の「いのち」を守ることになると、
私は信じています。　（いのちのパネルより）

内閣府のポスター

今号の主な内容（数字はページ）
② 2006年定期総会開かれる
会員交流会の記録　③「ロードキル対策を」高橋利子
④「胎児の人権確立を」細野雅弘　④「息子の事故後の医療」米内隆俊
⑤「ひき逃げ犯の厳罰化を」高石洋子
⑥ 講演「被害者問題と法制度」青野 渉
⑨ 報告「裁判所は命の重みを考えよ」小林敦
⑩ 報告「不当判決に怒り」白倉博幸・裕美子　⑩「むちうち症から脳脊髄液減少症へ」荻野京子　⑪「交通安全講話を終えて」高石洋子

2006年 定期総会開かれる　5/13　かでる2・7

7 回目となる定期総会は､5 月 13 日 13 時半より、かでる 2・7 を会場に、29 名の出席で行われました。（会員数は 112 人）

内山さんの司会で、黙祷のあと来賓の道警交通部交通企画課長嶋田茂春氏、道交通安全協会専務理事楢林榮次氏のご挨拶を受けました。

議事は伊藤さんと小野さんを議長に進められ、活動報告と決算、活動計画と予算、および新たな項目を加えた要望事項が提案通り議決されました。

また、「被害ゼロ」を訴える活動として、昨年の体験講話が延べ回数 44 回、受講者数約 8 千人に達していること、「いのちのパネル」が区民センターなど 8 会場で展示されたことなど報告されました。

役員選出では、佐川さんが副代表を降りられ、新たに内藤裕次さんが選出されました。

代表挨拶　前田　敏章

支えていただいている道交通安全協会、そして道警交通部にお礼を申し上げる。

発足以来 7 年目を迎えたが、「命と被害者の尊厳が守られ、交通犯罪と事故の根絶を」という課題を考えるとき、その現状について、過小評価も過大評価もしてはならないと何時も戒めている。それらは理由のない楽観論に陥ったり、又は悲観的に見すぎて前を向く勇気を失ってしまう。

道内交通死の減少傾向は、私たちが続けてきた啓蒙活動も寄与していると思いたい。しかし、発生件数と負傷者数は減っておらず、抜本的施策を願わずに居られない。

昨年 12 月に「犯罪被害者等基本計画」が策定されたが、これが実効ある施策として動くには課題が山積と実感している。裁判員制度に伴う「公判前整理手続き」では、被害者の立場がむしろ後退しているということも明らかになった。今後も私たち被害者団体がより具体的に現状と願いを関係機関に訴えることが重要である。

これまでも多くの会員の「犠牲を無にしない」という地道なとりくみに、お互いが勇気づけられているが、本日の総会と会員交流会でより深めたい。

来賓挨拶
道警本部交通部交通企画課長　嶋田 茂春氏

昨年の交通死亡事故が 302 名ということで、14 年ぶりにワーストワンを返上することが出来た。これも皆さんが、体験されたことを講演会やパネルを通して多くの道民の方に啓発活動をして頂くなど、一つ一つの取り組みが力になったと思う。心から敬意を表したい。

しかし、3 万 5 千人もの方が重軽傷を負っている。道警としては、道や交通安全協会、そして皆さんとスクラムを組んで、1 人でも傷つかない、亡くならないように力を出していきたい。

なかなか被害者の立場について、気がつかないところもあるかと思うが、皆さんの取り組みを思い出しながら、全力を尽くす事をお誓いさせていただく。

来賓挨拶
(財)道交通安全協会専務理事　楢林 榮次氏

昨年は、昭和 22 年以降初めて、死者数が 5 年連続で減少した。皆さんをはじめ多くの方々の地道な活動の賜物であり、心から感謝と敬意を表する。

被害者を一人でも少なくするために、広く深く交通安全運動を展開し、今年もワーストワン返上と 6 年連続減少を実現したい。ご支援と協力をお願い申し上げる。

交通事故は件数や死者数など数字でとらえられる事が多いが、被害者の会は体験を踏まえて心に訴える交通事故防止活動を継続的に行っており、事故防止に大きく貢献されている。

安全協会としても､財政的に厳しいものもあるが、被害者の会に資金の助成など必要な支援と関係機関の連携など努めさせていただきたい。

役員・世話人一覧

★代　表：前田敏章
★副代表：小野 茂　内山孝子　内藤裕次
★世話人：佐川昭彦　二宮章起（監査）
水野美代子　筒井美香　荻野京子
水野 親　佐藤京子　太田澄子
長瀬初美　伊藤博明
★監　査：永野準二

会員交流会　犠牲を無にしない、私たちのとりくみ

総会後の会員交流会は、「犠牲を無にしない、私たちのとりくみ」というテーマで、全体会として行いました。昨年より多い39名の参加で、青野弁護士の講話「被害者問題と法制度」（要旨はｐ6）と、４名の会員報告を受け、学びと交流を深めました。報告後は、初参加の会員の方も含めて自由な発言が行われ、有意義な会になりました。以下は各報告の要旨です。

ロードキル対策を求めて

室蘭市　高橋利子

（株）東日本高速道路（旧日本道路公団）を民事提訴しているが、青野先生のお力により、多くの事実がわかってきた。

ロードキルとは、動物が車との衝突によって命を喪（うしな）う事。旧日本道路公団の資料によると、全国の高速道路で年間に3万5千件にも上る。娘の事故現場付近（苫小牧西インター～東インター）に限ると、H12年＝80件、13年＝128件（事故当年）、14年＝97件。その多さに驚いてしまう。それだけ危険な思いをした方々がいる。

同じ箇所で、動物が原因の「事故記録」としては、H12年＝2件、13年＝4件、15年＝2件、16年3件。ショックだったのはH13年の「記録」には娘の事故が無かった事。運転者が回避し動物が逃げてしまうと記録には残らない。

娘の事故の後、札幌―室蘭間で、何件か単独事故で亡くなったという記事を見た。原因不明となっていたが、この中にも同じような事故があったと思われる。ロードキルは人間の事故にもつながるということで、道路公団や国土交通省の各研究機関で対策の研究を行っており、多くの資料がある。動物学者の方々も対策の必要性を訴えている。

娘の事故現場だが、当時は約20ｃｍの隙間のある有刺鉄線があるだけで、キツネなどの動物に対する侵入防止策は全く講じられていなかった。しかし、青野先生が調べてくれたのだが、実は、17年も前（H元年）に作られた公団の内部資料には、キツネ等の中型哺乳類に対する対策として、金網型フェンスと共に下部にはコンクリート化が必要と明記されていた。せっかくの労作は高速道路建設にはまったく生かされなかったのである。17年前の研究は一体何であったのか。悔しい思いで一杯である。さらに、事故後の平成14年、小動物対策用の金網型フェンスが設置されたが、この工事でも地面を掘る動物の対策は全くなされていなかった。

