

交通事故被害者の会

第31号

2010年1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。会報が送られ、例会等に参加できます。

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

たっちゃんへ

札幌市 豊岡 淑子

たっちゃん、全国で初めて重度障害児に逸失利益が認められたよ。人の命を、何故、働いて残すお金で判断するのかわからない。だから、逸失利益という言葉には、今でも違和感を持つけど、0円なんて、あんまりだよ。

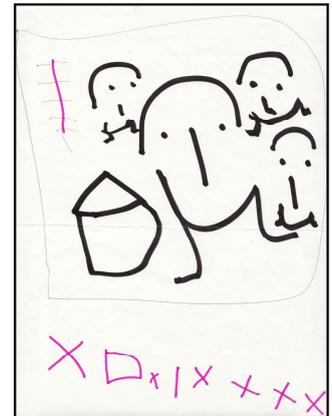
たっちゃんが、突然、家族の前からいなくなり、本当に寂しかった。会えない事が苦しかったよ。その上、保険会社に0円という数字をつきつけられた時には、あまりの屈辱に「生きてる価値は、なかったのですか?」と、言ってしまったよ。

たっちゃんが、自閉症とわかった時、小さな体に障害を背負わせてしまった事が、申し訳なくて、悲しくて悲しくて、涙を止める事ができなかった。でも、いっぱい自閉症の勉強をして、二人で保育園に母子通園もして、育ててやると意気込んでいたけど、育てさせてもらったのは、お母さんやまわりの方だったよ。大変な事も多々あったけど、最後まであきらめない気持ち、慈愛、優しさ、マイペースで生きる事、深い喜び。たっちゃん笑顔は、みんなを幸せな気持ちにさせたね。だから、0円なんかじゃないんだよ。

お母さんは、たっちゃんを0円という屈辱的な数字のまま送り出さなかつたんだ。だから、たっちゃんのために頑張った。たっちゃんは、障害を持った多くの人達のために、自分を犠牲にしたのかな?

17年間という短い人生だったけど、たっちゃんの残したものは大きかったよ。えらかったね、ありがとう。
母より

上の絵は、6歳になった達規が、山で迷子になった翌日に描いたものです。自閉症は、コミュニケーションがとりづらい障害だといわれています。話す事ができなかった達規が、心の中で、家族をこのようにとらえてくれていた事が、とても嬉しく、それから、私達家族の心の支えになった大事な絵です。



長男、達規が描いた絵。
達規(たつのり)は、平成17年8月10日、ヘルパーに連れられ移動介護中、(公園内で)前方不注意の自動車にはねられ死亡した。(当時17歳)

今号の主な内容 重度障害児に逸失利益を認めさせるまで (豊岡淑子)

~ 特集「交通死傷ゼロへの提言」~世界道路交通犠牲者の日・北海道フォーラムの記録
「被害者支援講話」を終えて(山下芳正) 「命を大切さを学ぶ教室」を終えて(高石洋子)
第9次交通安全基本計画への意見 「犯罪被害者週間全国大会 2009」参加報告
元道警本部長 島田尚武さんからのお願い 編集を終えて 活動日誌 他

重度障害児に逸失利益を認めさせるまで

札幌市 豊岡淑子

平成17年8月10日、私の作るお弁当を嬉しそうに待ち、出かけるのを楽しみにしていた達規。その日は、ヘルパーと一緒に、この事業所では初めて公共の乗り物を使い、滝野公園に連れていってもらった事になっていました。公園に路線バスで到着し、ヘルパーがお金を払っている間にバスから降り、道路を横切ろうとした所を、後続車にはねられ動脈破裂で亡くなりました。朝9時半過ぎに事業所に送り届け、11時20分に電話があり、達規が事故に遭ったことを告げられました。2回目の電話では、ドクターヘリに乗せられ、札幌病院に向かっている事を、3回目の電話は、タクシーの中で達規が亡くなった事を告げられました。

その後、検察庁では「公園内では、道路交通法は適用しないので、運転手は不起訴(起訴猶予)」と言われました。しかし、運転手には前方不注意などの過失があり、事業所には子供を預かった責任があります。車には、自賠責という制度があり、重度障害児には逸失利益が認められていないため、任意保険が発生せず、損害賠償が自賠責を上まわる事ができません。加害者側に過失があっても、それを認めさせる事ができないのです。過失よりも、子供の命の方が軽いという、親としてはとうてい納得できない結果となりました。私達は、こんなおかしい矛盾した事は、弁護士さんが解決してくれるだろうと、当初は安易な気持ちでいましたが、4~5人訪ねた弁護士さんの答えは一緒でした。「ご両親の気持ちはわかりますが、裁判をやれば費用もかかるし、更に傷つく事になりますよ」と言われ、逸失利益の壁の厚さに直面しました。子供の命を奪われ、更に0円という屈辱的な数字を突きつけられ、今まで一体何人の親が悲しい悔しい涙を流してきた事でしょう。そして、これからも続くであろう事を思うと、こんな不条理を断ち切りたい、何とか制度改正をさせたいという思いが募りました。

そのような時、北海道交通事故被害者の会に入会し、青森で障害児を亡くし闘った人がいるからと紹介してもらいました。早々に連絡を取り、どんなにか励ましてもらったかわかりません。その後、障害児の権利擁護をしてくれる弁護士が全国に20名ほどいる事がわかり、そのうちの1名、東京の弁護士さんに代理人になってもらい、地の利があった方がよいという事で、

札幌でも1名引き受けてもらい、平成19年4月、札幌地裁に提訴しました。

まずは、過失を争いました。しかし、自動車側は、早いうちに過失を認めたものの、事業所・ヘルパー側は「自分達に責任はない」と、生前のやりとりや事故直後に言った言葉さえも、「そのような事は知らない」「達規君は、急に走り出す子ではなかった」と言い張り、過失責任を認めません。法廷で、お互いに証人尋問をする事になり、相手側からは、事業主とヘルパー、こちら側は、私と自閉症を長年研究されている東京大学の太田昌孝教授が証言に立ちました。事業所側は、知らないのか言えないのかわかりませんが、自閉症の特徴もわかっておらず、安全に対する配慮が希薄で、職員の管理もうわべだけという印象でした。人の命を預かっているという認識を持ち、介護してもらいたかったと強く思いました。一方、太田教授は、社会福祉法人「けやきの里」の嘱託医もされており、自閉症の特徴や発達の可能性、実際にけやきの里で最低賃金で働いている重度障害者の方達の話も交えて、貴重な証言をして下さいました。

他には、少しでも子供の様子がわかり、逸失利益の能力の認定につながればと、写真や小さい頃から描きためておいた絵、学校での作品、通信簿など100点余りの証拠を、生い立ちや、家族の思いなども添えて提出しました。生前の達規を振り返りながらの作業は切なく、また、大変でしたが、子供の様子を知って欲しくて、裁判所に提出しました。

結果、裁判長より和解を勧告され、12月4日に和解が成立。重度障害児に全国で初めて逸失利益が認められました。これが礎となり、これからの重度障害者の方の損害賠償に反映していただける事と信じています。

障害児は、家族にとって0円という存在ではありません。大事な家族の一員なのです。

(関連記事 23、24、30号)

本報告の画期的な和解決定について、報道各紙は「重度障害者に逸失利益 死亡事故賠償訴訟 札幌地裁で和解」(「道新」12月5日)などと大きく報じました。また、この判決後間もない12月25日には、青森地裁で重度知的障害者に逸失利益を認定する全国初の判決が出され(相手側控訴せず確定)、共にたたかってきた豊岡さんご家族にも朗報となりました。

WORLD DAY OF REMEMBRANCE FOR ROAD TRAFFIC VICTIMS

世界道路交通犠牲者の日・北海道フォーラム 交通死傷ゼロへの提言

11月13日 かでる2・7

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：交通権学会北海道部会・クルマ社会を問い直す会・道はだれのもの？札幌21・スローライフ交通教育の会 (参加 約100名)



プログラム

ゼロへの願い 被害者からのメッセージ(p4~5)
稚内市 米内 隆俊 江別市 高石 洋子
ゼロへの提言 記念講演・・・(p6~11)
小栗幸夫氏(千葉商科大学)
ゼロへの誓い・・・ 関係機関より



最初に、参加者全員で黙祷を捧げた後、司会の長崎亜美さん(劇団ルート1)から、このワールドディが始められるきっかけを創ったNGO「ロードピース」の創始者、ショードリィさんからの「日本の皆さんへ」というメッセージが紹介されました。

世界道路交通犠牲者の日が北海道、福島、東京、大阪、そのほかの日本の多くの都市で開催されることを嬉しく思います。道路での死傷は世界が負った傷であり、これを回避するためにすべての人が手を携えて行動することが必要です。今年のワールドディのスローガンは「From Global Remembrance to Global Action 世界の追悼から世界の行動へ」です。この週末、世界中の遺族や被害者が参加して開催される追悼の催しに、道路の危険を減少させるための協調的な行動が続くことを期待します。(訳：小栗幸夫)

