

交通事故被害者の会

第 23 号

2007 年 4 月 10 日 (年 3 回発行)

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E-mail hk-higaisha@nifty.com

ホームページ

TEL 011-233-5130 FAX 011-233-5135

<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。例会時に当事者同士としての相談も受けています。(例会の日程は p 12)

父の最後の言葉は・・・

旭川市 N. H.

平成 10 年 2 月 28 日、夕方 6 時過ぎ、父は軽トラックで仕事が終わった母を駅まで迎えに行き、家へ帰る途中の事でした。

信号の無い交差点で、一時停止を無視した乗用車がぶつかってきたのです。

2 人はシートベルトをしていましたが、助手席の母は即死でした。父は手術をしましたが、内臓破裂で母の死から 8 時間後に亡くなりました。

加害者は考え事をしていて、一時停止の標識を見逃してしまったそうです。もっと集中して運転してくれば、1～2 秒でも早くブレーキを踏んでいたなら、死亡事故は起こらなかったのにと考えると、とても悔しいです。

事故直後に加害者が「大丈夫ですか」と声をかけたら、父は「大丈夫だ。あんたは大丈夫か?」と言ったそうです。

それが父の最後の言葉だったそうです。



山本 満 則 (当時 64 歳)

山本 ミサ子 (当時 63 歳)

お父さん、お母さん、今まで一生懸命家族のために働いて頑張ってきたのに、最後は他人の不注意のために命を絶たれるなんて、無念でしょうね。

お父さん、お母さんを失って、普通の生活や愛する家族がそばにいる事が、どんなに幸せだったのか分かりました。

被害者になっても、加害者になってもお互いの家族を巻き込み、悲劇が始まるのです。どんな人でも、たった一瞬の不注意で取り返しのつかない運命を歩く事になるのです。もうこれ以上悲しい家族を作らないで欲しいと願うばかりです。

(娘)

(「いのちのパネル」より)

今号の主な内容

- ② 「道交法改正試案」への意見書提出 ③ 交通犯罪に関する刑法改正について (内藤裕次)
- ③ 厳罰化のとりくみ報告 (前田敏章) ④ 「刑法改正要綱について」(会の意見書)
- ⑥ 障害者の逸失利益 0 円の改正を求めて (豊岡淑子)
- ⑦ 娘、真利子の命を奪われて (米澤 透・美代子) ⑧ 飲酒運転追放、高石さんの訴え
- ⑨ 「まさかという坂」、もっと情報を (ト部喜雄) 書籍紹介
- ⑩ 思いよ届け、講話を終えて (福澤きよ子) ⑩ 交通安全講話を終えて (山下芳正)
- ⑪ 交通教育の課題(2) (前田敏章) ⑫ 活動日誌、編集を終えて、お知らせ

1月22日 「道交法改正試案」への意見書提出

警察庁は悪質飲酒運転等に対する罰則強化を求める世論の高まりのなか、2006 年 12 月 28 日、道交法改正試案を発表しました。

改正試案は、ひき逃げの罰則を最高で懲役「5 年」から倍の「10 年」に引き上げ、車両や酒類提供者、同乗者についても罰則を強化するという一定評価できる内容のものでしたが、会では、世話人会での討議を経て、会の要望事項を基本とした意見書を 1 月 22 日に送付しました。

改正試案は、酒類提供者への罰則が若干緩められるなど一部修正をされて、3 月 2 日閣議決定。今国会に上程されています。以下、改正案の主な内容と、会の意見書の概要を紹介します。

道交法改正案の主な内容

(政府が国会に提出した案)

- ① 酒酔い運転
3 年以下の懲役又は 50 万円以下の罰金
→ 5 年以下の懲役又は 100 万円以下の罰金
- ② 酒気帯び運転
1 年以下の懲役又は 30 万円以下の罰金
→ 3 年以下の懲役又は 50 万円以下の罰金
- ③ 車両提供（運転者が酒酔い）
刑法の幫助罪（1 年 6 か月以下の懲役又は 25 万円以下の罰金）→ 5 年以下の懲役又は 100 万円以下の罰金
- ④ 同（運転者が酒気帯び）
同（6 か月以下の懲役又は 15 万円以下の罰金）
→ 3 年以下の懲役又は 50 万円以下の罰金
- ⑤ 酒類提供、同乗（運転者が酒酔い）
同（1 年 6 か月以下の懲役又は 25 万円以下の罰金）
→ 3 年以下の懲役又は 50 万円以下の罰金
- ⑥ 同（運転者が酒気帯び）
同（6 か月以下の懲役又は 15 万円以下の罰金）
→ 2 年以下の懲役又は 30 万円以下の罰金
- ⑦ ひき逃げ（救護義務違反）
5 年以下の懲役又は 50 万円以下の罰金
→ 10 年以下の懲役又は 100 万円以下の罰金
- ⑧ 飲酒検知拒否（呼気検査を求められ拒否した場合）
30 万円以下の罰金
→ 3 か月以下の懲役又は 50 万円以下の罰金
- ⑨ 免許の欠格期間の延長
上限 5 年 → 上限 10 年
- ⑩ 後部座席シートベルトの着用義務づけ

被害者の会の意見

1 月 22 日 パブリックコメント

①②【飲酒運転】について

さらに上限を上げるとともに、罰金刑について下限を大幅に引き上げるべきです。

③～⑥【飲酒運転】について

賛成です。必ず実現させて下さい。

⑦【ひき逃げ】について

ひき逃げは、自己の過失行為を先行行為とした不作為による殺人罪、あるいはこれに近い行為態様というべきであり、殺人罪とバランスのとれた範囲で刑罰を科することが必要と考えます。改正案の上限引き上げに加えて、懲役刑の下限も、例えば 1 年以上に引き上げるなどして下さい。罰金刑は設けないでください。

この改正によってもなお、逃げることによって危険運転致死傷罪を免れるという「逃げ得」の事態が残ります。逃げ得を生まない法体系を、法務省とも協議し整備して下さい。

⑧【飲酒検査拒否】について

試案よりさらに厳しく、検査拒否は飲酒運転と同等の罰則を科すべきです。拒否によって逃られるという不公正が生じてはなりません。

検査は全ての事故の当事者に実施すべきです。方法についても、血液検査や最新のガス分析装置を取り入れ、より正確に、過労の程度や体調についても調べられるよう、必要な法改正を望みます。

⑨【免許】について

免許の欠格期間の上限を終身にまで引き上げるべきです。その上で、飲酒運転等悪質かつ危険運転で相手を死傷させた場合などは、最大の欠格期間を適用すべきです。

運転者対策の根幹は免許制度です。自動車運転者は、凶器とも成る自動車運転を、免許という許可制（運転できないのが原則であって、運転できるのは例外という制度）のもとで交付を受けているもので、注意義務は高く、免許管理は厳格であるべきです。運転免許取得可能年齢の繰り上げ（原付免許も 18 歳に）や、取得に関わる教習内容の抜本的見直し、さらに付与後の厳格な管理など、免許制度の抜本的な見直しをすべきです。