ちなみに、北海道の高速道路ではキツネのロードキルが約40％と一番多く、、次はタヌキという統計がある。実際に事故現場付近の柵の下部には、動物が掘ったと思われる穴が、わずか数10メートル以内に数箇所有ったし、この改良工事の後もロードキル事故は減っていない。

研究の為の研究にこれまで億単位の費用を費やし、役に立たない対策工事に、事故現場付近だけで9千万円の費用がかかっている。おざなりではなく、真剣に対策を考えて欲しい。動物が道路を渡るためのトンネルや橋なども対策としてある。

ロードキルの情報を流すことは今すぐ出来る。事故がおきた区間や、タヌキやキツネのロードキルは夕暮れから朝方にかけて多いことなど、事実を利用者に公開し、具体的に注意を促してはどうか。

一般道については、エコネットワーク代表小川巌さんが、1996年の北海道新聞コラム欄に、「スピードがそれほど速くなければ、動物は車を難なくかわせるが、70～80キロ以上になると難しい」と重要な指摘をしている。

旧道路公団は、大切な命が喪われたことをしっかりと認識して欲しい。この裁判を通してたくさんの皆さんに事実を知っていただく事が、（株）東日本道路の意識改革につながると、私と家族は信じている。

犠牲になった真理子の命を無駄にしたくないという想いで、これからも頑張っていきたい。

（関係記事：9 号 p10，10 号 p3，11 号 p3、14 号巻頭 20 号 p9）

初めて出席させていただきました

今回初めて交流会に出席させて頂きました。

皆様のお話、私とて同じ思い。胸につまるものがありました。「ここに集っている皆同じだ」と考えるだけで、なんだか今まで感じたことのない雰囲気に包まれたような気持になりました。

米内隆輔君のお父さんのお話を聞き胸がつまりました。私も同じような年齢の孫がおります。

隆輔君ガンバレ!! ガンバレ!!

今度又、機会がありましたら皆様とお会い出来ます事願っております。帰りのエレベーター内で私どもをはげまして下さった事、一生忘れません。皆様お体大切にお暮らし下さいませ。

交通事故のない平和な世界である事願ってやみません。　（7 月 6 日　江差町　柳谷志美子）

胎児の人権確立を求めて
～胎児交通事故の現状～

札幌市　細野雅弘

胎児交通事故の死亡者数については、公的な統計が存在せず、これまであまり注目されてきませんでしたが、民間の推計値では毎年1,300～2,600人（妊婦のシートベルト着用を推進する会ホームページから引用）とする推計値があり、決して稀な事例ではないものと考えます。

事故時に胎児であった場合、つまり妊婦の交通事故における、胎児の取り扱いについては、法律および保険制度の整備が極めて不備であり、この場をお借りして現状のご報告をしたいと思います。

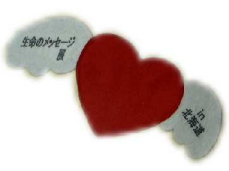
日本の法律においては、刑法と民法で胎児をどの時点から人として扱うかについて、ばらつきがあります。

刑法では、基本的には生まれた時点で人として扱うという立場であり、故意で胎児を死亡させた場合は堕胎罪が適応されますが、過失犯の場合は母親に対する傷害罪となるのみで、胎児に対する刑事責任は問われません。刑法でこのような取り決めがあるため、中絶が合法的に可能となります。ただし、胎児の時に事故に遭ったものの、生まれて存命し、その後、事故が原因で死亡または後遺障害が残ったケースでは、胎児に対する致死罪や障害罪が認められる場合も散見されるようになってきました。この部分については検察官や裁判所の裁量によるところが大きく、被害者の立場を考慮して法律をぎりぎりまで拡大解釈をすることによって可能となるもので、一般的に認められるものではありません。

民法では、相続権と損害賠償請求権に限って胎児の権利を認めています。したがって、加害者に対して損害賠償請求が可能です。

保険制度では、民法で損害賠償請求権が認められていることから、加害者の任意保険から損害賠償を請求することが出来ます。しかしながら、被害者が自分で加入している保険では、胎児を搭乗者と認めず保険金を払わない立場をとっています。ただこの点については、先日、加害者が任意保険に加入していなかった場合に発動する無保険車傷害保険について、支払いを認める最高裁判決が出されました。今後さらに改善の余地があると考えます。

当方は、妊娠9ヶ月で事故に遭い、子供は生まれた後10時間存命して亡くなりましたので、胎児がなくなったのではなく、子供が亡くなったと思っておりますが、事故後、このような制度の壁に阻まれつづけ、十分な法的および保険的補償を受けることが出来ずに来ました。これは、経済的に被害者を苦しめるだけでなく「お前の子供は人間ではない」と言われているのと同じことで、精神的な被害が大きく大変問題があると考えています。



医学的には22週を超えると人間の全ての機能がほぼ完成し、500ｇの超未熟児でも生存することが可能になってきていることから、生まれた時点からしか人権を認めないという法制度は時代錯誤のものとなっています。

今後、法律・保険などあらゆる側面から「胎児の人権」に関して総合的に見直さなければならない時期に来ていると考えます。

（関係記事：19 号 p10、本号巻頭）

息子の事故後の医療について

稚内市　米内隆俊

平成15年6月20日午前7時50分頃。加害者は以前からこの道を使っており横断歩道があるのはわかっていた。しかし横断している人をあまり見かけなかったので、横断者は居ないだろうという身勝手な運転で息子を撥ねた。加害者は救護措置もせず近くの鮮魚店の中に居たという。

心肺停止の状態で、救急指定の市立稚内病院に搬送された。通報・出動が7時53分、現場到着7時58分（道が混んでいたため）、収容8時04分、病院到着8時09分。この間16分。通報は目撃者だった。

検査を受け、主治医からの話では、脳・肺・じん臓挫傷（意識障害、呼吸障害、四肢麻痺等）それと脊髄損傷の疑いで、治療計画は投薬等。入院期間は１ヶ月・・・と。友人から脳低温治療と言う方法があると聞き「きちんとした病院」に転院したいと告げると、「ここも脳神経外科専門。脳低温治療の施設はここにもあるが人手が足りない」という答え。３週間後、頸椎脱臼が発見され、家内と話し合って転院を諦める。セカンドオピニオンで行った病院の院長先生に、同じような事故で学校に行っている子供も居ると聞いたので、無理に動かさない方がいいと思った。しかし、翌平成16年3月、脳神経外科が廃止。市内の別の脳神経外科に転院、現在に至る。