Ms.Brigitte Chaudhry (ブリジット・ショードリー)

主催者挨拶 代表 前田敏章

本日のテーマ「被害ゼロ」は、当会が発足の当初(10年前)から訴えている願い。当時はなかなか理解されなかったが、最近では関係機関などでも使われる。



日本学術会議は昨夏「事故死傷ゼロを目指すための科学的アプローチ検討小委員会」を立ち上げ「交通事故ゼロの社会を目指して」という提言をまとめた。しかし、その具体策についてはまだまだ多くの人のものには成っていない。ゼロへのポイントは、クルマの効率的運行に配慮するのではなく、生命尊重を第一に、自動車が主役の「高速文明」そのものを問うことではないかと考える。本日の討議の核を「人を決して傷つけない速度制御はどうあるべきか」に置きたい。その意味でも、本日、「脱・スピード社会」の著者である小栗先生を迎えることができたことを喜びたい。

以下は、プログラムの後半、記念講演後の発言要旨

ゼロへの誓い・・・ 来賓挨拶

道環境生活部くらし安全課

参事 藤田 和久氏

貴重なお話しを聞かせて頂き、心を打たれる思い。冬の交通安全運動で、道民のつどいも開催したが思いは同じ。連携し、今日の貴重な意見を踏まえながら努力していきたい。



道警本部交通部 交通企画課

管理官 後藤 啓二氏

被害者の方の心の叫びを聞き、一瞬にして人生をかえてしまう交通事故は絶対に無くしていかなければと感じた。今年4月、交通捜査課を立ち上げ捜査を強化した。安全で安心な北海道を目指し連携を強めて参りたい。



閉会挨拶 副代表 内藤 裕次

参加の皆様と、後援、協力いただいた関係機関・団体にお礼を申し上げる。車自体を無くすことはできないと思うが、無駄に速度が出る車というのは、凶器を世の中に放っているにすぎず、必要ない。小栗先生のソフトカーが、速度制御と同時にメッセージを出すという点が重要。ゼロに出来ると強く思ったし、そういう社会でなければならない。



【会場で確認したアピール】

私たちは、国連が提唱した「世界道路交通犠牲者の日」の、国内および世界各地で取り組まれている追悼と祈念の行動に連帯し、「交通死傷ゼロへの提言」をテーマに集いました。自動車の普及による「高速文明」は、その一方で、かけがえのない多数の生命と健康を奪い続けています。文明や進歩とは無縁のこの「静かなる大虐殺」「事故という名の殺傷」による悲しみの連鎖を断ち切らなくてはなりません。私たちは、これまでの幾多の被害者の無念に想いを馳せ、経済効率やスピード優先ではなく、抜本的な速度制御などによる、生命尊重の生活空間づくりについて話し合いました。被害ゼロに向けた訴えと行動そして希望が、全国と世界につながることを祈念します。

Nov.13.2009 世界道路交通犠牲者の日・北海道フォーラム

WORLD DAY

ゼロへの願い・・・被害者からのメッセージ

「息子は意識も戻らないまま、小さな体で闘っています」 稚内市 米内 隆俊

最初に、6年前の小学1年生でクルマに轢かれ、寝たきりとなった米内隆輔君の報道映像（HBCTV 特集、「卒業式で起きた小さな“奇跡”」2009/4/2 放映、会報 29号に関連記事在り）を視聴しました。



「今、ビデオを見ていただいたとおり、現在も、良くも悪くも同じ状態ではありますが、息子には、たぶん私たちの言っている事が聞こえているのだと思います。ただ私たちが、息子が応えている事が分からないのだろうと、そう考えています。

実際に今日（稚内から）来る途中でも交通事故がありました。先日は、私の同期の母親がこの札幌で事故にあって、全身骨折されました。交通事故が起きたということは、新聞とかメディアでも紹介されるのですが、事故後の経過というのは結構知らない方が多いと思います。このような映像を見ていただいて、交通事故というのはその時だけではなく、後々まで多くの人を巻き込んでいるという事を伝えたいと思います。現在も、本当に皆さんの力をお借りして頑張っております。どうもありがとうございます。

（関連記事 No.20 21 25 29 30の各号）

「飲酒運転・ひき逃げの悪質交通犯罪で高校生の息子を奪われて」

江別市 高石 洋子

紹介にありましたように、飲酒ひき逃げの厳罰化を求めて全国で署名活動をしております。6年8か月前の2003年2月に次男を亡くしました。飲酒運転でひき逃げという、分かりやすい事故です。加害者は当日の昼間、麻雀をしながらビールを飲みました。夜、彼女を誘って自分の運転する車で札幌のパブまで行き、夜中の12時から朝方4時過ぎまでお酒を飲み、彼女と一緒に自分の運転する車で野幌まで帰ってくる丁度その時です。息子は当時、高校1年生で新聞配達のアパートをしていて、朝早く家を出て、5時過ぎなのか、信じている大人にあっさり殺されてしまいました。自転車を50メートルも引きずり、そのまま逃げようとしていた加害者は、あまりにも自転車の音がうるさいと、いったん車を止めて自転車をはずし、うちの息子を確認しに行きました。でもまだ真っ暗なのですね。「人通りも無く、車も通っていない。これは逃げ切れると思った」と供述しています。そしてもう一度、倒れている息子を確認して、そのまま彼女のアパートへと逃げました。逃げた

後、この加害者は怖くて震え、膝を抱えてずっとお昼まで過ごしていたのですが、彼女はぐっすり寝ていたそうです。昼に彼女が目覚まし、どうしたのと聞いたら、朝からニュースをやっているあの子は死んだと。その後加害者は、板金屋に電話をして車を修理し、友達を呼んで「まず車を隠そう」などと逃げるための相談をしているのです。



加害者達がそういう事をしている間、私たちは病院で無言の息子と対面しました。何が起こったのか分からない状況で、司法解剖に行くので見送りしなさいと言われてました。家に帰ると、近所の人達が家の中を綺麗に片づけてくれて、お茶の用意とかもされて

いて、何が起こったのか、訳の分からない、とてつもない恐怖と闘いながら、必死の思いで葬儀を済ませたりしていました。そんな中で警察の方が、とにかくひき逃げだから、犯人を探さなくてはならないと色々情報をくれていたのですが、「これは殺人だ」と、大きな声で言っていました。ですから私たちは当然、殺人事件として扱われるものと勝手に思い込んでいました。

しかし、事件から2か月経ち、検察庁から通知があり、苦しい思いの中で、検察官から聞かされたのは、「危険運転致死傷罪は適用にならない。逃げてしまった事でアルコール検知から免れてしまっているから、飲酒はとれない」との説明。刑事さんはレシートも押収し、加害者がお酒を飲んでいた事を調べてくれています。当時、無職だった彼は1万円もお金をパブで使っているのに、「自分は3杯しか飲んでいない、ほとんどのお酒は従業員に振る舞った」と言い張っています。私はそんな話は全く信用していませんが、それがまかり通ってしまうのです。検察官の方は言いました。「人を撥ねても、逃げてしまえば『人だとは思わなかった。段ボールだと思った』と言う事で不起訴にする事が出来る。それが今の法律だ」と。私たちは検察官の言葉で本当に沢山傷つけられました。「人、一人の命はだいたい2~3年だ」とも言っていました。そして私たちは、危険運転致死傷罪が立証されないのであれば、せめてより高い刑で裁いてもらいたいが、そのためにはどうしたら良いのかと聞きました。本当に法律の事は何も知らない一般市民だったのです。

ひき逃げというのは道路交通法違反、自動車事故は業務上過失致死傷罪、その二つの併合で当時は7年6か月というのが一番重い刑でした。それで、当時、最高で15年の危険運転致死傷罪がとれないのであれば、併合罪でもしょうがない。でも7年6か月いっぱい求刑して欲しいと願いました。しかし、担当検察官は、求刑4年にするという。

ゼロへの願い・・・被害者からのメッセージ

WORLD DAY

その時にも、私たちは絶望だったのです。

結局、判決は2年10か月の実刑でしたが、それを聞いた瞬間、担当検察官は私たち夫婦にガッツポーズで「勝った」と言いました。私たちは目の前が真っ暗になりました。最初からですが、その担当検事さんとは言い合い、ケンカもしました。どうしてもわかってもらえない。私はドラマなどを見て、検事さんというのは、本当の事を知るために現場に行き、とことん歩いて起訴をする、そう思いこんでいたのですが、実際は、書面だけで見て、「これ、お母さん見なさい。この書類、全部死亡事故なんだわ。これ一枚一枚に自分たちね処理して行かなくちゃいけないんだわ」とあっさり言うのです。命の重みをどう考えているのでしょうか。

私たちは一生、子どもを亡くしたというとても怖い恐怖と闘い苦しみます。ある日突然襲ってくる悲しみ、怒りや恐怖、それらをずっと持って生きていきますが、加害者はどうでしょう、刑務所に入ったとしても朝昼晩とご飯が与えられ、娯楽も楽しめて、それでどうやって自分が人を殺めてしまったという罪と向かい合う事が出来るのか。私たちが加害者に求めたいのは、重い量刑だけではなくて、自分が運転する車で人を死に至らしめてしまったという罪とどう向き合ってくれるのかという事なのです。