⑩【シートベルト】について

賛成です。シートベルトの効用は助手席のみならず、全ての座席に当てはまるはずで。万が一の場合の衝撃エネルギーから乗員を守ることは、運転者にとって大切な義務です。行政処分の点数だけでなく、罰金など罰則も設けるべきです。また、タクシーやバス（路線バスは除く）など営業車も例外なく適用すべきで、高速道路のみならず一般道路においても適用すべきです。

【再犯防止策】について

飲酒運転での摘発者について、アルコールを検知すると発進できない「インターロック」装置を義務化させるなど、再犯防止を徹底すべきです。

以上

交通犯罪に関する刑法改正について

副代表 内藤 裕次

今国会で、交通犯罪に関する刑法・道交法の改正がいくつか取り上げられています。そのなかで最も注目すべきは、法務省が提出する「自動車運転過失致死傷罪」です。

これまで、脇見運転などの過失により他人を死傷させた場合は、刑法の「業務上過失致死傷罪」で罰せられていました。これは、医療過誤など他の業務上の不注意による犯罪にも適用されるもので、交通事故を含む過失犯罪は、ほとんどすべてこの罪で処罰されてきました。

しかし、刑罰の上限が懲役 5 年であったため、運転の態様がいくら悪質であっても、また、被害者が何人いようと、最高 5 年までしか刑を科すことができなかったのです。しかし、これでは、交通犯罪の抑止にならないばかりか、結果や犯罪態様に見合った適正な刑罰とはいえません。

そこで、法務省は、自動車による過失事件を独立の犯罪として規定し、かつ、刑の上限を引き上げることとして、法案を提出する動きになったのです。

ただ、法案では、刑罰の上限を 7 年としています。他の過失犯罪とのバランスをとったものと思われるのですが、犯罪の抑止や結果・犯罪態様に見合った処罰を求める見地からは不十分だと言わざるを得ません。また、証拠不足などの事情で危険運転致死傷罪では立件できない事件について、危険運転致死傷罪（上限 20 年）との処罰の隙間を埋めることも困難です。

少なくとも、上限は 10 年とするべきであり、被害者団体も同様の要望をしてきましたが、7 年に押さえられた点は残念なところ です。

また、このほか、危険運転致死傷罪について、バイクにも適用するため、「四輪以上の」という文言を外す改正も審議されています。

今回の刑法・道交法の改正が大きいうねりとなって、交通犯罪の抑止につながることを期待したいと思います。

厳罰化のとりくみ報告

代表 前田 敏章

私たちにとっては光明ともいえるべき「犯罪被害者等基本法」制定（2004 年 12 月）から 2 年、基本計画からは 1 年が経ちました。

法制審議会が刑事裁判への「被害者参加人」制度を柱とする被害者支援策要綱を答申し、今国会での法案提出が予想されるなど、被害者の権利に焦点を当てた法制度の検討が急ピッチです。（裁判参加等についての当会の意見については会報 20 号に）

また、昨年 8 月の福岡での幼児 3 人が犠牲になっ

た飲酒による悪質交通犯罪、続いて 9 月に起きた川口市での幼稚園児死傷事故などを契機に、交通犯罪厳罰化も急展開。道交法改正案（前ページ）に続き、法務省は「自動車運転過失致死傷罪」創設を柱とする刑法改正案を今国会に提出する準備をしていますが、厳罰化についてここに至るまでの取組経過について報告します。

1月11日 刑法改正求め要望書送付

昨年秋、悪質交通犯罪厳罰化の世論が高まる中で、民主党は「酒気帯び運転等過失致死傷罪」新設を提案（2006 年 10 月）しました。私たちはこれに対し、飲酒に限定せず、交通犯罪全般の厳罰化を求めるべきと判断し、年明けの 1 月 11 日、法務大臣はじめ「交通事故問題を考える国会議員の会」所属の各党宛に要望書を送付しました。主な内容は、4 年前から当会要望書に記述している「自動車運転過失致死傷罪」新設と危険運転致死傷罪の適用要件緩和です。

1月29日 3団体で法務省面談

さらに、昨年 11 月の「被害者週間全国大会」で交流した全国の交通事故被害者団体と連携を取るなか、交通事故の被害者団体と法務省との面談が実現しました。



1 月 29 日、「TAV 交通死被害者の会」（西浦代表、事務局大阪市）、と当会（前田出席）、そして面談の場をつくっていただいた「交通事故被害者遺族の声を届ける会」（金澤代表、事務局川崎市）、の全国 3 団体（傍聴を含め 12 名）は、法務省刑事局との面談に臨みました。

面談では、最初に 3 団体がそれぞれ要望書を提出。刑事法制管理官大谷晃大氏から刑法改正案について説明を受けた後意見交換に入りました。私たちは「自動車運転過失致死傷罪」新設は大いに評価できるとしても、上限が 7 年であっては極めて不十分、少なくとも 10 年以上にと強く訴え、同時に、危険運転致死傷罪の適用要件緩和など 5 年が経過した同法の見直しも求めました。



2月19日 法制審議会で意見陳述

法務省面談が契機となり、法務大臣の諮問機関である法制審議会委員に、被害者団体からの推薦（大阪弁護士会の松本誠弁護士：2003 年 5 月、当会主催講演会の講師（会報 12 号））が認められとともに、審議会での団体としての意見陳述の機会も与えられることになりました。

2 月 19 日の法制審議会には、被害者団体 9 団体の一つとして、会の意見書（後掲）と資料を携えて出席。15 分の持ち時間一杯を使って意見書にもとづき当事者の実情と切なる願いを訴えました。

法律制度に「命の尊厳」を

一連の取組を通しての感想ですが、副代表の内藤さんが 4 年も前に提唱していた自動車運転業務を特別類型犯とすることが法案となったことで、正当な願いは粘り強く訴えることにより、いつか認められ

るということを実感しました。（法務省面談の席で大谷管理官が、当会が以前から要望事項で求めていたことに言及しました）

そして同時に、この間のメディアを通して、厳罰化に慎重で「加害者天国」を容認する意識がなお根深いと感じます。

命の大切さを誰より痛切に想う私たちだからこそ、樂觀も悲観もすることなく、今後も「命の尊厳」を訴え続けなければならないと思います。

刑法改正要綱案の内容**① 自動車運転過失致死傷の罪の新設**

自動車の運転上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた者は、7 年以下の懲役若しくは禁錮又は 100 万円以下の罰金に処するものとする

