

交通事故被害者の会

第65号 2022年2月15日 (年2回発行)

E-mail hk-higaisha@nifty.com

ホームページ (新URL) <https://hk-higaisha.net/>

発行 北海道交通事故被害者の会
代表 前田 敏章

001-0030 札幌市北区北30条西6丁目4-18
北海道交通安全協会内

TEL 011-299-9025 FAX 011-299-9026

被害者の会は、被害者どうしの支援と死傷被害根絶のための取り組みを目的とした、交通事故被害者でつくる会です。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、交流会等に参加できます。

一時停止無視と危険速度で命を奪った加害者への裁きは執行猶予 あまりに軽い司法の裁きを憂う

滝川市 高山 久美子

新しい年を迎えましたが、私達家族は息子が亡くなった令和2年3月18日から、毎日が悲しみの中です。

加害者は、職場の鍵を家に忘れて急いで取りに帰る途中、一時停止標識のある交差点を、自分勝手な考えで通り過ぎられるだろうと思い、息子の車を目視しながら、制限速度を20キロも超える60キロの危険速度で進入し、左から来た息子の車に激突して、息子を死に至らしめました。これは、過失致死ではありません。はっきりとした自覚をもって起こした危険運転致死の重い犯罪です。

最初をお願いした弁護士さんからは、「判決は禁固1~2年、執行猶予3年くらいかな。赤本に載っている事例です」と言われました。その時の絶望感とそんなことが法律で許されていいのか、息子の人権はどう守られるのかと、震えるほどの怒りを覚えたことが昨日のことのように思い起こされます。

約1年待っての裁判でした。被害者参加制度で行われましたが、加害者が裁判長に見せつけるパフォーマンス的な謝罪が届いただけで、私達の声も想いも黒い法衣に届くことはありませんでした。

判決は、禁錮1年6月、執行猶予3年。この瞬間、私たちは再度不条理という煮え湯を飲まされたのです。このような判決を絶対に許すことはできません。

加害者からはいまだに息子や家族には何の謝罪もありません。大切な未来ある一人の人生を奪い、そして家族の人生を闇におとしめ、残された妻と幼い2人の子供達にどんな重荷を負わせるのか？ この判決は是ですか？ 罪と罰は同じ重さになっていますか？ 皆さんに問いたいです。

なぜ執行猶予が与えられるのでしょうか。私たち家族が受けた大きな傷や喪失感、狂おしいほどの寂しさ、老いた親の希望のないこれからの年月…。罪を犯した人は、特に人を死に至らしめた人は、刑に服し、なぜそうなったのか、一人で考える時間と場所が与えられるべきだと考えます。

私達は判決後検察庁に控訴をお願いしましたが、受け入れられませんでした。検事さんに、バッチを外し一人の人間として今日の判決は納得いきますかと聞きました。納得はいかないでしょうという答えでした。納得のいかない判決に控訴できない検察、これが今の日本の現状だと痛感しました。

命が奪われても刑期が短い過失致死や執行猶予など軽く裁かれないよう、又、車を運転する一人ひとりに重い責任があることを周知するためにも、重い刑期に出来るよう、被害者の会が一つになり、世論を巻き込み大きなうねりを作り、その力で国を動かして欲しいです。そうでなければ、交通事故のニュースを聞いては、ああ今日も又私達と同じ地獄のような苦しみをしている人がいるのだと胸が痛くなるだけです。

コロナは薬やワクチンで鎮静化される日も遠くはないでしょう。でも交通事故は、今の法律下ではいつまでも同じ苦しみの連鎖が続くのです。朝、ランドセルで通学する小学生が、歩道でわき見運転にはねられても執行猶予付の判決です。法に携わる方々に問いたいです。もし自分の子供や家族ならどうでしょう。

