

交通事故被害者の会

第44号 2014年4月5日 (年3回発行)

E-mail hk-higaisha@nifty.com

ホームページ

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

<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。

「こども」だからわかること

白倉 紗穂

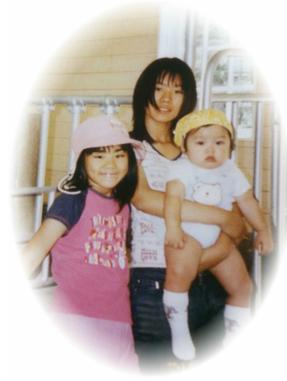
つい先日、姉が25歳の誕生日を迎えました。家族全員で姉を囲み、ケーキを食べながら過ごすその日ももう11回目。私は去年から大学進学に合わせて関東で一人暮らしをしていたので今年はどうなるかと思いましたが何とか帰ってくることができました。姉の写真の前で私が言った「25なんてもういいおばさんだね」なんて言葉に父と母が「美紗怒るぞ！」と笑っていた誕生日はいつも通りに楽しい雰囲気でありながら、「また今年もこの日が」という言い表しようのない家族の感情が内に秘められていたようでした。

最近、今年で中学生になる弟が昔よりも随分と「紗穂ちゃん」と寄ってくるようになった気がします。私が一人暮らしを始めて家にいなくなったからなのか…寂しがってもらえるのは嬉しいと感じつつ、あの子がまだ今よりずっとずっと小さかった頃、私になんか目もくれずにずっとくっついていた「美紗ちゃん」のことをあの子はまだ覚えているだろうか、と思うのです。姉は今年で25歳。私は20歳。弟は13歳。写真の中で笑っている14歳の姉の姿は、悔しいことに私でさえも記憶からどんどん薄れているのに、幼いころの1、2年しか共にいらなかった弟の中に姉の姿はどれほど残っているのだろう。両親に「美紗ちゃんのことちゃんと覚えてるよ」と少し気まずそうに言う弟に、ちょっと周りの大人の反応を窺ってるような、「美紗ちゃん」とどう接すればいいかわからない戸惑いだとかを感じてしまうのです。

何度誕生日を祝っても、変わらず14歳の姉の写真を見ながらこの先も過ごすことは変わりません。あと2年で姉と並んでしまう弟に、姉の年齢を越えた私からいつか「あんま覚えてないかもしれないけど」と軽い口調で姉の話をしてあげたいと思っています。成長すればどこかで抱くだろう姉のいない漠然とした悲しみ、私も昔抱いていた「なんで親は美紗ちゃんばかり大事にするの」という自分勝手な嫉妬とかを一緒に泣いて笑って愚痴ってあげられるのは多分私だけ。お姉ちゃんの誕生日ケーキがなんでいつもイチゴのケーキなのかわかる？なんて聞きつつ、私流のなんとなく気が楽になる方法を教えてやりたい。美紗姉ちゃんにはそんなに緊張して接する必要ないんだよ。私と似てアホだからさ、だとか言ってやりたいのです。

周囲から支援はいりません。理解が欲しい。遺族だからただ悲しみだけで生きていると思うかもしれませんが、私たちの流す涙は必ずしも悲しみに直結しません。前向きに考えるための涙もあり、間違っただけをえ方をされると、逆に姉と接す姉弟の時間を奪われるような気がします。

事件概要：2003年9月1日午前7時15分、南幌町。自転車で登校途中の白倉美紗さん(14歳中3)は、90キロを超える速度で乗用車を追い越し反対車線で制御不能となった暴走トラックに轢かれ、尊い命を奪われました。



美紗さんに抱かれる誠也君。左が紗穂さん。

〈今号の主な内容〉② 清水 縁さん交通死事件、民事判決について (青野 涉) ③ 佐々木慎之介さん交通死事件民事高裁判決 ⑤ 刑訴法に関する意見交換会の報告2 (前田敏章) ⑦ 自動車運転死傷行為処罰法について (内藤裕次) ⑧ 負傷被害にあった方の要望について ⑨ 「命の大切さを学ぶ教室」と生徒の感想文 ⑭ いのちのパネル展について (小野茂) ⑮ お便り、書籍紹介 ⑯ 編集後記

清水縁さん交通死事件、民事裁判のご報告

弁護士 青野 渉

事件概要

平成24年6月に旭川市内で発生した清水縁さんの被害事件については、会報40号9頁、会報41号3頁で、刑事裁判の結果について報告いたしました。

本件は、被告車両が、住宅街の狭い道路（制限時速30キロ）を時速90～98キロという速度で走行し、一時停止標識を無視して十字路交差点に進入した結果、右側から走行してきた清水縁さん運転の軽自動車に衝突したものです。被告は、事故の直前、幹線道路（旭川環状線）を走行中にパトカーを追い抜き、そのためパトカーに追跡されていたのですが、被告は「パトカーに追跡されていたことは気付かなかった。事件の前にむしゃくしゃすることがあったので、旭川環状線を飛ばしていたが、アホらしくなって、家に帰ろうと思って、ワープするために左折しただけ。ただ、まだ怒りが収まったわけではないので、スピードを出してしまった。」などと弁解していました。

（「ワープ」というのは、方向転換するために、わき道に入って右折を繰り返すことを意味すると被告は述べています。）

刑事判決の問題点と遺族のたたかい

刑事判決では、被告が上記のような極めて異常な走行をした理由については認定されず、不明のままでした。縁さんの遺族としては、当然、「何故、被告が、異常な運転をしたのか？」ということを知りたかったのですが、この点は、わからないまま、刑事裁判は終了していました。

そこで、遺族は、真相解明を目指して、民事訴訟を提起しました。平成26年3月5日に出された民事判決では、刑事判決とは異なり、被告がパトカーの追跡から逃れる目的で危険な運転をしたことを明確に認定しました。

民事判決は、パトカー追跡を逃れるためを認定

民事判決では、まず、客観的状況として、①本件事故現場が住宅街の狭い道路であり、制限速度が30キロであること、②本件事故の直前、被告は、旭川環状線の左側車線を走行中、右側車線を走行していたパトカーを時速70～80キロで追い抜き、その直後に右側車線に車線変更してパトカーの直前に出たこと、③その後、さらに時速80～100キロに加速して約420メートル走行し、急制動をかけて右側車

線から左折し、制限速度30キロの狭い道路に進入したこと、④狭い道路に進入後、被告は再び加速し、時速90～98キロで本件事故現場の交差点に進入して本件事故を起こしたこと、といった客観的事実を証拠に基づいて丁寧に認定しています。そして、異常な運転をした理由として、被告が「ワープしようとした」と弁解している点については、被告は本件事故現場を何度も通ったことがあり本件事故現場の交差点の存在を知っていたのに被告の速度は右折のできるような速度ではないことからすれば、ワープを目的にした走行であることは認められず、被告の弁解は信用できないとしています。そして、被告の異常な運転状況、被告の弁解の不自然さに加え、パトカーが赤色灯を点灯させてサイレンを鳴らして追跡をしていたことや、そのことはバックミラーで容易に認識しえたことも考慮して、被告が危険な運転をした目的は、パトカーの追跡を逃れるためであったと明確に判断しました。

遺族の疑問に対し、正面から向き合い、常識的で適切な判決をしてもらえたと考えております。なお、この民事判決については、被告も控訴せず、確定しています。

真実発見と被害者参加

刑事裁判では、検察官は、立場上、証拠上微妙な事実については、あえて強調しないということもあります。その結果、被害者にとって重要な関心事が、刑事裁判では十分に審理されないことがあります。こうしたケースでは、被害者は民事訴訟での真相解明を希望するのですが、刑事判決が出ている以上、一般的には、刑事判決と違う結論にはなりにくいのです。

しかし、本件では、刑事裁判に被害者遺族が参加し、異常な運転をした理由について被告人質問を行って、刑事裁判の中で、ある程度、被告の弁解の不合理さを指摘することができました。その結果、刑事裁判の判決では、「パトカーの追跡を振り切る目的で走行していたとは断定できない」としつつ、他方で、「被告人の弁解も不自然で信用できない」と指摘されました。

