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 33 号　2010 年 8 月20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、交通事犯被害者や遺族でつくる会です。入会希望の方は事務局に電話をください。会費はありません。会報が送られ、例会等に参加できます。

社会貢献できなかった息子 残念でならない

深川市　伊藤博明

さん。当時１９歳。青森ねぷた祭りにて

平成７年11月14日、青森大学２年生の長男は、アルバイト先の靴屋さんから自動二輪のバイクに乗って下宿に帰る途中、地理不案内で蛇行しながら走行してきた乗用車が前をよく見ないまま農道に入ろうと右折したために、センターライン寄りを走行していたらしい息子のバイクは、避けきれずに側面に衝突、息子は２０メートルも跳ね飛ばされたというのです。

私は職場の外回りから帰った途端、「大変だ。大変だ。息子が大変だ」と同僚が駆け寄ってきたのです。一瞬何が起こったのだろう、警察から電話？エッ何のこと？聞いているうちに、自分が今何を、どうしたらよいのか、体は震え、頭の中は完全に混乱していました。別の仕事先にいる家内に、どうやって連絡し事態を伝えたのか、今でも思いだせません。取りあえずの青森行きの機中で、その時の「意識はありません」の言葉に、気丈な子だからきっと大丈夫。しかし、「脳の損傷がひどく心臓が止まった状態で搬入･･･」と続けて聞かされた言葉に、本当にだめなのか、という堂々めぐりの、何とも言えない暗い交錯が胸を締め付けました。

面会謝絶の札の掛かっていない病室のドアを目にしたときの情けなさ。ベッドに横たわり、人工心肺の管を口にし、物言わぬ現実の息子を前にして、大声をかけてやる気さえ起こりませんでした。その２日後、側から離れようとしない家内に手を握られたまま、息子は別れの言葉も出せずにこの世を去りました。悔しかったであろう。親しくしてくれた友達や、お世話になった多くの皆さんに何ひとつお返しをすることができなかったのですから。

志し半ばにしたこの事態をどう始末したら良いのか。息子の亡骸と相談しました。息子は、“ 俺の目は、透き通っている。目の悪い人に俺の目をあげてくれ ” そう言っているようでした。角膜移植なら間に合う。即刻献眼の手術が施されました。その後、２人の方が光を取り戻したとのことでした。

“ 俺はなんにも悪くない ” と胸を張って歩く最愛の息子が偲ばれます。

（道警交通部発行「癒されぬ輪禍」より）

【父からの追伸】今年の命日が来ると 15 年になります。この間、毎日、大切な息子「將樹」の思い出と向き合い、楽しかった事、言い合いした事など、今更ながらおしゃべりをしています。今年の 3 月、私はこの息子と家族、職場の仲間に支えられて無事 60 歳の定年を迎える事が出来ました。今こうしていると、あの忌わしい事故の悔しさがこみ上げてきます。私の住まいは国道 12 号線に近く、毎朝のジョギングの時、バイクツーリング中の若者が通り過ぎて行きます。その度に「気を付けてくれよ・・・」と胸が痛みます。交通事故はお互いが悲劇。繰り返さないでと祈るばかりです。

〈今号の主な内容〉②～２０１０年定期総会　④～交流会「犠牲を無にしない、私たちのとりくみ」
④ ロードキル裁判を終えて（青野 渉、高橋利子）　⑦ 障害児に逸失利益を認めさせるとりくみ（豊岡淑子）
⑧ 研究報告：「犯罪被害者の『悲哀の仕事』と裁判の公正さ（上）」山田裕子　⑩ 会の要望事項
⑪ 要望事項の実現をめざして　会員の報告 ⑫ ワールドディ北海道フォーラムの案内、書籍紹介他

2010年定期総会・交流会開く

発足以来１１回目となる 2010 年定期総会は 5 月 15 日 13 時半より、かでる 2・7 を会場に２７名の出席で行われました。（総会時の会員事例数 104）

司会は副代表の内藤さん。犠牲者および急逝された世話人の二宮さんへ黙祷を捧げたあと、来賓の道警交通部と道交通安全協会よりご挨拶を受けました。

総会議事は、稚内から参加の米内さんと小野さん（副代表）にお願いして予定通り進行しました。

総会後の交流会は、３３名の出席（会員は２８名）で、「犠牲を無にしない、私たちのとりくみ」を主なテーマとして、貴重な報告と交流が行われました。

代表挨拶　意義ある討議と交流を

前田 敏章

最初に、お忙しい中お越しいただいた来賓の方々に心より御礼を申し上げます。昨年は、道警犯罪被害者支援室との連携協力で、世界道路交通犠牲者の日北海道フォーラムの開催、中学、高校、大学での命の教育など貴重なとりくみを拡げることができました。また安全協会には、運営費助成など、物心両面から支えていただいております。この度、事務局長樋口さんがご退職されました。温厚な人柄で、私たちのよき相談者でもあった樋口さんにこの場を借りまして５年間の御礼を申し述べます。なお今後は新谷さんが事務を引き継いでくれます。どうぞよろしくお願いします。

黙祷の折にも触れられましたが、発足以来の世話人であった二宮さんが、急病で倒れられ、昨年12月、あまりに早く他界をされました。昨年の総会で、元気に監査報告をされ、交流会の中では、息子さんの命日に18年経った今も同級生が来てくれると、涙ながらに語っていた姿が思いだされます。本日、奥様が参加されていますが、改めまして哀悼の意を表し、本日の総会と交流会も、故二宮さんの遺志を胸に刻みながら行いたいと思います。

私たちが受けている悲しみや辛さは、何年経っても消えるものではなく、平坦な日々はありません。こうして1年に一度でも顔をあわせ、犠牲を無にしないための取り組みを互いに確認しあうことが大切と思います。

そうした中でも、歴史の大きな歯車は動いていることを少しでも実感できることが、私たちの生きる希望の一つです。例を挙げますと、一昨年12月の刑事裁判への被害者参加制度に続いて、先頃4月27日に法案が成立し施行された公訴時効の見直し～まだ一部の事件に限られていますが～も画期です。

しかし、この事についても、社会の受け止めには、相も変わらず被害者の視点を欠いた、不適切な言説が目に付きます。「冤罪を生む要因になる」などとの詭弁や、一方的に加害者側の「人権」や「捜査上の都合」を強調したり、時効の壁によって公正な裁きが阻まれる不条理を改めて欲しいという、私たち被害者の当然の願いを「（お気の毒な人たちの）感情論」と一蹴してしまう乱暴な評論もありました。

大枠の法制度の変革が、広く社会に根付き、安全、安心の社会や社会正義につながるには、まだまだ粘り強い働きかけが必要です。

今日の総会後の交流会では、高橋さんと豊岡さんの、それぞれ8年、4年という長きにわたる取り組み報告をしていただきますが、被害者の視点から被害ゼロという課題設定をすることで見えてくる方策があると思います。その一つが昨年講師の小栗先生が提起した、スピードの抑制を徹底する「脱・スピード社会」ではないかと考えていますが、根本的改善の方向に社会全体が向かうように、学習も行い、知を力に、確かな希望をもって進めるようにしたいと思っています。有意義な討議と交流を期待しております。