**② 危険運転致死傷の罪（刑法第 208 条の 2）の改正
「四輪以上の自動車」→「自動車」****法制審議会刑事法部会に提出した意見書**

法制審議会刑事法部会 部会長様

**自動車運転過失致死傷事犯関係の
刑法改正要綱について（意見）**

2007 年 2 月 19 日

北海道交通事故被害者の会

私たちが厳罰化を望むのは、感情に流された「報復」の意識では決してありません。理不尽に、通り魔殺人的被害で命や健康を奪われ、悲惨な状況におかれた私たち被害者・遺族は、悲嘆と絶望の痛みをわかる当事者だからこそ、同じ被害者を生まない社会を創って欲しいと願い、それが死者への供養になるのでは、という純粋な気持ちになるのです。私たちが常に思い浮かべるは「命の尊厳」という言葉です。私たちの願いは、奪われた肉親を、損なわれた健康を元のままで返して欲しい、それしかありません。それが叶わないのであれば、せめて命を、犠牲を、無にして欲しくないと願い、命の重みに見合う刑事罰が科せられて事故抑止につながることを望むのです。

私たちは、会が発足して間もなくの 2002 年以来、「こうした措置が執られていれば、私たちのような犠牲はなかった」という切実な思いを要望事項としてまとめ、関係機関に提出しております。その中で、交通事犯の厳罰化については、当初から「自動車運転過失致死傷罪」新設による危険運転全般の厳罰化を掲げておりました。そのこともあり、今般法務省が示した厳罰化の要綱案について、大変意義あるものと受け止めております。昨年 9 月 25 日、川口市で起きた悲惨な事件を例に出すまでもなく、今日、多くの国民に重大な死傷被害を

与えている交通犯罪・事故の原因は、飲酒やひき逃げではありません。法体系の抜本的見直しを行い、危険運転致死傷罪適用要件の実態に合わせた改訂、飲酒の場合の「逃げ得」という抜け道を許さない方策、そして前方不注意、速度違反など重大結果につながる危険運転が、命の重みに見合う刑事罰によって裁かれるよう、必要な法整備が為されることを切望するものです。

犯罪白書等の統計資料によると、2005 年において生命・身体に被害を受けた犯罪の被害者数は 120 万 7968 人に及びますが、このうち 96.3% を占める 116 万 3504 人は道路上の交通事故・犯罪に関わる死傷です。こうした事態を異常と認識せず、加害の運転者の立場に偏重した法体系を放置することは、国民全てが望む、安全・安心の国づくりと相矛盾します。今回の法改正が、「被害ゼロ」の道に確実につながるものとなることを心より願い、要綱案についての意見を申し述べます。よろしく取り計らい下さい。

記

意見 1

要綱（骨子）第一の「自動車運転過失致死傷の罪」新設について、刑の上限は 7 年ではなく、10 年以上のより重罰とすべきです。さらに、被害者が死亡した場合については、下限を短期 1 年以上に引き上げ、罰金刑という選択は削除すべきです。

《理由》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すから、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、交通事故・犯罪抑止のために不可欠です。現状では、命の重みや被害の重大性に見合う刑罰とはなっておらず、そのことが交通事故による死傷被害の常態化という大きな社会問題を呈しています。

前回1968年の改正によっても、前方不注意や速度違反など危険極まりない行為による死傷事件が、窃盗や詐欺罪の半分に過ぎない軽い刑で扱われていたことにより、危険な運転で人を死傷させた場合でも「事故だから仕方ない」というような深刻なモラル低下が蔓延し、自動車運転による死傷事件の被害数が一貫して増えていることは明白です。

自動車が実際に凶器ともなっているのに、それが自覚されていないのは、自動車運転免許が不適合者にも容易に交付されるという制限解除要件が緩やかであったり、運転行為が社会生活上必要な一般的日常的行為となっている側面があり、運転者に意識されづらくなっているだけです。本来許可制のもとで交付を受けている運転行為であり、違反行為や重大過失があれば相手の命をも容易に奪うという、高い注意義務を伴うことを承知しての行為ですから、重く罰せられることは当然です。

不可逆的な死傷という重大結果を招く行為であることを重要視して下さい。法治社会において、法が第一義的に尊重し守るべきものは人命であり、それ以上のものはないはずです。安全軽視の危険運転行為が根絶されるよう抜本的な改正をすべきです。5年前の危険運転致死傷罪新設が、その適用要件のハードルの高さの問題から実効的に作用せず、抑止力にはならなかったという轍を踏まないためには、要綱案の7年では軽すぎます。上限を少なくとも10年以上に引き上げるべきです。7年にとどまるのであれば、同じ自動車運転によってひきおこされる危険運転致死傷罪（最高懲役20年）との著しい格差も画然と残ります。

同時に、自動車運転における過失行為を特別類型として重罰化するならば、致死の結果について罰金刑の選択を許すと、結果に見合わない軽い処罰の余地を認めることになり、厳罰化の趣旨に反することになります。罰金刑を排し、下限を引き上げることにより、他の業務上過失致死との差異を明確にすべきです。

意見2

関連して、2001年の法改正で新設された、刑法211条2項の「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」規定は廃止すべきです。

《理由》「刑の裁量的免除」規定は、検察官による「起訴便宜主義」により、交通事犯の9割近くが不起訴となっている不当な現状を刑法が追認し、さらには自動車運転業務についてのみ免除が設けられることで、交通事犯を一般の業務上過失致死傷罪に比べ軽く扱うという間違った通念が広がってしまいます。

意見3

要綱（骨子）第二の、対象車両から四輪という限定をはずすことは是非必要です。

《理由》二輪であっても生身の人間に対して凶器であることに変わりはなく、四輪と同様の危険運転をすればこれと同じ危険性を有するからです。

意見4

関連して、2001年に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、その適用要件から「内心的要素」を除外するなど、大幅に緩和する法改正を行うべきです。

《理由》現行の危険運転致死傷罪が危険運転の抑止につながらなかった理由の一つは、その成立要件が厳格で実態に合っていないことです。例えば刑法208条の二②には「人又は車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の直前に進入し、その他通行中の人又は車に著しく接近し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転」する行為について、「目的」という内心的要素を立証するという極めて高いハードルを設けています。また、同項には「赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に無視し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で四輪以上の自動車を運転し、よって人を死傷させた者も、同様とする。」と他の刑法の犯罪には無い要件「殊更に」という、これも内心的要素の立証が要件となっています。

そもそも、「通行中の人または車に著しく接近する行為」や「赤色信号又はこれに相当する信号を無視する行為は、」それ自体客観的に危険な行為なのですから、目的等の超過的主観的要素が無くとも処罰に値すると考えるべきです。

