交通事故被害者の会

第34号　2011年1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
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。

おとうさんへ

遠軽町　中嶌良子

中嶌和夫　56歳

おとうさん、どうしていますか
げんきにしていますか？

最後となったあの日の夕食の時、子供の事を良く話していましたね。
前の日、一緒に結婚式場に挨拶に行った娘は翌年結婚し、子供も二人になりました。気にかけていた息子もやっと可愛いお嫁さんをもらい、女の子が生まれましたよ。
子供たちが幸せに暮らしている姿を、おとうさんに見せたかったな。
おとうさんが手をかけていた庭木の剪定も、この頃少し出来るようになりました。一人での生活はほんとに大変だけれど、がんばっているのでほめてもらいたいです。

おとうさんだったらどうするか、おとうさんだったらなんて言うか。

こんな時、おとうさんがいたら・・・そんな事を考えながら日々、暮らしています。

2002年3月18日の午後10時20分、勤務を終わろうとしていたその時、酒気帯び・時速180ｋｍの車に追突されました。同乗の一人と共に一瞬のうちに命を奪われ、遺された家族もケガをされた同乗者も心に深い傷を負いました。その傷は今でも癒える事はありません。

決して私たちは元の生活に戻ることはかなわないのです。
防ごうと思えばふせぐ事が出来たはずの事故。
あまりに無責任すぎる行いに悲しみと憤りを覚えるだけです。
この世から一つでも交通事故が減り安全な世の中になるよう、
みんな一人ひとりが危険と隣り合わせだという事に早く気づいてほしいのです。
事故で亡くなられたすべての人のご冥福をお祈りいたします。　（妻）

ー「いのちのパネル」よりー

〈今号の主な内容〉

②～⑨　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
⑤～⑨　基調講演「ゼロへの提言 クルマ社会と子どもたち」（上）今井博之氏
⑩　「犯罪被害者週間全国大会 2010」参加報告
⑪　第9次交通安全基本計画（中間案）に対する公聴会での公述（ 前田敏章）
⑬　研究報告：「犯罪被害者の『悲哀の仕事』と裁判の公正さ（下）」（山田裕子）
⑯　いのちのパネルの経過について（小野 茂）　活動日誌　他

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21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：クルマ社会を問い直す会・道はだれのもの？札幌21
交通権学会北海道部会・スローライフ交通教育の会（参加 約 70 名）

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　んからのメッセージが紹介されました。

〈日本の道路被害のご家族のみなさま〉

私たちが 1993 年にヨーロッパではじめた世界道路交通犠牲者の日の集まりが、ことしも日本で開かれることをうれしく思います。

ことしのワールドディは特別の意味を持っています。それは、今年 3 月ニューヨークの国連で「道路安全・行動の 10 年 2011-2020」が採択され、ワールドディがこの「行動の 10 年」の進展の道標とされたからです。

2009 年 5 月に開かれた第 1 回の世界 NGO 会議に私たちの同僚である小栗幸夫氏も参加し、世界中の道路でこれまでに何百万人もの命を奪い傷害を与えてきた交通政策を劇的に変えるブリュッセル宣言を採択しました。私たち NGO はこの宣言に記された私たちの願望をこの 10 年で実現する大きな役割を果たします。

世界の追悼から世界の行動へ　これが「行動の 10 年」に向けて私たちが選んだワールドディのメインテーマです。そして、このメインテーに各マ年のサブ・スローガンが定められます。今年のサブ・スローガンは　失われ破壊された命を追悼しよう、そして、傷つけられた人々を忘れないで。

世界の追悼から世界の行動へ　この言葉に込められた想いとともに手をとりあって進みましょう。

願いを込めて　　Brigitte　Chaudhry　MBE
（訳：小栗幸夫）

主催者挨拶　　代表 前田敏章

本フォーラムが、多くの関係機関と団体からの後援を頂いて開催出来ることに、感謝を申し上げます。

当会は「私たちのような悲しい思いはもう誰にも味わって欲しくない」という一念で集まっている被害者団体です。本日のワールドディでの願いは誰よりも被害の当事者が強く願っているのではないでしょうか。お配りしている小冊子「いのちのパネルとは」には、23の被害事例が写真とメッセージを添えて掲載されています。例年はこの会場に展示し共に参加しているのですが、今年は地下街と中央区民センターで展示中です。皆様にはスライドを観ていただき、声なき者のゼロへの願いをしっかり受けフォーラム成功に力を合わせたいと思います。

【約4分、いのちのパネルのスライド映写】

本日は、このワールドディの意義を翻訳・紹介し運動を呼びかけた、言わば草分けである京都の今井博之さんを講師としてお迎えしています。直接お話を伺えることを主催者として大変喜んでいます。

本日のワールドディですが、全国で取り組まれており、昨夜は全国交通事故遺族の会が、追悼のキャンドルナイトを芝公園で行い、東京タワーの灯りが30分消され、追悼のアナウンスがされたそうです。キャンドルナイトは福岡市役所前でも19日夜に行われています。国際的にも、国連が今年3月2日の第74回総会で、「2011-2020を道路安全・行動の10年とする」と決議するなど具体的動きがあります。

私たちも、10月に第9次交通安全基本計画(中間案)への公聴会で、意見公述を行ったところですが、そのポイント～①目標を明確にゼロに、②「安全」を第一義に、③速度の抜本的抑制・制御を、④生活道路はクルマに優先権を与えない～を「世界の道路安全NGO」の意見募集に応じ投稿もしたところです。

本フォーラムでの学びあいを力に、交通被害のない社会実現へ行動を積み重ねたいと思います。

最後に、19日からオランダ、ハーグの国際会議に参加している小栗幸夫教授（昨年の講師）から昨夜届いたメッセージを、読み上げてご紹介します。

「世界道路交通犠牲者の日」に、犠牲者おひとりおひとりのご冥福をお祈りし、また、過去100年間、人類規模の悲惨を根本から克服する努力をしなかった社会・経済・政治に対して強い憤りの気持ちを分かちあいたいと思います。

同時に、悲しみと憤りを希望に変え、行動されてきた方々、とりわけ、日本の被害者団体の方々に心より敬意を表します。私はいま、オランダのハーグにいます。ここには、都市のよりよい歩行者環境や自動車速度の制御を提案する市民、NGO・NPOの人々、行政担当者、研究者などが300人ほど集まり「コミュニティを歩行者に取り戻そう」というテーマで国際会議を開いてい

WORLD DAY OF REMEMBRANCE FOR ROAD TRAFFIC VICTIMS

ます。世界中に、自動車被害を克服し、人間を中心とした都市・社会・国をつくろうと希望を持ったひとが大勢います。被害者のみなさん、ご遺族のみなさんはけして孤立してはいません。ハーグの国際会議の集まっている中心人物の多くが、来年5月末（26日か28日）に日本に向かい、私の大学で集まりを開きます。

「世界道路交通犠牲者の日」は、悲しみとともに、希望が共有できることを確認する日だと考えます。ロードピースのショードリーさんのメッセージにあるように“世界の追悼から行動に”を合い言葉に、世界とともに前に進みましょう。　2010.11．21

（オランダ・ハーグより）千葉商科大学　小栗　幸夫」

※ この後、内藤副代表の司会進行で基調講演（ｐ5～）
以下は、講演後の発言と採択されたアピールです。

ゼロへの誓い･･･ 来賓挨拶

◆道環境生活部くらし安全推進課
交通安全対策課長　千葉貴寿氏

11月16日には内閣府、札幌市と共催し、交通安全のフォーラムを開催しました。交通事故による被害者をゼロにするということで、思いは同じです。

北海道における交通事故は、件数とけがをされた方は前年に比べ減少していますが、残念ながら昨日（11月20日）現在で186名の尊い命をなくしており、11月4日には非常事態宣言を発表し緊急対策を実施しているところです。

本日のフォーラムで大変貴重な意見を拝聴させて頂きました。関係者の方々との連携を密にして、安全で安心な北海道を作るために一生懸命頑張りたいと思います。引き続きご支援ご協力をお願いします。本日は、このような貴重な機会を頂き、大変ありがとうございました。