心臓が一時的に止まった患者の脳には十分な血液が回らず、神経細胞の働きが弱まる。４分以上続くと脳が致命的なダメージを受け、身体を動かせず、食事や会話も出来ない植物状態に（ドリンカー曲線）。

脳低温治療は受傷後６時間以内に行うと効果が期待できるという。６時間以内であれば日本のほとんどの場所の設備のある病院に搬送出来るのではないのだろうか。先頃知った独立行政法人自動車事故対策機構で運営などを行っている、札幌しらかば台病院（札幌市豊平区）のような病院、施設などが増えてくれると良いと切に思う。

（関係記事：20 号巻頭）

ひき逃げ犯の厳罰化を求めて

江別市　高石洋子

3年前に「飲酒・ひき逃げの厳罰化」を求める署名活動を始めました。きっかけは息子の事件です。平成15年2月12日早朝、我が家の次男で16才の高校1年生、拓那は新聞配達のアルバイト中、自転車をこぎそのまま天に昇って逝ってしまいました。

警察からの電話で急いで病院へかけつけた私達を待っていたのは、顔の血さえもそのままで何の処置もされずにストレッチャーに寝かされたままの拓那でした。主人の「う～おおっつ！」と言ううなり声ともつかない泣き声が今も私の胸に重く響いています。私は泣くことも出来ず倒れていました。そんな中刑事が入ってきて言った言葉は「これ、ひき逃げですから」でした。

時間が経ってから逮捕された犯人は、飲酒であった事がわかりました。自分の車で運転し彼女を乗せ、お酒を飲む目的でパブへ行き、明け方まで酒を飲み、又自分で運転して彼女の家まで帰る途中の犯行でした。犯人は人を轢いたことを自覚し、Uターンして2度も拓那を確認しておきながら、まだ薄暗く、目撃者がいないことを確認して逃げ切れると思い、その場から逃げたのです。彼女のアパートの側の雪山に車を隠し、車を修理する手配までしようとしていました。寒い雪の中、自分が撥ねた人の事など考えていないのです。これが殺人ではなくただの事故なのでしょうか？

家に来た刑事さんは「こいつは何度も検挙されているとんでもない悪なんだ」と逮捕の状況を話してくれ、「これは殺人事件です」と言い切ってくれました。私達も当然殺人犯として起訴されると信じていました。でも事件が検察庁へ移ると、刑事さんの言葉は何の意味も無くなりました。

法律は全く不完全なものでした。逃げた事により飲酒を免れ、証拠隠滅の行為も免れ、寝ずに飲んで遊んで、眠くなってくる朝方に人を撥ねたのにわき見運転の供述が通り、判決文には嘘ばかりが載ってしまうのです。平成15年5月、犯人に下された刑は懲役2年10ヶ月でした。これで何が納得できるでしょうか？実刑と言うことで控訴もされませんでした。

拓那の為に何もしてあげられないまま裁判は終わっていたのです。この悔しさは何処にもって行けばいいのか。これから先どうやって生きていけばいいのか、私達夫婦は頭が真っ白でした。その頃、前田さんと出会い、被害者の会に入りました。前田さんには沢山の知恵をかり、励ましていただき、インターネットに事件内容と署名用紙を載せていただきました。とっても助かりました。

この裁判で私達が知った事は、刑法が、まだ馬車しか走ってないころの100年前に出来たもので、今の世の中に全然当てはまらない不完全なものだということです。ならば、自分達で法律を変えようと決めました。今考えても何でこんな大変な事を始めてしまったのかと思います。

その年の夏、主人がやっとの思いで出来た法務大臣宛「飲酒・ひき逃げ犯に厳罰化を求める」署名用紙を高々と掲げ、「出来たぞ！」と叫ぶと、沢山集まってくれた拓那の友人達から、ワーッという歓声があがりました。

それから看板作りが始まり、8月12日、江別市内の4箇所にて署名活動がスタート。拓那の友人と親御さん達40名ほどが参加してくれ、最初の活動で集まった署名数は4208筆でした。

・・・(中略)・・・

今私たちは、国会に議題として取り上げてもらうための準備を進めています。この問題をきっかけに法律の抜本見直しにつながることを願っています。

つい最近、高橋知事が、交通事故死者数250人以内を目標にしたということを聞いてがっかりしました。なぜゼロと言えないのでしょうか？上に立つ人間が、人ひとりの命を数字で見ているのです。一人亡くなっただけで、悲鳴をあげて欲しいです。そうすれば250人の命の悲鳴がどれだけのものか、気が付くのではないでしょうか。死亡事故を起こした加害者が当たり前の顔をして、普通に暮らしているこの世の中は、おかしいです。

私たちは、法改正されるまで頑張るつもりですが、一日も早く実現するよう、応援を宜しくお願いいたします。

（関係記事：12 号 p10、13 号 p11、17 号 p5、）

《報告された署名活動の概要》

03 年 8 月：署名活動開始
11 月：風間議員の紹介で野沢法務大臣に面会。
5 万人分の署名提出。
04 年：同様事件の被害者遺族、大分の佐藤さんと出会い、北海道と大分で署名活動を展開。
05 年 3 月：6 遺族で南野法務大臣に面会。6 月：「交通事故問題を考える国会議員の会」総会で要請。
8 月：井上御夫妻などと共に「飲酒・ひき逃げ事犯に厳罰を求める遺族・関係者全国連絡協議会」を発足。
06 年 4 月：杉浦法務大臣に面会。大臣は「国会で取り上げる方法を考えたい」と積極発言。
※歴代法相に提出した署名は 18 万人分を超える。うち高石さんがまとめた北海道分は 7 万 3 千人

江差町、柳谷さんから届いた絵手紙

講 話　被害者問題と法制度

～交通犯罪被害者の尊厳と権利について～

青 野　渉 弁 護 士

現状の問題、①捜査の杜撰さ・事故の真実がわからない。②捜査中の刑事記録を見ることができない。③被害者が刑事手続に参加することができない。④免許、保険、刑罰法規などに対し、それをどう変えていくべきかお話したい。