私は今でも息子を返してほしいです。多くの方にこの無念を知っていただきたいです。

〈事件概要〉新十津川町の農協職員高山卓也さん(37歳)は、2020年3月18日、一時停止を無視して時速60キロ(制限速度40キロ)で交差点に突入してきた加害車両に右から激突され、車は横転、尊い命を奪われました。2021年3月25日、札幌地裁滝川支部が下した刑は、過失運転致死で禁錮1年6月、執行猶予3年でした。(64号p3に記事)



〈今号の内容〉① ② 手記 ③ 道警交通部より寄稿 ④~⑥ 会員の訴えとお便り ⑦~⑬ 誌上フォーラム「交通犯罪の刑事罰の軽さを問う」 ⑭ 要望活動 ⑮ ハートバンド全国大会 ⑯ いのちのパネル展、日誌

新会員より

父母は 時速90キロで居眠り運転という危険運転の 加害者に命を奪われました

札幌市 首藤 さや香

■ 既に意識のない父母との対面

2017年9月、私の両親は、居眠り運転の車と正面衝突で亡くなりました

夕方ぐらいに警察からの電話で、母が交通事故で病院に搬送されたからすぐ病院へ行ってほしいとのこと。電話では、事故の状況がわからず、急いで病院へ向かいました。

病院に着いて、初めて父も一緒に車に乗っていたと聞き、父と母は別の病院に搬送されたことも知りました。私が病院に着いた時には、父も母も意識はなく危険な状態だと先生に言われました。

その後、警察から父が亡くなったと連絡が来て、その2時間後には母も亡くなりました。

私は、その時頭が真っ白になり、何も考える事が出来なかった事を今でもハッキリ覚えています。

■ 絶対に許さない

しばらくは、事故の状況がわからず、2週間ぐらいたった時、警察から、加害者を自動車運転過失致死で逮捕したとの連絡がきました。

その後の調べで、加害者が徹夜で遊んで、家に帰る途中に居眠り運転で、しかも時速90キロという危険速度で対向車線にはみ出し、父母の車に激突したと聞いたときは怒りで震えが止まりませんでした。

その後、加害者が起訴され、裁判で初めて被告人の顔を見ました。被告人は罪を認め、判決は禁錮3年(求刑4年)。実際、交通刑務所には2年9か月服役していました。

交通刑務所に入ったからといって加害者を許すことは、私が生きている限り絶対に出来ません。加害者とは何度か直接会って謝罪を受けましたが、本当に心から謝罪をしているようには思えず、怒りが残っています。

このような、交通犯罪が根絶されることを切に願います。



事件概要

2017年9月18日、胆振管内厚真町の道道で、今多康夫さん(67歳)と久美子さん(61歳)が乗っていた乗用車が、時速90キロで居眠りという危険運転の加害車両に正面衝突されて横転。尊い命を奪われました。

会員からの訴えとお便り ①

交通死傷被害を置き去りにしないで

函館市 下川 タ子

毎日毎日、交通事故のニュースを見聞きします。悲しい気持ちになると同時に疑問を感じます。

コロナが流行していますが、コロナの死亡、罹患の人数を毎日発表し、政治はそこに重きをおき、時代は流れ。でも。交通事故で亡くなる人がいて、障害を持ってしまう人がいて、そこは置き去りにされ……。

何が大切なのか？人の命はとても大切。交通事故は原因がわかっているのです。そこをきちんと、法(罰則)を変えなければなりません。それもまた政治が行うことではないかと。

30年前にさかのぼり、私は今、新聞を図書館で読んでいます。30年前も今も、事故の記事は変わらず、刑の軽さも変わらない。

いったい、いつになれば交通事故の被害者の気持

を汲み取ってくれるのでしょうか？ 1日でも1分でも早く汲み取ってほしいものです。

(64号p2に手記)

～～ 役員会より ～～

コロナの終息が見通せず辛いですね。孤立無援に陥らないようにと発足した当会ですが、大切な交流機会が少なくなり、会員の皆様には一層辛い毎日を送られているのではないかと察しております。