◆道警本部交通部 交通企画課
企画調査官　管野誠一氏

佐藤さんのゼロへの願いの資料と映像を拝見させていただき、私たちのやれることはまだまだたくさんあって、これからも一生懸命取り組んでいかなければという思いを強くしました。車に乗ると自己中心的で危険な運転をする人がおります。やはり大切なのは思いやりを持って運転することなのかと思いました。

今井先生のお話に、車が歩行者を確認しても、わずか10%の方しか回避行動をとらないという話がありました。あそこに子どもがいる、お年寄りがいる、大丈夫なのかという思いやりの気持ちがあれば安易な運転にはなりません。道警としても、これ以上犠牲者を出さないために街頭指導や取り締まり、パトロール強化など組織をあげて取組んでいるところです。

交通事故捜査についてですが、昨年4月から悪質、巧妙化する交通事件への対応として新たに交通捜査課を立ち上げました。この間、栗山での飲酒運転で3人を死亡させ逃走した事件、美唄で男性を引きずって死亡させ遺体を放置し逃走した事件、いずれも交通捜査課が素早く現場に行き証拠採取に努め、検挙に至りました。亡くなった方は戻っては来ませんが、今後も重大事故の原因究明に取組んでいきます。

悲惨な交通事故のゼロを目指して、警察執行力の有効活用、交通環境整備、そして被害者の会をはじめ関係機関や団体の皆様と連携していきたいと思っています。本日はありがとうございました。

閉会挨拶　世話人　荻野 京子

ゼロへの願いで発言予定の佐藤京子さんから、亡き息子の願いは交通安全という活動内容を、自分自身でお話し出来なかったことが大変残念ですと、涙ながらに連絡があったことをお伝えしておきます。

ゼロへの提言は、京都からおいでになりました今井先生より、世界の取り組みや研究をお話しいただきました。そして、ゼロへの誓いは現場で一生懸命取り組んでいらっしゃる千葉様、管野様から力強いお話を頂きました。一人ひとりが気を付けて、事故の無い世の中になるように努力して頂けたらと思います。本日は長時間ありがとうございました。

【 北海道フォーラム・アピール 】※会場で採択

私たちは、国連が提唱した「世界道路交通犠牲者の日」に、今年も「交通死傷ゼロへの提言」をテーマに集いました。

本来人の「道具」（機械）であるべきクルマの使用により、日常的にかくも多数の命と健康を奪い続けている事態は正に異常です。私たちは政府に、こうしたクルマの使われ方を根本から改めるため、検討中の第9次交通安全基本計画に「死傷ゼロ」の目標設定と、パラダイム（支配的な物の見方）転換を求めます。安全がクルマ通行の効率と並列で論じられてはなりません。生活空間としての道路は、全て歩行者優先が徹底されるべきです。「死傷ゼロ」に必要不可欠なのは、クルマの抜本的な速度抑制と制御です。

私たちは、「事故という名の殺傷」によるこれまでの幾多の被害者の無念を胸に、国連が採択した「道路の安全・行動の10年　2011-2020」に連帯し、被害ゼロへの行動を進めます。悲しみを知る者の希望が、全国と世界につながることを祈念して。　Nov.21.2010

WORLD DAY　ゼロへの願い･･･被害者からのメッセージ

亡き息子の願いは交通安全

札幌市　佐藤 京子

佐藤さんは、親戚の仏事と重なって急きょ出席できなくなりましたので、2010年7月のニュース特集に取り上げられた映像（会報33号ｐ11に関連記事）を視聴して佐藤さんのとりくみを紹介するとともに、フォーラムに届けられた以下のメッセージを配布致しました。

二男の博勇（ひろむ）は、夏休みに入って間もなくの平成6年7月28日、自宅近くのマンション駐車場で、友達の家へ向かう途中、宅配のために侵入してきたワゴン車に命を奪われました。7 歳でした。

加害者は一時停止を怠り、駐車場内へ侵入。子どもを二人確認していながら 20 ～ 30 キロの速度で走行。前の子どもが車の少し前を横断したのを目視しながらもスピードを落としてくれず、次に来た息子を自転車ごと巻き込み、何かあったなと思いながらそのまま走行し、宅配のため、車を降りて初めて事故に気付いたと言っていました。

事故後、初めて知った現実に驚き、怒りがこみ上げてきました。交通事故で人を死に至らしめても、全て刑務所に入るのではないことを知りました。駐車場は私有地で、道路交通法の適用外、加害者は略式起訴、罰金 50 万円でした。私は今も思い続けています。どんな場合であっても、法の場で私たちの居る前で、きちんと裁いて欲しかった。言い渡しをして欲しかった。人の命の重さはどこにいってしまったのか。

悔しくて、悲しくて、こんな思いをする人は私だけでいい、同じ想いをする人が少しでも減って欲しいと願い、一人で交通安全運動に立ち上がりました。春、夏、冬休みの長期休みとなると道路状態も変わるということを伝えたいとチラシを作り、10年間配り続けました。

そして、いつからか、子どもと一緒にいたい、一緒に何かを感じたり、伝えたいと思うようになり、児童会館や小学校などで絵本の読み聞かせを始めました。また、13 回忌にめぐり会った、お母さん方でつくる「えるむの森の劇団」のお手伝いをさせて頂きながら、保育園、幼稚園に行き、沢山の子どもたちとふれあいました。今は学校の開放図書の方で読み聞かせをしています。

学校の図書室にはヒロム文庫があります。息子の卒業式の日に本を寄贈しました。その時に子どもたちに向けた手紙の一部です。

「こんにちは！おばさんには、同じく新川中央小学校に通う子どもがいました。でも交通事故でいなくなってしまいました。その子どもは卒業です。中学生になります。子どもが大好きだった小学校へ、卒業記念に本を贈ることに決めました。先生に本を選んでもらうこともできますが、やっぱり皆に喜んでもらいたいので、皆の顔を想像しながら何日もかかって選びました。本から少しでもお友達のすばらしさ、命の大切さ、今こうしていられることの喜びなどを感じ取ってもらいたいと思います。さあ、図書室へ行って、見つけてみて下さい。皆に読んでもらえる『本』は待っています。最後に、交通事故には気をつけて下さい。車は、あなたたちの味方ではありません。車は自分勝手なのです。たった一つしかない命を大切にして欲しいと願っています」

子どもたちに、今こうしていることは、とても幸せなこと。笑うこと、泣くこと、眠ること、ごはんを食べること、すべてあたりまえのようだけどあたりまえではないこと、とてもとても大切な宝物であることを伝えていきたい。絵本や芝居を目を輝かせてみてくれる子どもたちと一緒に居たい。小さな小さな思いやりの種を心においてきたい。いつか大きくなったとき、その種が成長して思いやりの心をもてる大人になって欲しい。この子どもたちが元気に楽しく過ごして欲しいこと、たった一つしかない命を大切にして欲しいこと、など心から願い続けて。

これからも命ある限り、子どもたちと共に歩いていこうと思っています。読み聞かせや芝居を通して、一番大切なこと、大切にしなければいけないことを伝えていこうと思います。

WORLD DAY OF REMEMBRANCE FOR ROAD TRAFFIC VICTIMS

基調講演　交通死傷ゼロへの提言

クルマ社会と子どもたち

今井博之（いまい　ひろゆき）

［講師プロフィール］

1957年京都府生まれ。吉祥院こども診療所所長。1994年愛息竜太郎君（10歳）を交通死で失う。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。

著書に「クルマ社会と子どもたち」（共著、岩波ブックレット）、「ありふれた子どもの病気と事故の予防」（かもがわ出版）、「死ななくてもよい子どもたち」（訳、メディカ出版）「子どもが道草できるまちづくり」（執筆、学芸出版社）など。