被害者参加をして、被害者遺族の思いを刑事裁判に反映させたことが、最終的には、適切な民事判決につながったのではないかと考えております。

民事裁判を終えて

平成26年3月7日 清水 孝太

民事一審判決を聞き、少しほっとしています。

私たちがこだわり続け、民事を起こす動機となったパトカー認識の件に関して民事一審で認めてもらうことができました。

正直、被告人尋問を拒否されたので不安でしたが、少しは母の仏壇の前で良い報告ができると思います。

刑事の際にパトカー認識の件が認められていたら、刑の重さが変わっていただろうと思非常に残念です。

長かった裁判では、私ひとりでは何もできなかったことが、青野先生、前田さんを始め被害者の会の皆さんと一緒にたたかえたからこそ乗り切ることができたと感じています。

被害者の方々の裁判で、今後、私の事例が被害者の方々を救う手助けになれば嬉しいです。

短い文章ではありますが、感謝の言葉とさせていただきます。本当にありがとうございました。

逃走認め受刑者に賠償命令

長男「母に良い報告」 旭川死亡事故

旭川市で2012年6月、パトカーに追跡されていた乗用車が軽乗用車に衝突し、軽乗用車の女性が死亡した事故をめぐる民事訴訟の判決で、札幌地裁は5日、刑事裁判と異なり「追跡に気付いていた」と認定した。「パトカーを振り切ろうとして暴走したのではないかと訴えてきた遺族は「ようやく真実が明らかになった」と語った。

自動車運転過失致死罪で懲役3年が確定した〇〇〇〇受刑者(40)は「気付いていなかった」と主張し、刑事裁判では逃走中だと認定されなかった。しかし、民事訴訟の判決で中間健裕裁判長は「バックミラーでパトカーは容易に認識可能。狭い道を高速で走行したのは、追跡を逃れるためだったと強くうかがえる」と指摘。遺族が求めた約8800万円の損害賠償に対し、約8100万円の支払いを命じた。

判決後、亡くなった看護師清水縁さん(当時53)の長男孝太さん(25)は「刑事裁判で認められていたら刑の重さが変わったと思う」としながらも、「母に良い報告ができる。私たち遺族も救われた」と話した。

(北海道新聞 2014年3月6日)

佐々木慎之介さん交通死事件は民事控訴審も不当判決

バス側の赤信号進入と徐行義務違反を認めながら責任はゼロ 前田 敏章

会報41・42号でも報告しましたが、2009年6月に札幌市内で起きた佐々木慎之介さん交通死事件で、ご両親は息子さんの命の尊厳と真実に基づく公正な裁きを求めて民事裁判をたたかっています。

この控訴審判決が3月28日にありましたが、札幌高裁山崎勉裁判長は、相手側である路線バス運転手の重大な違反行為を認定したものの、責任はゼロであるという、極めて不当な判決を下しました。

ご両親が青野弁護士とともに、この4年綿密に調べてきた懸命の取り組みもあり、あまりに酷かった民事一審の事故態様認定に対し、二審判決では、当然とは言え、一審判決を全面的に書き改め、いくつかの大事な認定を行いました。それは、直ちに事故原因と責任に直結する次の諸点です。

- 1 亡くなった慎之介さん側の交差点進入時の信号は右折青矢印で、反対側路線バス側の信号は赤であった。バス側に赤信号違反があった。
- 2 慎之介さんは直進ではなく信号に従いウインカーを点滅させながら右折しようとしていた。
- 3 バス側に交差点内での徐行義務違反があった。
- 4 バスは、倒れていた慎之介さんを轢いている。

このような事実認定を行ったものの、肝心の判決は「控訴棄却」。そしてバス側の違反を認めているにも拘わらず、過失割合を何と100対0として、バス側の賠償責任はゼロであるとしたのです。

裁判所の判断「理由」は、慎之介さんが右折の

際にふくらんでいたこと(事実は違います)が事故原因で、バス側の違反の関与の程度は低いとしていますが、不可解で不当です。

判決は「自動車損害賠償保障法」にも反すると思います。同法3条には「その運行によって他人の生命又は身体を害したときは、これによって生じた損害を賠償する責に任ずる」とあり、それが免責されるのは「運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかった」ことが証明された場合だけです。バス側に信号の違反と徐行義務違反があった点を裁判所は認めながら、なぜ賠償責任ゼロなのでしょう。

理不尽です。安全運行が使命であるはずのバス運転者の相手側死亡につながった違反行為は「大目に見て」、命を奪われ、訴えることも出来ない慎之介さんに責任を転嫁する、こんなことがまかり通って良いのでしょうか。

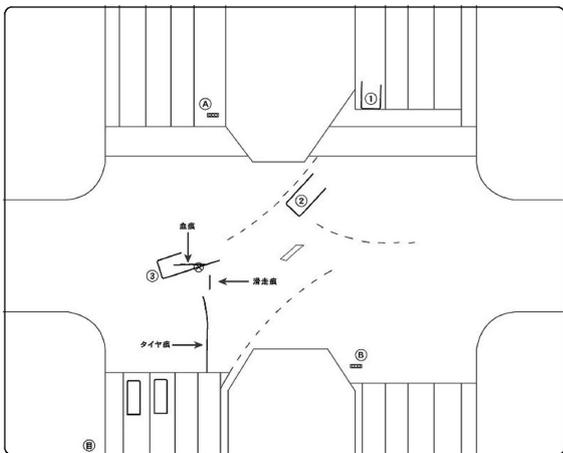
p16でふれている山下雅士さん交通死事件と同様、人命軽視の「加害者天国」ともいべき麻痺したクルマ優先社会を映した司法の現実に暗澹たる思いになりました。

しかし、佐々木さんのご両親は、挫けていません。既に検察審査会に起訴を求め申立済みですが、抑えようのない悲憤のなか、「理不尽な判決で納得いきません。慎之介のために頑張ります。」と決意を語っています。支援を続けたいと思います。

※ 次ページに昨年の交流会で青野弁護士が報告した本事件のこれまでの問題点解説を掲載します。

佐々木慎之介さん交通死事件について 初動捜査にも問題、信号無視と右折大回りで重大過失はバス側に

代理人弁護士 青野 渉 (2013年5月、被害者の会 交流会での報告から)



これは事故の現場図(上)と信号階梯の表(右)ですが、本事件で先ず問題になるのが信号の問題です。

図面を見ると対向してきた直進のバイクと右折のバスがぶつかったように見えます。

実況見分調書では、③のバスの×印の所で衝突しているように記録されています。直進と右折ですから本来は直進の方が優先に思えるのですが、この交差点は右折の場合には青矢印が出て、直進の方は赤となります。右折と直進の信号は重なり合わないので、右折の青矢印であれば直進はできないし、直進が青であれば右折はできないという交差点です。

バスの運転手の方は、①の所で右折の青矢印が出たのを見て(11ないし12の階梯で)入ったと一応証言はしています。ところが、これがおかしい。バスの右折中の速度はタコグラフに18~25キロと記録されており、本人自身も20キロくらいだったと供述しています。20キロと言うのは秒速5.56メートルです。そして図で①から③までの距離は36メートルほどですから、この間6.5秒かかる計算になります。

これが前提ですが、実は目撃者(図の左下「目」)がいて、タクシー運転手のその方は「(車を降りて前の運転手と話をしている時に)事故のドーンという音を聞いて、すぐに事故現場の方を見てAの信号を瞬間に見たら、右折の青矢印だった」という(極めて明瞭な)証言をしているのです。

すなわち、衝突直後に目撃者が見た時に右折の青矢印だったということは、その6.5秒前は信号階梯11と12の、2秒と3秒を合わせると5秒しかありませんので、バスが全赤もしくは黄色(表の9か10の階梯の所)で入っていることになるのです。目撃者の証言とタコグラフの速度記録から、バス側は赤信号で

進入しているのです、大きな過失があると思われます。

もう一つ、警察の方は最初からこのタイヤ痕を見てバイクは直進ということを前提にしており、バイクの方が信号無視して、右折の青矢印の信号に従って進行してきたバスとぶつかったから100%バイクの方が悪いという判断をしていました。実は、ここにも大きな問題があります。

佐々木さんのお父さんは、最初から警察に、交差点を右折した所に息子さんの自宅があるので、バイクは右折だったのではないかと聞いたのですが、聞いてくれませんでした。しかしその後、民事裁判で鑑定した結果、衝突時にバイクが右折ウインカーを点灯させていたということが分かったのです。

さらに、バイクの後輪のタイヤ痕が左側に流れているということについても、左に逃げようとしたわけではなく、右に傾いていたのでブレーキをかけて制動が出来なくなり左に流れたというのが普通の解釈です。亡き慎之介さんはこの時、お仕事が終わって自宅に帰る22時くらいの時間で、翌日も勤務がありますし、直進した方向にはコンビニもありませんから、どう考えても右折してご自宅に帰ろうとしていたと思われる。当時、所持していた物として、料理の練習のためにお店からもらってきたお肉とか、包丁とかを持っていたという状況からしても、自宅に帰ろうとしていたとしか考えられません。