江差町　柳谷志美子さんの絵手紙

来賓挨拶　来賓挨拶

北海道警本部
交通部調査官
菅野　誠一 氏

皆様方には、交通安全集会などでの講演、公開フォーラムの開催、いのちのパネル展示などを通じまして、交通事故の悲惨さを広く社会に訴え、道民の交通安全意識の向上と交通事故防止に、特段のご尽力を頂いていることに対し、心から敬意を表します。

さて、昨年の北海道における交通事故で亡くなられた方ですが、24時間死者ということであれば218人。前年より10人減少して死者数が最も多かった昭和46年の889人の4分の1までに減少しております。しかし30日死者は昨年の249人という事で同数でございました。先ほど前田さんからのお話もありましたが、北海道新聞で「輪禍を追う、交通死減少の陰で」という連載がされておりまして、1回目は24時間基準、統計外で消える命。2回目が見えない傷、脳障害7年判明せず。3回目は家族の苦悩、親子の介護、将来誰がという事で3回にわたって連載されておりました。私もじっくり読ませて頂きましたが、改めて悲惨な交通事故を繰り返さない、同じ悲しみを与えない、そういう思いを心に刻みました。これからももっともっと交通事故抑止のために、努力しなければならないと決意を新たにしたところです。

昨年の4月から悪質、巧妙化する交通事故への対応ということで交通捜査課を新たに立ち上げ、ちょうど1年が過ぎたところです。この間、皆様のご記憶にあると思いますが、昨年の7月13日、栗山で飲酒運転で事故を起こし、3人の方が亡くなり、加害者はそのまま現場を離れたという事件も、追跡捜査をして検挙したという事例。また、これも悲惨な事故ですが、本年の1月2日、美唄における24キロにもわたって男性を引きずって死亡させ、そのまま遺体を放置し逃走した被疑者を検挙したという事件がございました。特に美唄の事件については捜査が本当に難航しましが、絶対に犯人を検挙するという、執念ともいえるねばり強い捜査で、何とか検挙したところであります。

被疑者を検挙したとはいえ、やはり被害者が帰ってくるわけではありません。未だに無くならない飲酒運転、悪質なひき逃げ事件、これらに対して組織の総力をあげて精一杯取り組んでいきたいと思っております。

終わりになりますが、悲惨な交通事故を絶滅し、被害者の会の方の事故防止への思いが大きく拡がることを本当に期待しております。

(財)北海道交通安全協会
企画推進部長　湊　賢三 氏

「北海道交通事故被害者の会」の皆様には、会員相互の支援・交流や、交通事故の死傷者を出さないための各種啓蒙活動に熱心に取り組まれていることに対し、心から敬意を表します。皆様方の活動により、交通安全の輪が広がっていることは、誠に心強い限りであります。

さて、昨年の道内における交通事故の発生状況については、道警察の方からのお話がありました。減少してきているとはいえ、昨年1年間で24,073人もの死傷者が出ているなど、悲惨な交通事故は後を絶ちません。

交通事故の悲惨さは、一口で言い表せるものではありませんが、以前私は、交通事故現場でこんな光景を目にしたことがありました。

お子さんの乗った自転車が、交差点で左折車両に巻き込まれるという事故でしたが、病院に収容されて間もなく、現場に30歳代の女性が血相を変えて駆け寄ってきました。今にも泣き出しそうな顔、息をハーハーさせながら「子供はどこ、自転車はどこ」と叫んでいます。私が折れ曲がった自転車の方を指さすと、その女性は「あー違う･･･」と、胸を撫で下ろしながら、腰砕けの状態で歩道上に座り込みました。

自転車の色で自分の子供でないことが判ったのでしょうか、目から涙が溢れていました。腰が抜けるほど心配し、子の安全を必死に願う親心は痛いほど解りましたが、その一方で、お子さんの傍らで泣き沈むご家族の姿があったことは、今でも脳裏から離れません。

このような何ものにも代え難い「人の命」「大切なお身体」を奪い、傷つける交通事故は、何としてでも減らしていかなければならないと思います。

本年に入り、交通死亡事故が増加傾向にあるなど、厳しい交通情勢です。当協会といたしましては、道警察をはじめ関係機関・団体の皆様と連携し、尚一層交通事故の犠牲者を出さないための活動を推進してまいります。

皆様方におかれましても、引き続き被害者相互の支援活動と交通事故絶滅のためにご尽力頂きますようお願い申し上げます。

会員交流会での報告　2010/5/10　かでる2・7

ロードキル裁判の報告

弁護士　青野　渉

■ 高橋さんからの相談と受任

事故が起きたのは平成13年の10月8日です。高橋真理子さんが道央自動車道を室蘭から札幌に向かって走っているときに、キツネが目の前に出てきて、これを避けようとして中央分離帯に衝突して停止。その1～2分後、後続車両が激突して亡くなったという事故でした。

ご両親から、キツネが入ってくる事に日本道路公団には責任が無いのだろうかと相談を受けた時は、公団を訴えるのは難しいのではないかと率直に思いました。動物の侵入に関しては、相談を受ける少し前に、エゾシカが札樽道に侵入して車がぶつかったという物損事故の裁判があり、平成10年の札幌地裁判決は道路公団の責任を認めたのですが、平成12年に札幌高裁で責任が否定される逆転判決が出て、最高裁でも確定しています。報道もされたのでこの裁判を知っていて、高橋さんの事件はかなり難しいのではないのかなという印象でした。ただ、その判決文などを読むと高橋さんの事故とだいぶ違う事が分かりました。エゾシカの事件の高裁判決が、シカの侵入が予見できるかどうかが大きな争点になり、その事案では今まで1例も無いので、侵入防止対策が取られてなかった事はやむを得ないと公団の責任が否定されているのですが、逆にその理屈からいうと高橋さんの事故が起きた苫小牧付近では年間に何十件もキツネのロードキルという事故が起きているので、責任が認められる可能性はあると思い、受任をして裁判を始めました。

■ 裁判の争点と「責任」の理由

この裁判の争点ですが、国家賠償法という法律で道路の設置または管理に瑕疵（かし）があったという場合に、道路公団の責任は認められます。瑕疵というのは特殊な法律用語で、要するに道路に欠陥があれば道路公団には責任があるという事になります。キツネの侵入防止対策が取られていない高速道路は、欠陥があるのかどうか、これが唯一の争点です。最高裁判例の言い方で「道路としての通常有すべき安全性があるかどうか」という事で判断すると、それはケースバイケース。当該道路の構造とか用法とか、場所的環境とか利用状況、そういう事情を色々と考慮して個別に判断すると言っているので、裁判官が最終的にはどういう道路が普通に安全な道路なのかという事を判断する。争点としてはシンプルです。

最初はあまり自信があったわけではないのですが、色々調べるにつれて、いやこれは責任が認められて当然と思うようになりました。その理由～裁判を始めて新しくわかった事実～は三つです。