危険運転致死傷罪施行から5年が経過した今、実態を踏まえ、所要の改正を行うことは急務です。

以上

大谷管理官に意見書を提出（2月19日のTVニュースより）



障害者の逸失利益 0 円の改正を求めて

札幌市清田区 豊岡 淑子

■ 息子は安全配慮を欠く 運転者の犠牲に

私は平成 17 年 8 月 10 日、17 歳の息子を交通事故で亡くしました。

息子は自閉症という障害がありました。事業所から、「そろそろ乗り物の練習した方がいいね。」と言われ、その日移動介護を利用して、この事業所では初めて乗り物を使って、滝野すずらん公園に連れて行ってもらうことになっていました。

10 時前に子供を送り出し、11 時 20 分頃事故にあったという電話、何がなんだかかわからず娘と飛び乗ったタクシーの中で「亡くなった」という知らせを受けました。病院の処置室で会った息子は、おでこ左ひざに少し傷がついてる位で、わずか 3 時間前までは元気だった姿を思うと、冷たくなった体を温めれば息を吹き返すのではないかと、泣きながら一生懸命さすり続けました。

公園は路線バスが入れるようになっており、バス停はバスが横断歩道を跨ぐように設置しており、バス停の反対側に渡らないと遊べないような作りでした。(事故後、バス停は少し先にある引き込みに移動され、ガードロープも張られました。子どもが亡くなってからようやく安全に対する配慮がされたようです。) 息子はヘルパーがお金を払っている間にバスを降り、道路を横切ろうとしている所を、後続車に跳ねられ大動脈破裂で亡くなりました。バスが停車中であるという事は、当然乗降客がいるという事です。バスの近くを運転する時安全に対する配慮が大切になってきますが、運転手は注意を払わず、衝突後もブレーキ痕も無く 18m も先で停車しました。

運転手が車から降りて息子に駆け寄った時には、まだ、ヘルパーはバスの中でお金を払っていたそうです。ぶつかった瞬間も見えないどころか、息子が降りた後、追いかけてもくれなかった。初めての乗り物を使った移動介護であったにもかかわらず、安全に対する危機管理は全くできていません

でした。

■ 運転手は不起訴に

検察庁に呼ばれて行くと、運転手は不起訴でした。「歩行者は道路では飛び出しを一番してはいけないのです。これを殺人に例えると、包丁を持った人の所に飛び込んでいくようなものです」と言われました。公園はみんなが遊びに行く場所であり、横断歩道もありバスも停まっていた。乗降客がいるかも知れないという注意義務があるはずなのに、そのような事は一切考慮されず、ただ車道は車優先の場所、飛び出した方が悪いという考えは納得できません。

■ 逸失利益ゼロと言われ

車の保険会社が提示してきた損害賠償は、障害児で将来働く事ができないため、逸失利益が 0 円と算定され、自賠責の中に収まってしまいました。更に、任意保険が自賠責を超えないために、事業所に対して過失の割合を求める事ができないと言われました。息子の、障害者の命って何なのでしょうか？ 命の尊厳どころか、生きてる価値さえないといわれてるようなものです。私達にとって子供は障害を持っても大事な家族の一員であり、かわいい、いとおしい存在でした。

加害者達にも過失はそれぞれあるのに、逸失利益が 0 円であるた

めに何も求める事ができない。こんな悔しくおかしい事があるのでしょうか？ 一方的に命を奪われた上に、0 円という屈辱的な数字をつきつけられ、「すみません」という言葉だけで済まされてしまう。私自身も強い憤りを感じましたが、子供がかわいそうで仕方ありませんでした。何とかしたい、でもどうすれば？ あきらめるしかないのだろうか？ 悔しい！

■ 同じ遺族との出会い

そのような時、北海道交通事故被害者の会の事を知り入会しました。会員の方が、障害を持った子供さんを交通事故で亡くされ裁判された青森のお母さんを紹介してくれました。

私はその方たちと、障害者の逸失利益 0 円の改正を求めることを決意し、国会議員に手紙を送り犯罪被害者等基本計画の中に取り入れてくれるように頼んだり、全障研で発表したり、色んな活動をしてきました。そして、障害者の権利保護をして下さる弁護士（日本で 20 名程度）とも出会え、裁判にこぎつける事ができました。

■ 障害者の人権を求めて

今まで、障害者の逸失利益 0 円と言われれば、どんなに悔しくても泣き寝入りしかなかったと思います。障害者の人権を認めてもらいたい。もう、悲しい連鎖は断ち切りたい、そのような気持ちで一杯です。私は結果はどうであれ、息子に「お母さん頑張ったよ。」と報告したいです。

「逸失利益ゼロは不当」

札幌で輪禍死障害者の両親 加害者らを提訴へ

交通事故で死亡した自閉症の長男＝当時（17）＝の逸失利益を「ゼロ円」と算定したのは不当だとして、札幌市内の両親が、加害者の運転手と事故当時、長男を介護していたヘルパーらを相手取り、同年代の健常者と同じ（中略）損害賠償を求め四月上旬、札幌地裁に提訴することが 14 日、分かった。これまで、重度の障害者に健常者並みの逸失利益を認めた判決はなく、逸失利益の見直しを求める訴訟は全国でも異例だ。（中略）

両親は「障害者だからといって、命の対価と考えられる逸失利益がゼロ円なのは明らかな差別で、人権を無視している」と訴える。

両親の代理人を務める児玉勇二弁護士（東京）は「重度の障害者でも発達の可能性はあり、逸失利益に差をつけるのは不合理。少なくとも、法律で定められた最低賃金をベースに算定するべきだ」と話している。道内関係では、旧上磯町（現北斗市）の知的障害児施設で入浴中に死亡し、逸失利益を「ゼロ円」と算定された男性＝当時（16）＝の青森県に住む両親も、近く同様の訴訟を青森地裁に起こす。（「北海道新聞」2007 年 3 月 15 日）

娘、真利子の命を奪われて

旭川市 米澤 透・美代子

娘は危険運転の暴走車の犠牲に

私たちの娘真利子（当時 20 歳、大学 2 年生）は、親元の旭川を離れて岩見沢の大学に通っていたが、平成 15 年 8 月 17 日の夜、岩見沢市内の国道 12 号線の交差点を自転車^{（ママ）}で横断中、渡り終える寸前で、時速 130 キロ前後という危険速度の



在りし日の真利子（20 歳）

暴走車にはねとばされ即死した。娘は顔面を砕かれ、立木にぶつかった後、路面に叩きつけられた。とても無惨な殺され方であった。娘の夢であった社会福祉への道は、あまりに残酷な形でついてしまった。

加害者（当時 19 歳、大学生）は、業務上過失致死罪ですぐ逮捕されたが、免許取得後 8 ヶ月の初心者であった。親にねだって買ってもらった新車のスポーツカーで、同乗していた 2 人の友人に誉められ得意になってスピードを出し、しかも最も重要で基本的な前方注視を怠り、脇見運転。車は全くの「制御不能状態」であった。渡りきるまで 1.9 m。あと 0.1 か 0.2 秒あれば、娘は国道を無事に渡り終えたはずであった。加害者がもう少し速度を落としていたら助かったのだ。本当に残念で悔しい思いがする。