こうした中で貴重な会報誌面での交流ですが、お便りや報告を寄せて頂いた皆さまに深く感謝致します。

なお、記事の末尾に過去の手記が掲載された会報号数とページを記していますので参照下さい。会報は、会のホームページからもお読み出来ます。(会のHPは、昨秋リニューアルされ、アドレスが変わりました。「北海道、被害者の会」で検索下さい)

ご逝去を悼みます

新ひだか町の五十嵐敏明さんが昨年8月急逝されました(享年83歳)。お兄様とお姉様が相次いで交通死され、命の大切さを学ぶ教室を担当される(62号p7)など、被害根絶を願って懸命に活動されました。ご冥福をお祈り致します。



寄稿

悲しい思いをする人がゼロになるよう 抑止に努めます

北海道警察本部交通部管理官 箱崎 和好

皆様におかれましては、平成11年に「被害者の会」が発足して以来、道民の交通安全意識の高揚と交通死傷ゼロの社会を目指し、交通事故の悲惨さを広く周知していただくなど、交通事故抑止に日々ご尽力を頂いておりますことに、心から感謝を申し上げます。

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、お亡くなりになった方が120人と、北海道の交通事故統計が残っている昭和22年以降最少となりました。

しかし、減少したとはいえ、いまだ120人も尊い命が失われ、ご遺族の方が深く悲しみ、苦しんでおり、残された人生が大きく変わってしまったということは、決して忘れてはならないことです。また、昨年は交通事故死者数は減少したものの、交通事故の発生件数と傷者数は前年に比べて増加しました。交通事故により多くの方が後遺症に悩まされ、その方の介護を余儀なくされたご家族の方々があり、当事者でなければ理解できない、つらい現実が存在していることも、忘れてはなりません。

道警察といたしましては、交通事故により、悲しい思いをする人がゼロになることを実現するよう、より一層気を引き締めて交通事故の抑止に努めていくとともに、被害者の会の皆さまや、関係機関・団体と連携した各種交通事故防止活動を強力に推進し、交通事故を抑止してまいりたいと考えております。

皆様方におかれましても、本会の活動を通じて、交通事故撲滅のため、今後とも引き続きご尽力のほどよろしくお願いいたします。



会員からの訴えとお便り ②

いのちのパネル展をツイートしました 千歳市 荻野 京子

〈2021年4月6日〉



○「北広島でパネル展しています。お近くの方は一枚読んでいただけたら幸いです。交通事故ゼロを願っています。12日まで開催。」

〈2021年11月19日〉

○「命のパネル展、本日は札幌北大通地下歩行空間、5時まで。交通事故ゼロを願って。高齢者の事故が続いています。自主返納を考えて下さい」

◎「東京の方から 考えて頂きたいですね。」

○「私は追突されて20年以上経過しても痛む体を騙して生活しています。事故が起きてからでは遅いのです」

◎「お気の毒様です。御自愛なさってお過ごし下さる事を願っております。」

○「ありがとうございます。自分の事が自分で出来る事がまだ幸せです」

写真と共にツイートしました。4月6日は4381人

の方、11月19日は2,332人の方が見て下さっております。私の出来ることでゼロを目指します。 (16号p1に手記)



何で我が子が交通事故に遭ったのか 残念でなりません 小樽市 木戸 英二

長い間御無沙汰をしまして申し訳ございません。

この地区の被害者の会の会員は本当に少なく、高齢化が進んでいること、コロナの問題もあり、活動はまったくしておりません。常日頃、心では申し訳なく思っておりますが、現状はこの様なものでございます。

新聞を見ても交通事故は絶えることなく、ますます多くなっているようだし、テレビを見ても、何か世の中が悪い方向に向かっているように思います。

何で我が子が交通事故に遭い、死んだのか、今も残念でなりません。



(17号p7に手記)