一つ目は現場のフェンスの状況。私はエゾシカの事件の判決などを見て、動物の侵入対策は全部にというのは難しくてもある程度はやっていると思っていました。しかし、調べてみると、そもそもキツネの侵入は考えて無く、防止対策は全くしていないという事がわかったのです。元々そういう設計思想で高速道路は造られている。お手元の会報32号2ページに図がありますが、このフェンスは主にエゾシカ対策で、有刺鉄線が横に20cmくらいの間隔で並んでいるだけなので、キツネの防止対策にはなっていない。自由に入れる状況なのです。ですから、高速道路の設計思想としては、最初からキツネが入っても問題ないというふうに造られているという事がわかりました。私の感覚ではそんなに自由にというのは問題があると率直に思いました。

二つ目は、キツネを原因とする交通事故というのは実はかなりあるという事。人身事故を過去の新聞報道で拾っただけでも、一般道での事件もあるのですが、直ぐに10件くらい事例が出てきて、中には死亡事故もあるという事がわかりました。この高橋さんの事件の後に、道内の一般道で、やはりキツネに驚いて運転操作を誤り路肩に転落して死亡事故になったという事件を担当した事もあり、特に北海道では珍しくありません。道央道だけでも高橋さんの事故の前、平成6年に死亡事故が発生しているという事がわかり、対策を取らないで良いのだろうかと素朴な感覚で考えました。

三つ目が一番重要な点なのですが、高橋さんと一緒に、野生動物と交通に関して専門的に研究をされている方3人くらいに、お話を聞きに行ったり、紹介して頂いた文献などを調べていきましたら、実はかなり以前から、中小動物が道路交通に影響を与えるという事について研究がなされていて、例えば、国土交通省でも高速道路であればこういうフェンスを作ると侵入防止に有効という対策の文献を作っているのです。それで「野生動物と交通」というタイトルで調べていくと、実際の施行例なども紹介されており、その中に、平成元年つまり事故の12年前に日本道路公団自身が、狸とかキツネの中小動物が高速道路に進入した場合の対策を書いた文献があったのです。公団はこの資料について、最初はわからないと言っていたのですが、引用されている本の発行元に聞いてタイトルを特定し、ようやく裁判の途中で出てきたのです。これを見つけ出し、我々が対策をと言っているのは素人の意見ではなく研究結果として出ていると指摘してきたのです。

■ 疑問ばかりの最高裁判決理由

このように裁判をやっている間に色々と勉強してわかってきたという事があり、公団の責任は認められて然るべきと思っていたのですが、残念ながら一審の判決は負け、公団には責任が無いという判断になってしまいました。理由は中小動物の侵入対策フェンスは、あった方が良いが、全国的に普及しているものではないので、設置していなかった事自体は欠陥とは言えず、仕方がないというものです。国家賠償訴訟ではこういう表現がよくあるのですが、この理屈はおかしい。学者も批判しているのですが、道路というのは道路公団の方で安全性の水準をどんどん下げると全国みんな下がり、ますます責任が認められにくくなると言う変な話になってくるのです。本来、国家賠償法で言っている欠陥というのは、公団がどういうものを全国的に作っているかを参考にするのではなく、裁判官自身が証拠を見て、あるべき水準を考え、責任をもって判断すべきです。全国の高速道路に普及させていないのはまさに公団なので、それ自体が免罪符になってしまうのはおかしい、現状追認になり、国家賠償法の責任というのは永遠に認められなくなる。

このように控訴し主張しました。そして、平成20年4月の札幌高裁判決では、こちらの主張が認められて勝訴出来ました。高裁判決は非常にわかりやすく、単純に、キツネが自由に入るというのは高速道路としての安全性に欠ける、と責任を認めたのです。

それから被告の公団側が上告して、最高裁の方で丸2年検討していました。最高裁というのは高裁とか地裁のように弁論を何回も開くという所では無いので、書類を出したらずっと連絡が無いのです。聞いても全く教えてくれないので、高橋さんも辛かったのではないかと思いますが、2年が経とうかという時に呼び出し状が来ました。呼び出し状が来ると最高裁の判決で見直す可能性が非常に高いという事なので、ショックだったのですが、この3月に最高裁で逆転して敗訴という事になりました。非常に残念だったのですが、最高裁が、公団には責任が無いと判断した理由は、先ほど言ったように基準は一つ、安全かどうかという事なので、それは安全であるという判断をしました。キツネが入ってくるという事は普通に安全な道路だという事です。私としては納得がいかない。特に夜間、ライトの照射範囲はハイビームでも100m、普通は40mくらいなのですが、そこにキツネが突然出てきたら普通はびっくりする。それで事故にならないケースももちろんあると思いますが、先ほど言ったように実際に死亡事故も起きている。道央道で言えば昨年の12月にもキツネが原因で7人の方が死傷するという大事故が起きているのですが、そういう事故が起きる危険性というのはかなり高いと思うので、これが危険ではないという考え方は納得がいかない。そういう疑問のある最高裁判断なのです。それともう一つ補足的な理由としては、フェンスの設置には費用がかかるからやむを得ないという事も言っていますが、これも疑問。過去の道路の欠陥が問題になった裁判というのは沢山あり、道路に穴が開いているとか、亀裂が入っているとか、落石があってそれにぶつかるとか、そういう事故については、全部責任が認められているのです。その中で最高裁は、予算が無いからここは安全対策が取れなかったなど自治体などがよく出す抗弁を一切認めないとずっと言っていたのですが、今回の判決では補足的な理由として触れているので、これも疑問に思います。

■ (株)東日本高速道路(旧道路公団)の責務

道路公団は今株式会社になりましたが、ここは要するに高速道路を利用してもらってその料金を売り上げにしているわけです。この会社の主力商品の安全性は優先してやるべき事であり、道路公団というのは年間2兆円の売り上げ収入がある企業なので、全国的に防止対策のフェンスを設置していくと400億円くらいかかるという数字が出てくるのですが、これは例えると、2億円の企業にとっての40万円という話ですから、それくらいやっても良いという感覚がありました。また、それを1年でという訳ではないですからもっと負担は少ない。

この間、トヨタがブレーキがきかなくなるとか、電子制御出来なくなるとか色々と言われました。その後また、アメリカの消費者雑誌で、その電子制御の問題とは別にレクサスのランドクルーザータイプの車がカーブで横転する危険があるというレポートが載ったのです。トヨタはそれが原因の事故は今まで1件も起きていないが、確かに言われたとおりの実験をすると横転するリスクがあるので、3万4000台リコールしました。安全性というのは普通はそういう事ではないかと思います。現に何十人も亡くなっている事故が起きているのに、予算が無いからというのは、どうなのかと思います。

最高裁判決で賠償責任は認められませんでしたが、企業として何もやらなくて良いという事とは全然違います。報道なども随分されました。公団の具体的対策はいくらでもあります。野生動物と交通についての研究者からの対策も聞いております。フェンス設置を工夫してキツネが入らないようにするという事は可能ですし、それと並行して例えば、高速道路であれば下や上に動物の通り道をセットで作るとかすればロードキルは防げます。公団にはぜひ真剣にやって欲しいと思っています。