加害者が犯した飲酒ひき逃げが、私たちに「逃げ得」があると教えてくれて、逃げ得を無くすために新たな法律を作ってもらえない、そう決めて2003年8月に、法務大臣宛の署名用紙を作り、その年の11月、当時の野澤法務大臣に5万人の署名を提出しました。その時大臣は「一市民にこういう事をさせて申し訳ない。しかしながら、あなた達のように頑張ってくれる人がいないと法律は変わらない。今、年間8000人近くの方が犠牲になっている。日本は交通戦争なのだ」とはっきり言いました。私は交通戦争と言うのであれば、国はどうその責任を負うのかを知りたいと思いましたが、そこまでのお話しはありません。

それから7年、私たちは遺族の仲間と全国を歩いて署名を集め、もう7人も法務大臣と会って4万人もの署名を提出してきております。

私たちが札幌で署名活動している時、福岡で、幼い3人の子どもを乗せた乗用車が、飲酒運転の車に追突され、海に落とされて亡くなるという、大事件が起きました。私たちは居ても立ってもおられず、仲間と福岡に行き、大上さん達と出会いました。ご夫妻は必死で真っ暗な海に潜って、本当に真っ暗で見えないはずなのに、眼鏡も飛んでるのに、見えたと言うのです。1人目を発見して旦那さんに渡して、2人目を見つけて渡し、気が付いたら旦那さんがどんどん沈んでいくのが見えて、必死でつかまえて「みんなで生きるよ！家族

で生きるよ！」そう思っていたのにだめだった。目の前で3人の子どもを亡くしてしまったこの大上さんの話は、もっと早くこういう事故を防ぐ方法があったのではないかと思うと本当に切ないです。いっぺんに子どもを亡くすというのは、本当に戦争なのかなと思うと、やり切れなくなります。



この裁判も私はずっと傍聴に行きました。経過の厳しさなど、短時間では話せなくて残念なのですが、奥さんの言葉を少しだけ伝えます。「3人の命、3人の命とみんなは言うけど、3人の命ではない。3人が大きくなって成長して、結婚して子どもが産まれたら何人の命になるだろう。3人の命ではない」と奥さんが言った時、私は今までそんな考えはしていなかったのが、本当にそうだ、私たちの子ども達はいつか家庭を持って子どもに恵まれたら、その子どもがまた結婚して、命が新しく生まれます。今亡くなった命は決して1人ではない、と強く思いました。

大上さんご夫妻は自分の親とも住めないような状況にまで精神的に追い詰められて、2人で小さなアパートを借りて住んでいましたが、そこでも誹謗中傷や物珍しさから買い物をしていても後ろから人がついてくるような状況の中で生活が困難となり、今、日本を出ました。そして、どうしても自分の子どもが抱きたい、そんな苦しい思いでやっとお子さんを授かりました。どんな思いだったのか、それを考えただけで私は胸がいっぱいです。

大上さんの事件が発端で厳罰化を求め、私たちが活動している会や北海道の会も含め、多くの会の人達が法務省や国会に行き、道路交通法の一部が改正されたのですが、逃げ得という法の抜け道は埋まりませんでした。現在、自動車運転過失致死傷罪というのが出来、道交法違反との併合罪が15年になりました。しかし、危険運転致死傷罪の場合の併合罪30年とは15年の差が出来てしまうのです。本当に理不尽です。法律の中に逃げ得というものが無くなった時、私たち家族は静かに生きていけるのではないかと思います。

他の裁判を見ても、理不尽で悔しいのは「事故は過失」と簡単に済ませることです。殺人は計画的で違うと言いますが、それでは、お酒を飲んで車を運転するという時点で、凶器を手に行っていると考えてはいけないのかと思います。

(関連記事 No.12 13 17 21 ~ 24 26 の各号)

WORLD DAY OF REMEMBRANCE FOR ROAD TRAFFIC VICTIMS

記念講演 まちと生命を守る「脱・スピード社会」を ～ 北海道から世界へ、悲しみを希望に～



千葉商科大学教授 小栗 幸夫 (おくり ゆきお)

[講師略歴]

1946年、岐阜県瑞浪市生まれ。千葉商科大学政策情報学部教授、ソフトカー・プロジェクトチーム代表。

一橋大学大学院経済学研究科修士課程を経て、米国ペンシルヴァニア大学都市地域計画学部博士課程終了(都市計画学博士)。筑波大学講師、株式会社西洋環境開発(セゾングループ)勤務などを経て2000年より現職。

2000年、政府公募のミレニアム・プロジェクトに採択され、最高速度を表示・制御するソフトカー開発をスタート。ブログ「ソフトカー・ダイアリー」、掲示板「世界道路交通犠牲者の日・つながるプラザ」を管理。著書に、「コミュニティオフィス・2005」(PHP研究所、編集代表)「脱・スピード社会」(清文社)など。

2009/11/13 札幌市「かでの2・7」4階大会議室

世界で追悼の集まりが行われている道路交通犠牲者の日に、その重要な一つである北海道フォーラムで基調講演をさせていただける事を感謝いたします。

今日、米内さんのお話を伺い、隆輔君の目から出た涙が私の心に残りました。でもそのお父さんは、みなさん気を付けて下さいと優しい言葉を言われました。私は言葉がありません。高石さん、お話ありがとうございました。被害の方々のお話を聞くたびに、私は、上の方からお話することはできないと思うのです。

安全のための車を作っていないながら被害の現場を知らない。私は姉を1997年にうしなっていますが、姉の嫁いだ先(岐阜県可児市)は私の住む東京と距離がありました。轢かれてから10日くらいで亡くなりましたが、それ以降のプロセスを知らないのです。ほとんど捜査されなかったのですが、その実態を私自身は体験していません。

ただ、私の姉がそういう目に遭った事で、その15年くらい前、1983年に筑波大学で教師をしている時に思いついた、安全のためのソフトカーを必ず実現してみせる、実現する事が自分の生涯の仕事だと思ったのです。姉が亡くなった時には自分の会社をやっていましたが、2000年に今の千葉商科大学の教師になりました。その時に、国から年間5000万円の研究助成を3年間もらえることになったのです。1999年末、新聞の政府公報に“夢ある「社会」に向かうため、夢ある「技術」を迎えたい”と公募があり、私は「これはソフトカーのためにある」、そう思って、11人のメンバーを集め、研究申請をしました。

私は、自分の家族の死を表に出す事は、その感情

で仕事をしていると思われるのが嫌だったので、申請をする時には姉が亡くなったという事は一言も言っていないです。

私を変えたのは、2008年5月のNHKの放送でした。報道の中で姉の写真を使いたいと言われ、一晩悩みました。被害者感情で行動しているのではないと私は言いたかったのですが、それが違っていたという事に気が付きました。研究者には自然や社会を客観的に冷静に見る事を求められ、ビジネスをする時にはこの事業がどのようにお金を生み出すかなど考えます。しかし、私たちの悲しみ、憤り、そうしたものが社会のベースにあって初めて、本当の学問や仕事、本当の社会が見通せるのではないかと。そういう感覚を持つようになりました。この点からも、山本先生に紹介していただいた事、本当に感謝します。

遺族と被害者の命がけの訴え

高石さんと米内さんのお話がありましたが、被害者の方々への訴えは命がけであると思います。

私は2006年の8月に「ソフトカーダイアリー」という自分のブログで事故を扱い始めました。その4日後に福岡の惨事がありました。それから1か月後の9月25日、川口市で福地さんのお嬢さんなど4人のお子さんが亡くなり17人が怪我を負うという惨事がありました。それから2か月後、何と私のブログにその福地さんが書き込みをされました。私は、NHKニュースで福地さんが泣いて「何でこんな事放って置くんです。法律を変えたい」とおっしゃっている事に対して、現場に行っていなかったことをブログでお詫びし、福地さんの眼にとまったのです。そして、2007年1月に起こったのが風見しんごさんのお嬢さんの死。

私は喪服を着て娘さんの葬儀に行きました。その後、風見さんのブログを知り、そこに「福地さんとながっていただきたい」というコメントを2月22日にアップしたのですが、その日すぐ、風見さんのブログに私宛のメッセージが書き込まれていて驚きました。これはその中の言葉です。「えみるの命にかえて、十の命、百の命、できれば千の命を助けたいと願う毎日です。みなさんも同じお心だと思います。そのように福地さん達に伝えていただきたい」と。私は、風見さんは、本当に十の命、百の命、そして千の命を助ける行動をされていると思います。(風見さん出演の交通安全を訴えるメッセージ映像を流す)

「道路が安全になれば、世界中の母親の心の痛みを避ける事ができますね。」そうおっしゃったのはギリシャのロードス島のEleni Karidiさんです。私は今年5月にブリュッセルで開催された交通被害者のNGOに参りました。その会でお会いしたKaridiさんに、「本当にそうですね。母親の悲しみは世界で出たくないですね」という私のメッセージを送りました。