1　証拠保全など、捜査を丁寧に

初動捜査の問題事例が多い。一番は証拠保全。警察のマニュアルには、実況見分調書を作るには車輌の写真やスリップ痕、擦過痕、飛散物など出来るだけ写真を撮って保全と書いてあるが、残念ながら死亡事故であっても写真が、6、7枚くらいしかない場合もある。スリップ痕があると実況見分調書に書いてあるが、翌日被害者の方が現場に行っても無く、第一発見者の目撃者も無いと言い、すぐ近くにいた人もブレーキ音は聞いてないというケースがあった。写真があれば良いのだがそれも付いていない。検察庁段階でその事を言っても「書いてあるのだから有ったのではないか」と言われてしまう。身内を失った人にとっては、そういう説明では納得がいかない。仕事を早く終わらせたいという程度の理由でそういう物を作っている警察官が残念ながらいる。こういう所が基本的にきちんと行われていれば、今の法律の中でも大概の事件の事実はきちんと把握できる。その最低限の出発点が確保されないと、被害者はその先に進めず、地獄の様な活動をしなくてはならない。まずは警察官の意識の問題。道警は捜査を丁寧に行うということを最低限やって欲しい。

2　ドライブレコーダーやTAAMSなど、客観的証拠を保全する方法の確立

客観的な証拠をもっと誰の目にも明らかなように保全することが必要。被害者の会でも要望しているドライブレコーダーを一般の車に義務づけて良いのでは。TAAMS（交通事故自動記録装置）というのは、交差点の上にカメラがあって、事故が起きた音がするとその前後だけ記録して保存できる装置。

3　特別法で、交通事故捜査記録の早期開示を

そして気になるのは、そういう記録を誰が見る事が出来るのかという問題。警察や検察庁だけが独占して見られるというような扱いだと、身内の中だけで処理され楽な方向に流れてしまう。それでは真の被害者の権利回復にはつながらない。被害者であれば見る事が出来るなど制度の整備が必要。自分の身内が亡くなったという人達が事故が発生してすぐ、例えば１週間後くらいに記録を見るという事になれば、それなりの緊張感を持つことになり、いい加減な記録は作られなくなる。ドライブレコーダーとかTAAMSについても、手続きをとれば被害者が見られるということを前提に作られるべき。

刑事手続き一般について捜査記録が早期に開示されるというのは現実的には無理な話だが、交通事故に限って特別な法律を作り、少なくても実況見分調書などは見せてもらえるという制度にするべき。

4　刑事手続きへの参加～意見陳述の重視を

今の法律で、刑事手続きに被害者の方が直接参加して意見を言う事が出来る唯一の場は意見陳述。平成13年からの制度で、かなり浸透している。しかし、この扱いが裁判官によって随分まちまち。昔の裁判官の「被害者というのは被害があった事を証明する単なる証拠。裁判というのは検察と弁護側がたたかって真実を発見するという場であり、被害者が被害感情を言う場ではない」という感覚が根強くあり、意見陳述の時間を制限する裁判官もいる。被告人や情状証人の質問に１時間かけるのに、被害者の意見陳述は20分という裁判官など。犯罪被害者等基本法も出来たので、この辺も働きかけて、被害者の尊厳が守られる裁判制度が必要ということをわかって頂くための活動が求められる。

5　附帯私訴のメリット、デメリット

附帯私訴とは、刑事裁判と民事の損害賠償請求を同時に行い、同じ裁判官が判断する制度だが、次のように良い面と悪い面がある。

メリットとして、被害者も当事者になるので完全に裁判に参加することになり記録も当然見られる。さらに、会の方でも体験された方がいると思うが、刑事裁判では謝罪をして全面的に自分が悪いと言っておきながら、民事になると態度を変え、被害者にも過失があると主張をしてくる加害者がいるが、そういうことが出来なくなる。

デメリットというのは、非常にデリケートな問題だが、これだけ賠償を認めるから刑を軽くするとか、被害者にとっては辛い部分が多くなってくるのではないか。今の民事裁判の中では、慰謝料とか逸失利益など、補償額は不合理で低い。その基準について新しい主張をすると、賠償の問題がクローズアップされて、刑罰の軽重とバーターされる恐れがある。

もう一つ懸念されるのは、警察や検察の捜査と被害者の考えている事故の真相が違う場合。今の裁判では、極端な例では刑事裁判では無罪だったが、民事では有罪というか損害賠償が認められたというケースがあるが、そういうことが出来なくなってくるという難しい問題がある。

６　今後求められる「私人起訴」の制度

私人起訴というのは、検察官ではなく、私人（被害者）が、被告人を起訴することができる制度。

今の制度は「起訴独占主義」という。刑事裁判を起こすか起こさないか、起こす場合はどういう罪名か、殺人罪なのか業務上過失致死なのか危険運転致死罪なのか、検察官が決める。裁判前に検察官が、半分裁判官のような形で、これは起訴できないと判断をしたら、それで終わり。

私人起訴は、ドイツとかフランスにはある。今の日本の法律とは全然違うので、簡単ではないが、新しい制度として求めていく意義がある。

今は検察審査会に申し立てて、不起訴処分が適当だったのかどうかをチェックしてもらう制度があり、そこで「不起訴不当」と、処分の再検討や捜査のやり直しを議決出来る。「起訴相当」という強い議決もある。しかし現在は、どちらの議決も検察庁を拘束しないので、再び不起訴を決める例が沢山ある。

起訴相当の議決があった場合に、一般人が起訴するという改正検察審査会法がおそらく平成21年5月から施行されることになるが、そうなれば被害者にとっては非常に意義ある制度になる。

さらに以下の課題もある。

■簡単に免許をとることができ、死亡事故を起こしても再取得できるという免許制度。

■過失割合（もともと自動車損害賠償保障法３条は、無過失責任を定めたものであるが、過失相殺という形で、些細なことで「アラ探し」をして賠償の減額を求めるケースが多い）や逸失利益算定方法の不合理など保険制度の問題。

■危険運転致死罪とひき逃げ（救護義務違反）の刑罰のアンバランスなど、刑罰そのものの問題。

それぞれ、改善はそう簡単なものではない。一人一人では意見を出していくことも難しいので、まさに皆さん方被害者の会のように、団体として社会に働き掛けていく事に非常に意味があると思っている。

交通犯罪被害者の尊厳と権利、事故撲滅を

要望事項の実現めざして

6月8日、「国会議員の会」で要請

衆議院議員会館で行われた超党派の「交通事故問題を考える国会議員の会」総会に被害者団体として発言の機会が与えられました。前田代表が出席し、要望事項など関係資料を提出し、①交通事故調書の早期開示とドライブレコーダーの全車装着義務化　②捜査，公訴提起，刑事裁判手続へ、被害者が当事者として直接関与できる制度　③損害賠償制度の見直し　④交通犯罪の厳罰化の４点を要請しました。