（記録テープを基に編集者の責任でまとめました）

会員交流会での報告　2010/5/10　かでる2・7

ロードキル裁判を終えて

札幌市　高 橋 利 子

ただいま青野先生からお話がありましたように、2004年9月に旧日本道路公団を民事提訴しましてから5年6ヶ月が経ち、本年3月2日に最高裁の判決がありました。

この裁判については、これまで何度か発言の機会を与えていただき、皆様には署名、裁判の傍聴と本当にお世話になりました事を心から感謝し、お礼申し上げます。

最高裁判断で敗訴という事ですが、もう少しまともな理由なら納得も出来ますが、ただただ、絶大なる権力を守ったとしか思えない判決文であった事に、せっかく見えたと思ったトンネルの出口の光が、再び閉じられてしまったようで、虚脱感といいますか、何も考えられない日々でした。

青野先生がこの裁判を引き受けてくださってからの資料は膨大なものですが、一方の公団側は何を調べるでもなく、答弁はいつも「動物注意の看板が立ててある」「運転技術で避けられた」「対策にはお金がかかる」という決まったものでした。

何よりも重い命を軽視した理由の一つに、対策にはお金がかかるというのがあります。旧日本道路公団幹部は不正をし、私腹を肥やし、天下り先何百社に必要以上に儲けさせ、通行料を湯水のごとく使い、安全対策を怠った結果、多くの事故を引き起こし、人命が喪われた事ははっきりしていますのに、最高裁は当時の公団に全く責任はないと判断したということは、残念というか人間としての血は流れているのか、という思いです。

判決の前、1月26日に青野先生による口頭弁論がありましたが、判決の内容にはこの弁論内容に対しての答えはまったく書かれておらず、何処にも正当性のない理不尽なものでした。最高裁判事は提出した資料を直接お読みにはならないようで、事務官が整理し要約し判事には要点を報告されるようですが、これではこの裁判の真意はわかるはずもないのではないか、とうのが率直なところです。最高裁判所というところは建物の外観、内部の雰囲気等と共に、想像以上に厳格に規制された、冷酷で無機質な所と感じたのですが、あの隔絶されたコンクリート中では、人間として最も大切な「いのち」の重さとその真の意味を、理解できる裁判官はいるのだろうか？たとえいたとしても閉鎖された権力の中で埋没されてしまうのではないか、というのが最高裁に抱いた感想です。

提訴してから最高裁判決まで5年6ヶ月とはいいますが、娘を喪った直後から、この理不尽なことに対しての闘いは始まっていましたから、私自身の想いの中では8年5ヶ月になります。真理子はどう思っているだろうか？　これまで助けてくれて有難う･･･、そんな想いの中をまださまよっているのが現実です。

東日本高速道路会社会長は、民営化後1年間の取り組みと今後の課題と称し、新聞紙上でこう述べています。「高速道路では安全が全てに優先する。そのためには細かい施策を積み上げる必要がある」。この安全という意識の中に、中小動物対策を積極的にかつ継続的に行う必要性がある事を認識していただきたいと思います。

裁判は残念な結果に終わりましたが、けっして無意味とは思いません。何より高裁での勝訴判決がありました。これ以降、道路関係者の意識も変わってきたように思います。高速道路でもあちらこちらで見直されているようですが、岩手県いわき市では、荷路夫（にちぶ）エコロードとして、行政、専門家、住民がともに考え、生物にやさしい道を建設しています。エコロードは自然環境に配慮した道路ですが、車のスピードが自然に抑えるられるように直線を少なくし、樹木を多くするという考えもあります。北海道では特にそうですが、野生生物の生息域ではこのような工夫があっても良いと思うのです。

地裁、高裁、最高裁の裁判の経過の中で、皆様からの暖かいご協力と激励で、多くの方にロードキルの現実を知っていただき賛同を得る事が出来ました。今は小さな波紋に過ぎないのかもしれませんが、近い将来には大きなうねりとなって拡がり、ドイツやスイスのエコロードのように、動物にやさしい道路は人間を守るためにも必要という事が当たり前になる世の中であって欲しいです。

最近、札幌―室蘭間の高速道で3基の「シカに注意」の電光掲示板を見ました。看板が増える事は良いことですが、出没箇所には「注意」だけではなく、制限速度を減じるなどの具体的な措置が必要と思います。道内の高規格道路の速度を80キロまで認める事を検討中という記事を見ましたが、ロードキルの危険はないのか大変心配です。

最近知り合いから「近くの道路が整備されたのは良いが、みんなスピードを出すようになり、とても危険になった。猫が轢かれているのをしばしば見る」という話も聞きました。むやみに道路を作り、スピード規制を緩めることはもう止めてほしいと思います。

最後に、皆様有難うございました。これからもよろしくお願いいたします。青野先生とめぐり合えた事に感謝いたします。そして北海道新聞の村山様、どんなに勇気を貰った事か知れません。有難うございました。

（関連記事：9,10,11,14,20,21,24,25,27,30,32,の各号）

会員交流会での報告　2010/5/10　かでる2・7

障害児に逸失利益を認めさせる取り組みと、その後

札幌市　豊 岡 淑 子

平成17年8月10日、息子、豊岡達規（たつのり）は、滝野公園内で交通事故に遭い17歳で亡くなりました。達規には重度の障害がありました。その日、ヘルパーと一緒に、この事業所では初めて、公共の乗り物を使った移動介護でした。路線バスで公園に到着し、ヘルパーがお金を払っている間にバスから降り、道路を横断しようとした所を、後続車にはねられ大動脈破裂で亡くなりました。バス停は、バスが横断歩道をまたぐように設置してあり違和感を感じましたが、事故後バス停の位置が移動されてました。

検察庁では、公園内は道路交通法は適用しないと言われ、運転手は起訴猶予の不起訴。事業所は、刑事処罰も受けず、葬式の翌日から仕事を再開し、達規を担当したヘルパーは、すぐに学校に子供達を迎えに行ったりしてました。

私はその事が許せず、市役所の障害福祉課に処分をお願いしましたが、「こちらに取り決めはなく、事業所の善意に任せるしかない」と言われました。直接事業所に処分を頼むと、「うちに責任はないと思う。処分は損害賠償の割合いをみて、こちらで決める」と言われたため、車の保険会社に連絡をとり、損害賠償の見積り書を持ってきてもらいました。その時、初めて逸失利益という言葉や、重度障害児は将来働く事ができないので0円であるという事を知りました。

達規は、私達と一緒に17年間生活し、17年間人として、この世に存在してました。障害を抱えていましたが、達規から学ぶ事も多くありました。何故、人の命の価値を働いて残すお金で判断するのでしょうか？悪いのは、不法行為を犯した、運転手・事業所・ヘルパーなのに、自賠責だけですまされると、刑事処分がなされなかった上に、金銭的にも何の責任もとらないで良い事になります。何故、達規の命が不法行為よりも軽いのか、私には全く理解できませんでした。

その後、何人かの弁護士さんを訪ねましたが、私達の気持ちとは裏腹に、「気持ちはわかりますが、裁判をやっても更に傷つく事になりますよ」と言われ、悲しさと悔しさで途方に暮れました。　ほとんどの親は、ここで泣き寝入りするのだと思います。私もそうでした。悲しみを癒すつもりで入った道交通事故被害者の会。そこから細い糸をたぐるように、障害者の権利擁護をして下さる弁護士の方と出会う事ができ、事故から2年後の平成19年6月、民事裁判を始める事ができました。