会員からの訴えとお便り ③

函館中央警察署に歩車分離式信号機の設置を求める
要望書を提出しました

函館市 ポタサニャー 朱月

2019年9月3日午前7時半頃、通学途中の青信号の横断歩道を私と手をつないで渡っていた時に娘は事故にあいました。

同じく自動車用の信号機が青だったトラックの運転手が、右折する際に横断歩道を渡っていた私達親子に気づかずに起きた事故です。歩車分離信号の交差点だったら娘は絶対に事故に遭うことが無かったと、事故後すぐに私は思いました。

事故後の事情聴取の時に、担当の警察官の方に何か力になれることがあればと言われ、「事故のあった交差点を歩車分離式にして欲しい。どこにかけあうとよいのか」と尋ねました。その時に函館市市民部交通安全課を紹介されましたが、そこでは力になってもらえませんでした。

私達の代理人、青野弁護士さんから歩車分離式信号普及全国連絡会の長谷智喜さんを教えて頂きました。長谷さんとの交流後の事故から2年経った昨年9月、私は自動車免許更新を免許センターでしました。

その時に、近々函館市内の某交差点が歩車分離式になる事を知りました。しかしその箇所は娘の事故があった交差点ではありませんでした。

私は納得出来ず、免許センターの方に事情を説明し歩車分離式信号機の要望を誰にしたら良いのか教えて頂きました。

事故から2年経ってやっと正式に要望書を提出することが出来ました。警察署からの返答は未だありません。すぐに変わる事が無いのは承知していますが、いつか娘の事故があった交差点が、そして全ての交差点が歩行者を守る歩車分離式交差点になる事を目指して活動していきたいと思っています。(64号p1に手記)



函館中央警察署長殿 令和3年10月18日
ポタサニャー 朱月

歩車分離式信号機設置に関する要望書

本通3丁目交差点の信号機が歩車分離式信号機に変更されたことを受け、早急に改善していただきたく、以下の通り要望いたします。

<要望理由>

令和元年9月3日午前7時半ころ、通学のため中道1丁目20番の交差点の横断歩道を青信号で横断していたポタサニャー花(当時小学4年生)は、同じく、自動車用信号が青で神山方面から右折してきた大型貨物自動車の前輪に右下肢を巻き込まれるという事故に遭いました。結果、下肢の組織に重大な損傷を受けたことで、右下腿より下を切断する決断を余儀なくされました。

この事故は、歩車分離式信号が設置されていたら起こり得なかった事故であり、交通ルールを遵守していた花が足を失うこともなかったと考えます。

また、当該交差点付近には、小学校ならびに中学校、複数の高等学校があり、多くの子ども達が通学路として利用しています。さらに通勤のための自動車やトラックなどの交通量も大変多く、しかも近距離内に連続して交差点があるために複雑な交差点である、という特徴もあります。子どもたちや歩行者が安全に横断できるよう、歩車分離式信号機の設置を強く要望いたします。

<要望内容>

- ・中道1丁目20番の交差点の信号機を歩車分離式信号機へ変更・改善すること。 以上

※ 10月末、会の事務所にポタサニャーさんから書類とお手紙が届きました。「函館署に要望書を提出してきました。その事を函館新聞の方が記事にして下さいました」とあり、「私ができることをコツコツと頑張ろうと思っています」と結んでおりました。

本当に凄いと思いました。勇気付けられ、11月17日に行われた道環境生活部長への要望書提出の場で、この要望書と記事のコピーを示し、ポタサニャーさんご家族の思いを伝え、積年の要望である歩車分離信号の設置推進を強く要望しました。

会員からの訴えとお便り ⑤

この冬を元気に

江別市 竹橋 信良

猫の額ほどの我が家の花兼野菜畑も11月で閉店、一年草は種を採り、多年草は来春まで冬眠です。コロナ禍のために自宅で過ごす時間が増えた割には、草木の世話を焼く時間が少なかったとチョッピリ後悔しています。