しかし、警察の方では鑑定を行わず、信号に違反しているのは「直進」バイクの方だという前提で事件処理しました。

もう一つ、実は、現場に残された血痕の状況などから、バスはこの図の①②③という動きとは異なり、交差点の外側を大回りしている(図の実線)のではないかとすることも十分に考えられるのです。これは道路交通法の右折方法として不適切です。

ですから、バイクの慎之介さんは、右折しようとしたが、本来全赤の状態で入ってくることはあり得ないバスが、しかも大回りして突然現れたので、びっくりしてブレーキをかけ、制御を失って倒れ、そのまま滑走して衝突した、これが真相と思われる。

バスの方に大きな過失があると思われるのですが、刑事事件の方は一切過失が無いということで不起訴で終わっています。

初動捜査に問題があります。実況見分の写真は撮り方が悪く真っ黒で、タイヤ痕とか滑走痕とか血痕とかもほとんど見えません。

今、民事訴訟を行っていますが、2013年3月の一審判決では一番重要と思っていた目撃者証言を「どういう状況で証言したのかわからないから信用できない」として、「バスが信号無視をしたという証拠は無い」という全く理解できない判断をされてしまい、控訴をしているところです。検察審査会に申立することも考えています。

階梯番号	信号現示	秒数
6~8	直進・左折 青矢印	30秒以上
9	黄色	3秒
10	赤(全赤)	3秒
11~12	右折青矢印	5秒
13	黄色	3秒
14	赤(全赤)	4秒

刑訴法（被害者参加制度）に関する意見交換会の報告（その2）

代表 前田 敏章

前回報告（会報41号p8～9）でも述べましたが、この意見交換会は、被害者参加制度と損害賠償命令制度を定めた平成19年改正刑事訴訟法の施行後見直し（附則第9条に3年経過後の見直し規定有り）を検討するため、法務省が主催しているものです。

構成委員は被害者団体（3人）、検察庁（1）、裁判所（2）、法学者（4）、弁護士（2）、法務省刑事局（4）の計16人。第1回の2013年1月以降、2014年3月までに計9回行われ、最終の7月まで、残り数回の会議を残すだけとなっています。

この会議に、私は犯罪被害者団体ネットワーク（ハートバンド）の代表ということで委嘱を受け、微力ながら当事者として被害者の尊厳と権利回復のため、被害者参加制度のさらなる改善に取り組んでいます。

難しい法律についてのアドバイスをいただき支えてもらっているのが、青野弁護士と当会副代表でもある内藤弁護士です。お二人の力を借りながら、実際に闘われている会員の具体例を力に、被害者団体の代表という立場からもしっかり意見を述べるのが私の役目と考えています。

また、意見交換会の中では、同じく被害者団体から出席されている全国犯罪被害者の会（あすの会）の高橋正人副代表幹事と全国被害者支援ネットワークの熊谷明彦理事が、お二人とも弁護士であるので心強く、共に奮闘しているところです。

以下、前回報告に続き、中間の概要報告をします。

重視している論点

第3回以降は、第2回までに検討整理された「論点」に沿って意見交換されており、今年3月の第9回までに2巡目論議が後半まで進行しています。

この「論点」は、法務省が2012年6～7月に行った被害者団体ヒアリング（当会も含め、全国15の被害者団体が出席）で出された項目を基に整理されたもので、大項目として「被害者参加制度に関するもの」と「その他」に分けられ、合計13の中項目と28の小項目から成ります。

多岐に及ぶ論点ですが、私が特に主要論点と考え意見を述べてきたのは次の4点です。

- 1 公判前整理手続への被害者参加
- 2 控訴審における被害者参加
- 3 損害賠償命令制度の対象犯罪を自動車運転過失致死傷事件等にも拡大すること
- 4 第1回公判前の証拠の閲覧謄写など、知る権

利の保障

日弁連は「参加の制限」を主張

本格論議に入ってから感想ですが、強く感じた問題点は、日弁連（刑事弁護センター）として参加されている弁護士が、「被害者参加制度の見直しに関する意見書（2012年11月15日）」を配布資料として提出し、未だに犯罪被害者の権利回復に否定的な立場からの主張を繰り返していることです。

この日弁連の「意見書」では、改めて被害者参加制度にはその制定時から反対している旨を述べ、「見直し」として、刑訴法292条2の被害者等の意見陳述制度の制限、手続二分制度の導入による被害者等の手続参加の制限の二つを主張しています。

なお、被害者参加制度に反対する「理由」として、①真実の発見に支障をきたす ②刑事訴訟の構造を根底からくつがえす ③被告人の防御に困難をきたすおそれがある ④少年の刑事裁判では更に深刻な問題がある ⑤事実認定に悪影響を及ぼし裁判員制度が円滑に機能しなくなるおそれがある

という5点をあげていますが、どの点も被害者参加制度を否定する理由にはならないと思います。

私たち犯罪被害者等の尊厳と権利回復にとって希望の光である基本法の理念の具現化が、日弁連という、本来正義の側であるべき、極めて大きな勢力によって阻まれているという現実を改めて突きつけられ、大変辛い気持ちになりました。

訴追権は被害者にとっての自然権

私は第3回会議でも基本的な理念について述べる必要を感じ、被害者参加制度の創設を検討した2007年当時の法制審議会議事録から、岡村勲委員（当時全国犯罪被害者の会代表）の発言を紹介する形で、被害者の権利は新たに付与されるというのではなく、回復すべき当然の権利であることを強調しました。（岡村代表の発言は次頁に資料として掲載）

公判前整理手続への参加問題

公判前整理手続への参加問題は、現行制度の改善と純化を考える上で非常に重要です。私は当事者団体として会員の事例を踏まえて意見を述べることを重視しておりますが、3月14日の第9回会議では、p2で報告されている清水縁さん交通死事件の3月5日判決も例としてあげ、次のように意見を述べました。

公判前整理手続への被害者参加は何故必要か 3/14 意見交換会での発言

公判前整理手続への被害者参加人の参加ですが、どうしても出席の権利が必要という理由を一点だけ強調させていただきたいと思えます。

それはやはり、重要な争点整理が被害者抜きの手続で為されてしまうことの問題です。検察官を信頼しないと言うわけではなく、そこには立場上の違い、埋めきれない温度差もあるからです。

例えば「有罪がとれるのであれば、動機の解明にはこだわらない」という検察官の意向と、「悪質な動機が隠されるなら、犯罪の成立自体は争わない」という弁護人の意向が合致して、本来は「被害者に重大な関心がある部分」が軽視されてしまう可能性やケースがあります。

実例として、以前も紹介したのですが、パトカーの追跡から逃れるために危険な運転をしたという動機の解明が不問にされそうになったという事例があります。この件は裁判員裁判ではなく、公判前整理手続でもありませんでしたから、検察の冒頭陳述にはなかったこのこの問題を、被害者参加弁護士が被害者の意向を汲んで、被告人質問を行うなどして実質的な争点にすることができました。

判決内容は不十分でしたが、被害者は検察と共に控訴審までたたかうことが出来たわけです。ちなみに、この事案では、その後取り組んだ民事裁判の判決が、先日、3月5日に出されたのですが、その中で「パトカーの追跡から逃れるためであった」と正しく認定され、事件の本質、動機の解明がなされたのです。刑事裁判と異なる判断がされたことで世間も注目し、大きく報道もされました。

ご遺族は「少しは母の仏壇の前で良い報告ができる」と述べながらも、このような判断を刑事裁判で出して欲しかった、少なくともその審理の際に被害者参加人の意見を聞いて欲しかったという、無念の思いを改めて噛みしめております。当然の事実認定がなされたわけですが、その一方で刑事裁判への不信感が根強く残ったわけです。

このように検察官がさほど重視しない点について、被害者が関心をもち、それは社会的にみて正当なものであるということは、しばしば生じるわけです。これは検察官の主張に反する主張をするというわけではなく、検察官の主張の範囲内での主張です。こうした点について、これまでは無視していたことの反省にたって、きちんと被害者の意見も聞くというのが、「刑事司法は被害者のためにもある」(犯罪被害者等基本計画Ⅲの③)と、被害者の権利回復のために改められた被害者参加制度の意義であるわけです。

しかし、先ほどの例で、仮に公判前整理手続で「パトカーの追跡を逃れるために危険な運転をした、という動機・犯行に至る経緯は主張しない。」という形で争点整理されてしまえば、公判でも、その点に関する質問や主張が制限されてしまいます。

これでは参加制度の意義は半減します。いわば、検察と被告側との暗黙の了解で、被害者にとっての

重大な関心事が審理対象からはずされてしまうなどというケースが生じ得るのです。そうなったとき、何より手続的公正を求める被害者にとっては「蚊帳の外」であったという疎外感を強く受けます。