自動車側は早いうちから、運転手の過失を認めました。過失があっても重度障害児に逸失利益が認められるわけがないという判断だったと思います。案の定、逸失利益の話になると、「働く能力がないのだから認められない」と言ってきました。

証人尋問に、長年自閉症を研究されている東京大学の太田昌孝教授を呼びました。弁護士からは、裁判官によっては前例をくつがえしたくないために、専門的な知識をもっている方を参考人にする事を嫌う裁判官もいると言われていました。その事でも、私達は裁判官に恵まれたと思います。

証人尋問の他に、達規の絵や写真、通知表、生まれてから17歳までの生い立ちなど、100点余りの証拠品も提出しました。一部を紹介します。

尋問の中で明らかになった事ですが、サービス提供責任者はヘルパーに、達規がこの事業所では初めて公共の乗り物を利用するということを伝えていませんでした。交通安全に対する指導は、「車には気をつけましょう」という通り一編のもので、実技を伴なった訓練もなされていません。危険に対する判断がしづらい障害児に対してもっと細かい配慮ができなかったのかと腹立たしく思いました。

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も話され、実際、けやきの里では、福祉工場もあり、その中で障害者17名中、重度・最重度の人が10名も働いており、最低賃金で給料を支払っている話などして下さいました。

この証人尋問の公判の終わりに、裁判長から弁護士の方に、北海道の最低賃金の資料を提出するように言われ、次の公判で和解勧告。平成21年12月4日に和解成立、全国で初めて重度障害児に逸失利益が認められました。こちら側に、過失相殺はなく、車と事業所側の過失割合は8対2。中央バスの過失は認められなかったものの、「今後ともバス停の設置を含めた路線バスの運行について、障害を持つ乗客の安全の確保に努めることを約束する」と、和解条項に加えて下さり、私達の意を充分に汲んで下さった結果となりました。

この和解結果を青森でともに取り組んでいた遺族に送り、12月25日に青森で行われた重度障害児施設内死亡事故の裁判では、逸失利益が認められる判決が出ました。その後、弁護士に連絡をとると、数ヶ月の間に、全国からインターネットを見て、訴状を見せて欲しいという問い合わせがあり、うち1件は良い結果が認められたという事でした。

悲しみと絶望からつかんだ、全国で初めての重度障害児の逸失利益。達規の死は、障害者の人生に何かを残してくれたように思います。

（関連記事：23,24,30,31の各号）

犯罪被害者の「悲哀の仕事」と裁判の公正さ（上）

－交通事件被害者へのインタビューに基づく考察－

北海道大学大学院法学研究科学術研究員　山田　裕子

・北海道大学大学院法学研究科博士課程単位取得退学
・札幌学院大学大学院臨床心理学研究科修了　・2010年4月より標記学術研究員

1　問題と目的

犯罪による死者数は近年減少傾向にあるが、それでも、犯罪により毎年6千人以上もの人々が命を落としており、死亡に至らないまでも身体の健康や財産に大きな影響を受けた被害者の数も併せて累積すれば膨大な数になる。犯罪被害者になること、あるいは自分の身近な人が犯罪被害者になることは、いつ自分の身に起こるかもしれないことであり、犯罪被害者の心理と支援の在り方についての研究は今日の重要な課題といえる。

心理学的視点からは、犯罪被害に遭うことは対象喪失の一つとして捉えることができる。対象喪失とは、「内的外的を問わず・・愛着や依存する対象を何らかの理由で失うこと」である(森,　1995)。「対象喪失」といえる経験は数多くあるが、犯罪被害は多くの場合、それらを複数同時に経験することになる。対象喪失を乗り越えるには、悲哀の仕事を遂行し、完了することが必要とされる。「悲哀」とは、「愛する者を失ったための反応であるか、あるいは祖国、自由、理想などのような、愛する者のかわりになった抽象物の喪失にたいする反応」（フロイト,　1917/1970）、すなわち対象喪失に対する反応であり、「失った対象への断ちがたい思慕の情に心を奪われ、恨み、憎しみ、つぐないの心が錯綜する」状態である（小此木,　1979）。そして、これらの反応を一つ一つ体験し、解決していく自然な心の営みを「悲哀の仕事」といい、この悲哀のプロセスを達成できない場合に心身の病や心の狂いが生じる。

他方、犯罪被害は対象喪失の一語のみで表現しつくされるものではない。犯罪被害者は否応なく司法制度と関わりを持つことになる。内閣府による『犯罪被害者等に関する国民意識調査』(2007)によれば、犯罪被害者が被害からの回復に有効だと思う処置として最もポイントが高かったのは、「加害者の適正な処罰」、すなわち犯罪という不正義の是正であった。したがって、犯罪被害者は、犯罪被害という対象喪失による悲哀のさなかに、自らの意思とは無関係に警察や検察での事情聴取、刑事裁判などの司法の一連の流れの中に巻き込まれつつ、自らの意思で犯罪という悪事を是正していくこと、すなわち応報的公正（retributive justice）が実現されることを望む存在だといえる。

社会心理学における公正研究では、一般に人々は正義・公正さを希求し、人の思考、感情、行動が、公正・不公正に関する判断によって大きな影響を受けることが繰返し示されている（タイラー他,　2000）。公正さ・不公正さの知覚が人びとの感情や行動に影響するのであれば、犯罪被害者が犯罪による対象喪失の悲哀を抱え、悲哀の仕事を進めつつ司法過程に関わるときに、そこで感じる公正さや不公正さの知覚は、犯罪被害者の心理や悲哀の仕事にどのような影響を与え、どのような方向に動かすのであろうか。本研究は、司法過程の中でも特に、本来犯罪被害者は当事者とはされていない刑事裁判の意味づけそれ自体に悲哀の仕事にとっての重要な意味があるのではないかと考え、悲哀の仕事と裁判における公正感・不公正感との関係を、犯罪被害者自身の語りの中から見出していくことを目的として行った。

2　研究の背景

（1）悲哀の過程について

多くの研究者が、悲哀の過程を段階的変化を経るものとして定式化している。これらを比較すると、ショックを受けて感覚が麻痺している段階、怒りを含んだ攻撃的な心理状態の段階、抑うつ的で空虚感に支配される段階、回復の段階という4つの段階がほぼ共通している。野田(1992)は悲哀の段階についての過去の研究を通覧し、ショック、喪失という事実の否認、怒り、回想と抑うつ、死別の受容という5段階としてまとめている。このほか、ウォーデン(1993)は、対象喪失に適応するには4つの基本的課題を完了することが必要であると考え、喪失体験者の現実の在り方や行動をそれらの課題を達成するためのものと考える視点を提示している。ウォーデンの4つの基本課題とは、Ⅰ「喪失の事実を受容する」、Ⅱ「悲嘆の苦痛をのりこえる」、Ⅲ「死者のいない環境に適応する」、Ⅳ「死者を情緒的に再配置し、生活をつづける」である。これらの基本課題と、犯罪被害者の司法過程、特に裁判における経験との関連を考察することは、犯罪被害者にとっての裁判の意味を知る上で有意義であると思われる。