加害者の親は、公職の身でありながら、運転技量の未熟な息子にラリー仕様 280 馬力もの超高性能車（インプレッサ）を買い与えた。そのことは刑事裁判で母親も供述した。

加害者の「謝罪」は裁判対策

加害者は起訴と同時に仮釈放された。その直後一度だけ私たち遺族宅に来たが、私たちが拒否すると、それ以来姿を見せなくなった。拒否されても誠意があるなら少なくとも毎月の命日に来なくてはならないのに、ただ花を花屋に届けさせたただけであった。

刑事裁判の一審では、加害の少年は法廷に入っても、遺族に挨拶一つせず、平然と遺族を無視し、謝罪や償いの気持ちは全く見られなかった。加害者側は「裁判が終わるまでは遺族宅には行かないことにした」と証言した。しかし、4 回目の公判で裁判長から「すぐに謝り、誠意を見せるよう」と諭され、

やっと私たちの控室に謝りに来る始末であった。

一審で 1 年 6 ヶ月の実刑判決（求刑は 2 年 6 ヶ月）を受けると、加害者は即時控訴した。この後、弁護士を通じて見舞金を送ってきたが、私たちは受け取りを拒否した。するとそのお金の処理に困ったのか交通安全の団体に寄付した。二審（控訴審）の 1 回目公判で寄付のことが報告されたが、本当に純粋に謝罪の気持があるなら、裁判対策としてではなくもっと早い時期にするべき行為ではないか。

二審になると、加害者は今までと全く違う態度を示した。何と公判の間の 1 か月余りに 14 回も遺族宅に来たのである。私たち遺族は、全く取り合わなかった。

娘の命日に二審判決があり、加害者側の控訴は棄却され、服役。以降、加害者家族はぴたっと来なくなった。公判中に見せた態度は実刑を免れるために裁判官を騙すための演技だったのか。

加害者は服役中、謝罪の手紙を寄越すこともなく、出所後は顔を見せようとししない。刑務所では何を考えていたのか。刑務官には娘を殺した事故についてどんなことを話したのか。うわべだけの「反省しています」で済ませ、刑務官をも騙したのだろうか。

不可解な速度の認定

加害者は警察や検察の取調中、事故車のスピードについて一貫して「スピードメーターは見なかったが、100 キロの速度を出していたと思う」と何度も供述していた。一方警察の鑑定（道警科捜研）では、「70 ～ 120 キロ」という極めてあいまいな鑑定。加害者はこれを逆にとり、裁判になると 100 キロの証言を翻して「80 キロだった」と言った。親や弁護士に言われたのだろうか。または保身のためか。刑事裁判では警察の鑑定がそのまま通った。

加害者側の保険会社（共栄火災）は、示談の申し出の中で「（娘の）過失は 15 %」と主張してきた。私たちは「娘に過失はない。過失があるというなら、100 キロのスピードを出した加害者には 1 万%の過失がある」と告げ、話し合いを拒否した。

何と真実の速度は「127キロ以上」

民事裁判となり、速度に疑問を持っていた私たちは弁護士と相談し、自動車短大の茄子川教授に事故の鑑定をしてもらった。結果は「事故車の速度は 127.6 ～ 134.6 キロ」という驚くべき数値であった。加害者側も鑑定を依頼し「116 キロ」という結果。

判決で裁判官は、根拠の薄い加害者側の鑑定を退け、私たちの鑑定を採用、少な目であるが、速度は「127 キロ」とした。

鮮明になった問題点の数々

娘の事件を振り返って、次のような問題点を痛切に感じる。

■ 刑罰について・・・加害者の罪状は「業務上過失致死罪」であったが、「危険運転致死罪」に十分値する。常識的に考えて当然危険運転という事故については積極的に適用を拡げていただきたい。

■ 加害者の反省について・・・判決後や出所後の加害者の行動を監視し続けることが必要。裁判官は口先だけの反省に騙されている。

■ 謝罪とは・・・損害賠償は保険だけでなく、加害者に直接負担もさせるべき。また、社会奉仕活動に従事させることも検討すべきではないか。

■ 車の製造責任・・・車の製造会社と販売会社の

責任はどうか。ラリー仕様の超高性能車の製造や販売は規制すべき。馬力のある車は制御が困難であるから年齢（例えば 25 歳以上）や運転経験（例えば 5 年以上）で制限すべきではないか。

■ 被害ゼロのために・・・制限速度の徹底（速度違反の罰金を大幅に上げる）や、歩車分離信号の設置など道路環境整備により、被害ゼロをめざすべき。

～事件概要～

- 2003 年 8 月 17 日、午後 10 時 4 分、岩見沢市内の国道を自転車で横断中の米澤真利子さん（当時 20 歳）は、前方不注意のまま 120 キロを超える速度で暴走してきた車に轢かれ即死させられる。
- 2004 年 3 月 22 日、札幌地裁岩見沢支部は、禁固 1 年 6 月の実刑判決。加害者は執行猶予を求め控訴。
- 2004 年 8 月 17 日、札幌高裁は被告の控訴を棄却。実刑が確定。
- 2006 年 8 月 民事裁判にて真実の速度が判明

飲酒運転追放キャンペーン、高石さんの訴え 2月11日、男山酒造「酒蔵開放」

2月11日、旭川冬まつりに合わせて毎年行われている男山酒造の「酒蔵開放」会場（旭川市永山）に、江別市の会員、高石さんの手記が飲酒運転追放キャンペーンの看板に掲示されました。

飲酒運転絶滅を訴えた手記要約を紹介します。



拓那は、悪質な飲酒ひき逃げの犠牲に

我が家の次男、拓那（たくな）は、高校1年でバレーボール大好き少年でした。「部費の足しにしたい」と新聞配達のアルバイトをしていましたが、平成15年2月12日早朝、新聞配達に向かう途中で、後ろから走ってきた飲酒運転の

「車にひき逃げされ、無惨にも一瞬で命を奪われました。」

拓那の体にはうっすらと雪が積もり、白い塊のようだったと聞きました。冷たい雪の上で、一人で逝かせてしまいました。助けてあげる事も出来なかった・・・。この後悔と苦しみは一生続くのです。

お酒を飲んで車を運転するという悪質な行為、そしてその場から逃げると言う、罪に罪を重ねる行為を、軽い刑ですませておく訳には行けません。

私達は拓那の沢山の友達に助けられ、「飲酒・ひき逃げ犯に厳罰化を求める」署名活動を始めました。拓那と同じ犠牲者をもう出さないで欲しい。私達と同じ苦しみをもう誰にもさせたくない。その思いで活動しています。