2010/11/21　札幌市「かでる2・7」4階大会議室

Ⅰ．　クルマ社会と子どもたち

このような会にお招きいただき、本当にありがとうございます。紹介されましたが、私も皆さんと同じ遺族ですので、一生懸命頑張りたいと思います。

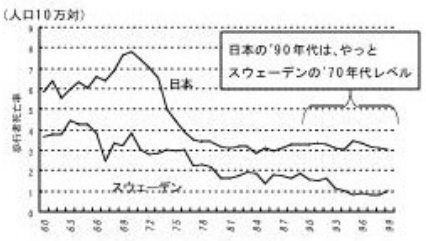
■　交通のなかの子ども

1994年に10歳の長男を亡くしたのですが、皆さんも同じと思いますが途方に暮れ、自分の子どもがなぜ事故で死なないければいけないのか、どうしても納得がいかず、必死に納得できるものを見つけるために模索しました。いろんなものを読み、調べ、そういうことだったのかという、自分の中で一つの区切りができ、それをまとめたのが「クルマ社会と子どもたち」という岩波ブックレットです。帯広畜産大学の杉田聡先生と共著ですが、彼は哲学者としてクルマ社会の非社会性、非人間性について問い、私は子どもとクルマという関係の中で分かった事実を並べました。その一部を最初に紹介します。

「交通のなかの子ども」　Stina Sandels 1968

- **子どもを完全に交通環境に適応させることは不可能**
  道路交通が要求する多くの事態に対処できるだけの生物学的能力がない
- **最良の交通教育を施すことで基本的な知識と訓練を与えることはできる**
- **交通環境を子どもに適応させることはできる**
  このことはまた、老人とか身体障害者とかの弱者も同様に保護できることを意味する。

調べ、出会った中で一番感動したのは、スティナ・サンデルスさんというスウェーデンで教育心理学をしている女性の方。この方が1968年に「交通のなかの子ども」という本を発表しました。これが欧米諸国に重大な関心を持って迎えられたのですが、彼女は、幼い子どもはいくら交通安全教育をしても、もともとその教育を受け入れて対処するだけの能力を持っていないのだから無駄であるということを科学的に立証した最初の方です。これ以来、本の影響を受けてヨーロッパ、特に北欧諸国は交通政策の大きな転換を目指すことになります。



これは歩行者の死亡率ですが、サンデルスさんの著作は1968年、そして1970年というのは、日本の交通死者が年間1万6千人というピークに達し第一次交通戦争と呼ばれた時期です。この時期のスウェーデンの歩行者事故率は日本の半分なのですが、68年以降これだけ多くの子どもが死んでいるという事実は社会として容認できないと、交通安全に対する相当な規模の国民運動が展開されたと聞いています。そして世論がますます強くなり、どんどん交通死者を減らしているわけです。日本でも交通死者は減ったと言われていますが、実は現時点でやっとスウェーデンの70年代レベルに過ぎません。万歳と言っている場合ではないということを認識していただきたいのです。スウェーデンはこれだけの死者数を容認できないという国民運動を作りました。ここに国民性の違いを感じるわけです。

■　交通安全「教育」は大人の方が大切

サンデルスさんとそれ以後の心理学的・医学的な事実で、6歳の子どもが交通に対処できる能力は無いという文献をつなぎ合わせて一枚の絵にしました。6歳の子どもは聞き分けがあり、ある程度の学習ができて交通ルールが守れるだろうと思っているのですが、彼らにはそもそもそれだけの生物学的な能力、心理的な能力、あるいはその教育を受けるだけの準備段階にないことを表したわけです。

6歳以前の歩行者教育は有効であるというデータがあるのかと探しましたがそれは無く、無効であるというデータがほとんどです。6歳以上にわずかに有効という研究が10本ほどありますが、そのうち8本は信頼性に乏しく、科学的根拠が薄い。残りの2つの研究は、いろんな所で引用されますが、批判もあります。有効ならどうして国中でやらないのかという指摘がありますが、再現性がない～同じことをやっても同じ結果にはならない～という批判があるのです。

結局、6歳以前の教育は無効ということです。教育ができるのはせいぜい10歳からと言われています。交通安全「教育」は、大人を教育することの方が重要ということが分かってきたのです。

子どもは事故が起きた時に最大の弱者と言われています。老人は少なくとも自分の正当性を口で訴えることが出来ますが、子どもは身体的に加え思考力も未熟で、自分の正当性を主張できませんから、二重の意味で弱者です。

一方大人はどうか。例えば、ホアースさんは、車と子どもが20メートルの距離に近づいた時、クルマの側と子どもがとる行動を道路で観察して統計を取りました。そうしますと、子どもは90%以上がこのクルマを認識し避けようとする行動をとります。しかしドライバーは、子どもが近くにいるからスピードを落とすとか、子どもの方を見るとか、何らかの回避行動を取ったのは10%に過ぎなかったというのです。

もう一つは、クルマと子どもが対面した時に、上手に避けるようにしてるかどうかの統計をとり、子どもは99.99%はちゃんと行動を取っていることを証明しています。

交通安全「教育」とは大人を教育することの方が大切

●ドライバーを教育すること

・小児歩行者事故のうち21%はドライバーの過失
（Rivara and Baker : 1985）
・相互の距離が 20mに近づいた時の防護行動
（Howarth: 1985）
小児　90%以上 ←→ドライバー　10%

● 社会を教育すること

・貧困は交通事故の最大のリスク因子である
・子どもの能力を過大評価
・法的保護の問題（子どもの事故の 90%は運転者が免責されている）

●子どもを教育すること

・「規則が守れなかった子どもが事故に遭う」という「常識」：子どもに責任を負わせている

交通安全「教育」と言われますが、99.99点を取っている子どもを100点に引き上げるという教育は想像もできない。これ以上できないのに、「教育」するというのは、つまり、教育をしたけれども指示通り守れないで傷ついたのだからドライバー側に責任は無い、という詭弁で成り立っているわけです。ドライバーは「子どもが飛び出したので、注意していたが、急ブレーキを踏んでも間に合わなかったと」言い、一方、子どもの言い分は「僕は止まれるから飛び出したのに、クルマが止まってくれなかった」と主張します。どちらの主張も正しいのですが、社会の中では子どもの主張が無視され、すべてドライバーの側に旗があげられます。

私の尊敬する一人のイアン・ロバーツ先生～ロンドン大学公衆衛生学教室の教授～は、1993年の論文で、1968年から1987年までの間に、0～4歳の子どもの歩行者死亡率をどれだけ減少させたかについて各国比較しています。この中ではっきり分かるのは、スウェーデンとデンマークは非常に減少率が大きいのに比べ、欧米の資本主義諸国は非常に悪い。北欧諸国は先ほどのサンデルス博士の方向～子どもに対する歩行者教育は無駄で、交通環境整備に力点を置いた～の交通政策をとり、一方、対極にあるイギリス、アメリカ、ニュージーランドは主に子どもの教育に重点を置いたということで、結果は、交通環境改善の対策を取った国のほうが明らかに有効ということをこの医学論文で証明しています。

■　ボンネルフの理念

それでは交通環境の改善とは何か。これはご存知の方が多いと思いますが、ボンネルフです。

Woonerf（ヴォンエルフ）1976年9月 道路交通法改正
行動規範と道路のデザイン

基本理念　・優先権を自動車に与えない
・道路で遊ぶことを禁止しない
・歩道に駐車させない
・高速で走れない（時速30km以下）

この理念を「配置物」や様々な工学的手法によって強制的に保証する　ハンプ、ボラード、狭窄、プランター、など

1976年9月、オランダ政府が国の道路交通法規を2つ作ることを決めました。従来の一般道路の交通法規～これは日本の交通法規とほとんど変わりません～と全く違った視点から、ボンネルフという指定された中だけに通用するもう一つの交通法規を作ったのです。

ボンネルフの中では、自動車に優先権を与えない。つまり、歩行者も三輪車も自転車もみんな同等の権利で、三輪車が道の前を走っているとき、後ろからの車はクラクションを鳴らしてはいけないのです。同じ権利なので三輪車の後についていきなさいということです。歩行者が上とも決めず、同じ権利であると。そして、道路では遊んで良い、遊ぶためにも道はあるということを認めたわけです。そのかわり駐車違反はさせない。車はPと標識した所に駐めますが、Pが一杯ありそれが障害物となってスピードが出ない仕組みになっている。ボンネルフ内の時速は実質20キロ以下、最大でも30キロになるように法律で決めました。法律というのは、決めただけでみんなが守るわけではありませんから、強制的にこの理念を実現するために、工学的手法を用いてスピードが出ないように保証していくことをしました。