福地さんたちは、「4人の幼い命を奪い17人に重傷を負わせながら、窃盗罪より軽い罪で起訴されました」と怒り、厳罰化を求める署名活動を行いました。耳に残っているのは「ランドセルを楽しみにしていました」というお母さん達の訴えでした。それから半年後、自動車運転過失致死傷罪の施行があり、私は、このように目の前で社会が変わっていくということを見ました。それは命がけの訴えがあったからです。同時に、後から分かったのは、この法改正の背景に、北海道交通事故被害者の会や大阪のTAVなどの長年の取り組みがあったということでした。

癒えない心と体の傷

しかし、そういう、希望への活動があっても癒えない傷があります。今日、その事を改めて隆輔君の涙を見、高石さんのお話を聞いて感じました。そして、takumamaさんの言葉が頭に浮かんでいました。「今生きている事が天国...そう思える人は幸せだ。私は地獄の中で生きているから...」「生きていることが地獄。そんな事思いたく無いけど...。生き地獄とはよく言ったもんだ。こういう世界がある事を知る人は悲しいね」。takumamaさんは息子さんを15歳で亡くされました。彼女は一人でワールドデイをずっと言っていました。

こうやってみんなが動いている。しかし心の傷は消えない。一人一人のお名前を省かせていただきますが、その膨大さに唖然と致します。日本の交通統計は、24時間以内に死んだ人を交通事故死と認定しますが、修正をして30日以内にすると、戦後亡くなった人は80万人となります。戦争中に亡くなった市民の数は、広島と長崎を含めて40万人と推計されますから、戦後はその2倍をこの国は失っているのです。

講師のご紹介

コーディネーター 山本 純(札幌学院大学教授)

講師の小栗先生のご専門は都市論、都市経営論、あるいは地域政策論、環境デザインなどで、工学と社会科学の学際的な幅広い領域です。



研究テーマとしては、自動車道路を中心とした都市開発のあり方、特に既存の政治・経済・技術のシステムからの脱却を目指しており、事故の無い社会をと、ソフトカーの開発・実用化のための啓蒙活動を展開。その中で、被害者の方や市民・地域との連携を進めておられます。

小栗先生が出版された「脱・スピード社会」を読んだの思いをお伝えし、ご紹介とさせていただきます。

先生のご研究のベースにあるのは、非常に大きな悲しみと、この社会に対する大きな怒りであり、その上での研究成果であることです。特に本書の後半で詳述されている、ソフトカープロジェクトが推進された力、それは私の想像をはるかに超えた、小栗先生の人々の悲しみへの共感というものによって成されていると感じています。実は小栗先生ご自身も、お姉様を自動車事故で喪うという大きな悲しみを背負っておられますが、その悲しみを自分だけの事とせず、さらに多くの方々の社会的な問題として意識し、研究と結びつけられている。その事に深い感銘を受けたわけです。一つだけ引用させていただきます。

「交通被害の現場の痛みや悲しみを自分自身が感じ、それを被害の当事者と分かち合っこそ、安全という目標の重要さと、その為に必要とされる事柄が見えるだろう。その中で、ソフトカーが必要という認識が残った時、初めてプロジェクトは前に進むだろう」。このように書かれています。小栗先生は常に交通事故の現場に立ち会い、遺族との交流を深め、その悲しみと苦しみ、あるいは先程高石さんがおっしゃられた想像を絶する恐怖の中にあるご家族に寄り添いながら、このプロジェクトの意義を明らかにしていくのですが、最後には、なお希望を生み出そうとする。そうした研究のご努力に本当に感銘し、背筋を伸ばされる思いになりました。

是非今日は、色々とお話を伺って、後ほど皆さんと意見交換も行い、少しでもこの社会を良くするために私たちに何が出来るのか、という事を考えて頂ければありがたいと思います。

昨年の死者数は5000人に減ったというのですが、1965年の致死率は1.65人でしたが、2007年に0.55と3分の1になりました。すなわち、衝突後24時間生かす医療技術があれば交通死者数が減らせる。これはトリックで、許せないと思います。そして、先ほどの隆輔君の事が思い浮かぶのです。重傷者の数を死者

数で割ってみると、死者の背景に何人の重傷者がいるかが分かりますが、これはどんどん上がっていています。私の姉も10日後に死んでいるので交通事故死者ではありません。

世界を見ると

世界を見ましよう。このワールドデイが開かれるようになった背景となった2004年のデータです。

スライド 世界道路交通傷害回避レポート

(by世界銀行・WHO 2004)

- ・世界の死亡者 1,183,492人 ・重傷者 2000~5000万人
- ・5~44歳の年齢層で死亡原因の2位
- ・発展途上国の死亡が90%、20年で死者倍増(予測)

国連 World Day 決議(2005)

2002年に118万人の人が死んでいます。5歳から44歳の年齢層では死亡原因の2位です。交通死者の90%が発展途上国である事を考えると、この社会というのは一体何かと思います。経済活動が生み出した車や道路が、このように自らを斬りつけている。重傷者の数が2000万人から5000万人。世界銀行とWHOが調べてもこれほど幅のある数字であるという事は、ちゃんとしたデータが無いという事です。どれくらい軽視されていることが。発展途上国で、死者数が20年に倍という予測もあります。それを計算しますと、100年後、21世紀の終わりには32倍になり、年間3500万人の人が死にます。地獄そのものです。



これはCommission for Global Road Safetyという所が出した報告書に載せられた写真です。アフリカのどこかと思いますが、トヨタのトラックが走

ってきています、裸足の子供が整備されていない同じ道を走っています。死なない方がおかしいです。

なぜ道路交通被害が見過ごされてきたか

120年ほど前に車がダ임ラーとベンツが自動車を発明したのですが、早く自由に走り回る事が夢でした。そしてちょうど100年前、フォードがフォードT型という車を作りました。アメリカの広大な大地を征服する道具として極めて有効な手段で、1500万台が売れました。

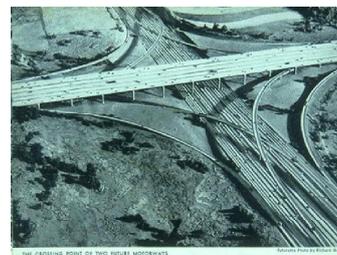
こういう状況の中で興奮した人達があります。例えば未来派と称する芸術家達は、「爆発的な息を吐く蛇にも似た太い管で飾られたレーシングカー、弾丸にも似た轟音を発する自動車は、“サモトラケのニーケ”よりも美しい」と言いました。ニーケというのは、ミロのビーナスと比較される彫刻の事です。こうして速度に対する憧れと賞賛が生まれました。

都市計画の世界では、コルビジェという20世紀の

最も影響力を持った建築家が、6階建てのパリの街を壊して高層ビルを建て、1階からは人を排除し2階を歩かせ、高層ビルの上にヘリポートを作るというプランを作りました。

1929年に経済大恐慌がありました。その時にアメリカは、郊外に住宅を造り、車でしか移動できない街を造るわけです。そこに金融の仕組み~自動車ローンや住宅ローン~を組み込み、危機を脱しようという政策が行われます。

この写真は未来図という意味のフューチャーラマ(注)です。本物みたいですが、GMがつくった直径60メートルの模型です。それを1939~40年のニューヨークの世界博に出したのです。



「トヨタがGMを越える日」と訳された本の中で「デトロイトは一夜にして“民主主義の兵器工場”に変貌した」とあります。トヨタは1937年に自動車を作り始めました。その年は、廬溝橋事件が勃発した年で、南京では「大虐殺」がありました。私はなぜトヨタが自動車生産に踏み切ったのか、不思議に思って調べました。そうしますと、戦争になったら軍用に転換できる車を作るという条件で、トヨタと日産に許可を出し、無税の特別会社をつくったのです。自動車メーカーは、国家や政府や戦争とリンクして生まれました。

戦後は、アメリカが世界中に自動車のマーケットを作っていきます。そして、大恐慌から20年後に、やっとアメリカも立ち直ります。そこで一番重要な役割を果たしたのが自動車。GMの社長は、アメリカの国防大臣になりました。自動車と戦争は、非常に強い関係にあります。

国内的にも、アメリカでは、戦争から帰ってきた若者達を住まわせる住宅を造る、これも経済復興のためでした。レビットという人が1940年から50年にかけてニュータウンを造りますが、その街は車しかたどり着けず、どこを見ても鉄道はありません。

戦前、大恐慌の時につくった車-住宅-金融という仕組みが、更に大きくなっていったのが戦後の経済です。経済活動は実は戦争です。ですから高石さんのお会いになった法務大臣が「交通戦争だ」というのは正しい認識です。アメリカだけではありません。私は筑波に1969年から4年間住みましたが、全く車でしか移動できない殺伐とした人工的な街は心理的にダメージを与えるものでした。実際に若者達は自動車で大勢死にました。その中でソフトカーを思いつきました。私は京都の桂坂という住宅地造りに参加しました。細部を見ると美しいのですが、全体