皆さん、飲酒運転者が引き起こす事故は、まさに殺人ではないでしょうか。歩道を歩いている人の列に突っ込み何人も死なせるなど、何の落ち度も無い尊い人の命を奪っています。さらに「ひき逃げ」をする人もいます。「お酒を飲んでいて事がばれたら罪が重くなる」と、その場から怪我を負わせた人を見捨てて逃げるのです。人間としてあるまじき行為を飲酒運転者は犯しているのです。

私たちは、このような非人間的行為を犯した者が、厳しい法律で処罰される事を願っています。

江別市・ 高石 弘・洋子

「まさかという坂」、もっと情報を

岩見沢市 ト部 喜雄

● 意識不明で運ばれた息子

2006 年 4 月 19 日、次男が交通事故に遭ってから今日まで、私たち家族は心が安らぐことはありません。

事故直後、息子は意識不明で病院に運ばれました。当初は命そのものが危険でした。その危険が去っても、今度は何時になったら意識が戻るのか、見通しも立たず夫婦は交替で息子のつきそい、一生懸命話しかけ、好きな曲を聞かせたり、テレビの音を聞かせたり、意識が回復するのを待ちました。

医師に見せられた脳の画像には、出血の跡が点々と写っていて、意識障害、運動機能障害、眼球障害、知能障害の恐れがあると言われました。息子は事故から 10 日以上経ってから、こちらから話しかけたことに頷いたり、短い言葉を発するようになりました。ある程度の会話ができるにはまだ時間が必要でした。退院後、そのようなやりとりも、息子の記憶には無く、「意識の回復はいつ」と聞かれることも多いのですが、分からないのが本当です。

事故から 1 年経った今も、息子は 23 歳らしい若者の動きはできません。口の中は痺れているようで、目は物が二つに見え、手術をしなければ治らないと眼科で言われています。息子は、今後働けるのだろうか、不安を口にします。親も不安です。息子は真面目で慎重な性格です。車の運転もシートベルトをしっかりとってからでなければスタートすることはありません。スピードも法定速度を守り、私たちが運転する車に同乗してもスピードを出すと注意するほどです。そんな息子がなぜ、事故に遭ったのでしょうか。

● これは犯罪、前科ある加害者が120キロで

私たちは裁判で検事の起訴状を聞いて初めて事故の概要を知りました。4 月 19 日早朝、息子は国道 12 号線の中央分離帯から右折中、猛スピードのワゴン車に助手席側に衝突されました。相手の車は、科捜研の鑑定でも時速 115 km～125 km のスピードが出ていたこと、また、相手は、以前に酒気帯び運転で人身事故を起こし、その時は執行猶予中であつたこと、さらに、この執行猶予中に、ベルト着用義務違反で 2 回、自損事故で車を大破したこともあるなどが明らかになりました。

これは事故というより犯罪です。私たちの大切な息子の一生を台無しにしてしまいました。裁判所は実刑を言い渡しました。今、獄中にいる相手に言い

たい。どうか真剣に自分が犯した罪と向き合い、一生かけて償ってほしい。

● なぜ被害者に情報がないのか

事故の記憶が全く無い息子の事情聴取、実況検分、検事の調書作成等、すべて父親が同席して対応しました。警察の取調べでは、息子も、「直進車の妨害」という口実で、「被疑者扱い」され、「双方被疑者」として検察庁に書類が送られたそうです。検事の事情聴取は、本人の精神状態（不安）を考慮し、父親だけにしてもらいました。検事は、すぐ「これは相手を裁判にかけます」と言いました。事情を知っているからだったのでしょうか。

それにしても、被害者にはほとんど情報がないのは、今になっても大きな疑問です。こんな人間が車を運転し、検事から言われても謝罪に來ない本人と家族には、怒りを禁じえません。判決後、1 度謝罪があっただけです。

● 家族全員で頑張ります。お力添えを。

私たちは、息子が目や高次脳機能障害の不安を抱え、精神的にも動揺していることを毎日感じています。また、民事裁判はどうすればいいのか、考えることは尽きません。友人の僧侶が、「人生には 3 つの坂がある。上り坂、下り坂、もう一つは何だと思う?」「・・・」「まさかという坂だよ」。彼の言うことを実感しています。

幸い前田代表と以前から知り合いでしたので、事故後しばらくして相談し、本会に入会しました。弁護士さんも紹介され、その方の助言で息子の症状に合う病院にかかり、とても心強く思っています。これからも、皆様のお力添えをいただき、本人はもちろん家族全員で頑張る決意です。

書籍紹介

★「こころの医者入門」

なだ いなだ著 日本放送協会

無病息災は理想だが、そんな幸せは宝くじに当たるようなもの。一病を持つ事で、身体を気づかうようになり、他の病気を防ぎ、早めに治療するのでこじらせない。かえって長生きする。こころの医者は一歩進み、病をきっかけに「生きるとは何か」について考え、人生を大切に生きることを重視する、という。

(書籍係 太田)

思いよ届け、講話を終えて

北斗市 福澤 きよ子

運送会社「エース (株)」の依頼で、久しぶりに体験講話を行いました。いつも講演の時は、会場に来て下さる人によって気持も変わるなど大変ですが、私にとっては大切なこと。これからも機会があれば続けていきたいと思ひます。

私の、伝えたい思いと願ひについてつづります。

平成6年、双子の娘は歩道で犠牲に

ある朝突然、我が家に魔の坂が来た。5 年近く子どもに恵まれず、やっと生まれた双子の娘 (当時 6 年生) が交通禍の犠牲になった。忘れることはない、平成 6 年 7 月の朝、赤いランドセルを背負ひ、友だち 4 人と登校する後ろ姿を見送って、わずかに数分後の出来事だった。ルールを守り歩道を歩く 4 人にトラックが突っ込んできた。双子の娘は死亡、友だち二人も負傷。現場は地獄だった。

万全を尽くして、安全を

毎日がつらくて、悔しくて、さみしくて。いろいろな事があった数年間を経て、二人の子どものためにも何か出来ることはないかと思うようになった時、函館署から講演依頼があった。それが初めてだった。

講演をさせていただき思うことは、会場に来て下さっている方の一人でも話を聞いて、交通事故についてわかってもらひ、気を付けて欲しいということ。

講演の中では、娘たちの現場のこと、親にとって宝石より輝いていた生前の子どもとの思い出など話させていただいた。さらに、次のことをお願いした。

命はひとつしかない。一度奪われた命は二度ともどらない。命に代わる償ひなど一つもない。遺族の願ひを聞かれると、「奪った命を返して下さい」と答えること。一人一人が安全に対して万全の気を使い、被害者にも加害者にもなって欲しくないこと。少しだからと、すぐそこだからとお酒を飲んで運転したりしてはならない。百人百色、人はそれぞれだが、安全については一つになって万全を尽くすことが何より大切。被害者は加害者を一生許さないこと。加害者にならないために、朝「行ってきます」と出かけたなら、安全に気を付けて、夕方は元気に「ただいま」と帰って欲しい。それが家族にとっての一番のおみやげであること。