このボンネルフはその後、北欧諸国を中心にスイス、デンマーク、フィンランド、ノルウェーなどに広まったわけですが、例えばデンマークは1978年に同じように道路交通法を改正しました。こういう地域でどれくらい事故が減ったかと言いますと、事故率にして72%の減少、重傷事故は78%減少という画期的な成果を得ることが出来ました。

これは私がオランダに行った時に撮ったボンネルフの典型的な写真です。ここに木があり真っ直ぐに走れません。子どもも遊んでいますし、ゆっくりしか走れないので、抜け道で通るのは不可能です。通過交通としては使わせず、住民のためだけの道にするということです。

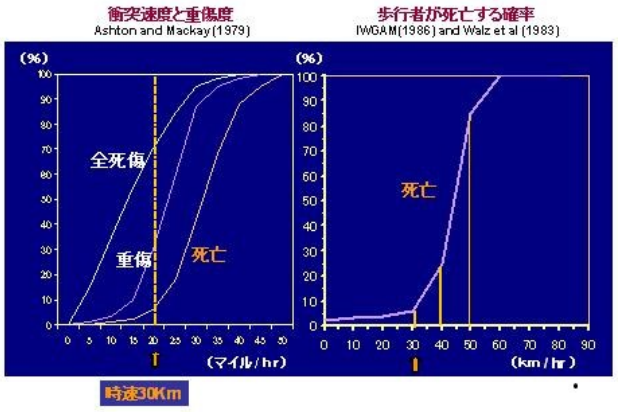
オランダでは自転車に乗る人が多いということはご存知かもしれませんが、ハウテンというユニークな都市が設計されました。駅を降りますと、歩道と自転車道がほぼ併設してあり、メインの道路は環状です。つまり、ここに住んでいる人が車で駅に行こうと思ったら1回外に出てぐるっと回らないと行けない。ですから、自転車と歩行者は極めて快適なのですが、車で街の中を動こうとすると極めて不便なのです。車では街の中は走らず、都市の外に行く時のみ使うという形になっています。自転車道は自動2輪も走りますから、ダブルハンプがついています。このようにスピードを出してはいけませんではなくて、出せない構造になっているのです。

また、クルムボルグという町の道は、どこまでが道なのかあいまいになっています。実はオランダは、はるかに進んだ段階に行っており、日本では車と歩行者を分離するためにガードレールを作れというのですが、向こうはガードレールを作ると車が安心してスピードを出すから、これを外した方が、人間を認識してゆっくり走ると考えます。さらにその町では、すべての信号機を取り除きました。すると、信号機があった時は渋滞して事故が絶えなかったのですが、無くしたら渋滞が減り、事故も半減したのです。これは面白い実験ですね。ただこれをいきなり日本でやったら無茶苦茶になります。オランダはさらに次のステップに行っているからです。つまり、自動車をまず法律として決め、次に工学的手法で決める。そして第三に、これを支えるのは人間相互の倫理観だというのです。倫理観、つまり、その辺のおっちゃんがビールを飲みに行った時には、くだらないことをして汚い言葉を発するが、同じ人が教会の礼拝に招かれてきちんとした服装で行った時には紳士として振る舞う。人間は、自分がどう見られ、どう振る舞うべきかという場を与えられた時には出来るものだとい

う信頼にたって、信号を取り除いた時に、かえって注意力が高まり、事故が減るということを実現できたという、第三の段階に突入しているのです。これは日本にとってはまだまだ先の話なのですが、こういう面白い実験もやっています。

■　ボンネルフの教訓

さて、そのボンネルフの経験から得られた教訓が二つあります。通過交通を入れないことと、もう一つはスピードの抑制。時速30キロということは非常に重要なポイントです。自動車と人間が衝突した時の死亡率は車のスピードがある一点を超えると急速に上がる。この分岐点が時速20マイル（時速30キロ）で、30キロでは5%の死亡率ですが、そこからはうなぎ昇りなので、時速30キロ以上の人間との衝突は容認できないという基準線が引かれたわけで、WHOなど国際的にも30キロを重視しています。



世界の Traffic　Calming　交通鎮静化

●オランダ：　生活道路の50%以上が、ゾーン30
　都市そのものを 安全に設計
●ドイツ　：　「Tempo30」 ボン市内の約80%
「子どもはエアバッグをつけていない」キャンペーン
●スウェーデン：ルンド市内中心部全部を30ｋｍ制限
●デンマーク：時速15ｋｍ、20ｋｍ、30ｋｍ、
40ｋｍ、50ｋｍ→ 全てゾーン30へ
●オーストリア
●イギリス：ホーム・ゾーン

このように、居住地区でのスピードを抑制し、住民が歩くための道、自転車のための道、子どもが遊んでも良い道、こういうものを実現し、都市全体の交通総量を減らすために公共交通機関を充実させ、街の目抜き通りにも車を入れない「交通沈静化」と言われる総合的対策が今盛んにヨーロッパを中心に行われています。車線を減らし自転車道と歩道にしたところ、観光客も増えて街のにぎわいが戻った例もあるそうです。

さてイギリスは日本とアメリカと同じように車優先社会だったのですが、ブレア首相～労働組合の意見を取り入れ、交通沈静化政策へかじ取りをした人～になり「ホームゾーン」という名前のゾーン30をどんどん取り入れ、補助金を出しました。それでロンドンのホームゾーンもかなりの面積を占めるようになっています。この効果が2009年にデータとして医学雑誌に出ました。これで見ますと、日本や欧米諸国の年間死亡率は自然減で4%ほど減っているのですが、ホームゾーンでは35%の減少と明らかに差があり、交通事故による死亡重傷外傷は約半分になりました。中でも、子どもの死者数減が最大の効果であったと述べられています。

■　子どもにやさしい道

このように、車優先の道ではなく、本来の人間の道に戻るとはどういうことなのか模索されています。2005年にオランダのデルフトという町で、Child street 2005 という国際会議が開かれ行ってきたのですが、この中で非常に興味ある発表がなされました。

スイスのチューリッヒという都市で5歳児を調査したヒュッテン・モーゼル博士は、子どもはクルマによって発達が妨げられているのではないかという仮説を持ち、家の近くに子どもが遊べる道はあるかないかで2群に分けました。つまり、ボンネルフに住んでいる子は道で遊べるが、そうでない子は危なくて遊ばせられず、親が手をつないで公園まで連れて行って、1時間遊んでもう帰りましょう、でももっと遊びたい、そういうふうにしか遊べない。当然ですが、一般道では約半数の子が外で遊ばない。一方、ボンネルフの中では2時間以上遊ぶ子が55%以上（一般道では10%）と全く対称的な結果が出ています。遊びの種類も、例えば自転車を乗りまわすとか、おもちゃを家から持って行って遊ぶこと、チョークで絵を描くこと、そしてごっこ遊びもボンネルフに住んでいる子が多い。時間と遊びの質が違うのです。

このチューリッヒの研究は、さらにその子どもたちの知的発達と精神発達、運動発達を検査し、有意な差があるとまとめています。つまり、ボンネルフに住んでいる子のほうが、遊びの種類と経験が豊富で、社会性に優ること、道路で遊べない環境だと親が付

き添える場合だけ外で遊ぶので圧倒的に時間が少ないことなどで、それらは、人種とか職業とかには関係せず、家の近くで外遊びができるかどうかが最も重要な要因であったと指摘しています。また、親も他の親との接触が有意に多く、子どもだけでなく親の社会性も高いという興味あるデータも出されました。