（2）公正さの指標について

犯罪被害者が求める「適正な処罰」の「適正さ」とはどのようなものだろうか。ものごとの公正さを判断する局面としては、最終的な結果の公正さを判断する局面と、その結果に至る過程の公正さを判断する局面がある。処罰の適正さについての判断も、処罰という最終的な結果それ自体の公正さの判断と、処罰が下されるまでの過程の公正さについての判断がありうる。これらの公正さを判断する指標については、先行研究によって様々なものが挙げられている。これらの公正指標の中には、犯罪被害者の司法過程における経験を公正の観点から分析するためのツールとして有用なものがあると思われる。以下に表としてまとめた。

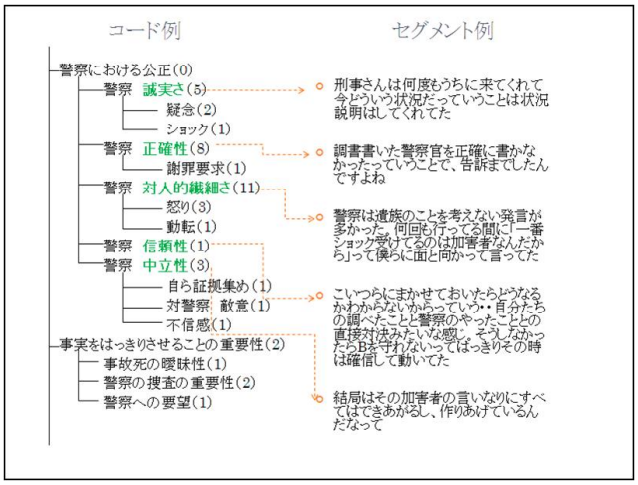
論文	公正指標	内容
Thibaut & Walker, 1978	決定コントロール	ある一当事者が一方的に紛争の結果を決定できる程度
	過程コントロール	紛争解決の基礎となる情報の収集と選択のコントロール
Folger, 1977	発言(voice)	発言すること
Leventhal, 1980	一貫性ルール	手続きが人や時に左右されず一致していること
	バイアス抑制ルール	個人の自己利益と先入観に熟慮なく従うことを抑制すること
	正確性ル　ル	結論にいたるまでの過程はできる限りよい情報と意見を基礎とするべきこと
	訂正可能性ルール	手続過程の様々な時点でなされる決定を修正したり取り消したりできること
	代表性ルール	過程のすべての段階で、影響を受ける人々の中の重要なサブグループの基本的な関心、価値、見解が反映されていること
	道徳性ルール	用いられる手続きが人が受け入れている倫理的価値や基本的な道徳に一致していること
Tyler, 1989	中立性(neutrality)	問題や紛争を解決する場が中立的な話し合いの場になっているか
	信頼性	話し合いの場における権威者の意思が信頼に足るほど慈悲深く公正であると感じられる程度
	地位	人が社会的相互作用において丁寧に尊重を持って扱われ、自分の権利や意見に尊敬を示されていると感じられる程度
Bies & Moag, 1986	誠実さ	秘匿のなさと正直さ
	尊重	故意に無礼を働くことや攻撃的な行動がないこと
	質問の適切さ	個人的な事情について質問しないこと
	採用を断る際の正当化のしかた	採用しないことのいいわけの納得できる程度のこと
Miller, 2001	対人的繊細さ (interpersonal sensitibity)	尊重をもった扱いの程度
	説明性(accountability)	決定に使われた情報の適切さと提供された説明の完全さの程度
Adams, 1965	結果の公正さ	$O_P/I_P=O_A/I_A$が成り立つ(ある人のコストと得るものの比と、他者のコストと得るものの比が等しい)こと

3　方　法

「北海道交通事故被害者の会」の会員（5件9名）の方に1時間50分～2時間40分のインタビューを行った。4件は被害者遺族、1件は被害者本人である。刑事訴訟法290条の2第1項および犯罪被害者等基本法2条2項の定義により、被害者遺族も犯罪被害者として回答してもらった。主に、裁判で経験したこととその時の心情について尋ね、承諾を得て録音し、その逐語禄から事件後のさまざまな場面における心理状態と刑事司法過程において感じられた公正感／不公正感を中心に言葉を切り出し（セグメント化）、それに小見出し（コード）づけを行い、コード間の関係をツリー構造にまとめた。

4　結　果

5件の回答者の語りから計485セグメント切り出し、それに対して計135種類のコードを付した。以下の図はその一部の例である。このコードシステムに沿って回答者の語りをまとめた。



(1) 警察との関わりにおいて

(i) 警察官の応対のしかたや言葉遣いについて

遺族は警察官の応対のしかたや言葉遣いから心理的な影響を大きく受ける。警察官の応対や言葉遣いについてはすべての回答者が言及し、発言量が多かった。「『一番ショック受けてるのは加害者なんだから』って僕らに面と向かって言ってたとかね」など、被害者の心情への配慮に欠ける発言が多いことについての言及が多かった。

配慮に欠けた態度は、公正指標「対人的繊細さ」の欠如に該当する。対人的繊細さに欠ける態度は被害者遺族の怒りを喚起する。

「対人的繊細さ」とは「丁寧で尊重ある取り扱いの程度」であり、上記のような直接接する時の態度や言葉遣いの状態から感じ取られる公正さであるが、「丁寧で尊重ある取り扱い」として「準備や熟考するための時間的余裕」を与えられることの重要さについての発言が多く見られた。これを特に「時間性」と呼ぶこととしたい。「なぜ私たちが落ち着くまで待っててくれないのだろう」「そのときに初めて前方不注視ということがわかったんです。・・（中略）・・そういう状況の中でいろいろ心中とか聞かれた時に、それはもう整理しきれない状況だったんです」などの発言があったが、時間的余裕を与えられず即座に回答や対応を求められた遺族は「動転」してしまい、その時に熟考を経ずにした回答や対応について、後々後悔するという状態に追い込まれる。そのような性急な回答が後の裁判にも影響を及ぼし、しかもその訂正をすることが不可能であるため苦しむことになる。

逆に、対人的繊細さが感じられる応対を受けると、遺族は勇気づけられる。そうした対人的繊細さは、「また聞きたいことがあれば聞きに行こうとかっていうふうに、足を運びやす」くしてくれるが、しかし「その人のひとことで癒されたりすることは基本的にはない」。

(ii)事実を正確に把握することについて

起こった事件について事実を正確に知りたいと被害者は願う。「やっぱりそこの検分調書で違っているっていうことがすごく気にな」る。これは「正確性ルール」に欠ける問題である。正確性に疑義のある場合、「きちんと現場での証拠保全とか初動捜査をきちんとしていたのかっていう不安」を感じ、「なぜそんな正しくない書類が作成されるんだろうっていうのがまず疑問ですね。どこかと癒着してその正しくないものが製作される必要があるのだろうかっていうことが疑問として今もずっと残っています」と思ってしまうほどの疑念を抱く。

こうした疑念は警察に対する信頼感や警察の中立性への疑問へとつながる。ある遺族は、「結局、殺されて話ができない人間が片方の当事者の場合、片方が生きてればその生きてる方の話と・・話につじつまがあってればそれでいいっていうことも言われて」「加害者と個人的にっていうか、取り調べとか調書とるのとは別に、担当官が連絡をとりあってるってわかったときに初めて不信感を持った」「自分たちが証拠を集めてやるっていう。物的証拠を集めて積み重ねてやるって。犯罪を犯した人間の言うことのつじつまが合えばそれで、それを捜査って言うのであれば、到底納得できない」と考え、捜査機関に対して怒りを持ちながら事故現場に何度も足を運び、独自に証拠集めを行っている。