総会には計 21 名の議員（うち 13 名は代理）が出席したほか、国土交通省や法務省、警察庁の担当官も出席し、いくつかコメントもありました。

翌日、各政党の議員の会世話人、および北海道選出の議員の会の控え室を回り、要望事項実現へ協力要請しました。

「交通事故問題を考える国会議員の会ＨＰより

なお「交通事故問題を考える国会議員の会」は超党派の衆参議員 82 名の会で、会長は自民党の逢沢一郎氏、事務局長は民主党の細川律夫氏です。

6月15日、道警交通部と意見交換会

道警との意見交換会が行われ、世話人７人が出席。道警は交通企画課長・嶋田茂春氏および同統括官・北崎勝也氏が対応しました。

会から本部長宛の要望書を提出し、被害者の視点を重視して「被害ゼロ」を実現して欲しいこと、公正で科学的な捜査を徹底して欲しいこと、歩者分離信号など安全優先の道路環境づくりを進めて欲しいこと、そして被害者対策の推進などについて具体的に要請しました。

6月19日、警察庁長官宛要望書提出

昨年同様、「交通事故問題を考える国会議員の会」に協力している風間衆議院議員（道選出）の紹介で、前田代表が警察庁に出向き、漆間巌長官宛要望書を提出しました。応対した国会連絡担当に概算要求の中で検討いただくように強く申し入れました。

7月25日、 知事宛要望書を提出

代表、副代表で道庁に出向き、要望事項の中の道関係 11 項目を抜粋した知事宛の要望書を、佐藤俊夫、道環境生活部長に手渡しました。部長は「多岐にわたる要望なので各セクションで検討させていただく」と述べました。

交通犯罪被害者の尊厳と権利、交通犯罪・事故撲滅のための要望事項

2006 年 5 月

北海道交通事故被害者の会

※下線部分は 2006 総会での改訂部分

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（ドクターカー）および医療専用ヘリコプター（ドクターヘリ）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体制を確立すること。

1-2　そのためにも、救急救命士の医療的権限の明確化や、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の確立、さらに遠隔地医療の充実などをはかること。

2　公正で科学的な捜査を確立すること

2-1 加害者供述に依存した「死人に口なし」の不公正捜査を生まないよう、物証に基づいた科学的な事故捜査を行い、事故原因を徹底究明すること。科学的捜査に基づき公正な裁判を行うこと。

2-2　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に開示すること。

2-3 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。交通事故自動記録装置を増設すること。

3　被害者の①知る権利②司法手続きに参加する権利 ③被害回復する権利④二次被害を受けない権利の擁護

3-1　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　被害者や遺族の供述調書については、事故原因が知らされた後、冷静に加害者の事などを考えられるようにその時期等を配慮すること。

3-3　刑事裁判において、被害者が当事者として訴訟参加できる制度を設けること。捜査，公訴提起，刑事裁判手続に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。被害者が望むとき、刑事裁判手続きのなかで民事の損害賠償の手続きもできる附帯私訴制度を設けること。

3-4　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に機構の改善をはかること。また、後遺障害認定基準を脳や神経の機能障害に着目したものに見直すこと、事故による流産もしくは帝王切開術に対する保障、およびその結果発生する後遺障害に対する保障について早急に整備するなど、労災保険の認定基準に準拠している現行の認定基準を抜本改定して十全な損害賠償を実現すること。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を確立すること。

3-5　脳外傷による高次脳機能障害を重大な後遺障害として認定し、治療と生活保障を万全にすること。介護料の支給対象を診断書による判断として拡大すること。遷延性意識障害の当事者を介護する療護センターを早期に北海道にも設置すること。高次脳機能障害者の作業所、生活・就労支援センター等の設立および運営への支援を拡大すること。

3-6 交通犯罪・事故の被害に遭った胎児の人権を認め、人として扱うこと。加害者の刑事罰、損害賠償および保険制度においても胎児の人権認め、保障を万全にすること。

3-7 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公設の「犯罪被害者支援センター」（仮称）を設置すること。当会のような自助グループの活動に財政的支援が受けられる制度を整備すること。

4　自動車運転が危険な行為であるという社会的共通認識があるというべきであるから、交通犯罪の場合は、過失犯であってもその結果の重大性に見合う処罰を科すことが、交通犯罪抑止のために不可欠である。交通犯罪については、特別の犯罪類型として厳罰化をすること。

4-1 新設された危険運転致死傷罪が全ての危険運転行為の抑止となるように、適用要件を大幅に緩和する法改正を行い、結果責任として厳しく裁くこと。前方不注意のような安全確認義務違反など、違法な運転行為に因って傷害を与えた場合は「未必の故意」による危険運転として裁くこと。交通犯罪に対し、窃盗罪の半分の法定刑でしかない業務上過失致死傷罪に括るのでなく、結果の重大性からも「自動車運転業務過失致死傷罪」（仮称）を設けるなど、厳罰に処すること。悪質な飲酒ひき逃げの場合、「逃げ得」という矛盾を生まないために、厳罰化するなど法体系を整備すること。

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。刑法 211 条 2 項に新設された「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」規定は廃止すること。

4-3　危険で悪質極まりない飲酒運転での死傷事件を撲滅するために、運転者への厳罰の適用とともに、運転者への酒類提供者に対する罰則規定を設けること。また、事故の際の飲酒検査を徹底すること。飲酒の違反者には「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。

4-4　交通死について、24 時間以内という扱いをせず、事故がもとで亡くなった方すべてを交通死とすること。

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原因や要因となる。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、重大な違反で死傷事故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 交通安全運動の目標を「被害ゼロ」とし、事故原因と原因にいたる要因を完全に絶つ施策を講じること。運転者の「マナー」に依拠するのでなく、運転行為の社会的責任が自覚され、歩行者等への「安全確認」が最優先される運転者教育を徹底すること。

6-2 歩行者や自転車通行者、とりわけ子どもやお年寄りが安全・快適に通行できる道路環境をつくること。幹線及び準幹線道路での完全歩車分離と住宅地や商店街など生活道路でのクルマ通行の規制による歩行者優先を徹底し、歩行者や自転車利用者の被害をゼロにすること。交差点での歩行者、自転車事故を防ぐために、歩車分離信号とすること。通学路をはじめ全ての道路について安全を最優先した点検と見直しを行い、信号や歩道の改善、防護柵の設置など二重三重の安全策を講じること。高速道路などでの野生生物のロードキル対策を万全にして、これによる交通事故被害を根絶すること。

6-3 速度超過による犠牲を無くすため、全てのクルマに安全な速度に設定した速度抑制装置（リミッター）装着を義務づけること。

6-4 運輸業者の安全に対する社会的責任を明確にし、悪質違反や重大人身事故を惹き起こした運輸業者に対する監査を徹底するとともに、罰則を強化するなど行政指導を強化すること。