を見ると山を削っています。やはり車でしか移動できない。私の田舎も、人口4万の街で、道路だけが造られ、山が消えました。そしてバイパスが造られました。国土交通省の仕事です。

さらに深刻な問題がある事に気が付いたのは、1か月ほど前です。本を読んでいる中で、この一節があったのです。

スライド 保険によるリスク許容能力の拡大

「自動車保険というものが存在しなかったら、自動車の登録台数が現在ほどの水準に達したとは考えられない。(しかし・・・)事故をおこした際の損失を保険によって負わせられるのをよいことに、自動車事故が増えるのである。・・・統計的推測を用いて、損害保険会社は確実に、保険の支払いを保険料収入内に収められる・・・。」(竹森俊平『資本主義は嫌いですか それでもマネーは経済を動かす』日本経済新聞社、2008)

経済の仕組みの中に、傷つく事や亡くなる事が組み込まれてしまっている。それでうまくいっていると書いてあります。我々が払う保険料、受け取る保険料、そういう物を組み込んで経済は動いている。そしてその損害保険は、ジャパンマネーとなって世界を動かしていく。ですから、私たちひとりひとりの悲しみが世界の仕組みとつながっている、という見方をしなくてはいけないと思うのです。

(編集者注)フューチャラマ(Futurama)は、"Future"(未来)と、"Panorama"(パノラマ)を組み合わせた造語。

道路交通犠牲は増える

交通犠牲者は少なくなっていくか。私は非常に危機を感じています。GM、クライスラーが破綻をし、トヨタもショックを受けました。しかし、グリーンニューディールという中で、エコカーが登場しますが、安全性は議論されていません。中国、ロシア、インド、ブラジルは今、大変な経済成長をしている。そこをマーケットにGM、クライスラー、トヨタも生き延びようとしています。1970年にピークを迎えたような日本の交通死傷の状態が、その何倍もの規模でインドや中国で起こるでしょう。

情報技術を使うと安全という事で、ITSという国家戦略が進められています。

スライド ITSは「安全な道路交通社会」をつくるか?

自動車道路 + 情報技術 = ITS (高度道路交通システム)

「世界で最も安全な道路交通社会を目指す」と小泉首相は言いました。しかし調べてみると、例えば、この「ITS新時代」(日経BP社)という本は、事実を歪め、情報技術で事故は減ったように見せかけています。これは国家規模の犯罪です。

鳩山さんは高速道路無料化、そして暫定税率の廃止を言っていますが危険です。この提案者である山崎養世氏の「日本列島快走論」を読みました。問題は、彼はアメリカに住んで、アメリカの車で走り回る社会が素晴らしい社会だと信じていることです。

私もアメリカに住みましたが、違います。事故率は日本の3倍です。

もう一つ、最近出された本～小泉政権下で道路公団の民営化を進めた内情を朝日新聞の星野眞三雄さんが書いた「道路独裁」(講談社、2009年)～を読みました。恐ろしいです。どれくらい「道路族」がいるのか。民主党にもいます。この根を切らないといけない。そうでないと本当の改革は出来ません。

脱・スピード社会へ

根本から変えなければ、犠牲はなくなりません。それで、スピードに注目することが必要です。

2000年に国から研究費をもらい開発したソフトカーの電気自動車版が、2005年に愛地球博のパレード車に使われました。その時、面白いことに、博覧会担当者からは、時速2キロに制限してくださいと言われてたのです。私はそれまで、電気自動車は6km/hという制御段階を考えていました。しかし、トヨタが行う博覧会場では絶対に事故を起こしてはいけないから、時速は2キロに、と言うのです。どれくらい自分たちが危険な車をつくっているか、トヨタの人達は分かっているのです。

映像を見てもらった方がわかると思います。(ソフトカーのアニメーションを観ながら)今、車のボディがちょっとへこみました。だからソフトということではありません。優しい事、知恵がある事、そういう車をソフトカーといえます。ここに付いているライトは、最高速度が15km/hという事を表示しています。そしてそれを越えると点滅する仕組みのライトです。道路は土と草。自然に戻る。

ゆっくりだけではありません。歩道の付いた所では青いライトで30km/hまでいいでしょう。幹線道路に行ったら黄色いライトにして60km/hまでもいいですよ。高速道路は100km/h。表示だけの仕組みではありません。実際に制御が出来る車です。もちろん電気自動車ではありません。



このソフトQカーは、本当はここに持って来て皆さんに乗っていただきたい。私は九州に行き、芝の上を本当に走りました。子どもたちが喜んでくれました。

時速2kmですから大丈夫。

スライド	最高速度表示	最高速度制御(ソフトQカー)
レインボー	15km/h	15km/h (15, 6, 4, 2km/h)
青	30km/h	39km/h (30km/h)
黄緑	60km/h	69km/h (50km/h)
オレンジ	100km/h	119km/h

今あるどんな車も装置をつければソフトカーになります。中心にあるのが「制御」、それをサポートする「表示」、それから、自動的にその道の最高速度を「認識」する。そのような装置を付けた車を「ソフトカー」と言います。電気自動車は、もともとタカラが開発した「Qカー」なので「ソフトQカー」と呼んでいます。表示は、レインボー、青、黄緑、オレンジ。たとえば青のライトは30km/hを超えると点滅を始め、39km/hを超えることはできないという仕組みです。

新しいLEDのディスプレイを見つけました。このように小型で薄い物で、文字を流し、外部とのコミュニケーションをしながら走ることも出来ます。今までは、車に乗ったとたんに、自分は王様のような気分になっていたのですが、メッセージを交換しあってそれを換えようということです。例えば、子どもがこのディスプレイをカバンに付けて、「ゆっくり走ってね」というメッセージを運転者に送るという仕組みです。これをベースに、社会に速度制御が可能だという気持ちを作る事が非常に重要と考えています。もしソフトカーが実現したら、世界はきっと変わるでしょう。もちろん、このソフトカーだけで全てうまくいくわけではありません。息子さんを亡くされた長谷さんが提案する分離信号や、全国交通事故遺族の会が提案するドライブレコーダーの装着義務なども一緒に進める必要があります。

未来へのステップ

少し楽観的なお話しをします。一つのヒントは、今年お話を聞いた江村林香さんという人の「まずは小さな世界で一番になる」というお話。私は世界中の車を早くソフトカーにしたいと思っていましたが、まず出来る所からということ。長崎の人が、速度を超えると点滅するレインボーライトを自分の工事現場に使えないかと電話をくれました。まず、福祉施設や宅配などの車につけてもらってはどうかと、学生が声をかけ始めました。

並行して、道路交通法の歪みを正すことが必要です。道路交通法の施行令では、速度標識の無い道路の法定速度は60km/hなのです。川口市で4人の園児を殺してしまったドライバーは、速度違反ではない。これは大きな歪みです。それから、1951年に作られた道路運送車両の保安基準の中に一般車に装置搭載

の義務はない。2003年に大型トラックについては改訂さ



れましたが、一般の車も制限すべきという、この二つです。

日本学会会議が、昨年、交通事故ゼロを目指すため、ISA(速度制御)を導入した社会実験をやるべきだと提案している事がわかりました。今、コミュニケーションを始めたところです。

社会実験は、2001年から私の大学の近くでやっています。地元の多くの方にライトをつけてもらって、今まで速度が上がったり下がったりして走っていた車が、非常に穏やかに走るようになったという記録も取りました。速度制御装置が機能するという事も確認しています。速度15km/h、30km/hの二つで、どのくらい事故が回避できるか、という実験も行っています。

わたしたちの使命

2年前に、ワールドデイのことが日本で知られていないと思い、インターネットで掲示板サイト「世界道路交通犠牲者の日」を作りました。すると「北海道からつながります」と、前田さんが第1に書き込みし、次にTAV、そうやって日本の「つながるプラザ」が出来ました。それが今度は、「世界とつながるプラザ」ができました。ブリュッセルの会議で、世界の掲示板を作ろうと言ったのですが、ヨーロッパの人が立ちあげてくれました。英語は私たちがお手伝いし、日本語でも書き込めるようにしてあります。

今日、ショードリーさんから送られてきたパンフレットに、世界中40ヶ国からブリュッセルに集まり提案した宣言の中で、交通計画の中で安全性というものをも最初に置かなくてはならないと書いてあります。来週、モスクワで世界の大臣が集まり、この資料が配られます。このワールドデイがある事によって、私達の声が世界の声になっていることを実感しています。2011年からは、道路交通安全を目指す10年になります。我々は、今、動くべきです。ですから今年のスローガンは「世界の追悼から、世界の行動へ」となっています。

学生達が「ソフトカー」のTシャツを作り宣伝するなど活動が始まり、理解する若者達が出てきています。車が、今までは速さだけを求めていましたが、安全、命を大切にという考えが間違いなく世界に広がります。我々がそれを強く訴えるかどうかが鍵です。