まあ、それにしても家族の目と口を楽しませてくれた植物たちに感謝して冬の到来に備えています。

そして、雪解けとともに芽が膨らみ、緑濃い季節が訪れて、花を咲かせ、実を結ぶ日を楽しみ、この冬を元気に過ごしたいと思います。



会員の皆様方が、元気に新しい年迎えられますよう、心からお祈りいたします。

12月5日、記。 (52号p1に手記)

会の皆さんとお会いしたいです

札幌市 谷藤 景子

いつも会報の記事をみています。

そのたびにお金だけで済まそうとする加害者に腹が立ちます。加害者に、重い罪を与える法律を作っ

て欲しいです。一生心の傷は消えないし、メンタル面も家族に頼るしかありません。

辛い中、警察の方や、間に入ってくれた弁護士さんに助けられました。保険の大切さも知りました。

被害者の会の皆さんとお話することありませんでしたが、機会があったら話をしてみたいと思います。同じ思いをしたので、心は通じると思います。



皆様、お体に気をつけて下さい。

(62号p3に手記)

無保険の加害者が破産手続き

函館市 大森 操

私は息子と、こんな形で、こんなにも早く別れがくるとは思っていなかったです。息子も自分がこんなことで死ぬとは思っていなかったはず

です。加害者は、息子を死なせておいて、家に来たのは一度だけ。ふてぶてしい態度で、「保険に入っていないから」「お金が無いから払えません」などと…。息子を殺した相手から言われたくなかったです。生活保護だからと何もせず、自己破産をしようとする人として許せません。

あの世の息子も、同じように怒っていると思います。

(63号p3に手記)



ミニコラム

加害者の破産と損害賠償の行方

副代表 内藤 裕次(弁護士)

最近、任意保険を掛けていなかった交通事犯の加害者が、破産手続を申し立てたという事案に出会いました。

破産手続を申し立てすると、ほとんどのケースで免責となります。免責とは、負債の支払い義務を免れることをいいます。そして、交通事犯の賠償債務も例外でなく、原則として免責されます。すなわち、賠償金を支払わなくても良くなるのです。

ただし、例外があり、「故意または重過失」による加害であると認められる場合は、免責されません。しかし、「重過失」は、「故意と同一視できる程度の重い過失」とされており、危険運転致死傷罪に該当

する事案であっても、「重過失」に該当する場合と該当しない場合に分かれる可能性があります。

従って、加害者が任意保険を掛けていない事案では、その自己破産は深刻な問題になります(被害者が人身傷害保険等に加入していれば、損害の一部について補填を受けられる可能性はあります。)

破産手続は、債務者の経済的更生をはかるための手続で、その意義の重要性は理解できますが、人の死傷による損害賠償義務が免責されてしまうのは、制度としてバランスを失うように思えます。



交通犯罪の刑罰の軽さを問う

当会は、毎年11月の世界道路交通被害者の日に「交通死傷ゼロへの提言・北海道フォーラム」を開催してきましたが、コロナ禍により2年続けての中止を余儀なくされました。

しかし、予定していた標記テーマは発足以来の重要課題ですので、今回誌上フォーラムとして企画しました。

※文中〈会報〇号〉と紹介している記事等は、当会HPの「会報バックナンバー」から読めます。

「交通犯罪の刑事罰」をテーマにしたフォーラムは過去2回

2002年のフォーラムは、「裁かれるのか、交通犯罪」をテーマに遺族と支援の弁護士が報告と発言。調書開示を求めた闘いや、危険運転致死罪適用を求める告訴の取組などが報告・討議されました。〈2003会報10号p1~7〉

2回目は2012年のフォーラム。法務省が自動車運転処罰法の検討を進めている中、「根本問題を見据え「ゼロ」のための刑法改正を」(前田)、「抜本的法改正で、行為の悪質性にみあう量刑の連続性実現を」(内藤)、「危険運転致死罪の要件は狭すぎる~代理人を務めた事例から~」(青野)の3報告を中心に討議しました。〈2013会報40号p5~11〉