6-5 事故原因解明と再発防止のため、行政指導に必要な情報開示を徹底すること。

6-6　公共交通機関を整備し、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。

報告　求刑の半分以下、裁判所は命の重みを考えよ！

札幌市　小林　敦

■　署名のご協力に感謝致します

原田絵美（享年 24 歳）が、青信号で横断中、危険運転の車に二度轢かれ、命を奪われてから８ヶ月が経ちました。加害者の刑事裁判にむけて、会員の方から、沢山の署名を寄せていただき、心から感謝いたしております。厚く御礼を申し上げます。

■　軽すぎる１年4月の刑（求刑3年）

5 月 31 日、刑事裁判の判決が下されました。求刑３年に対する判決は禁錮１年４ヶ月という、余りにも短すぎるものでした。歩行者の聖域である横断歩道、しかも青信号の指示に従っているのに殺されたのです。「絵美の事件が軽い判決ならば、悪しき判例となってしまう。横断歩道はただの白線となり、歩行者を守るためのものではなくなってしまう。7435 筆の署名を寄せて頂いた人たちのためにも、控訴しなければ」そう思っていた家族は、その場で担当検事に強く控訴をお願いし、検察庁にも通いました。

しかし、検察庁の組織の壁は厚く、願いは叶わず、6 月 14 日、刑が確定。実刑には違いありませんが、求刑の半分以下の判決です。私たち家族は無念のひと言以外に発する言葉がありませんでした。

■　判決と裁判官への怒り

私たちが控訴を求めた理由は他にもあります。札幌地裁の半田靖史裁判官が述べた判決「理由」です。遺族は耳を疑い、悲しみと、怒りが込み上げてくるのを抑えることに必死でした。もう少しで私は半田裁判官に罵声を浴びせてしまうところでした。「裁判官も、自分の家族を殺されてみろ！人の命をなんだと思っている！人を殺したにも拘わらず、まるで罪が無いかのような判決では、いつまでも車優先社会は変えられず、悪質な交通事件が減ることはない！」・・・と。私たち家族はその場で泣き崩れました。

判決内容は余りにも、被害者の死を軽んじるものでした。それは被害者家族をさらに苦しめ、社会生活すら出来なくさせてしまうような内容です。昨年策定された犯罪被害者等基本計画の精神に、まるで逆行しているとしか考えられません。裁判とは加害者の罪を軽減するための場でしかないのでしょうか。

以下、判決内容を示します。

■青信号の横断歩道を渡っていての事故だから、被害者には何の落ち度も無い。しかし、加害者はその歩行者を、一瞬見落としただけであるため悪質とは言えない。（＊加害者が衝突前に信号待ちしている時からエンジンをふかし、急発進したという無謀運転を証言してくれた２人の供述調書があるのにもかかわらず）

■加害者（無職 22 歳）は、前科が無い。前歴はある（交通事故２回）が、軽微なもの。日常生活においては真面目な生活を送っていた。（＊真面目な生活という証拠は何ひとつ示されない）

■事故後、加害者は事故車両を一度運転しただけであるので、反省の気持ちがないとは言えない。（私たちは裁判所に、加害者が事件後何度も事故車両を運転していたことを証拠も提出し訴え続けてきた。）

■被害者を二度轢いた（一度目は左前輪、二度目は左後輪）件に関しては、加害者が事故後狼狽しての行動であるから、決して悪質とは言えない。（＊絵美がどれだけの苦痛のもとに殺されたのかを、裁判官は一言も述べなかった。一度目に轢かれたときに車の下で動こうとしていた絵美を目撃していた人がいて、その人が大声で加害者に「車の下に人がいる、動かすな！」と叫んだと、目撃者の供述調書に書かれている。）

■加害者は、真摯に謝罪をしていると認められる。被害者は謝罪を認めていないが、それは被害者が受け入れていないだけである。（＊事件後、加害者は一度も謝罪に現れず、裁判が近づいてきてから二度現れただけである。謝罪がない事実は、心情書として裁判所に提出している。）

■加害者は任意保険に加入しているため、被害者は今後、損害賠償金を受け取れるはずである。

以上が判決内容です。殺された原田絵美のことは一切話されず、加害者の弁護士が最終弁論で述べた内容がそのまま使われました。担当検事が、論告求刑で述べた内容も一切取り上げられず。まるで、「こんな交通事故で禁錮３年を求刑すること自体がおかしい」と言わんばかりの内容でした。

■　裁判官の職権濫用の暴言

あげくの果てに半田裁判官は、「被害者家族の人たちは、今日から加害者を殺人者と言うのはやめなさい。いいですか」と、被害者である私たち家族を、法廷の高い場所から叱責する言葉を浴びせました。

驚きました。まだ刑が確定した訳でもなく、罪を償ってもいないのに、はかり知れない悲しみを背負っている被害者家族を愚弄したのです。信じられませんでした。裁判は、罪を犯した者を裁く場であるはずなのに、何も罪を犯していない被害者家族を戒める場所であったとは・・・。全く言語道断であり、司法の職権乱用以外の何ものでもありません。私たちは、加害者に苦しめられただけでなく、裁判官にまでも苦しめられました。

私たち家族には悔いが残っています。もしこの裁判で半田靖史が裁判官でなければ、判決が違っていたはずと確信しています。それゆえに、もう一度、別な裁判官の下で審議をして欲しかったのです。

罪が憎いのです。人が憎いのではないのです。次の被害者を決して出さないためにも、人の命の重さ、そして罪の重さに見合った判決を下して欲しい。そうでなければ、最愛の家族を殺された被害者は、一生悲しみから逃れる事ができません。

～事件概要～

05/11/25　夜7時10分頃、札幌市白石区の交差点で大学生、原田絵美さん（24歳）は、青信号で横断中、危険運転の左折乗用車に二度ひかれ重体。翌日死亡。

06/2　厳罰を求める署名開始。4月、7435筆を提出。

06/5/31　札幌地裁は加害者に禁錮1年4月の判決（求刑は禁錮3年）。6月14日、刑が確定。（前号に関連記事）

報告　執行猶予付き不当判決（7/27、地裁岩見沢支部）に怒り

南幌町　白倉博幸・裕美子

約 3 年の月日を経てやっと行われた裁判での地裁判決は、禁固 3 年の求刑に対し禁固 3 年執行猶予 5 年という不当判決でした。

裁判官は「78.8 ｋｍ以上での走行は暴走と言えない」とし、横断を終え反対車線に居た美紗をはねたことは「不運だった」の一言で、被告の重大な罪を不問にしました。

被告の走行速度も、鑑定士の鑑定を否定し、裁判官の独自判断による数値を用いて再計算された、根拠の無い速度認定とされました。事件の内容について何ら明らかにはされず、法定速度 50km 道路を「28.8 ｋｍ以上超過の走行は悪質とは言えない」との判決を下した裁判官に良識と資質は一切無いとしか思えません。