これとは別に、アップルヤード～カリフォルニア大学の都市計画を専門とする学者～という人の有名な研究があります。大きな道が出来て分断されると、人と人との交流線が見事に減ることを初めて示しました。この研究は1981年なので、最近はどうなのかと、ハートさんがイギリスで同じ研究手法で比較しました。交通量を3つ～非常に交通量の少ない所と普通の所と、非常にヘビーな所～に分けて、友人や知人が何人いるかという平均をとったのです。大きな道ができ交通量が多くなると、対岸～道の向こう側～にいた友人を無くす可能性があると皆さん思うでしょうが、違うのです。両隣など同じ側のコミュニケーションまで分断され友人が減るという結果が出ています。社会の交流線が途絶えてしまうのです。

それから犯罪についても興味深いデータがあります。イギリスでホームゾーンを作った後の犯罪件数が10分の1に減っているのです。Eyes on the streetと言い、路上にある目がどれだけあるかということが犯罪に大きく関わっているのです。ところが、東京近郊の高級住宅地は閑散として、空き巣ねらいの場所になっているとニュースで聞いたことがあります。コミュニティーが形成され、交流線がいっぱいあることが犯罪を減らすのです。

■　まとめ

まとめますと、子どもに安全教育をやっても無駄で、交通環境を変えることによって事故を減らすことが出来る。また、交通沈静化政策というのは、死傷を減らすだけでなく人間と人間の交流や街づくりという生活の質そのものを発展させるので、地域全体の社会を再生していく大きな鍵になっているということが欧米で今強調されつつあります。ホームゾーンは子どもを守るためだけでなく、住民が自らの地域を改良し進歩させるために賛成し、導入しようとしているわけです。　（いまい　ひろゆき）

※本講演記録は、当日の記録データを基に、編集者の責任で見出しを付け要約したものです。

後半は次号（2011年4月）に掲載します、なお当会ホームページには全体を掲載します。

参加者アンケートより・・・・・・・・フォーラムの感想

★　今井講師の話に目からウロコの気持ちになりました。
★　遺族からの体験に基づくお話を直に聞くことができ、改めて交通安全の必要性を認識させられました。今井先生の基調講演は大変役立つものと思いました。各地で講演して交通安全に大きく寄与していただくよう願っています。もっと多くの機関、団体等の皆様にも参加して欲しかったです。
★　各国の様々なシステムを取り上げて、解り易い講演は大変参考になりました。
★　パラダイム転換、個人の責任にしていてはいつまでも解決できない事、生命が第１という強力な倫理的動機などを、役所の方々や一般の方に伝えていきたい。
★　私たちが無意識に不可能と思っていることが沢山あるが、可能にすることができると感じた。
★　人の考えは簡単に変えられないのであれば、道路環境や車の性能を見直すことで、効果があると思います。安心して住みやすい環境を早く整備して欲しい。
★　新しい情報がいろいろ聞けました。単なる理念ではなく一つずつ何か手を打って行き続けなければならないわけで、抵抗も大きいものと思う。頑張りましょう。
★　早急に目指す社会として、各界で取り組むべきです。交差点の信号を人と車を分離させるなど、リスクを徹底的に排除すべき。運転する側も安心出来る。
★　海外の事例が参考になりました。運営に当たられる皆さんが、事故被害者の方が多く、実際的な内容を感じて、参加する方も真剣味を覚えます。将来を担う若い人の層に呼びかけビジョンを構築してもらうことも必要と思います。
★　科学的見地からの話はためになりました。
★　ホームゾーンが出来、人の目があることで犯罪者が少なくなったという事は心に残る話でした。
★　システム～社会の法律や環境～から変えていかなければいけないという考え方に、本当にそうだと思いました。
★　事故の予防対策等、日本では遅れをとっている事が具体的で分かりやすく、各機関、民間で対処される事を望みます。

いのち，きぼう，未来

犯罪被害者週間全国大会2010

8回目となる全国大会は、**11** 月 **27・28** の両日、昨年同じ晴海グランドホテルを会場に行われました。（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、白倉（3）、高石（2）、高橋（2）、中嶌、前田の、家族も含め11人が参加し、全国の仲間と有意義な交流を行いました。　実行委員長、二宮さんの挨拶→

１日目の27日は交流会。今年も14の被害者団体から90名を超える被害者・遺族が集いました。

大会実行委員長「鹿児島犯罪被害者自助グループ「南の風」の二宮 通さん（奥さんを殺害された遺族の方）の挨拶で始まり、団体紹介の後、テーブルごとに自己紹介と交流が行われました。辛い被害体験と現状や課題などを話す貴重な出会いの場ですが、馴染みの方との再会も多く、会場は暖かい雰囲気に包まれていました。

素敵な歌声を聴かせてくれたウオームスの宮口真衣さん

その後、恒例となった分科会に移り、それぞれ「（楽しく創る）ワークショップ」「語りの部屋」「弁護士に聞く」「ストレッチ」「ビデオの部屋」（岡村勲氏をとりあげたＮＨＫの「たったひとりの反乱」）など、テーマごとに分かれ、交流を深めました。交流の輪は、夕食会後も続きました。

翌 28 日午前は、公開の全国大会。一般の方に加え、内閣府、警察庁、国交省からの参加もあり、昨年とほぼ同じ総勢160人で会場は一杯になりました。

全国大会のメインは、全国犯罪被害者の会（あすの会）の代表幹事である岡村勲氏を迎えての基調講演。弁護士でもある岡村さんは、逆恨みにより奥様を殺され、以来「司法の扉、被害者に開け」と制度改革の先頭に立ってきました。権利主体としての被害者の闘いに指針と勇気を与えてくれた感動的な講演でした。

第2部「被害者からの声」では、殺人事件被害者の会「はがくれ」の代表北村明子さんが、佐賀県北方町で起きた連続殺人事件の被害の実相と初動捜査のミスで未解決となっている問題などを切々と訴えました。続いて「飲酒ひき逃げ事犯に厳罰化を求める遺族・関係者全国連絡協議会」の共の課題、そして全国の仲間とつながり「逃げ得を許さない」との50万人を超える署名活動のことなど，痛切な訴えがありました。

最後の「つながるプログラム」は、全国の仲間とつながり合って、被害者の権利回復と社会正義実現の願いを実現しようと、千羽鶴を会場全体につなぎ合わせる企画。北海道から駆けつけてくれた、宮口真衣さんの歌声「翼をください」が全員合唱となる中で、中央の「いのち・きぼう・未来」のハートバンドが、子どもたちの手によって完成させられるという感動的なフィナーレとなり、参加者は再会を約束し会場を後にしました。

（この千羽鶴は当会の佐藤京子さんと水野美代子さんが、いのちのパネル展用に数年前に折られたものです）　（前田記）

犯罪被害者週間全国大会に参加して

札幌市　高橋　利子

2回目の今回は夫婦で参加させていただきました。初日は交流会でしたが、参加したワークショップとその後の夕食会では、会場全体が暖かさに包まれた一体感と共に、和やかで心温まる交流が行われ、その時だけは皆さん抱える辛さをいっとき忘れることが出来たのではと、感じました。

2日目の大会での岡村先生の講演には深い感銘を受けました。被害者自身が声を上げ主張していく事こそ、社会を変えることになるとの考えをあらたにしました。

今大会に尽力くださった皆様、有難うございました。

第９次交通安全基本計画（中間案）に関する公聴会の報告と公述意見

代表　前田敏章

2010年 10月22日、都内霞ヶ関ビルで行われた第９次交通安全基本計画（中間案）に関する公聴会で、会として公述の機会を得ました。公述人は、被害者団体４人（当会、全国交通事故遺族の会、交通事故被害者遺族の声を届ける会、ＮＰＯ法人ＫＥＮＴＯ）と、日本自動車工業会（所属はホンダ、テーマは「自工会の提言」）そして（株）ヤシマ（テーマは「車体整備からみた車両の安全性確保とは」）の6人でした。聴く側の参加者は、省庁（内閣府、警察庁、法務省、国交省、文科省）関係約50人、都道府県と政令指定都市の担当者94人、それに一般公募の傍聴者24人など180人と大人数でした。