(3 月 25 日、北斗市市民センターにて、運送会社 (株) エースの社員 15 人に体験講話)。



交通安全講話を終えて

旭川市 山下 芳正

息子の事故以来、「微力でもいい、自分に何かできることはないか」「愛する家族が事故で命を落とすような痛ましい事故を何とか撲滅できないか」と、日々考えるようになりました。そんな中、運輸会社での交通安全講話のお話をいただき、それまでの想ひが叶う日が来たなと思った反面、戸惑ひもありました。

なぜなら、連日のように報道されるトラック事故に、業界全体の体質やドライバーの安全運転に対する姿勢の欠如をかいまみ、また日ごろ自分が運転する横を通過するトラックの乱暴な運転に恐怖を覚えることもしばしばだったことなどから、正直なところ「私のような遺族の話など真剣に聞いてくれるのだろうか、車を運転するプロならいつも同じような話を聞かされて「またか」といった気持ちではないだろうか」などといった不安があったからです。しかし、講話当日をむかえドライバーの方々の前で話をし始めると、真剣に話を聞いてくださいましたので、私の不安は和らぎました。

交通事故による被害者や遺族がいなくなることが当然の願ひですが、加害者にならないことも必要不可欠です。私は講話の中で被害者遺族としての気持ちはもちろんのこと、加害者になっても様々な苦難が待ち受けていることも強く訴え、決してどちらにもなってはならないのだと話しました。

途中、息子の事件のことについて話をしたときは涙してしまいましたが、無事講話を終えることができました。今回の講話により、ドライバーの皆さんが、これからも安全運転を心がけてくださることを心から願っております。

(2 月 4 日、旭川市末広会館にて、運送会社 (株) エースの社員 13 人に体験講話)

～山下さんの事件概要～

03/4/23 深川市の道道で、短大生運転の乗用車が、時速百キロ以上で暴走。同乗の博之さん (19 歳) が死亡。

03/6 深川警察署は「業務上過失致死」で書類送致したが、両親は「危険運転致死罪」で告訴。署名活動も行ひ、「危険運転致死罪」での起訴を勝ちとる。地裁判決は懲役 2 年 10 月。

05/6/7 札幌高裁は被告の控訴を棄却、実刑確定

(関連の記事は、会報 13、14、18、19、の各号)

連載②

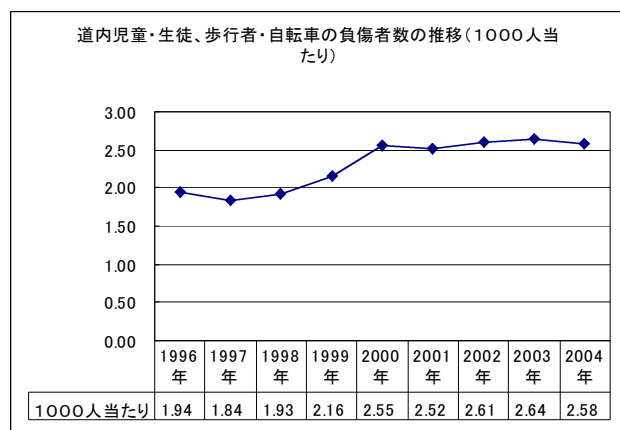
交通教育の課題(その2)

前田 敏章

2-1 生徒の被害は増えている

前回(会報20号)は「交通事故に脅かされる児童生徒の生存権」ということで、被害の実態についてふれたが、北海道だけで、小学生から高校生までの児童・生徒が、歩行あるいは自転車通行中に、平均すると毎日5人が傷つき、毎月1人の割合で尊い命が奪われている。

さらにこの実態は近年も改善されておらず、増加傾向にあることも注目してほしい。道内児童・生徒1000人当たりの歩行・自転車中の負傷者数は、2000年にそれまでの1.8台から2.5台へ激増しており、以来高止まりである。(図1)



2-2 学友の交通死を「仕方のない事故」と受けとめる高校生。影を落とす「クルマ優先」

生徒であったときには、クルマによる危険を日々体験したはずなのに、ハンドルを握ると、一転して加害の側になってしまうのはどうしてなのか。スリルを求める若者特有の気質の他に、病んだ「クルマ優先社会」の影響がある。

札幌市内高校での体験講話の際に、協力いただき実施(2005年秋)した以下の意識調査の結果を見て欲しい。

※対象生徒578人、講話前で私の話の影響はない

6年ほど前、札幌市内の高校1年生(女子)が、登校途中、青信号で横断中に左折トラックに巻き込まれ、即死されるという大変痛ましい事故がありました。

次の一文は、同じ学校の高校生が事故後「交通事故」について書いた感想の抜粋です。もし皆さんがこの立場(同じ学校の生徒が、同じような事故で命を失った)とすれば、どの感想に一番近いですか。

① 注意をして行動しても、交通事故が起こってしまうのは仕方のないこと。事故に対する知識をできるだけ持って防いでいきたい。

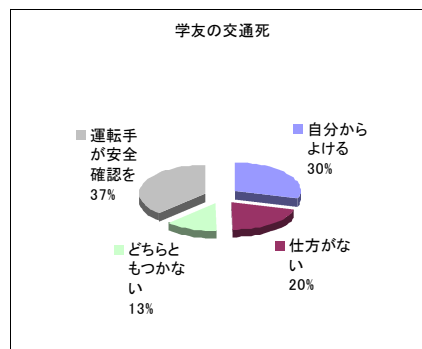
② 私たち高校生や小中学生などが交通ルールを守っていても、交通事故は防げない。車を運転する人が、前後左右の安全を確実に確認する必要がある。

③ 完璧な人間はいない。運転するのも人間でだから、車が絶対によけてくれるとは限らない。車によけてもらうのではなく、自分からよけるようにしなければならない。

④ どちらともつかない。

(①～③の感想は「青春の灯」という1999年札幌東警察署が編集した文集所収)

図2) 学友の交通死に対しての感想



結果の図に見るように、犠牲になった高校生は、安全であるべき交差点の横断歩道をルールを守って渡っていた。被害者にとってまさに「通り魔殺人」に遭ったと同じであるこの事件を「偶然的、仕方のない事故」と捉え、車によけてもらうのではなく、自分からよけるようにしなくてはなりません」と、運転者の責任を免罪し、被害者としかなり得ない歩行者自らが責任を負おうとする倒錯した意識がかなりの割合で存在する。