横断を終え反対車線にいた美紗に過失があったとし、更に「死んだ人間に何したってわかんないでしょ。」と反省の態度 1 つ見せた事のない被告に対し、「不十分ながら謝罪している」と情状酌量の理由として挙げました。

何一つとっても納得できない判決です。当然検察の控訴に期待していますし、このような判決で控訴しないとの判断を下す事があれば、司法への信頼は完全に失墜することになるでしょう。

公判前手続きの不備や問題点も明らかになった裁判でした。美紗の事件の真相解明と共に、法の不備を強く指摘し、改善させなければと思っています。

多くの皆様のご支援のもとここまで来ることが出来ました。感謝を申し上げますと共に、今後も頑張りますので、ご支援をよろしくお願いいたします。

速報！、地検岩見沢支部は 8 月 3 日、量刑不当で札幌高裁に控訴しました。

訴え「むちうち症」から「脳脊髄液減少症」へ

札幌市清田区　荻野　京子

交通事故でむちうち症と言われ、なかなか改善がみられない被害者の訴えから、脳の脊髄液が減少して苦しんでいる病状があることが解明されつつある。

むちうち症が頭痛、肩こり、めまい等の当事者しか理解できない症状であることから、詐病と言われたり、更年期障害にすり替えられたりしている現状があった。このために被害者だけが誰にも理解してもらえない苦痛に耐えていた。治療費は治療途中で打ち切られ、元に戻らない体との葛藤に、どれだけ多くの人が苦しんでいるだろうか？ 医師が患者の言葉に真摯に耳を傾けてくれていたら、脳脊髄液減少症という病名はもっと早くに理解されていただろうと思う。脳が脊髄液によって保たれ、正常な生活ができるという。損傷によって脊髄液がもれている簡単な診断が、なぜこんなにも時間が掛かったのだろうか。

交通事故の治療が、損保会社によって早期打ち切りという方針が出されたことによる弊害というしかない。

マスコミによって脳脊髄液減少症が報道されてから、交通事故によって怪我をした被害者が自分の体の病状と似通っていることを知り、病院を訪ねることが多くなっている。諦めていた体からの苦しみから逃れられるのなら、ワラをも掴みたい気持ちでいた被害者が飛びつくのも当たり前である。検査の結果から 1 割位の人が脳脊髄液減少症ということで診断され、治療し治癒した結果、社会復帰できたという報道が、どれだけ多くの人を勇気づけているか計り知れない。

私自身も事故から 9 年も経過しているが、突然の足の痛みで歩行が困難になることがある。とても不安で、このまま歩けなくなったらどうしようという不安に駆られる。しかし、後遺症 14 級の補償はとっくに使い果たしている。交通事故によって途中退職。小遣い程度の年金では病院へも気軽に行けない。民事裁判で被告にされ生活の補償もほとんど無い今の自動車保険では、体を元に戻したいという願いも適わない。弁護士が関わってくれないと、異議申し立てもなかなか通らない。交通事故の被害者の救援が、本人の申請で速やかに認められ、治療が認められるような日が一日も早く来ることを願う。交通事故からの身体障害者が急増している現在、関係機関の速やかな対応をお願いしたい。

交通事故による死亡者、怪我人が、ゼロになる日が来ることを心から願って止まない。

「地検事件記録、札幌、旭川もコピー可能に」

これは 6 月 17 日付け、北海道新聞の見出しです。これまで検察庁で事件記録を閲覧しても、コピーは出来ず、手持ちカメラで接写撮影するほかありませんでしたが、函館地検と同様に庁舎内の弁護士会のコピーが有料（札幌は 1 枚 30 円、旭川は 20 円）で使えるようになりました。

この措置は、札幌で被害者支援を行っている「ＮＰＯギヴアンドギヴ」代表の村上博行さんが、関係機関に強く働きかけて実現したもので、会の方にも知らせてくれました。また、村上さんからはこのほど内閣府作成の犯罪被害者等基本法のポスター 200 枚も寄贈されました。

紙面を借りまして、厚くお礼申し上げます。

体験講話の報告と高校生の感想文

交通安全講話を終えて

江別市　高石　洋子

5 月 26 日、千歳高校定時制にて交通安全講話をさせて頂きました。

生徒さんの前に立った時、緊張して震えていましたが、生徒さん達が真剣な顔で私を見つめている視線に勇気をもらい、話をすることが出来ました。

一生懸命生きていたのに一瞬にして奪われた命、その命の大切さ、突然子供を失った親の苦しみを十代の若者に伝わるように話をしました。どんどん真剣な顔になり、泣きながら私の話を聞いてくれてる生徒さん達を見て、ここで話をすることが出来て良かったと思いました。

後日、話を聞いてくれた生徒さんたちから、沢山の感想文が届きました。読んでいると涙が止まらなくなりました。優しさが一杯のこの感想文は私達夫婦の宝物になりました。私を暖かく迎えて下さった校長先生、話を真剣に聞いてくれた生徒のみなさんに、心から感謝いたします。

生徒の感想文・・・千歳高校定時制

★　貴方に捧げる鎮魂の歌　（1 年女）

失ったのは　かけがえのないもの
この世でたった一つの　かけがえのないもの
人は時に　思い出して涙を流すけど
人は　その分だけ　もっと優しくなれる
失ったものは　大切なもの
この世で一つしかない　大切なもの
貴方の為に　惜しみなく刻（とき）と涙を
あげるから
貴方もそっと　見守っていてね

いつまでも　心に縛り付けておくよ
貴方との思い出　貴方がくれたもの
貴方が　気付かせてくれた事
今も　私の中で生きているよ・・・
けっして　消える事なんて　無いまま
ずっと　ずっと　ずっと　ずっと
ずっと　ずっと

★　高石さんの話を聞いて、涙があふれそうになりました。でもぐっとこらえてずっと話を聞いていました。

自分も家族ではないのですが、一番好きだった伯母を亡くしました。その時は信じられなくて涙も出ませんでした。伯母は車対車の事故です。相手が一方的に悪いのに、どうして相手が生きてて伯母が死ななきゃいけないんだとすっごくはらがたちました。だから高石さんの息子さんの犯人にも怒りが収まらないです。