検察官が、正当な理由があつて「本件では動機の解明は主張・立証しない。」というのであれば、堂々と被害者に説明すべきですが、手続に被害者が在室すらできないということになれば、安易な「妥協」を生んでしまいます。

こうした弊害を無くするために、そして被害者参加制度の目的からも、被害者参加人が公判前整理手続にも参加できる、少なくとも特別な場合を除いて在室を可能にするということは、必須の改善事項であると考えます。

詳細の議事録は法務省HPで

今回の報告は以上ですが、詳細の開催状況(議事録、配付資料)は、法務省ホームページ「平成19年改正刑事訴訟法等に関する意見交換会について」をご覧ください。(「刑訴法 意見交換会」で検索)

また、前田の発言経緯については、私のホームページ「交通死、遺された親の叫び」(「交通死」で検索)にアップしております。

〈参考〉法制審議会刑事法部会 第1回会議 での岡村勲氏の発言 (2007年10月3日)

まず基本的な考えですけれども、被害者が参加すると言いますが、これは当然のことだと思っております。自然状態においては、危害を加えられたものは反撃するという権利は当然にあったわけです。ところが、復讐が復讐を呼ぶと社会の平和が乱れるということで、刑罰権は国に信託譲渡したと社会契約説では説明されております。我が国の憲法もその社会契約説ののっつてつくられております。刑罰権というものを国に信託譲渡しますと、当然そこで裁判所というものを国はつくることになる。そうすると、自分で行使した刑罰権というのは、訴追権という格好で自然権として残るわけなんです。だから、刑罰は自分では科せないけれども、裁判所に向かって、「この男にこんな犯罪を受けました。調べてください、証拠があります」というところは自然権として残っていなければおかしいと思うんです。そこまで国に被害者は譲った覚えはない。だから、訴追権というのは当然私は自然権として被害者に残っていると思います。(中略)

問題はどこまで国が代行するののかということであつて、被害者にどこまで参加させてやるかとか、権利を与えてやるかとか、これは全く逆転した議論であります。被害者が本来裁判所に向かって刑罰権の発動を求めているのをどこまで国に、検察官に譲ってもらえるかという点から議論すべき問題だと私は思います。それが今の制度では、刑事司法は公の秩序維持のためで、被害者のためではないと言っている最高裁判決は、憲法違反である、信託譲渡契約違反であると思つているわけでありまして。(法務省HPの議事録より)

新法「自動車運転死傷行為処罰法」施行について

副代表 内藤 裕次 (弁護士)

昨年の第185回臨時国会で、頭書の法律および関連法が成立し、今年5月に施行されます。この法律については、審議段階からフォローしており、会報第41号及び第42号にも記事がありますので、ご覧下さい。

今回は、成立した法律の本文を再掲し、概要についてご説明したいと思います。

「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」概要

(1) 第2条 (危険運転致死傷罪)

刑法第208条の2の危険運転致死傷罪の規定を整理し、本法に移動したもので、通行禁止道路を高速度で進行した場合の類型が追加されています (例：一方通行道路の逆走)。

(2) 第3条

ア 第2条の罪のうち、アルコールまたは薬物の影響により自動車を走行させて人を死傷させた罪について、その要件を緩めるものです。その代わり、法定刑が低くなっています。

イ また、政令で定める特定の病気の影響による事件についても、12年以下の懲役で処罰できることとなりました。しかし、その特定の病気があれば直ちに処罰されるのではなく、病気の影響で正常な運転に支障が生じるおそれがあり、かつ、そのことを運転者が認識したまま自動車を走行させ、正常な運転に支障が生じて人を死傷させたことが必要となっています。

(3) 第4条 (過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱)

アルコールや薬物を飲酒して、人を死傷させたのち逃走した場合、アルコールや薬物の影響度が立証できないため、重い危険運転致死傷罪で起訴できず、結果的に軽い罪しか負わないという問題がありました (逃げ得の問題)。

そこで、アルコール等の影響があることの発覚を免れるため、更にアルコールを飲んだり、逃げ回る行為それ自体を犯罪として処罰することとしました。

(4) 過失運転致死傷

刑法第211条第2項の自動車運転過失致死傷罪と同様のもので、第2条や第3条に該当しない行為を処罰する規定です。

(5) 無免許運転による加重

これら犯罪を犯した際に、無免許である場合に、その刑を重くすることとしました。

関連法

(1) 被害者参加について

被害者参加制度 (刑事訴訟法第316条の33以下) については、刑事訴訟法が改正され、本法の罪のすべてが対象となります。

(2) 少年法の審判傍聴について

少年審判について、一定の犯罪については、裁判所の許可を得て傍聴できるようになりましたが (少年法第22条)、同法が改正され、本法の罪も傍聴の対象となりました。

(3) 損害賠償命令について

損害賠償命令 ((略称) 犯罪被害者保護法第17条以下) については、第2条、第3条、第5条1項及び2項の犯罪は、故意の犯罪行為により人を死傷させた罪に該当しますので、損害賠償命令ができると思いますが (犯罪被害者保護法第17条1項1号)、それ以外の罪については、対象外になると考えます。

以上

〈再掲〉「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」(下線が新設部分)

第一条 (定義) 略

(危険運転致死傷)

第二条 次に掲げる行為を行い、よって、人を負傷させた者は十五年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は一年以上の有期懲役に処する。

一 アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態で自動車を走行させる行為

二 その進行を制御することが困難な高速度で自動車を走行させる行為

三 その進行を制御する技能を有しないで自動車を走行させる行為

四 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

五 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自動車を運転する行為

六 通行禁止道路 (道路標識若しくは道路標示により、又はその法令の規定により自動車の通行が禁止されている道路又はその部分であつて、これを通行することが人又は車に交通の危険を生じさせるものとして政令で定めるものをいう。)を進行し、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

第三条 アルコール又は薬物の影響により、その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で、自動車を運転し、よって、そのアルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態に陥り、人を負傷させた者は十二年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は十五年以下の懲役に処する。

1 自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある病気として政令で定めるものの影響により、その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で、自動車を運転し、よって、その病気の影響により正常な運転が困難な状態に陥り、人を死傷させた者も、前項と同様とする。

(過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱)

第四条 アルコール又は薬物の影響によりその走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で自動車を運転した者が、運転上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた場合において、その運転の時のアルコール又は薬物の影響の有無又は程度が発覚することを免れる目的で、更にアルコール又は薬物を摂取すること、その場を離れて身体に保有するアルコール又は薬物の濃度を減少させることその他その影響の有無又は程度が発覚することを免れるべき行為をしたときは、十二年以下の懲役に処する。

(過失運転致死傷)

第五条 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、七年以下の懲役若しくは禁錮又は百万円以下の罰金に処する。ただし、その傷害が軽いときは、情状により、その刑を免除すること

ができる。

(無免許運転による加重)

第六条 第二条(第三号を除く。)の罪を犯した者(人を負傷させた者に限る。)が、その罪を犯した時に無免許運転をしたものであるときは、六月以上の有期懲役に処する。

2 第三条の罪を犯した者が、その罪を犯した時に無免許運転をしたものであるときは、人を負傷させた者は十五年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は六月以上の有期懲役に処する。

3 第四条の罪を犯した者が、その罪を犯した時に無免許運転をしたものであるときは、十五年以下の懲役に処する。

2 前条の罪を犯した者が、その罪を犯した時に無免許運転をしたものであるときは、十年以下の懲役に処する。

報告

負傷被害にあった方の重点要望について国へ要請

代表 前田敏章

当会では、怪我をされた方の要望事項として、特に適正な治療と補償、後遺症の認定などをあげ、これまでも強く求めてきたところ です。

しかし、新しい会員や電話相談で、今も不適切な対応を受けて苦しんでいる方が多いという声もあり、2012年に実態調査を行い道などへ要請してきました。

2013年度は5月から6月にかけて第2次の実態調査を行い(10名の会員の方の協力)、結果に基づいて要望書を作成。内閣府、国交省、厚生労働省に要請行動を行いましたので、要点の報告を致します。

調査で一層明らかになった切実な実態

初期対応と初動捜査の問題では、負傷し本人が実況見分に立ち会えない場合などの不適切な対応が目立ち、加害者言うなりの実況見分調書が作られるなど不公正が今もあるという指摘や、肝心の救急車が呼ばれなかったという事例もありました。

初期診断と治療の問題については、極めて重要でここでの不適切な対応が、後々の医療と補償の問題、さらには後遺症認定など深刻な問題に関わってくるという切実な指摘がされています。