私は、与えられた10分間で、2009年秋の意見聴取会で述べた会の意見を元に、これまでのクルマ優先社会を「支え」てきたとも言える「計画」から脱し、根本理念の見直し～パラダイム転換～をすべきと訴えました。

公聴会の後は、被害者団体（4団体8人）と関係４省庁（20人）の意見交換会も行われましたが、8次までの考え方とあまり変わらない「中間案」が既に出来ていますので、3月に確定される最終案に今回の意見がどれだけ反映されるかは全く不透明です。ただ、そうした中でも、「計画」作成に当たる中央交通安全対策会議専門委員の太田勝敏座長が、今後の検討課題として、生活道路の面的時速30ｋｍ規制の導入～市街地全体での低速化～や、自転車を有効な交通手段として再評価し、走行環境の整備を図ることなどと指摘したことは、希望でした。今後も、私たちの拠り所である真理性と正義性に確信をもち、粘り強く訴えるべきと思います。

以下は一部要約した公述内容です。

※この公聴会の記録は内閣府のホームページ（「第９次交通安全基本計画、公聴会」で検索）にアップされています。

被害ゼロを願う北海道の被害者団体として、意見を申し述べます。

まず、理念と目標についてです。「中間案」が、「交通事故のない社会を目指す」としながら、「一朝一夕に実現できるものではない」として、目標数値を年間死者3500人以下としていることは問題です。昨年の意見聴取会でも述べましたが、人が作った道具であるクルマ使用によって日常的に命と健康が奪われ続けているという事態は、正に異常と認識すべきです。私が高校生などへの交通安全講話の際に必ず触れる数値があります。2008年は96.3%。日本で身体犯被害者数に占める交通死傷者数の割合です。これを、根絶ではなく、言わば3500人×5年＝17500人＋αの交通死を「仕方がない」とすることは、到底納得できません。

日本学術会議は2008年に、「交通事故ゼロの社会を目指して」という貴重な提言をしました。その中で、「ゼロを目指すためには、既存の施策の延長線では無理であり、新たなパラダイム（※時代の支配的な物の見方）を設定して、全ての関係者がそこに向かって努力していくことが必要」と述べているのです。「中間案」の死者数や死傷者数の目標設定は、学術会議も指摘し懸念する「事故はやむを得ない」「事故に遭ったら運が悪い」という現状の追認にもなり不適切です。

お手許に、今年の「世界道路交通犠牲者の日・北海道フォーラム」のチラシを配布させていただきましたが、テーマは「ゼロへの提言」です。昨年のフォーラムで私たちは、「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」というアピールを採択しました。既に、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。「究極的」ではなく、中期のゼロ目標を明確にし、パラダイムを転換した上で、その核となる抜本策を定めた計画にすべきです。

パラダイムの転換の一つは、安全＝生命尊重を、文字通り第一義に置くことです。そもそも「計画」を定めた親法である「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。安全を「円滑化との関連」で論じるのは筋違いです。

一つの具体例を挙げます。私たちは、道路上、それも交差点の横断歩道上で人が轢かれることは決してあってはならないと、歩車分離信号の設置・普及を要望しています。しかしその普及率は、試行によって安全への効果が十分に確かめられているにもかかわらず、依然2%程度に留まっています。北海道でその理由を尋ねたところ、担当者からは、車両通行の「円滑」な流れに配慮するからという返答でした。「安全」が「円滑」の犠牲になってはなりません。

イギリスの交差点は100%が歩車分離信号と聞きます。生命尊重が言葉だけでなく具体的に進むよう、これを標準化して下さい。

パラダイムの転換の二つ目は、自動車交通の抜本的な速度抑制と制御です。「自動車事故が発生し、それが深刻な事態となる根本の要因は、自動車が重く、

高速で走るから」であり、安全と速度の逆相関関係は明白です。「効率」とスピードの価値を優先して押しつけ、人命の問題を「費用対効果」で検討するなど理性を麻痺させてきた、言わば「高速文明」の幻想と矛盾から脱却すべきです。

関連して指摘します。中間案の「人間はエラーを犯すものとの前提の下で、」「（それが）事故に結び付かないように」（p2）というくだりですが、このために必要なのは、自動車自体に装置を組み込むことによる速度の抑制と制御です。「ITの活用」は、この速度抑制対策にこそ有効なのであって、「人の認知や判断等の能力や活動を補い、また、人間の不注意によるミスを打ち消し」（p2）というのは、リスク・ホメオスタシス（※危険の低下が知覚されたとき、運転者がそれに補償的行動をとって危険水準の低下を相殺する）の可能性があり、根本対策とは言えません。そればかりか「ITが人間のミスを補完する」という幻想を与え、悲劇を日常化させているクルマ優先社会の是認につながるものです。幻想をふりまき、他の根本的対策を後送りにするような悪しき役割を果たすITSは見直すべきです。求められるのは、「被害ゼロ」の要である速度抑制につながる制御であり、今ヨーロッパでも開発実験の進むISA（※Intelligent Speed Adaptation：情報技術を活用した速度調整）の実用化などです。

私たち北海道の会では、日本において、ISAと連携してソフトカーというコンセプトでの研究実践が進んでいることを知り、昨年のワールドディの基調講演で「脱・スピード社会」への具体的方策を学びました。お配りした要望事項にも盛り込んでいますが、運送車両等の保安基準を改正し、道路の環境に応じた制限速度に対応して、自動車自体にもその設定最高速度を超えられない制御装置（リミッター）を義務づけるなど、速度抑制の社会的インフラの開発整備を対策の根幹に据えることが必要です。そして、日本学術会議が提案する大規模な速度制御の社会実験を早急におこない、あわせて、速度標識のない道路の法定速度が時速60kmという現在の道路交通法とその施行令の見直しを直ちにおこなうべきです。

パラダイム転換の第3は、歩行者優先の生活道路の普及と徹底です。

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は、最重要の課題です。そもそも道路は住民等の「交流」機能も併せ持つ「生活空間」ですから、ヨーロッパで進む交通沈静化の理念と施策にも学び、子どもが遊び、住民が交流できる道にすべきです。車の通行速度を例えば時速20km以下に抑制し、通過車両を最小とするなど規制を徹底し、そして、通行の優先権はクルマではなく歩行者に与えられることを明確にすべきです。また、この歩行者優先の生活道路は、ハンプやクランクなど道路構造整備を前提とせず、「コミュニティ道路」などと特に指定した地区に限ることもなく、幹線や準幹線の道路以外全てのゾーンで直ちに徹底すべきです。そして、自転車の安全な通行のために自転車専用道（専用レーン）を標準化する必要も強調して下さい。

以上の、パラダイムの転換の上に立って、目標の見直しとともに、「今後の視点」の8つの柱を見直し、柱の1と2に、「速度の抑制・制御」「歩行者優先の道路環境整備」を加えて、ゼロ目標を具体化して下さい。

私たちは、発足間もない2002年より事故根絶のための要望事項をまとめ、関係省庁に提出しております。

26の項目、全て切実で計画に盛り込んでいただきたいのですが、時間の関係もありますので、以下数項目に絞って補足します。

★公共交通機関網を整備し、クルマ（とりわけ自家用車）に依存しない移動体系の確立を明記して下さい。

★高速道路の安全問題で、いわゆるロードキル問題～道路に飛び出した動物を避けようとして起こる事故対策～ですが、今も頻発しており、私たちの会員の中にも被害遺族がおります。高速道路では侵入を防ぐフェンスを万全にし、一般道路では制限速度を下げることで防ぐことが出来ます。この課題も盛り込んで下さい。（※ロードキル：道路に侵入した動物が、自動車にはねられて死亡すること。全国で年平均34000件、道内で1800件発生。高速道路では、キツネなど地中を掘って侵入する動物への防護柵の改善整備が必要）

★事故根絶には、原因の科学的究明が必須です。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の全車装着義務化を盛り込んで下さい。これは公正な事件捜査にも直結します。

★検察庁の証拠改ざん問題が焦点になっていますが、私たち当事者にとって、「死人に口なし」の不公正捜査は今も無くなっていないという認識です。公正捜査のため、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、捜査過程の早期に開示するという切実な課題も明記して下さい。