でも犯人に怒りをぶつけたところで亡くなった息子さんが帰ってくるわけではないと思った時、情けなさと切なさがこみあげてきました。なので、私にできる事は高石さんを励ますことと、ここで高石さんの幸せを願うことしかできません。高石さんには、大勢の味方いるので、それを「力」に頑張って下さい。ここでずっと応援しています。

高石さんの味方の一人より。（1 年女）

★　悲しい思い出を人に語る事はかんたんに出来る事ではありません。拓那君のお母さん、話し終わってから泣いていらっしゃいましたね。私も話を聞いている時こらえたけど、やはり泣いてしまいました。

お話を聞いて、決意した事があります。私は人の役にたつ仕事をしたいです。拓那君のお母さんたちのようにガンバリたいです。本当にありがとうございました。これからもガンバッテ下さい。私たち生徒も何か出来る事があれば、協力させていただきたいです。（1 年女）

★　深い息子さんへの愛と悲しみ、理不尽な判決と犯人に対する怒りが伝わってくると同時に、命の尊さを再認識させて頂きました。毎日を一生懸命生きて、未来も希望にあふれていたであろう息子さんが 16 歳で突然、しかも悪質な事故で亡くなってしまった時の悲しみはとても大きなものだったと思います。ですが、その悲しみには負けずに他の人が自分たちのような目にあってはほしくないと、法の改正を訴えているのはとてもすごいことだと思いました。活動を続けていれば、いつか近い未来、きっと実現するものと思います。これからも頑張って下さい。（2 年女）

講演する小野茂さんと生徒の感想文

6 月 13 日、大麻高校

★どうして人の命がこんなにも軽く扱われるのか疑問です。どうして飲酒運転をするのか？どうして眠いのに運転するのか？無責任な行動で尊い命が奪われていくことに気づいて欲しいです。車を運転しているとき背負っているものは自分一人の命でなく周りの人全員の命だということを分かって欲しい。（2 年女）

★「業務上過失致死」この言葉は知っていたが内容等は知らなかった。私の友人のお兄さんも交通事故で亡くなり、加害者もこの刑罰を受けましたが 1 年ちょっとという期間で罪が許されました。なぜ人の命を奪ってお金や期間で解決されるのか、被害者や遺された人たちは言いようのない悲しみや怒りをもっているのにそれを数字によって解決することが分かりません。人が他人の人生を奪うことがなくなるようになって欲しい。（2 年女）

生徒の感想文・・・大麻高校　（前ページの続き）

★私は 2 回も身近に交通事故に触れている事を思い出しました。中学 3 年生の時同級生の男子がダンプに撥ねられました。今でもその子の意識は戻っていません。高校 2 年の時は友人の自転車が左折してきた乗用車にぶつかりました。あまりに突然起きた目の前の惨事に言葉が出なく、立ちすくんでしまった事を覚えています。

事故は決して自分とは関係ない訳じゃないと改めて感じました。

（3 年女）

大麻高校でのパネル展示　6/5 ～ 16

はまなす全国車椅子マラソン大会で力走する小野さん
（6/18 水野さん写す）

息子を亡くして なぜ走っているのか

私の怪我で子供の頃一般家庭のように一緒に遊んでやることも出来ず、出来ることは車椅子で走ることぐらい。小学生の頃は一緒に走り親子マラソンに出たりしました。

99 年、息子は 26 歳、その年 50 歳でフルマラソンに出場したのを、息子がバイクで追いかけ、自己最高記録となったゴールの姿を写真に撮り、私にプレゼントしてくれました。その数日後の出来事で息子の命が奪われました。

翌年体を動かすことも出来ずにいたところ「落ち込んでいる親父姿は似合わない」と息子の声が聞こえてきました。何の準備もせず挑んだ 2000 年の大会、息子は体を動かすことの大切さを教えてくれました。走っているとき思うのは当然息子のこと、そして会の仲間のことです。走っている姿を見せることで少しでも元気になれば、元気でいるぞ・・・と。

真駒内では水野さん御夫婦・ゴールでは佐藤さん、内藤さんのお父さんが毎年応援してくれます。ありがとうございます。57歳・あと何年走れるか分かりませんが気持ちが続く限り走り続けて行きたいと思います。　（白石区 小野　茂）

書籍紹介　「死因究明～葬られた真実」

柳原三佳著 2005 年 9 月 講談社刊

日本の司法解剖制度の危機的現状を告発した書。

事例の一つが、平成 11 年 10 月、中標津町の木村悟さん（当時 16 歳）が行方不明になり 3 日後、死体となって発見された「木村事件」。「バイク単独事故」と処理するにはあまりに不可解な現場の状況。遺体には目立った外傷や衣類の破れもなく、自分では脱げないヘルメットや靴が側に置かれていた。しかし、司法解剖もせず、誤認検視を認めた現在も「単独事故」扱いで真相は闇。

母親富士子さん（当会会員）の必死のとりくみが、弁護団の手弁当での活動や、この本の反響にも支えられ、先日 7 月 20 日、釧路検察審査会の「不起訴不当」の議決につながった。釧路地検は再捜査を開始したが、公訴時効が 10 月末。真相解明への遺族の闘いは続く。

（ここで紹介する書籍は事務所に有り、貸出をしています）

会の日誌

2006.4.11. ～2006.8.10.

≪会合など≫

4/12　世話人会・例会、会報20号発送
5/10　世話人会・例会
5/13　定期総会、会員交流会
6/8「交通事故問題を考える国会議員の会」総会出席
6/14　7/12　8 /9　世話人会・例会
6/15　道警との意見交換会
6/19　警察庁長官宛要望書提出
7/25　知事宛要望書提出

≪訴えの活動≫

◆ 4/24 様似高校　4/28 月形高校　7/16 琴似地区交通安全決起大会　7/18 月形学園（前田）
◆ 5/26 千歳高校（高石）◆ 5/13 大麻高校（小野）

■処分者講習での講師

4/27 内山　5/25 小野　6/30 太田　7/28 荻野

★パネル展示　6/5～16 大麻高校

◆ 本年の「フォーラム交通事故Ⅶ」は、１０月14日（土）１３:30～「かでる２・７」（北２西７）820 研修室で行います。内容は「犯罪被害者週間」に関連したテーマになるかと思います。
◆ 例会は毎月第２水曜日（9/13、10/11、11/8、12/13、1/10）13時～15時、事務所です。また毎週水曜日の午前中（10時～13時）は世話人が当番で出ています。何かあればご連絡下さい。
◆ いのちのパネル展」予定：9/23 ～ 24、夕張市清水沢研修会場、9/25 ～ 27 日 札幌市中央区民センター