「クルマ優先社会」の中で理性や人権意識を奪われた若者は、免許取得後ただちに傲慢なクルマ社会の構成員となり、それまでの危険な犠牲者予備軍から、加害者予備軍へと転化すると考えられないだろうか。

2-3 「社会的費用」か「スローライフ」か

さらに調査項目に、「交通事故について」という次の設問にも答えてもらった。結果は図3。

交通事故についての次の考え方で、自分に近いものを選んで下さい。

□① 社会として自動車交通の便益を享受している以上、便益の裏返しとしての社会的費用である交通事故の被害を最小化するとともに、・・・社会全体がバランスよく負担していく方向で施策を強化していくことが必要。

□② 人の命には換えられないから、速度規制や厳罰化、免許取得の厳格化など、車使用の社会的規制を現行より強める必要がある。効率性や利便性よりも安全・安心のスローライフの社会が良い。

□③ どちらともつかない。(又は別な意見)

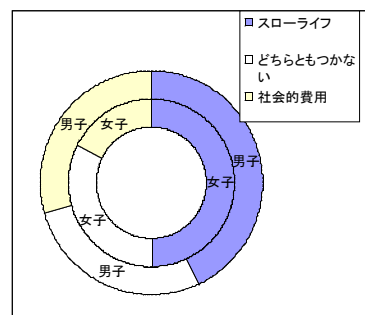
(図3) 交通事故について

設問の①は、何と、平成12年版「交通安全白書」の記述なのである。

結果は、男女差が若干見られ、男子では30%、女子では18%が、交通事故を仕方のない「社会的費用」と捉えており、やはり、意図的に醸成されているクルマ社会予備軍としての意識構造が浮き彫りになる。

学校における交通教育の課題の一つは、ドライバーを危険運転に駆り立てる「クルマ優先社会」の病弊を直視させることである。

(つづく)



会 の 日 誌



2007.1.11. ~2007.4.4.

《会合など》

- 1/10 世話人会・例会
- 1/11 交通事犯の厳罰化について要望書送付
- 1/18 会報22号発送
- 1/22 道路交通法改正試案への意見書送付
- 1/29 刑法改正について法務省刑事局との面談
- 2/14 世話人会・例会
- 2/19 法制審議会、参考人意見陳述(法務省)
- 3/14 世話人会・例会

《訴えの活動》

- ◆ 1/14 (株) エース札幌南営業所 1/24 北海少年院 3/8 帯広少年院 (前田)
- ◆ 1/21 (株) エース釧路事業所 (佐藤芳枝)
- ◆ (株) エース旭川営業所 (山下)
- ◆ (株) エース函館営業所 (福澤)
- ★ パネル展示 3/19 ~ 20 マルカツ魚長食品 (株)

■ 処分者講習での講師

1/26 前田 2/23 小野 3/9 太田

～ 編集を終えて ～

◆ 3月5日、札幌高裁が下した、死亡交通事故の加害者を無罪にしたという報を聞き慄然としました。それは、2003年7月、札幌市北区の中学3年生の男子生徒が、道路横断中、前方不注視と制限速度違反を犯した乗用車に轢かれ、無惨に命を奪われた事件です。◆ 真実に基づく裁きを求める遺族は、衝突位置の説明が二転三転するなどずさんな捜査機関に対し、自ら告訴し、署名活動を行い、何度も上申するなど必死に働きかけました。起訴までに3年を要し、ようやくの思いで迎えた刑事裁判だったのです。

◆ しかし、一審の札幌地裁(川田宏一裁判官)は昨年8月、制限速度40キロを15キロ上回る加害者の速度違反を不問にし、「衝突回避はできなかった」と「無罪」判決。駆けつけた傍聴者は耳を疑いました。そして、当然にも検察が控訴したことを聞き、誰もが二審での逆転有罪判決を信じていました。いくら何でもこんな不正義が通るはずがないと。そうした

中で長島孝太郎裁判長の控訴棄却判決だったので。◆ 司法に対する信頼は地に墜ち、捜査機関への不信は極に達しました。検察庁は起訴事実と速度違反を挙げておきながら、一審では訴因として前方不注視だけを主張するという奇妙な対応に終始し、回避可能性がなかったと主張する被告の言い逃れに対し正面からの反論をしませんでした。控訴審でもあいまいな態度を取った検察は、この汚点ともいふべき不当判決の責を件の裁判長とともに負うべきです。

◆ 開会中の国会には交通犯罪への厳罰化法案が二つ提案されています。しかし、法律や制度ができて、これを運用する人の意識が変わらなければ、理不尽な「死人に口なし」の扱いは変わらないのではないかと危惧します。◆ 根底にあるのは交通犯罪被害を「仕方のない事故」と許容し、結果的に「加害者天国」の現状に与する捉え方です。◆ 私たちが「10年以上に」と強く願った刑法改正案の「自動車運転過失致死傷罪」が最高7年という半端な改正案になったことを、ある新聞は「新たな罪の創設は、『だれでも加害者になりうる』という過失犯への刑のあり方の模索と、遺族や被害者側の『なぜこんなに罪が軽いのか』という声の高まりとのせめぎ合いの着地点だ。」(07/3/1 朝日新聞)と評しました。しかし、前者の論は果たして成り立つべき論なのでしょうか。

◆ 刑法の役割は「刑罰により法益を不法な侵害から保護することにある」(「法律学小辞典」(有斐閣))。そして「法益」とは「法によって保護される社会生活上の利益。(同上)と言われますが、一体、社会全体で護るべきもの(法益)に「人の命」以上のものがあるのでしょうか。この認識のずれを正すことが肝要ではないかと痛感します。◆ 1月29日の法務省面談の中で、川崎市の遺族が切々と訴えていた「命を数で相対化してはならない。人一人の命は絶対化して捉えるべき」というフレーズが耳に残ります。

◆ 社会にとって最も大切なものを見失い、経済効率や、他者の命をも簡単に奪うクルマ通行を優先する「つくられた欲望の絶対化」が大手を振る世の中を変えなくてはなりません。(前)

会員の皆様へのお知らせ

- ◆ 2007年定期総会は、「かでる2・7」(北2西7)を会場に、次の日程で行います。出席下さい。
 - ◆ 総会 5月12日(土) 13:30~14:30
 - ◆ 全体交流会 14:45~17:30 (昨年同様、会員のとりくみ報告と自由な交流が中心です)
 - ◆ 懇親会 18:00~20:00 (予定)
- ◆ 例会の予定(毎月2水曜日の13時~15時、事務所 世話人会は、毎月第2水曜日の午前中)
 - ★ 5月9日(水) ★ 6月13日(水) ★ 7月11日(水) ★ 8月8日(水)
- ◆ 次の会報発行は8月です。手記や意見、近況報告などの投稿をお待ちしています。
(※切り7月20日、400~1200字程度 メールやファックスでも良いです)