「要望書」のポイント

今回世話人会で討議し作成した関係大臣宛要望書「交通事故被害者の医療と補償の改善を求めます」の主要項目は次の7点です。

- ①交通事故被害者への適正な治療が保障されるよう、事故直後の被害者や家族および初期診断にあたる医療機関に、初期の全身の検査が重要であるという情報提供や指導がなされる方策を執ること。
- ②初動の警察捜査担当は救急救命担当を通して、医療機関への情報提供を万全にし、万全な検査等が行われるよう連携を密にすること
- ③適正な治療および後遺障害認定のために、外傷や自覚症状が無くとも頭部打撲や脊髄液減少症などの発症の可能性がある全ての場合にMRIなどの画像診断記録を義務づけるなど制度整備を図ること。
- ④後遺障害認定の不合理を解消し、認定に関わる被害者の負担を軽減するために、損害保険料率算

出機構が真の第三者機関として機能するよう、監督庁の責任でその改善を早急に図ること。

⑤交通事故負傷者の置かれている現状の問題について、後遺障害認定の異議申し立ての実態を精査するなど調査し、関係機関・部署に有効な通知・指導を行うなど、所要の措置を講ずること。

⑥軽度外傷性脳損傷の場合、初期の画像所見が無かったり、評価のばらつきで、脳血流等の検査では明らかに高次脳機能障害と認められるものの自賠責の障害には該当しないというケースがある。こうした弊害を生まない為の制度見直しを行う事。

⑦NASVAの道内の療護センターの増床を図ること。

関係省庁の対応

■国土交通省：

2013年11月12日、自動車局保障制度参事官室被害者支援係へ要望書と実態調査まとめを提出し、要望の主旨を説明。2014年2月5日、改めて各担当部署より、項目④～⑦について説明を受けました。

■厚生労働省：

2014年2月5日、医政局総務課企画法令係が対応。要望書と実態調査まとめを提出。要望事項①③について、主旨を説明。担当官からは、今回の要請内容を今後の施策に活かしていく。また、具体的な問題が生じた場合については、医療法6条に明記された道段階の調査指導機関(医療安全支援センター)があるので、相談されたいなど回答がありました。

■内閣府：

2013年11月12日、犯罪被害者等施策推進室参事官補佐が対応。要望書および実態調査まとめを受け取り、犯罪被害者等基本計画に基づく被害者問題の総合的施策担当として今後対応していくとの回答。

今後の課題

今回、要望書と併せ実態調査結果を資料として関係機関に提出することができ、第1歩を踏み出せたと思います。今後は問題事例に速やかに対応し適切な措置を求めるとともに、本体要望書によっても問題事例を生まないための制度改善を更に求めていきます。

「命の大切さを学ぶ教室」と生徒の感想

体験講話は、当会の発足当初から重視して取り組んできた活動です。会は目的の一つに、犠牲を無にしないための死傷被害根絶のとりくみを掲げていますので、辛いですがお互いに励まし合って続けてきています。

発足当初の2000～04年は、道の環境生活部交通安全対策室が取り組んだ「心に響け被害者の声!100万人講習」の講師を務める形で、全道的運動に寄与しました。講師を務めた会員も多く、高校を含めた年間回数は50回を超えておりました。

そして2011年からは、犯罪被害者等基本計画の施策に位置付けられた道警の事業「命の大切さを学ぶ教室」が始まり、新たに中学校での体験講話も加わって、講話回数が飛躍的に増えました。

昨年度（2013年4月～2014年3月）の「教室」は、中学校29校、高校26校で、受講生徒数は1万8千人を超えます。（一般も含めた昨年度の体験講話総数は88回で、受講者は2万人を超えました。講師は9人の会員が務めています）

そして嬉しいことがありました。昨年講話を聴いた生徒の感想文が警察庁主催の「第3回命の大切さを学ぶ教室全国作文コンクール」で警察庁長官賞（榊さん）、同・厚生課長賞（久留嶋さん、古田さん、渡邊さん）を受けたのです。2年前に高石洋子さんの講話を聴いた感想文が国家公安委員会委員長賞を受けて以来の朗報でした。

もちろん、生徒一人一人が、私たちの講話を真摯に受け止めてくれて、命について、大切な家族や仲間について、そして生き方について、自分の言葉で綴ってくれた全ての感想文に優劣はありません。若い世代から寄せられた真摯な文章の全てに、私たちは励まされ生きる力を得ています。そのことを付言し、今年2月に表彰された4作品、そして後段には高石さんの講話を聞いた小学生の感想を紹介します。（前田）

中高生への講話を担当して 南幌町 白倉 裕美子

現在までに約1万人の生徒に話を聞いてもらっていますが、真剣にこちらを見つめながら話を聞いてくれる生徒、涙を流しながら聞いてくれる生徒、話す方もそして聞く方も辛いであろう話のときに、急に寝たふりをする子など様々な反応がありますが、どの子もきちんと話を聞いてくれている証だと感じています。

私は突然命が絶たれるということ、その悲惨さと伝わってくる無念、親にとっての子供の存在について、大切な人との時間の貴重さを話し、生きるとは、命とは何かを感じ取ってほしいと講話をしています。

最近では自転車による加害についても触れ「自分

の身近には被害だけではなく加害者となりえる環境がある」ということを考えてもらっています。親が乗り方を教え、その事で子供自身も行動範囲が広がっていくわけですが、その事で危険も増えているという認識を持たなければ、自転車で人を傷つけ命を奪い、自身が加害者となり罪を背負うばかりではなく、共に親も多大な責任を負い生きていくことになる、現実にもそのような事案が起きているので、自転車に乗る生徒自身が加害者の立場とならないようにとも伝えていきます。

「命の大切さ」を伝えるということはとても難しい事ですが、考えること、想像することで、生徒一人一人に伝わると考え、問いかけてみたり、自分の大切な人を頭に浮かべてもらい想像してもらうこともしています。

講話を行なった学校から生徒の感想文を受け取り読ませていただくのですが、それは私にとって「命の大切さが伝わっている」と大きな力となります。受け止め方や感じ方に違いがあっても、しっかりと命について考え、自分が今後どう生きるべきかを考えてくれていることは、辛く苦しい部分があっても、私自身が次へと進めるものとなっています。

話を聞いてくれた全ての生徒が、毎日笑顔で「ただいま」と家族のもとへ帰る日々が続くことを願いながら、そして被害者も加害者も生まない社会を願い講話を続けていければと思っています。

「命の大切さを学ぶ教室」の 講話にて 江別市 高石洋子

昨年度も道内の中学校、高校と講話をさせて頂きながら未熟な自分と向き合ったり、反省したりと勉強させて頂いております。

昨年12月17日、登別西稜中学校へ行った際、隣接された幌別西小学校の6年生（2クラス・57名）の児童達が講話を聴いてくれました。今まで小学生に聞かせたことが無かったので少し戸惑いましたが「貴重な話なので是非聞かせて頂きたい」とのことで深く考えずに臨みました。

中学生の隣で椅子に腰をかけた児童達はとても幼くみえましたが、話を聞く姿勢がとても立派で、どの子も輝いた目でしっかりと私を見つめていました。

講話を終え、外へ出ましたら6年生の児童達が私を見つけて笑顔で手を振ってくれたあの光景が今でも思いだされます。

その児童達から素晴らしい感想文が届きました。全部を読んで頂きたいのですが、数名の文章を一部抜粋して紹介致します。

4月には中学生になる彼らが社会に出た時、今よりずっとましな社会であるようにする為に我々大人の責任は大きいです。

命の大切さ

登別市立鷺別中学校

3年 榊 美祐

「命の大切さ」。改めて考えてみるきっかけとなったのは、先日、全校道徳で講義をしてくださった前田敏章さんのお話しでした。

前田さんは、当時高校二年生だった娘さんを交通事故で亡くしています。大切な家族を失ってしまう悲しみが痛いほど伝わってきました。

「娘の死を無駄にして欲しくない。」と、前田さんはおっしゃっていました。この言葉をきいて、私は交通ルールと命の大切さについて考えてみることにしました。

まずは、交通ルール。私が普段通っている通学路には歩道がなく、車との距離が少ししかない場所があります。今までは友達と話をしながら並んで歩いていたのですが、広がって歩くことで車道側を歩く友達が危険にさらされてしまうと思うようになり、一列になって歩くことにしました。

このような「ちょっとした意識」が危険を安全に変えられることを実感しました。

もう一つは、命の大切さについてです。大切な家族、友達の命のことを考えてみました。

私の母は、私が幼稚園に通っていた頃、脳内に脳腫瘍が見つかり、手術を受けました。今では元気な母ですが、無理をしてしまうといつ再発するかわからない状態です。あの時は私もまだ幼くて、どのような状況だったのかあまり記憶にないのですが、今になってこそ家族の大切さがわかります。