2007年10月、風見さんとお会いするきっかけになったのは、風見さんのファンの方が、ソフトカーに乗れますかと言ってくれ、その方と風見さんが一緒にソフトカーに乗ったらいいなと思ったからなのです。私は、その前日に「風になる、虹になる」というカードを作りました。「かけがえのない命が奪われた事がきっかけで集まっているのは悲しい。しかし、その風たちは遠くに行ったのではない、私たちのま

わりに、そしてそれぞれが青い風、緑の風、黄色の風、白い風、オレンジの風、みんなが一緒に空をとべば、きっと世界に虹がかかる。生きていくことが悲しみに対する答え」というものです。

今日、米内さん、高石さんのお話を聞かせていただき、私は「悲しみを知る者にしか見えない希望がある」という言葉を見つけました。ここに集まる私たちは、悲しみを知っている。そういう辛さを命がけで克服しようとする事で、本当に世界が変わっていく可能性があると考えました。

今日は米内さんと高石さんのお話しがメインで、私はそれをサポートする事しかできませんが、私の話が少しでもみなさんの気持ちに届き、行動の参考になってくれればと思います。どうもありがとうございました。



(スライドの最終ページ)

小さな生命と大きな世界
悲しみを希望に
風たちへ
風たちへ

会場からの質問に答えて

Q1 厳罰だけでなく、加害の人からの話を聞くという取り組みも必要ではないでしょうか。

厳罰は絶対に必要です。厳罰にされないから平気で車を作って運転しているのですから。そして、それだけではなく、今の車社会は自分も加害者になる可能性を秘めているというように客観視する姿勢

参加者アンケートより・・・・・・・・・・フォーラムの感想

大切な方を亡くされた想いや苦しみを語って下さった米内さん、高石さん、小栗さんに感謝します。今の世の中は、交通事故で亡くなる人の命と、自動車のおかげで生きられる生活が秤にかかっていると感じました。今の状況を変えるのは、最後は人の命より大事なものはないと思う人の心だと思えます。

講演は大変参考になりました。単なる数字にだまされないように努力します。普段なにげなく通っている道路ですが、安全のために何ができるか考えるきっかけを与えて頂きました。速度と安全の関係は大変重要だと考えます。

被害者の方たちの声を聞け、

ソフトカーを知りました。被害者ゼロの社会ができると感じました。実現したいです。

このような日があることを初めて知りました。車優先社会から脱却し、交通犠牲者のなくなる日が1日も早く来ることを願います。

交通事故による後遺障害で苦しむ人は、実際に増えていると思います。小栗先生のソフトカーの講演等、とても興味深かったです。

米内さん、高石さん、小栗先生のお話が大変良かった。このような集いは年に一度でなく、若い人が集まれる日時を考慮して行われると効果が上がると思います。

脱クルマ社会への希望が持てました。現代のクルマ社会は人間

も極めて重要です。その意味で、加害をした人からの話を聞くことは重要だと思います。事実の検証～何がそうさせたのか、その後どのような悔いがあるのかを明確にすること～のためにも。

Q2 道路交通法の歪み是正など、早く実現するにはどうすれば良いのか。二つめは、無謀運転をしている人達に「保険があるからいい」という考え方があるが、保険を無くす事が大事なのか。

鳩山首相が高速道路無料化を言っていますが、友愛社会と言うなら、その前にやる事がある。この交通被害をどうするかです。彼は気が付いていないのだと思います。そのことを国民としてきちんと伝える必要がある。私は「高速道路無料化の前にソフトカーを」というタイトルの本を出したいとも考えているところです。

2つ目の保険のことですが、例えば、保険料が10分の1の保険(ソフトカー保険)をつくってはどうか、と思っています。事故率が10分の1になると計算が出来れば、10分の1に出来ます。そうすると皆さんは制御を求めます。高い事故率を前提として保険料を取るという現在の仕組みは許せない。ビジネスに対してはビジネスを、目には目をです。

(おぐり ゆきお)

参加者発言の中で、「道は誰のもの?札幌21」の中川さんからは、札幌の都心に「自転車の専用道」を求める署名への協力を求める訴えがありました。

本講演記録は、当日の記録テープを基に、編集者の責任で文章化し、見出しを付けたものです。

性をおろそかにしていると思えませんか。

今後の経済のあり方～循環型社会の形成等～を考える上でも参考になりました。

被害者の生の声を聞くことができ、大変良かった。悲しみを背負っている皆様が、人前に出てお話をしていただくことはとても勇気あることだと思います。交通死傷ゼロを目標に、私もできることから取組まなければと思いました。

不審者の犯罪と同じように、交通事故から子どもを守る意識が当たり前になって欲しいです。政治・社会のトップの方々を意識を変えて欲しい。制限速度の標識がない道はたくさんあります。

以下の講話報告は、今年度北海道警察が実施している「社会全体で被害者を支え、被害者も加害者も出さない街づくり事業」として大学生対象の「被害者支援講話」、中学、高校生対象の「命の大切さを学ぶ教室」に、当会が協力して実施されたものです。

「被害者支援講話」を終えて

名寄市立大学(12/2) 道教育大学旭川校(12/11)
旭川市 山下 芳正

これまで、幾度か講演をさせていただきましたが、19歳で亡くなった息子と同年代の子供達を前にしての講演は初めてだったので、学生さん達の顔を見た瞬間、在りし日の息子の姿と重ねてしまい、きちんと話が出来たのだろうかと思直不安でした。また、私からの訴えや想いはきちんと伝わるだろうかと思いましたが、「親として」「交通事故被害者遺族として」の正直な思いを話すことで、何かを感じてもらえたらと考え、以前同じ交通事故被害者遺族の方から頂いた「ママのおなかをえらんできたよ」という本を紹介しました。



この本は、子供たちの「胎内記憶」や「誕生の記憶」等のアンケートを元にまとめられたもので、「子供が私達夫婦(親)を選んでくれたこと」「子供は将来の目標に向かって輝いていたこと」等について書かれています。そんな大切な子供の命を理不尽に奪われ、先立たれることの辛さ等を話すことで、もう一度、命の大切さや尊さ、親と子の絆について考えてもらいました。

息子の話、事故の実相等を話す中で、志半ばで逝ってしまった息子に代わり、学生さん達に「生命(いのち)」がどれだけ大切なものかということ、「ルールを守る」のはもちろんのこと、自分を大切に、相手を思いやる心を持って生きていくことが「被害者も加害者も出さない社会」へ繋がるといことを訴えるとともに、講演会のテーマでもある「犯罪被害者支援」等についても他の講師と共に理解を求めました。

講演後、学生さんの中で「ボランティア等に、自ら参加して、苦しんでいる人たちのために出来ることをしたい」とコメン



トする方がいましたが、このように感じてくれたことを大変うれしく思うと同時に、一人一人の思いやりが大きな「支援」の輪になると改めて実感しました。

講演と同時に「いのちのパネル展」も行われ、大変素晴らしい機会になったと思います。

「命の大切さを学ぶ教室」を終えて

苫小牧市立啓明中(9/24) 同、和光中(10/30)
札幌山の手高(11/16) 江別市 高石 洋子

今年も数回の講演を経験させて頂きました。私にとって一回一回が勉強の場となっており、一期一会を大切に思いながら話をさせてもらっています。

8月に前田代表を通じて、道警の犯罪被害者支援室より中学校での講演依頼がありました。道警では、犯罪被害者の声を直接聞くことで被害に遭われた方々の気持ちを少しでも理解し、犯罪被害者支援をと考え、生徒たちに被害者の声を生で聞いてもらう授業をしませんかと、各中学、高校に打診したところ、数校が了承してくれたそうです。

今まで高校では何度も話をさせてもらっていましたが、中学校は初めてです。思春期である中学生たちにどんな言葉で話したらいいのか考えて、今まで話したことの無い娘の話をしたのです。



事故の知らせを聞いて駆け付けた私たちが見た息子は、二度と目を開けることのない姿になっていたのです。私は泣き叫ぶことも、息子に取りすがって泣くことも出来ずに倒れこんでしまいました。主人は病院の先生から死因につ

いて説明を受けていました。

当時中学2年だった娘は寝かされている私に「お母さんは寝てて！私がみんなに電話するから！」と、震える手で親戚、学校、息子の友人達、自分の学校などに連絡をしてくれていたのです。葬儀の時、立てなくなった両親に代わって長男(当時大学1年)と娘が参列者の一人一人に頭を下げてくれていたのです。火葬場にも行けず、霊柩車には長男と長女が乗り、私たち夫婦はそれを泣きながらやっとの思いで見送ったのです。

その後娘は明るく元気に学校へ行っていました。PTSDにかかっており授業に出られなくなっていたことを、私はしばらく知らなかった事などを話してみました。

中学生の心に私の話がどんな風に届いたのか心配してましたが「命の大切さ」はちゃんと届いていたようです。感想文を抜粋して紹介します。

高石さんの講話を聞いて・・・中学生の感想

淡々と述べられるニュースはやっぱり他人事に見えていた。そんな自分が今日を通してみじめに思えた。今回話していただいた「現実」に私は思うことがありすぎて、どうしようも無い感情に襲われた。今日の話には重みがあった。命を大切に。それが沢山の人を救うことになるのだと私は心の底からそう感じた。 【1年・女子】