事故で家族を失ったばかりのときにこれらの調査を遺族が自分たちで行っていくことは、肉体的にも精神的にも非常に負担が重いが、家族の命が失われた事情について正確に知りたいという遺族の気持ちは非常に強い。家族が亡くなった事情をうやむやに済ますことのできない遺族は、そこまで追及しようとしない捜査機関の態度に強い不満を抱く。

以上より、対人的繊細さと正確性は重要な公正指標であると考えられる。

以下次号

（やまだ　ひろこ　2009年度札幌学院大学修士論文より）

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

2010年6月　北海道交通事故被害者の会

※下線部分は今回の改訂箇所

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）および医療専用機（ドクターヘリ・ドクタージェット）を整備・配備して、人身にかかわる事故に対し、地域格差なく全ての人に迅速、適切な医療が施される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、「事故処理」ではなく「事件捜査」として、物証に基づいた捜査を徹底すること。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　公訴時効制度は、逃げ得を許し、被害者が望む公正な裁きを損なう悪しき制度です。時効撤廃の対象には、法改正となった死亡事件に限らず、重い後遺症を与えた自動車運転過失致死傷罪など重大事件も加えること。被

2-3　被害者の知る権利と、捜査の公正さを保障するため、実況見分調書など交通事故調書や鑑定報告書を、当事者の求めに応じ、送検以前の捜査過程の早期（実況見分調書は1～2週間以内）に開示すること。

2-4_科学的捜査と原因究明のために、検視検案に際しては、CTなど画像検査や薬毒物検査を義務化し、医師が的確に死亡診断し、解剖の必要性を判断する仕組みをつくること。遺族等へ配慮し必要な情報提供や相談ができる体制を作ること。死因究明を専門的に行う機関を一元化して設置すること。生体鑑定についても同様に万全にすること。

2-5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　新設された被害者参加制度の制度趣旨を徹底し，被害者のために柔軟に運用すること。犯罪被害者等基本法前文および第18条の趣旨並びに被害者参加制度の実施を受けて、公判前整理手続に被害者ないし被害者参加人弁護士が出席できるようにすること。

さらにすすめて，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。また，新設された損害賠償命令制度の適用対象を，過失により人を死傷させた犯罪にまで拡大すること。

3-4　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、これらを含む後遺障害者の治療と生活保障を万全にすること。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の充実をはかること。高次脳機能障害者の早期脳リハビリ施設の充実と一般就労支援窓口の充実をはかること。

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。交通犯罪のもたらす結果の重大性からも、新設された自動車運転過失致死傷罪の最高刑をさらに上げることや、飲酒ひき逃げの「逃げ得」という矛盾を生まない厳罰化など、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、事故の際の飲酒検査の徹底や、さらなる厳罰化とともに、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 交通安全基本計画の目標を「交通死傷被害ゼロ」とし、事故原因と原因にいたる要因を完全に絶つ施策を講じること。そのために、先年発足した運輸安全委員会の調査対象に一般の自動車事故を加え、車の安全性能の問題や道路構造の問題など、事故原因を徹底究明し、被害ゼロへの方策を明らかにすること。交通安全基本計画の専門委員に交通事犯被害者団体の代表を加えること。交通安全運動は、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抜本的な速度抑制などクルマ通行の規制による歩行者優先を徹底し、被害ゼロを実現すること。交差点での歩行者、自転車事故を防ぐために、歩車分離信号をスタンダードな信号と位置づけ普及すること。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。ロードキルが原因の交通事故被害を根絶するために、高速道路における野生生物の侵入防止対策を万全にし、一般道路においては速度抑制を徹底すること。

6-3　交通死傷被害の元凶である危険な高速走行と制限速度違反を根絶するために、全てのクルマに、道路状況に応じ段階別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。

願いの実現めざし・・・・・・・・・・・・・・・関係機関に要請

6・15　関係各省大臣宛 要望書提出

本年も総会での改訂を経た「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」（前ページ）を、6月15日、警察庁長官を窓口に、内閣府、法務省、国土交通省、厚生労働省の関係各省大臣宛提出しました。

6・28　道警との意見交換会

6月28日、道警との意見交換会を行いました。世話人会から、前田、小野、内山、高橋の４名が出席。道警は交通企画課調査官・菅野誠一氏ほか、警務課犯罪被害者支援室、交通捜査課の３課が対応しました。

昨年来の犯罪被害者支援室などの事業協力に感謝し、一層の連携を要請するとともに、公正で科学的な捜査の推進など、要望項目について理解を求めました。安全に関しては、死傷被害ゼロのために、車の効率的運行ではなく、安全を第一として、歩車分離信号をスタンダードな信号とすることなど、歩行者や子ども、お年寄りの安全を優先した道路環境づくりを要請しました。

また、被害根絶に不可欠な速度抑制について、警察庁が検討していると言われる30キロ制限の生活道路を拡げることは重要ながら、一方で「安全性の高い一般道」の制限速度引き上げ（70～80キロに）については、ロードキルの懸念があることなど安全上の問題点を指摘しました。

7・21 道知事宛要望書を提出

道に対する要望書提出には、前田代表、内藤副代表が出席。交通被害ゼロをめざす11の項目の要望書の趣旨を説明、速度抑制への具体策など要請しました。

応対した田中正巳、道環境生活部長は、「知事の立場で受けた。関係部署に伝え、被害ゼロを目標に頑張っていきたい」と述べました。

会員の取り組みとお便り

思いやりの心育て、交通事故撲滅を
～佐藤京子さん、小学校で絵本読み聞かせ～

16年前に二男の博勇（ひろむ）君を交通禍で喪った佐藤さんは、11年前に博勇君の通っていた小学校に絵本を寄贈し、読み聞かせも続けていましたが、7月5日、札幌市立新川中央小学校と、主旨に賛同してくれたヨミガタリストの「まっつさん」こと松本直人さんの協力で、全校生徒への読み語りイベントを行いました。この模様は新聞やＴＶでも報道されました。

14版　2010年(平成22年)7月3日（土曜日）

亡き次男胸に読み聞かせ

16年前に事故

札幌の小学校で5日

16年前、夏休み中に小学2年の次男を車の事故で亡くした札幌市北区のパート佐藤京子さん(47)が5日、札幌市内の小学校で読み聞かせイベントを行った。今年は十七回忌。事故以来、絵本の読み聞かせを通して交通事故の撲滅を訴える佐藤さんは「思いやりの心育てしさの大切さを知り、相手をいたわる運転ができる大人になってほしい」と願いを込める。

佐藤さんの次男博勇君は、1994年7月28日、近くのマンション駐車場で自転車に乗っていたところを宅配中のワゴン車にひかれた。パート先から駆けつけた時には、すでに息はなかった。

博勇君は折り紙が得意で、あの名は、折り紙博士。自転車も大好きで、事故当日も友人宅に自転車で向かう途中だった。

「何をしていても寂しくて仕方がなかった」。佐藤さんは喪失感で、しばらくは何も手に付かない状態が続いていたが、やがて交通事故で子供を失った母親らと、運送会社などに子供に注意を払った運転を呼びかける活動を開始した。