前田さんは、このようなこともおっしゃっていました。

「子は親にとって宝である」。

私が産まれたとき、家族のみんなは「産まれてきてくれてありがとう。」という気持ちだったという話をしてくれたことがありました。

私はこの言葉を聞いて、「産んでくれてありがとう。」と思うようになりました。家族と一緒にいられる時間、1分1秒を大切にすること。また、思いやりの気持ちをもって家族と過ごすことを心に決めました。

家族だけでなく、友達も私にとってとても大切な存在です。

今年に入ってから、「いじめ」にあって自殺してしまう生徒のニュースをよく見ます。私の学級でも以前、友達同士で「死ね」という言葉を言い合っているのを目の当たりにしたことがあります。物を隠す、暴力をふるうということだけがいじめではありません。

言葉とは、人と人とのコミュニケーションをとるための大切な手段ですが、ちょっとした一言でも傷ついて

しまうことだってあるのです。

『言葉を大切にする』イコール『命を大切にする・守る』ということにつながると私は思います。

前田さんの講義をきいて、少しでも命について考えることができました。そのきっかけを提供してくださった前田さんにはとても感謝しています。ありがとうございました。

これからは、「交通ルールを守る」「言葉がけを優しくする」「相手を思いやる」といった、私にもできることをやっていきたいと思います。

一人でも多くの人の命を大切にできますように・・・

(さかき みゆ)

「命の大切さを学ぶ教室」に参加して

札幌市立北都中学校

3年 久留嶋 乃愛

今回の講演を聴いて、改めて命の儚さ、大切さを考えました。

私は、宮城で被災しました。東日本大震災と大津波は一瞬にして多くの人の命をうばいました。

災害と交通事故では違いがあるけれど、いつも通りの普通の生活の中で一瞬にして命が散ってしまうことは同じだと思いました。

被災するまで、私はこんなに命について考えたことはありませんでした。

小学校の頃の担任の先生で、いつも命の話をしてきていた方はいたけれど、当時低学年だった私は、「命は大切だよね。」ぐらいにしか考えられなかったと思います。

それから命について、戦争やいじめ、自殺、病気そして交通事故などに関連する授業を受けましたが、全てありきたりな感想をもち、あくまで他人事でした。

自分にとってとても遠い話で現実味のない事だと思っていたからです。

ニュースで「〇〇で交通事故が発生し、児童二人が・・・」なんてよく聞く話で、いつだって聞き流していました。

どうして人は、実際に自分の命の危機や身近な人の死を体験しないと、命についてももっと真剣に考えることができないのでしょうか。

講師の白倉さんの娘さんや、災害で亡くなった人達は死ぬ瞬間に何を思ったのだろうか、残された人達はどれだけの悲しみをもっているのだろうか。

命の危機だけを感じ、悲しみに暮れている人達を見ていることしか出来なかった私でも、すごい恐怖と、

何とも言えないかはりしれない気持ちを感じました。

この気持ち以上のものをもっている方々の思いを分かりきることは、一生かかっても絶対出来ないと思います。

被災したあの日から私は、たとえ分かりきることが出来ないと思いつつも、亡くなった方、残された方の思い、命について深く考えるようになりました。

考えるようになってから、一番気になっていることがあります。

それは、私達が何も考えず、相手が気に入らないという理由だけで使う『死ね』と『消えろ』という言葉です。

先生、友達、親にすごく簡単に、まるであいさつのように使う人を見ると、私はその人に向かって「本当に死んでしまったらどうするの?」「人の命をなんだと思っているの?」「あの日、そして今も無念の死を遂げた人がどれだけいるかわかってんのか!!」と叫びたくなります。

けどそれを言えたことはありません。なぜなら私に勇気がないから。そしてあまりにも「死ね」「消えろ」などの言葉が日常化し、周りに浸透してしまっているから。

今回の講演で、少しでも命について真剣に考える人が増えたらと思いました。

みんなに気付いてほしい、死は日常の中で突然やってくる。もしかしたら明日、あの横断歩道でスピード違反のトラックが、あなたや友達、家族に襲いかかるかもしれないということ。

(くるしま のあ)

「命の大切さを学ぶ教室」を受けて

北海道札幌西陵高等学校

3年 古田 純彩

私は「命の大切さを学ぶ教室」を高校に入ってから毎年受けてきましたが、これまで「命の大切さ」を考え、思うきっかけになり、今まで以上に心に残る講話はこれ以上のものはないと思いました。

何か難しいことにあたった時、「いっそ死んでしまいたい。」とか、友達とふざけてでも「死ね。」「死ぬ。」と、何も考えずに口にすることがあり、「命の大切さ」を理解している様で理解していない自分の心がありました。

それは、私の身近に交通事故で亡くなった人がいなくて、「突然の別れ」を経験したことがないからだと思いました。

そんな大切なことを考えるきっかけになったのが、

学校で開催された、北海道交通事故被害者の会代表の前田敏章さんの「命の大切さを学ぶ教室」でした。

私は、これまでテレビなどを見て、最も尊いものは「命」であることは心のどこかにありましたが、深く考えたことはありませんでした。

この度、ご講演いただいた前田さんは、娘さんを前方不注意の車にはねられ亡くされた方で、その事故当時のお話も聞いて、私が最も強く思ったことは、「自動車でも、自転車でも変わらない」ということでした。

朝、「いってきます。」と声を出した娘さんが数日後に無言の帰宅をしたら・・・と思うと、涙が抑えきれませんでした。

私は普段、自転車をよく使います。自転車と大人がちょっとぶつければ、軽傷で済むかもしれませんが、もし相手が小さな子どもだったら・・・、大人なら軽傷でも子どもなら死なせてしまうかもしれない、そう思うと怖くて身震いがしました。

でも、それが車と人だったらどうなるだろうかと考えた時、軽傷などでは済まず、大人でも重傷を負わせ、死なせてしまう事故になりかねないと思うと、自分の命は自分しか守れないものなので大切にしよう、そう思いました。

私は、こうして生きていて、大切な家族、一生の友達と生活できて、毎日の当たり前が「幸せなものだ」と改めて気付かされた日となりました。

「当たり前を当たり前」とよく言いますが、この幸せを当たり前と思わず、自分の命があること、友達と生活できることに感謝してこれから生きよう、そう思いました。

講演が終わってから、思ったことがあります。それは、これから生きる一人の人間として、命は何にも変えることができず、最も尊いもので、いかなる理由があっても、人の命を奪うことは決してあってはならないことです。

ニュースなどで、「ひき逃げ」という言葉をよく聞きますがなぜ逃げってしまうのか、私にはわかりません。

私なら、それが自分の関わることでなくても、倒れている人がいるならば、助けるべきである、そう思っています。

命を大切にすることというのは、今を精一杯生きて過ごすことではないかと、私は思います。

今、この一瞬はもう過ぎてしまうことなので、取り戻すことができない大切な時間です。

「死」は遠いように思えて、とても近い存在で、一度生まれればいつかは死を迎えますが、その死の迎

え方を間違いたくはないですし、人に間違えた死を迎えさせたくはありません。

「もっとこうしておけばよかった」というような後悔はしたくありません。

難しいことにあったとき、つい軽く「死んでしまいたい」のような「死」という言葉は、今を生きる私には必要のない言葉です。

今を生きられること、大切な人がいることに感謝し、今を精一杯生きていきたいと考えています。

また、家族を亡くされた、被害者遺族の方、その事故を教訓にしてほしい、と私たちに辛いことを語り続けてくださっている方々を応援していきたいと思いました。

今回、命の大切さ、車は凶器にもなり得ると教えてくださった講師の前田さんにはとても感謝しています。

この先ずっと、全ての命を大切に生きていきたいです。

(ふるた あやな)

父が教えてくれたこと

北海道倶知安農業高等学校

3年 渡邊 絵美子

私の父は交通事故で亡くなりました。

原因は軽自動車を運転していた父とトラックの衝突で、父は即死だったそうです。

当時私は1歳でその時の事は全く覚えていません。母が言うには、私は動かない父の姿を見て笑っていたそうです。

私の笑い声を聞いて父は何を思ったのか、涙を流したそうです。

私は今だに考えます。あの時父は何を思って涙を流したのか。

私には、まだまだ疑問が残ります。何故トラックは反対車線を走行していた父に衝突してきたのか。犯人の名前は何かというのか。それらを母に聞いても、母は必要以上の事は教えてくれませんでした。

当時中学生だった私は、教えてくれないことに苛立ち、母に辛く当たってしまいましたが、今ではその理由がよく分かります。母は、私が憎しみに走らないようにしてくれていたのだと。