私も母と弟を亡くしているのでもとも共感しました。友達とか家族は、本当にいなきやダメな存在です。今日の話は本当に為になる話だったので良かったです。みんながみんな、優しい気持ちを持っていれば、犯罪なんて起こりません。戦争も起こりません。みんな楽しく平和に暮らせるようにしたいです。 【1年・女子】

ドラマや映画のように、子供にすぎりつき泣きわめくのではなく、実際にはもうなにも動けなくなってしまうというのがとても切なくなりました。一番すごいなあと思ったのは長女のおかねちゃんです。とても自分には出来ないことだと思いました。私は、こういう話を初めて聞いたので、話を聞き終わっても感動していました。18歳になり、車の免許も取ると思います。その時は今日聞いた話を思い出して、責任をもって車に乗ると思います。 【1年・女子】

今まで、僕もテレビニュースなどでやっている事件に対して意識したことは一回もありませんでした。自分は大丈夫だという感情が圧倒的にまさっていました。これからはそういった事件に対してもっと真剣に見ていこうと思いました。自分にもそういう可能性はすくなくからずあると思いつけていこうと思いました。僕の回りで悲しむ人が一人でもいるならば、その人たちのこともしっかりと考えた行動

をとり、命をもっと大切にしようと思う。【2年男子】

毎日普通どうり友達として、部活をして、勉強して笑って、ご飯を食べて暮らしているのがとても、幸せなんだと思います。これから、生きてることに感謝して、親がおいしいご飯を作ってくれている、毎日ご飯を食べれていることにも感謝をして、部活を楽しんで出来ることも、勉強も出来ることも、そして、一番に友達に感謝をしたいです。命を大切に、毎日感謝して生きていきたいです。 【2年・女子】

高石さんの長女は心の病があっても親を大切にする、その気持ちが私の憧れになりました。家族や、自分の命を世界一に大切に、家族思いの優しい自分になりたいです。

命は絶対無駄にしてはいけないことを学びました。かたんに「死ぬ」や「死にたい」って言うてはいけないこともすごく学びました。 【3年・女子】

命の大切さだけではなく、他にも沢山の大切な事を考えさせられる教室でした。一人が起した事故でどれだけの人が悲しむのかも分かりました。法律を変えることはとても大変で、私たちが出来ることか分かりませんが、きっと大切な家族の事を思えば実現すると思います。私も何か出来ることがあれば小さなことからでも始めてみようかと思っています。 【3年・男子】



第9次交通安全基本計画に盛り込むべき事項と提案理由(要旨, 上)

内閣府は11月30日、2011年からの第9次交通安全基本計画(以下「計画」)策定に当たり、初めて被害者団体からの意見聴取会を実施しました。

この日、当会からは前田が出席し、全国の6団体とともに、当会の要望事項を基本に8項目に絞った意見を述べました。以下は提出文書の要約(前半)です。

なお、会としては12月22日、計画策定の委員に被害者団体からの代表を加える事を求めた要請書を提出しました。

(1) 計画の達成すべき目標を、「交通死傷被害ゼロ」とすること

人が移動の手段として作った自動車が、かくも多数の命と健康を奪い続ける事態は、正に異常と認識すべきです。日本学術会議は2008年6月、「交通事故死傷者ゼロを目指すためには、既存の施策の延長線では無理」として、「新たなパラダイム」設定が必要と提言しましたが、これまでの「死者数半減」や「死傷者数100万人以下」という目標設定は「事故はやむを得ない」「事故に遭ったら運が悪い」という現状追認につながる極めて不適切な目標です。スウェーデン政府は「ビジョン・ゼロ」という長期目標を国会決議し、壮大なとりくみを始めていますが、8次「計画」にあるような「究極的には」ではなく、明確に「ゼロ」を打ち出し、そのための抜本的施策を樹立すべきです。

(2) 生命尊重を貫き、抜本的な速度抑制と制御を「計画」の基本にすべきです

「事故という名の殺傷」が日常化している事態を、その根本から変えるために、道路交通に関するパラダイムの転換が必要です。一つは、「計画」の基本に生命尊重と安全を置くことです。そもそも「計画」を定めた親法の「交通安全対策基本法」の目的に、「円滑化」という文言はありません。これまでは「道路交通法」の目的に併記されている「円滑」を意識的に使い、「安全」が犠牲になってきたのです。自家用車が「円滑」に走ることを前提とした現代の「高速文明」そのものを見直し、現状認識と課題など、「計画」全体を生命尊重で貫くべきです。

パラダイムの転換の二つ目は、自動車の抜本的な速度抑制と制御です。車が他者の生命や健康を奪う最大要因は、安全が担保されない過度のスピードです。交通戦争をひきおこしているクルマ優先のスピード社会を問い、生活と道路の環境に応じた制限速度を段階的に再設定し、車自体に設定速度を超えられない制御装置の義務づけが必要です。

この点で、速度抑制が基本に据えられないままのITS(情報通信技術を活用した交通システム)推進の効果は甚だ疑問です。いわば幻想をふりまき続け、根本的な速度抑制を後送りにするという悪しき役割を果たしているITS推進路線は早急に見直すべきです。(後半は次号)

いのち、きぼう、未来

犯罪被害者週間全国大会2009

7回目となる全国大会は、11月28・29の両日、東京の晴海グランドホテルを会場に、158人(被害者・遺族111人)が参加して行われました。(主催は、全国19の被害者団体で構成する「犯罪被害者団体ネットワーク」愛称 ハートバンド)

北海道からは、内山、荻野、佐藤(2)、白倉(2)、高石(3)、豊岡、前田、山下(2)と、家族も含め13人が参加し、全国の仲間と有意義な交流を行いました。



写真は、参加者がリボンで一つの輪を作り、犯罪被害者と社会のつながりを表現する「つながるプログラム」の一コマ



今年の大会実行委員長は、「生命のメッセージ展」の青木和代さん(左)。青木さんは少年犯罪の被害遺族の方です。

28日午後が、一般公開の全国大会。来賓挨拶に続いて、鳩山



首相からのメッセージが、実行委員の菅原さん(右)から紹介されました。以下は鳩山総理大臣メッセージの一節です。

「この大会をきっかけとして、犯罪の被害に遭われた方々への理解が進み、皆様がまさに希望をもって、生き生きと暮らせる犯罪のない社会が実現することを祈念します」



小沢さんご夫妻(上)が、体験を踏まえて発言をしました。

小沢さん事件の支援も行ってきた白倉さんは、被害者参加制度が未だ無い旧法の下で受けた杜撰捜査などの二次被害や公判前整理手続の問題について述べた後、「もし娘の事件において、被害者参加制度で被告に直接、腹の底からの言葉で質問が出来たなら、そして、誠意のない言葉、謝罪を一切しない理由を被告の口から述べさせたなら、執行猶予の付かない判決であったかもしれない」と、無念と新制度への期待を語りました。

そして、最後に第1部をまとめていただいた渡辺博弁護士のコメントを、翌日の朝日新聞は次のように報じました。

「別の交通事故の裁判で、参加制度を利用した被害者を支援している渡辺博弁護士は『当事者と

第1部のテーマは「新しい司法制度について」。司会(コーディネーター)は前田が担当。埼玉の小沢克則・樹里さんの報告に続き、南幌町の白倉さんご夫妻(上)が、体験を踏まえて発言をしました。

して裁判をチェックできるようになったことに大きな意味がある。ただ、捜査段階での関与は不十分だ。加害者の言い分だけでなくさんな捜査がされないよう、初期の捜査資料も被害者側に開示してチェックできるようにすべきだ」と訴えた(11月29日付「朝日新聞」)

第2部「被害者からのメッセージ」では、未解決事件の被害遺族、丸谷光生・るみさん(和歌山)、飲酒ひき逃げ事犯の被害遺族、岩寄悦子さん(東京)、強盗致死被害遺族、川満由美さん(沖縄)が、悲痛な思いと願いを訴えました。

また、大会の最後には、関東の自治体を実施した「被害者の訴訟参加制度等に関する支援策について」のアンケート結果発表も行われました。

大会には、全国犯罪被害者の会(あすの会)の顧問である諸澤英道先生も激励に駆けつけられました。



翌29日午前、各部屋に分かれたの分科会。「語りの部屋」「司法制度」「(楽しく創る)ワークショップ」「(ストレッチと歌声の)リラックスルーム」と多彩な分科会に、南は沖縄から北海道まで全国から集った仲間が、貴重な出会いと再会の中で絆を深め、元気を分かち合いました。



「司法制度」の部屋では、それぞれの事件の取り組みや課題について、報告と交流が行われました。



リラックスルーム・歌声の報告をする荻野さん。

今大会も、道内からの参加者は、白倉さんが昨年に引き続き発言者、高石洋子さんが全体司会、高石弘さんは分科会の歌声の伴奏者、前田は第一部と分科会の司会を担うなど、成功のために大奮闘したことを付記します。お疲れ様でした。(前田記)