以上の要望内容は、「このような措置が執られていれば、私たちのような悲劇は無かった」と、11年前の発足以来掲げている痛切な願いです。どうぞよろしくお願いします。　以上

犯罪被害者の「悲哀の仕事」と裁判の公正さ（下）

－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

4　結　果

(2)刑事裁判に関して

(ⅰ)刑事裁判の意義・目的

刑事裁判制度では、被害者は裁判の当事者という位置づけではないが、被害者にとっては「事件をめぐる裁判でいうと、やっぱり刑事裁判がすべて」というほどに刑事裁判の位置づけは非常に高い。

(ii) 発言の重要性

裁判において発言することについての強い要望を回答者全員が述べている。「裁判のときに検事さんにこれを言ってくださいっていうための資料を、ただ文章を作るんじゃなくて、おかしなところを洗い出して作ったりするんで、裁判の前 1 週間ぐらいは家族みんなで朝 4 時 5 時まで書類づくり」というほどに、意見や思いを伝えるための努力をしている。そうして意見を伝える努力をした結果、「私たちは蚊帳の外だけれども参加ができたような気持ち」「気持ちの一端は読まれて伝わっているかなっていうのは一つの救い」という思いを持つことができ、「やらなかったら後であれもすればよかったっていうのが残るけど、できるだけのことはやったっていうのはある」という達成感を得ることができる。

しかし、意見の陳述には制限が加えられることが度々あり、そのことが被害者を憤らせる。「意見陳述は基本的に内容に制限がないっていうことだったけど、加害者が否認している事項だけの審議だから、それ以外の事件に関わることは一切削除しろと」。また、大変な苦労をしてようやく思いを述べたことが、判決に反映されていないと感じられることもある。「判決を聞いた段階で何の意味があったんだろうって思います。時間かけてほんとに大変な思いして作ったけれど、判決文に載ってる主文の短い文章を見たら、何だったんだろう」という思いを抱く。それでもやはり、「それをやれないと後悔が残るんです。それをして、これから生きていくための・・それを主張できなかったら乗り越える力にもならない」という効果を発言はもたらす。

(ⅲ) 情報性と訂正可能性

判決を出すために用いられる情報が正しいものでなければ、正しい判決は下せないはずである。判決の前提となる情報については、被害者であるからこそ矛盾点や問題点がわかる場合がある。しかし、「検察官が立証してくれないんです。警察の人が出してくれた調書を見もせず、加害者が刑事裁判で言った言葉だけが判決文に載ってしまう」という情報の不確かさがある。その結果、「事実認定の不十分なところですとか、加害者がうそを言っても何も味方じゃないから検事も指摘しないし、その辺が非常にあいまいにされたままの法廷であったということは問題にしたいと思ったんです。で、できると思ったから、そのあと裁判記録を取り寄せてこんなおかしいことがあるんじゃないかと指摘しようと思ったら、裁判記録に残っていない」。すなわち、情報の不確かさや誤りがあった場合、その訂正を求めるが、記録がそもそも不十分であるため、訂正できる可能性がないのである。

(iv) 刑罰の適正さ

『犯罪被害者等に関する国民意識調査』（内閣府, 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いのは、「加害者の適正な処罰」である。しかし、被害者の多くが、適正な処罰がされていない、量刑が軽すぎると感じている。「飲酒運転でもない、大幅なスピード違反でもない、無免許でもない、だから悪質ではなくて往々にして起こる事故だと言いました。運が悪かったね、ぐらいなね。で、何も加害者にそんなに責められないということで、執行猶予」。人の命が失われるという重大な結果を生じているが、故意による犯罪ではないので軽い量刑判断がなされることが多い。この事態に対しては、「私たちは自分たちが一生苦しむ分と、まだまだ生きていけたであろう、何の罪もない子ども

たちの悔しさに対する罪っていうのは長いものでちゃんと罰せられるべきだと思うんですよ。しょうがないとか、交通事故は犯罪じゃないということで片づけられて、1 年 2 年の刑であったり不起訴であるっていう今の現状っていうものは私たちを苦しめているんですよ。金銭的問題と心のケアで遺族に対して考えなければならないっていう人もいるけれど、私たちの心のケアってもし言うのであれば、それは加害者に対してちゃんと罪を償わせるっていうことなんですよ。それ以上のケアはないんですよ」と述べる。以上のような経過、判決理由、軽すぎると感じられる判決のため、ある回答者は刑事裁判を「茶番劇」だと述べた。「真実なんていうのは何にもなく終わることができるのが刑事裁判で、加害者はちゃんと守られてて、被害者が何か言ったってただ被害者感情にしかすぎないって片づけられて、くだらない空しさしか残らない」。

もしも被害者が思い描くような公正な裁判が行われたら、気持ちの上でどのような影響があったと思うかという問いかけに対しては、「刑務所に入らないっていうことは、結局その人間が子どもの死に対して責任をとる形の生活を送る必要がない、もう普通の生活に戻れるっていうことになってしまうので、結局子どもの死を背負う人間は自分たちしかいない。せめて一時でも刑務所に入っていれば多少の自分にとっての逃げ道にはなったのかもしれない」と答えた。加害者を許すことはできないであろうし、家族を失った苦しみは続くが、それでもいくらか自責感は軽減され、気持ちが楽になったのではないかと考えるようである。

(3) 民事裁判に関して

民事裁判は損害賠償請求という形で金銭によって受けた損害の填補をしてもらうものであるが、被害者が民事裁判を提起する本当の思いは「茶番な刑事裁判の代わりに事件の最初から最後までを明らかにする場所」である。民事裁判に関しては、刑事裁判に比較して好印象や満足感を述べる回答者が多かった。これは、参加がほとんど許されていなかった刑事裁判に比べ、民事裁判では当事者であるため、裁判の経過について「過程コントロール」をすることができたことが大きいためと考えられる。この知見は、チボーとウォーカーの「過程コントロールの配分によって公正感が高まる」(Thibaut & Walker, 1978:548-552) という知見と合致する。

(4) 悲哀の過程について

悲哀の過程について、野田 (1992:80-82) によるショック、否認、怒り、回想と抑うつ、受容の 5 段階を例として尋ねたところ、「そのサイクルだと思う」という回答が聞かれる一方、悲しみ方は個人によりさまざまであるので、そうした理論化はしてほしくないという回答もあった。しかし、多くの研究者による悲哀の過程の理論とよく一致する過程があることが、回答からうかがえた。

5　考察

(1)「悲哀の仕事」の観点からみた裁判の意義

刑事裁判は国家が犯罪者を裁くためのものであり、被害者は裁判の当事者ではないが、被害者にとっては「事件をめぐる裁判でいうと、やっぱり刑事裁判がすべて」というほど刑事裁判の位置づけは高く、被害者が刑事裁判に関わることへの欲求は強い。ウォーデンの対象喪失に適応するための課題 I は「喪失の事実を受容する」ことであるが、喪失の事実を受容するということは、死に至った事情を確かなものとして知り、理解することを意味することだと考えられる。「娘の裁判であってほしい」という言葉には、命が失われた事情についての真実はどうだったのか、大切な命や健康が失われたことについて誰にどの程度責任があり、どれほどの罪の償いをするべきであるのかを明確にしてほしいという思いが込められている。死亡に至らなかった被害者にとっても事故は一瞬の出来事であるため、「どこをぶつけたかも記憶にない」ので、自分が健康な身体を失った事情について不確かであることは被害者遺族と同様である。不確かさのある喪失は理解することが困難であり、受容することが困難なので (米田, 2008)、ウォーデンの課題 I 「喪失の事実を受容する」の達成がもともと困難だと言える。刑事裁判における事実認定は、被害者が事件に関して持つ曖昧さに明確な答えを見いだす過程になるはずであり、その意味で悲哀の仕事を確実に進めていくための前提となる重要な過程としての意味を持つことになる。しかし、真実を明らかにしてくれるはずだと思っていた事実認定が加害者の証言に寄りかかったものになってしまったり、罪の重さの認定がきちんとなされていないと感じてしまう裁判の実態は、悲哀の