たしかに、私は今でも、病気の母が私の学校の為に働いてくれている姿を見たり、母とケンカをしてしまったり、母に叱られたりした時、父がいたらと思います。

しかし、犯人を憎んだりしていません。

それは、事故の要因や、犯人の名前を教えなかった母のおかげです。

しかし、悔しいと思わない日はありません。

姉2人から聞く父の話や元々、記憶に無い父を探すことの虚しさが胸につのるばかりです。

前田さんも言っていた通り、一度失った命はもう戻ることはありません。

理由が何にせよ父を奪われた事にかわりはないのです。当然許すことの出来るものではありません。

きっと交通事故が完全に無くなることは無いでしょう。私はあきらめていたのかもしれませんが。

しかし、今日、前田さんの話をきいて、希望を持たれた気がします。

久しく忘れていた父が良く幼い私に言っていたという言葉も思い出せました。

「人をキズつける人にはなるな。」この言葉を胸に加害者にならず、被害者が減る事を願っている。

(わたなべ えみこ)

高石さんの講話を聞いて

登別市立幌別西小学校 6年

■僕は話を聞いているとき心の中で泣いていました。事故の怖さをあらためて知りました。これからは事故のない平和な国になることをいひます。(男子)

■「いきなり自分の家族が交通事故などで死んでしまったら」なんて考えた事がなかったのでとても考えられました。

高石さんの行った署名活動が実現するまで、とても長い間、拓那さんの友達と頑張ってきたので叶ってよかったですと思います。これからは拓那さんの分まで精一杯生きて下さい。(女子)

■「命」の大切さについて考えられました。これからは「命」や「友達」「家族」を大切に生きていきたいです。もちろん他人の命も大切です。そうすれば「いじめ」も無くなると思います。

拓那さんをひいた運転手を僕は許せません。乗っていたもう一人も許せません。どちらもひどい人だなあと感じます。高石さんの講話で聞いた話をこれからの人生に生かしていきます。(男子)

■この講演を聞き「命」と言うのはやっぱりたいせつなんだと改めて思いました。事故で亡くなった遺族の方々が一番悲しむことがすっごい分かりました。私も大人になって車を買ったら飲酒運転をしないようにします。そして北海道、全国から事故をなくすために精一杯がんばります。(女子)

■本日は拓那さんの事を教えていただきありがとうございます。拓那さんがバレーボール部で明るく人気者な存在だと言う事が分かりました。友達がみんなバレーボール部をやめていたのに拓那さんは一人で頑張っていたことがとても心に残りました。

そして拓那さんが亡くなった時にすごく泣きそうになり命の尊さを知りました。火葬の際に妹さんが「お兄ちゃん、骨になってもかっこよかったよ」と言っていたことも心に残りました。これからは友達や家族と仲良く暮らしていきたいです。(男子)

■私は高石さんの話を聞いて一番心にのこったのは命の大切さです。どれだけ自分の命を大切にしているも相手の命を奪うことはかんたんなんだと感じました。人の命はお金では買えないとても高価なものなので私は友達やクラスメイトと仲良く生活して人の命も自分の命も大切に出来る人になろうと思いました。

そして親も自分の事を大切に思ってくれているんだなど考えるとすごくうれしかったです。(女子)

■高石さんのお話を聞いて、親は私を愛していること、どんなことをしても親は見捨てないでくれることを感じました。これからは自分が被害者、容疑者になって

親を悲しませたりしないように日々生活をして行こうと思います。(女子)

■拓那君が新聞配達途中に飲酒運転の車にはねられ死んでしまったという言葉を高石洋子さんから聞いた時はびっくりしました。まだ高校1年の若い拓那君をひいた人はもっとも最低だと思っています。

なぜ飲酒運転をしたのか、なぜ拓那君をひいてその人は逃げたのか、なぜすぐに警察につたえなかったのか。もっと早く伝えていれば拓那君の命はあつたかもしれないのに、とぼくはすごく思いました。飲酒運転をした人はたった2年でけいむしょからでれる。人をひいておいてよく2年で出れるなどぼくは不思議に思いました。(男子)

■まだ高校生だった息子さんをなくした時の悲しみはきっと私にはわからないと思います。でもそれでも署名活動など前向きに行動する高石さんをととても尊敬しました。また、飲酒運転ひき逃げの法が変わり10年により高石さんの努力が実って良かったと思いました。

私やほかの人にもそんな思いをすることが無いように、いじめはもちろん、規則や交通ルールを守って悲しむ人がこれ以上増えないようにしていきたいです。(女子)



命を大切にする社会へ 声なき声に耳をすまして

いのち 生命のメッセージ展

7月11～13日、「かでの2・7」(北2西7)

同時：「ゼロからの風」上映会と講演・シンポ

ぜひお越し下さい 入場無料です

生命のメッセージ展in札幌実行委員会からのお知らせ

札幌では6年ぶり3度目となる生命のメッセージ展を7月に開催します。道内メッセンジャーの10家族で実行委員会をつくり企画準備にあたっていますが、全員が当被害者の会の会員です。(真島以明さんのご遺族が新しく加わりました。)

会場は2002年に初めて開催した時と同じ「かでの」です。この時は小野さんが実行委員長を務め、被害者の会全体で開催を支えていただきました。

メッセンジャーは、2002年の「77命」から、写真の2008年エルプラザでは「132命」に、そして今回は「159命」に増えていますが、およそ8割が交通犯罪の被害者です。

3日間の企画概要は次の通りです。どうぞお問い合わせしてお運び下さい。

- 7月11日(金) 午後より展示と映画
 - 7月12日(土) 展示は終日、午後メッセージ講演
 - 7月13日(日) 展示は終日、午後シンポジウム
- ※ 期間中「ゼロからの風」上映会を110研修室にて連続で行います

生命のメッセージ展とは・・・犯罪や事故、いじめ、医療過誤、一気飲ませなどによって理不尽に生命を奪われた犠牲者が主役のアート展です。

犠牲者一人ひとりの等身大の人型パネルはメッセンジャーと呼ばれ、足元には「生きた証」である遺品の靴を置き、生きたくても生きられなかった無念を語りかけ、「命を大切にする社会へ」と強く訴えます。

(生命のメッセージ展in札幌実行委員長 前田)

「いのちのパネル展」

副代表（いのちのパネル実行委員長） 小野 茂

「あなたの寿命は15年くらいです。一生車椅子です」

私が30歳の時受傷し、医師から言われた言葉です。

45歳で人生が終わる？

であれば、一日も早く退院し、一分でも多く子供との時間を過ごそう。

当時の環境は今と違い、子供には一般家庭のようにキャンプに行く事もスキーに行く事も出来ず、随分寂しい思いをさせたと思います。一緒に楽しめる事は？探しました。

47歳の時初めて子供とスキーを楽しみました。一緒に楽しめる事が出来るものがある。それだけで幸せでした。

苦しんでいる人の為になろう。 息子は私の姿を見て息子は医療の道に進みました。

50歳の時、息子は2度目のカナダへのスキーへサポートしてくれました。

まさかその年に息子の命が奪われるとも思いもせず。

被害者の会には2000年入会しました。

入会してから、ご主人を亡くされた方から「あなたの悲しみはよく分かります。」と言われ、**解ってもらえる人がいる**。心の錘が取れたように思いました。

「**遺された者には 成す責任がある**」 と思い2002年には「生命のメッセージ展」をかでの2・7で開催しました。

その後2003年より北海道の交通事故者による「いのちのパネル展」(命名水野親様)を展開しました。

交通による被害を自分だけの被害とせず、多くの人に交通の事を考えてもらいたい。

同じ被害を出さないで! との思いから出発しました。

賛同して頂いた方は現在24名です。

2003年 6名から始まったいのちのパネル、

昨年136日間静岡を含め25か所

パネルの内容は交通に、**自分の受けた悲しみ・苦しみ・こんな被害をもう出さないで!**

被害者からの声をパネルにしたものです。一人で

も多くの人に交通被害を伝えたい。

読まれた方に伝わるよう A2判に写真と、およそ600字程度でまとめた言葉を、参加者・筒井さんと3者で何度も打ち合わせを行い作り上げていきます。

何もなかったように繰返される交通事故、大切な身内が受けた悲しみ・苦しみは誰が伝えるのだろうか?時間が経つと存在そのものも忘れ去られていく・確かに生きていたと言う証しは誰が伝えるのだろうか?・・・誰かが語り継いでいかないと気付いてくれない、

○新しい冊子を製作予定です。

皆様の参加をお待ちしております。



北海道大学でパネル展設営を行う小野さん (2013年6月)

パネル展の感想から

★パネル展を見て、その後、小冊子を見たら「悲惨な交通事故。あなたはその後を知っていますか?交通事故を『他人事』と感じていませんか?」

この言葉にハッとしました。安全運転に心がけます。(50歳代、男性)