北海道交通事故被害者の会
代表 前田敏章様

お手紙有難うございました。

お嬢様の事故の悔しさ、私自身の子供の事故のことなどを思い浮かべながら読ませていただきました。会報に記載された一人一人の思い、辛く胸を打たれました。そして、この10年間の皆様の活動に改めて思いをいたしました。賀川さん、ご紹介有難うございました。後藤管理官、引き続き頑張ってくださいと思います。「癒されぬ輪禍」を作成した当時、そのことがニュースとなって全国から注文が殺到し、私の記憶では10万部を超えたように思います。会のオフィスの賃借料として、これから10年位は払えるかなと内心計算したことを思い出します。皆様の会が全国のモデルとなって地道な活動を続けてこられたことも大きな力となって、日本の交通安全対策は前進してきました。1970年の死者数ピーク時から車両台数、免許人口ともに3倍以上になったにもかかわらず、死者数を3分の1にまでに押さえ込んできた。悲しく辛く重い多くの犠牲の命が、少しずつではありますが日本の社会を変えてきたのだと思います。

私は現在、国際比較の下に、別紙のような年間シラバスで、日本の社会の安全をテーマに大学で講義をしております。事件や事故で亡くなる人の数としては交通事故が最も多いので、賀川さんが紹介してくれたように交通問題をトップに取り上げております。神ならぬ人間の作っているこの世でありますから、悲しいこと、どうにもならないことは尽きないわけですが、しかし「どうしても納得がいかない、許せない」と思われることがあります。本来、被害者・国民が主人公であるべきなのに、制度や法律家が主人公ようになって、国民は体に合わない服を無理矢理着せられているような状態に感じられることも多い。被害者の会はこのような制度の壁に“風穴”を開けつつある。例えば、そもそも無謀運転などについての罰則が緩すぎるといことで、立法機関に法律を改めさせた。裁判に血が通っていないといことで被害者訴訟参加制度を作らせた。検事がきちんと起訴しないといので検察審査会を活用し法改正もさ

せた。訴訟資料の事前開示も実現させた。「本当の真実が知りたいのだ」と警察に真実発見のための捜査の徹底や資料の開示を求め、更に自動車メーカーにドライブレコーダーの一般装着を求めるなどなど、“風穴”は少しずつ広がりつつある。被害者・国民の手に主権が取り戻されつつある。本来行政には「説明責任」(トランスペアランス)がなくてはならないがそれが十分でない。だから「納得できない、許せない」と国民が思う原因ともなる。私は大学の講義で、この説明責任の不足を少しでも補えればと思って授業をしております。交通の講義ノートをお送りしますので会員の皆さん、関心をお持ちの皆さん、感想、ご意見、ご質問を頂ければ幸いです。授業にも生かしてまいりたいと思います。

会員の皆さんのご健勝を祈念して筆を欄さます。有難うございました。

島田尚武拝

島田様からのお便りのこと

島田様は当会発足当時の道警本部長です。当時、行政は被害者の声を聴かなくてはならないと、当会発足に尽力されました。

このお手紙は、前号(30号p3)掲載のように、10年を迎えた定期総会のご挨拶で、安全協会の賀川様が島田元本部長のことをご紹介下さり、是非発足当初のことなどをご投稿頂きたいとお願いしたところ、快諾いただき、昨年8月に届けられたものです。紙面を通して改めて感謝申し上げます。

島田様から同封されてきました33ページに及ぶ大学での講義資料から、私が大変勇気を与えられた箇所の一部をご紹介します。お礼に代えさせていただきます。

「交通問題」と題された講義ノートは、5つの章から構成されるのですが、最初の章「交通事故の推移と日本の交通事情の特徴」の冒頭に、「交通事故被害者の声」の項を立て、被害者の会発足の経緯が述べられるとともに、「癒されぬ輪禍」の手記4編を示し、「学生一人一人がこの手記の重みを噛みしめて」欲しい旨が記されています。

そして次章「最近の法改正等」の中では、「被害者の怒り」と「逃げ得」との闘い」という項を立て、被害者遺族が行った署名など厳罰化の経緯、危険運転致死傷罪のや適用要件の問題点などを指摘され、故松本誠弁護士の記事も引用されています。また、被害者に対する捜査資料開示の必要性についても触れられ、当会が2008年7月に鳩山法務大臣に直接面談したことも記されております。(前田)

～ 編集を終えて～

ご冥福をお祈り致します。突然の悲報でした。12月15日、会の発足以来の世話人であった二宮章起さんが帰らぬ人になってしまいました。5月の総会にはいつもと変わらない元気な声で明るく振る舞っていた二宮さんですが、6月に体調不良を訴え入院。急性骨髄性白血病ということでした。必ずや病に克てると信じておりましたが、様態が急変し急逝されたのです。64歳でした。二宮さんは、一見豪快な方でしたが、信号無視の車によって奪われた息子さん(当時11歳、平成2年の事件)を振り返る時はいつも涙声でした。「これ以上、悲しい家族が増えないことを願っています」「癒されぬ輪禍」の中の二宮さんの手記)との思いから、会の監査を担い、免許停止処分者講習も快く引き受けてくれていました。私たちは、二宮さんの遺志を心に刻み、これからも交通死傷被害撲滅のために力を合わせていきたいと思ひます。合掌。

31号の編集を何とか終えました。年3回の発行ですから、30号で丁度10年。本31号は次への一歩です。会報1号の発行日は、1999年12月10日。創刊号には、その年9月17日に道警の会議室で行われた設立総会の様子が記されています。総会時の会員数37人、出席会員は15人でした。会員が増えては欲しくない会ですが、現在会員となっている約110事例の家族は、被害ゼロと被害者の尊厳が守られる日まで、初志を貫き活動を続けなくてはなりません。以下は設立総会で承認された文書「設立に当たって」の中の一節です。「・・・しかし被害者が、このまま孤立し無力感に陥っているばかりでは、尊い犠牲は報われません。私たちは、被害者どうし支え合うことで、一人ではかき消されてしまう悲痛な叫びを大きく強くして、これ以上犠牲者を出さないための活動を模索したいと・・・」。ワールドディで講演された小栗先生は、「悲しみを知る者にしか見えない希望がある」

と仰いました。私たちは、二宮さんも出席していた設立時の「志」を忘れず、積み重ねた10年の活動を糧に、「確かな希望」に向けての一步を踏み出したいと思ひます。私は、年頭の挨拶状に、今後のライフワークのキーワードとして、「命の尊厳」「被害者の視点と社会正義」「交通死傷被害ゼロ」「脱・スピード社会とスローライフ」を挙げました。
(前)

会 誌

2009.8.11～2010.1.10.

会合など

- 8/19 会報30号発送
9/9 10/14 11/11 12/9 世話人会・例会
10/13 内閣府の基本計画見直し意見聴取会(札幌)
11/13 「世界道路交通犠牲者の日 北海道フォーラム」
11/28・29 「犯罪被害者週間全国大会 2009」(東京)
11/30 第9次交通安全基本計画意見聴取会(東京)

体験講話

- 8/21 苫小牧市立啓明中学校 9/24 苫小牧市民会館 10/30 苫小牧市立和光中学校 11/4 釧路地区被害者支援連絡協議会 11/16 札幌山の手高校(高石)
10/15 苫小牧西高校 10/20 函館方面指定自動車教習所職員研修 10/28 北翔大学 11/18 月形学園 12/1 札幌平岡高校 12/10 札幌厚別高校 12/11 札幌市北地区高等学校交通事故防止連絡会議(前田)
11/5 留萌中部3町村交通安全女性大会(白倉)
12/2 名寄市立大学 12/11 道教育大学旭川校
(山下)

- 免許停止処分者講習 8/28 佐川 9/25 前田
10/29 荻野 11/20 前田 12/25 前田

パネル展示

- 8/10～14 JR手稲駅 9/24 苫小牧市民会館
9/25・26 苫小牧市立啓明中学校 10/9～12 札幌学院大学 10/30～11/11 札幌国際大学
11/14～19 中央区民センター 11/13 かでる2・7(ワールドディ・道フォーラム) 11/16～20 札幌地下街オーロラスクエア(世界道路交通犠牲者の日) 11/24～12/2 名寄市立大学
12/2～11 道教育大学旭川校

パネル展の感想

「幼い子ども(胎児)からお年寄りまで、沢山の犠牲者を悼む言葉を読みました。そして、その怒りと悲しみの背景にある現代社会の理不尽さも伝わってきました。ドライバーの方は安全運転を常に心懸けることができなければ車を動かす資格はないと常に意識して頂きたいです。そして遺憾ながら命を落とされた方々の名誉が守られるよう、社会が変わっていくことを心より願っています」(男子学生)



札幌地下街(11/16～20)



名寄市立大学(11/24～12/2)では、学生が展示を準備

《 会員の皆さんへ 》 例会予定 2月10日 3月10日 4月14日 13時～ 事務所
2010年の定期総会・交流会は 5月15日(土) 13:30～ 「かでる2・7」です。