仕事を進める前提として機能しないばかりか、むしろ悲哀の仕事の進行を阻害する要因となる。

(2) 公正さ／不公正さの効果について

結果が厳しいものであり、かつ情報の個別性が低いときには、「対人的繊細さ」の低さは情報の適切さの知覚を極端に低くする(Shapiro, Buttner & Barry, 1994)。すなわち、対人的繊細さは情報の内容や受領する結果の善し悪しによって、重要性が高まるのである。交通犯罪の被害者は、交通事故だからという画一的な扱いを受ける点で個別性が低く、かつ被害者に下される処罰も被害者から見れば不当に軽いという厳しいものであるので、こういう場合にこそ対人的繊細さが求められるといえる。

真実追及の要請から必然的に被害者は「正確性」という公正さを強く求め、正確性に疑義がある場合には、刑事司法の中立性を疑い、刑事司法に対する信頼感を失う。もし正確性ルールに則り、被害者の方に過失があったと明確になった場合には、上記 (1) の考察から、正確性が満たされることが対象喪失の受容の前提となることが導出できることから、喪失を受容し、対象喪失に伴う悲哀の仕事に集中することがしやすくなることが予測できる。

一般的に、発言できることは結果についての評価を高め (リンドとタイラー, 1988/1995)、その効果は好ましい結果においてよりも好ましくない結果において、より強く現れるとされている(Brockner & Wiesenfeld, 1996)。しかし、本研究の回答では、発言しても判決に反映されていなかったことで、「何の意味があったんだろう」と、発言の効果に否定的と思われる言葉を述べていた。それでも、「私たちはそれをやれないと後悔が残るんですよね。それを主張できなかったら乗り越える力にもならない」という言葉から、発言することにより、ウォーデンの課題Ⅱ「悲嘆の苦痛を乗り越える」ための力を得られるという効果が得られると考えられる。

「いのちのパネル展」ＪＲ手稲駅　9/14

複数の回答者が「判例」「量刑の相場」の不当さについて述べていたが、判例に従うということは「一貫性」のある判決を出そうとすることであり、一貫性は本来は公正感につながる感覚である。しかし、回答者たちは一様に判例主義を批判していた。深い検討を経ずに、外形的に似たような判例に従って決められた量刑は被害者には納得しがたい。被害者の目には同じ事例には見えないからである。細かい事実を精査したうえでの判決が強く望まれる。

公正さを欠く取り扱いを受けたことによって喚起された怒りや不信感は、そのような不公正な制度が温存される社会への怒りとなり、そうした社会的不公正を是正していこうとする意識を被害者に生じさせる場合も多い。遺族の社会に向けて発信していく生き方は、死者を今後自分が生きる道の導き手として再配置し、心の中に生かしつつともに生きようとする態度であり、ウォーデンの課題Ⅳ「死者を情緒的に再配置し、生活をつづける」に相当するとみることができる。

6　結び

本研究は、公正さという観点から犯罪被害者にとっての悲哀の仕事と裁判との関係を、犯罪被害者自身の語りから検討した。その結果、裁判はその公正さの在り方により、対象喪失の悲哀の仕事を正常に進めるための前提としての存在や、悲哀の仕事の進展を阻害する要因や、死者を再配置した死者との共生という悲哀の仕事の完了形へと被害者自身が発展する契機としての意味を持つと解釈できた。そして、犯罪被害者にとっては公正さ、特に対人的繊細さ、正確性、発言、刑罰（結果）の適正さという公正さが重要な意味を持つことを確認した。現行の裁判制度は一定の犯罪については被害者が参加できる制度になっているが、本研究の回答者は被害者参加制度ができる前の被害者である。そのため、現制度のありかたとマッチしない回答もあるが、被害者自身の言葉は、制度についての理論的・心理的な基礎を提供すると考える。

＜謝辞＞　インタビューにご回答いただきました方々に心よりお礼申し上げます。

（やまだ　ひろこ　2009年度札幌学院大学修士論文より）

※前半は前号 33 号です

いのちのパネルの経過について

副代表　小野　茂

2003 年、6 人参加者から始まりました「いのちのパネル展」、北海道共同募金会の協力もあり、7 年を過ぎようとしています。

現在参加者は 23 名になり、年間 15 箇所以上、日数で約 90 日、札幌をはじめ道内各地で、本年度は東京でも開催されました。（下記写真・感想）

本人の写真と約 600 字のなかに込められた事故根絶への願いは見る人に必ず届いているものと思います。

松坂屋デパート（東京）12/9

〈 **展示** 〉

大学・高校などで行うこともありますが、多くは不特定多数の人が通る場所　区民センターロビーなどで行います。各会場では会報誌の配布・アンケートの回収も行い、様子は会のホームページに載せております。

〈 **製作** 〉筒井さんと小野の 2 名（殆ど筒井さんに頼り切っています）の手作りで製作いたしております。

〈 **冊子** 〉現在 28 ページの冊子改訂版を製作（H22.11 月）したばかりであり、暫く製作は休みたいと思います。※製作するに当たっては参加者数（2 ページ 4 名）の参加が必要であります。

〈 **パネル** 〉　常時受け付けております。製作希望の方は小野・筒井まで連絡ください。

会員の皆様には展示場所の情報をお願い致します。

パネル展 感想　「被害にあった方々の心からの叫びのようでした」

(40代男性)

12/15～17 東京都中央区役所での感想から

■パネルの中には自分と同じ年代の方がいました。このように自分に落ち度がない人が未来を奪われたのに比べ刑が軽い。私にも娘がいてヒマワリのような笑顔でバイバイと言ってくれましたがそれが最後になる可能性はゼロではありません。安心して外出できる街づくりに向け多角的に対策が必要と感じました。(20代女性)

■身近に交通事故の体験者がいなかったので、このパネルにはショックでした。写真に出ている被害者の活き活きとしている姿と対象的に書かれている文章は、読んでいてつらいものがありました。交通事故は一人ひとりの心がけで防げるものだと思います。　(30 代女性)

■とても心の整理が出来ないくらいショックのある展示でした。私の家族は被害にあった者はいませんが今後とも運転には気をつけていきたいと思います。(60 代男性)

■偶然区役所に来て拝見しましたが、交通事故は本当に悲しいと思います。大けがでその後の生活もままならぬとはなんとかならないかと思いました。また、社内旅行に行って亡くなられたお嬢さん、私にも同じ年の娘がいますので涙が出ました。

会の日誌　2010.8.11.　～2011.1.10.

≪会合など≫

8 /25 会報33号発送
9/8、10/13、11/10、12/ 8 世話人会・例会
11/21 世界道路交通犠牲者の日・北海道フォーラム
11/27･28 犯罪被害者週間全国大会

≪訴えの活動≫

◆8/24 北見警察署　9/6 被害者支援連携研修（かでる2･7）　10/30 苫小牧市民活動センター11/10 断酒会　11/29 北海少年院
12/20 札幌西野中学　（高石）
◆ 9/15 司法修習生研修（弁護士会館）、10/20苫小牧西高校 10/29 道警旭川方面本部 11/6丸瀬布中央公民館　11/16 赤平市交流センター　11/24 交通ボランティア講習会（ホテルライフォート）　11/25 道警釧路方面本部 11/30 札幌平岡高校 12/9札幌厚別高校(前田)
◆9/17　処分者講習（荻野）
◆9/30 東京都築地市場、10/31 平取町（白倉）
◆10/7 上士幌高校（小野）

≪いのちのパネル展≫

⑩9/13～17 ＪＲ手稲駅　⑪ 9/20～26 赤平市　⑫東京築地市場　⑬ 10/1～5 西区民センター　⑭ 10/7～15 上士幌高校　⑮ 10/25～29 北大　⑯ 11/2～12 札幌国際大学　⑰ 11/15～21 中央区民センター　⑱ 11/17～21 地下街オーロラスクエア　⑲～㉓12/1～17 東京都、築地警察署・坂屋デパート・京橋郵便局・松屋・中央区役所