★じっくりと読ませていただきました。1枚1枚思いのこもったパネルに、胸がこみ上げるものがあります。悲しい思い、苦しい思いをする人が出ないようにしてほしいと願うとともに、自身も安全を心掛けた行動を取っていかねばと、改めて思いました。(女性)

★おひとりおひとりのお顔と、想像を絶する凄惨な事故内容を拝見し、本当に胸がつかまりました。

(40歳代、女性)

お便り 「白い羽根のポスト」
江差町 柳谷 志美子

今回も第43号会報の送付、ありがとう御座いました。能勢雅美様のつづられた文章を読ませていただいで、17年前当時の私の思いと同じ思いが重ね合わせ、涙が流れました。まだまだ苦しい思いが続く（一生続くかも知れない）と感じ、悲しくなりました。

同封した絵手紙は「大沼国際交流プラザ」（七飯町大沼公園駅そば）に設置された「白い羽根のポスト」です。

このポストは、名曲「千の風になって」の誕生のゆかりの地大沼に置かれたそうです。

私は昨年、おもい切って、天国の息子への手紙をこのポストに投函しました。



「とどいてね。とどいてね」という気持ちを込めて。

後日、愛媛県西条市（「千の風になって」を唄った秋川雅史さん出身地）の図書館から、この手紙を未永く保存して下さるとの知らせを受けました。

17年経った今でも「私に何が出来る、何が出来る」との思いで暮らしている私です。

時節柄皆様にはお体御自愛のほどお暮らし下さいませ。



事件概要

柳谷武士さん（写真、当時22歳）は、平成10年7月12日森町の国道で、前方不注意の大型トラックに正面衝突させられ、若い命を奪われました。

手記は、冊子「いのちのパネル」（p17）および会報18号（2005年8月）に掲載されています。

書籍紹介 柴犬マイちゃんへの手紙
柳原三佳著

講談社 2013年9月刊 1200円（税別）

暴走運転の車で2人の子どもの命をうばわれた家族に、寄り添った愛犬（マイちゃん）と、支えてくれた人達。

なぜルールを守っていた人達がこんなに苦しい思いをしなければならないのか。事故の一部始終を見ていた柴犬のマイちゃんが、もし話すことが出来たらなら……。



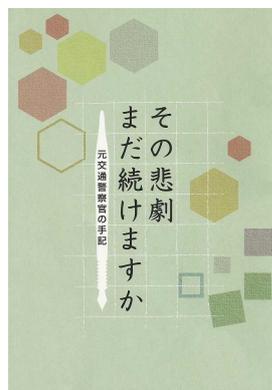
2010年12月26日、東京田園調布の交差点。ラップ音楽に合わせて時速70キロ以上（当初の本人供述と検察主張は時速90キロ以上でした）でジグザグ運転をした乗用車が、犬の散歩中で信号待ちをしていた男の子2人の命を奪い、祖父母に重大な傷害を与えました。危険運転致死罪で起訴された加害者がどうして自動車運転過失致死罪という軽い罪（懲役7年）になったのか。法律や刑事裁判の問題点が分かりやすい言葉で書かれています。

ぜひ多くの人達に読んでいただきたいと思います。

（世話人 水野美代子）

冊子紹介 その悲劇 まだ続けますか
～元交通警察官の手記～

企画・発行：北海道交通安全活動推進センター



著者は元警察官で、現在北海道交通安全協会企画推進部長の新谷恵司氏。

悲惨極まりない輪禍を限りなくゼロにしたいとの信念で全力投球された交通指導取締り、事故捜査、安全教育など業務を通じて、直接又は間接に携わった印象深い

事件を12篇の手記としてまとめ発刊。「是非一読され、交通事故に潜む真の悲惨さを感じていただきたい」（著者まえがき）と訴えます。

A5版24頁1冊100円（税別）

購入申し込みは、道交通安全活動推進センターに電話（011-232-2851）か Fax（011-271-7674）で。

～編集を終えて～

◆巻頭ページに、姉を亡くした白倉紗穂さんの手記をお願いして書いてもらいました。胸を打たれます。私も、あらためて姉を亡くした二女の心情を想いました。◆肉親を亡くした大人の遺族は、被害者の会などでお互いの胸のうちを吐露し励まし合う場を作ることが可能です。しかし、交通犯罪などで兄弟姉妹を亡くした子どもの場合、また、p12の渡邊さんのように親を亡くした子どもの場合、そのような機会はほとんど無く、どこへ行っても孤立感に悩むのだと思います。そのことをより多くの人に知っていただき、学校などでの心無い対応が生じないよう、社会的課題として捉えて頂きたいと思います。

■2月3日と3月17日、怒りに震えながら札幌地裁で裁判傍聴をしました。昨年5月16日、石狩市の国道で起きた山下雅士さん（当時66歳）交通死事件の刑事裁判です。雅士さんの命を奪った正面衝突は、相手側乗用車の運転者が「考えごとをしていた」という「漫然運転」で、センターラインを超え対向車線にはみ出したことが原因とされ、検察が起訴し刑事裁判となりました。■遺族となった奥様は、深い悲しみの中で「適正な刑罰を求めて意見陳述をしたいが」と被害者の会に相談電話をされました。第1回公判を前にした1月15日のことです。■しかし、被告側はその第1回公判の直前になって、考えられない行動に出たのです。それまでは起訴内容を認めていたのですが、一転し、山下さんが亡くなったのは心臓に持病があったからで、健康な心臓であれば命は助かった。だから、自動車運転過失「致傷罪」は認めるが「致死罪」は認めないと言い出し、医学鑑定などを求めてきたのです。

■第1回公判で、傍聴席にいた奥様は、全く根拠のない言い逃れを行い、有罪判決の引き延ばしを図っているとしか思われない加害者側の対応に、さらに深く傷つけられました。しかし、亡きご主人の尊厳のために、公正な裁判を求めたかうことを決意。青野弁護士と出会うなか、次の公判から被害者参加をすることを決意したのです。■3月17日の第2回公判では、検事の隣に被害者参加人としての奥様が座り、その隣に青野弁護士が座りました。（被告側には3人の弁護士が並んでいます。）私は、被害者の会の仲間と一緒に傍聴しましたが、あらためて、被害者参加制度の意義を感じながらも、司法と世間（特に加害者と加害弁護士）の交通被害事件への麻痺とも言える理不尽な対応に震えるほどの怒りを感じました。こんな理屈が通ったら、自分の重大過失で「胸骨等骨折、心臓挫傷」（山下さんの死亡原因です）というダメージを与えたが、その方が（子どもだったからとか、高齢だったからとか、病弱だったからとか）身体が弱かったから亡くなったので、頑強な身体の

持ち主であれば致死罪にはならなかったと、尊い命を冒し被害者への責任転嫁を容認することにつながります。■これらは、誰にでも分かることです。社会として、結果の重大性から、厳格に裁くべきです。被害者や遺族をここまで冒瀆する社会は異常です。

「加害者天国」ともいべき不条理な「理屈」が、まことしやかに公の法廷で論じられること自体許されないと私は思います。■長いたたかいになると思いますが、無念の死を強いられたご主人に代わり、必死に取り組むご遺族へ、精一杯の支援をしていきたいと思っています。そして、こんな理不尽な「審理」がされているということを広く世に知らしめるべきだと思います。■なお、付言すれば、もしこの事案が裁判員裁判で、公判前整理手続に付されて一方的に争点整理され、連日開廷の公判で裁かれていたら、正当に裁判途中から被害者参加ができていたかどうか甚だ疑問です。私は本号でも報告している意見交換会（2月5日の第8回会議）の中で、この事例も具体例として示し、公判前整理手続への被害者側参加（入室権）問題を強く主張したところです。

■辛い日々が続きますが、「こんな悲しみは私たちが終わりにして欲しい」という声を大きくしましょう。力を合わせて進みましょう。（前）

会 の 目 録

2014.1.11. ～2014.4.5.

《会合など》

2/12、3/12、世話人会・例会



《訴えの活動》

◆1/27 紫明女子学院 2/11・3/11 苫小牧ドライビングスクール 2/19 北海少年院 3/6 旭川被害者支援連絡協議会 3/11 月形学園 【前田】

◆1/28 札幌市立真駒内中 【白倉】

◆1/31 旭川市立西神楽中 【高石】

■免許停止処分者講習

1/30 前田 2/13 荻野 3/13 前田

《いのちのパネル展》 ※予定

4/19～25
白石区民センター



写真は昨年4月の白石区民センターでのパネル展

お知らせ

北海道交通事故被害者の会の2014年定期総会・交流会は、5月10日（土）13:30～、「かでる2・7」730 研修室です。多数の会員の方の出席を願います。