博勇君が卒業するはずだった99年3月、自ら選んだ絵本100冊を小学校に寄贈し「博勇文庫」と命名された。同年夏には友人の誘いを受け、近くの児童会館で絵本の読み聞かせを始め、以来、1～2カ月に一度の頻度で、児童会館や小学校で読み聞かせを続けている。

読み聞かせを始めると、博勇君と同年代の子供たちの目が輝いていく。「博勇も生きていれば、同じように夢中で聞き入ってくれただろう」。亡き次男と教師重なる。

5日のイベントは、北区新川の市立新川中央小（児童数478人）で、低学年、中学年、高学年の3回に分けて実施する。

佐藤さんが選んだのは「あいさつ団長」「教室はまちがうとこだ」「かげろうかーくん」の3冊。パフォーマーの松本直人さん(33)が本を手に、演技を交えながら児童たちに語りかける。

佐藤さんは「読み聞かせを通して、子供たちの心に思いやりの種をまき、車を運転できる年齢になる頃には花を咲かせてもらいたい」と話した。

子供たちを相手に読み聞かせを続けてきた佐藤さん

読売新聞　2010年7月3日

以下の文はイベントを終えた佐藤さんの言葉です。

「いつも思うことは、子供たちが喜んでくれることがしたい。そこから子供たちに大切な事を感じ取ってほしいということ。

息子のメッセージ、ヒロムが願うことは、子供たちが楽しく元気に過ごしてほしい、そして、交通事故には気をつけてほしいと言う事。車はあなたたちの味方ではありません。自分のいのちは自分で守ってください。車がきたら、車が止まるだろうと思うのではなく、自分で必ず止まる。たった一つしかない命を大切にしてほしいと心から願っています。1・2年生の時が一番つらく、息子を見ているようで涙がでてしまいました。そしてこれからも、この子たちの成長をずうっと見て行きたいと、心から思いました。」

日頃思うこと

南幌町　**金本利春**（世話人）

私は被害者の会に入会させて頂き、多くの方々に助けられました。特に青野先生には、ご指導ご鞭撻を頂きましたことを心より厚く感謝申し上げます。

感謝の「念」を大切に出来る限り参加し、皆様方のお手伝いをしたく、5月より世話人を引き受けました。後遺症をもって日常生活をしている悩みの実態や被害者の気持ちを理解してもらい、加害者の責任や法の改正などを求める活動を皆様とともに進めていきたいと思いますので、よろしくお願い致します。

《 是非ご参加下さい 》

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21日（日）13:15～15:45
■「かでる２・７」（北２西７）820研修室

◆基調講演

ゼロへの提言：クルマ社会と子どもたち

講師：今井博之氏

交通通死遺族、京都在住。吉祥院こども診療所所長、クルマ社会を問い直す会会員、子供の安全ネットワークジャパン幹事、日本セーフティプロモーション学会理事。

2001年より毎年開催してきた「フォーラム・交通事故」ですが、昨年からは、ＷＨＯ（世界保健機関）が提唱した「世界道路交通犠牲者の日」（11月第3日曜日）に連帯し「交通死傷ゼロへの提言」をテーマの公開フォーラムとしています。

当日の構成は、①ゼロへの願い（被害者の声）②ゼロへの提言（講演）、③ゼロへの誓い、です。

■主催：北海道交通事故被害者の会（入場無料）

書籍紹介

学芸出版社 '09年7月刊　2000 円＋税

仙田満、上岡直見

子どもが道草できるまちづくり
～通学路の交通問題を考える～

11月21日のフォーラムに基調講演をお願いしている今井博之氏が、本書第1部の3つの章を執筆しています。執筆テーマは「クルマ優先社会と通学路」、「クルマ社会が子どもにもたらす害」、「遊びの喪失と発達への影響」です。

日本の子どもの死因のトップは不慮の事故死であり、交通事故は小児の最大の死亡原因となっている。負傷者数は増えており、年間15万人以上の子どもが交通事故で死傷しているという。子どもへの安全教育で被害を減らすことには限界があり、交通政策の根本的転換が必要と説きます。安全問題と合わせ、子どもの発達にとっての「道」の役割、「子どもにやさしい道」の必要性が具体的に展開されています。

（前田記）

「買い物難民」もう一つの高齢者問題

杉田 聡著　清文社 '09年4月刊　2600 円＋税

マイカーの普及や大型店の進出で、近隣の商店が閉店し、そのしわ寄せが高齢者にきているという。

ページをめくると、杖をつき、大きな買い物袋を持つ人、疲れて縁石に座る人、交通量が多い危険な道路そばを歩く人、どの老人の後ろ姿も痛々しい。食べる事は生きる事なのに、お年寄りの溜息（ためいき）が聞こえるようだ。

経済効率優先の社会、自動車道路偏重な現代の交通事情。老いは誰しも行く道、たどる道。私は「その小さな背中をどうか守って」と願わずにいられない。

（太田記）

（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　2010.4.11．～8.10.

≪会合など≫

4/14、5/12、6/9、7/14 世話人会・例会
4/14 会報32号発送
5/15 定期総会、会員交流会
6/15 要望事項を内閣府など関係機関に送付
6/28 道警との意見交換会、7/22 道へ要望書提出

≪訴えの活動≫

◆ 4/16 処分者講習　4/19 札幌北陵高校　4/20 札幌工業高校 4/27 札幌東陵高校　5/11 岩見沢北真小学校　5/20 紫明女子学院　5/25 札幌西高定時制　6/1 札幌篠路高校　7/1 苫小牧西高校(前田)

◆ 4/16･19 江別高校　4/23 北海道警察学校　4/23 札幌北高定時制　4/28 追分高校　5/14 千歳高校定時制　6/23 札幌創成高校　6/25 真駒内警察学校　7/26 函館警察署　8/10 江別市交通安全市民学習会（高石）

≪いのちのパネル展≫

① 4/7～11 厚別区民センター　② 4/10 地下街オーロラスクエア　③ 4/12～17 白石区民センター　④ 5/7～14 札幌学院大学　⑤ 5/10～15 東区民センター　⑥ 6/12 滝川安全安心フェスティバル　⑦ 7/15～17 札幌北陵高校　⑧ 7/16～22 北広島市役所　⑨ 7/23 札幌中央警察署

いのちのパネル展

写真は東区民センター 5月10日

★ 一枚、一枚、お一人ずつの切ない言葉を読ませていただきました。車社会とは言っても、最も大切な命を、まず一番に考えて、道路計画が立てられ、法制度も見直されねばならないと思いました。家族にとって大切な人は、身近で毎日笑顔でいてくれる事が最高の幸せです。星になって見つめるのは切ないですね。

この展示を通して沢山の人たちが加害者にならぬよう、私自身も含めて、残された言葉を胸にとどめたい、とどめてほしい、と思いました。

（2009年11月､札幌国際大学、50歳代 女性）

■11月（世界道路交通犠牲者の日）のパネル展の予定
- 11/15～21 札幌市中央区民センター
- 11/17～21 札幌地下街オーロラタウン