提言1 「声なき声」の叫び「命の重みと被害ゼロへの刑罰を」

代表 前田 敏章

1 「こんな悲しみ苦しみは、私たちが終わりにして欲しい」

当会はこの共通の願いで22年前に発足しました。

交通死者数は少し減りました。しかし社会が守るべき歩行・自転車中の死傷者は、年間105,055人にもおよび、うち死者1,421人、重傷者13,461人(警察庁統計、2020年のデータ)と、本来「道具」であるべきクルマが「凶器」ともなり、基本権である「生命権」(憲法13条)が日常的に侵されているという危険社会が今も続いています。

交通死傷被害ゼロの当たり前の社会を実現するために、「クルマは便利で役立つから、ある程度の犠牲は仕方ない」「故意では無いから罪は軽く」などという人命軽視の麻痺した「クルマ優先社会」は一刻も早く改めなくてはなりません。〈図1〉

そのために求められるのは、交通の安全に関する要素「人、車、道路」のそれぞれにおける根底の施策を総合的に講じて「負の連鎖」を絶つことですが、その根底施策の一つが交通犯罪の刑罰適正化です。

2 「起訴率を上げ、罪に見合う刑罰を」

これは、当会発足翌年の総会(2000年)で確認した5つの重点課題の中の一つです。

当時は、危険運転致死傷罪(最高刑20年。以下「危険運転罪」)は無く、飲酒や危険速度など悪質な交通犯罪であっても、業務上過失致死傷罪(最高刑5年)でしか裁かれませんでした。これは、窃盗罪や詐欺罪(最高刑10年)の半分に過ぎません。

私たちは、この不条理に対して「悪質交通犯罪に厳罰を」と立ち上がった鈴木共子さん(2000年の神奈川県小池大橋飲酒運転被害遺族)、井上保孝・郁美さんご夫妻(1999年の東名高速飲酒運転被害遺

族)らの要請署名活動に参加し、会からも4千筆以上の署名を届けて、2001年の「危険運転罪」制定に繋がりました。〈2001会報4号p2〉

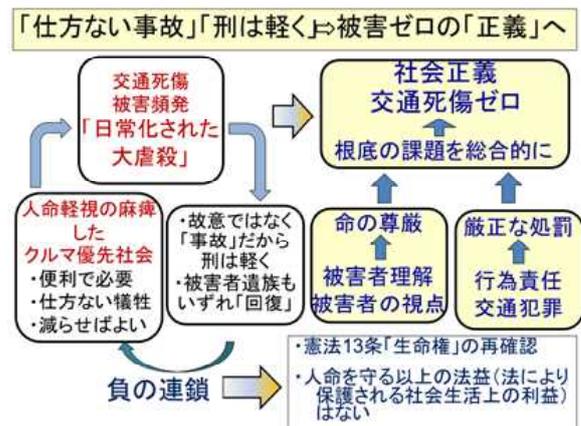


図1 クルマ優先社会の負の連鎖から交通死傷ゼロの社会へ

その後も、犯罪被害者等基本法に励まされて必死に声を上げ、2007年に業務上過失致死罪から分離独立させ最高刑7年とした自動車運転過失致死傷罪が出来、2013年には、危険運転罪と過失運転罪が刑法から独立した「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」(以下「処罰法」)にまとめられました。〈2014会報44号p7、2017会報54号p8〉

3 危険運転罪から21年 処罰法から9年の課題

「処罰法」には、①危険運転致死傷罪の構成要件を緩和した中間刑を定めたこと、②飲酒ひき逃げ犯などの「逃げ得」を許さない「アルコール等発覚免脱罪」を定めたことなど、大きな改善もありましたが、根幹に関わる問題点が未だ根強く残されています。

〈2013会報42号p9〉



課題1 危険運転致死傷罪の目的など主観的要素の要件緩和、および危険運転一般に適用可能な条項を設けるなど適用拡大を図ること

★「今回の事件が判例となり、危険運転罪の適用が厳しい現状に対し、道を切り開く一歩になってほしい」

これは、2014年の小樽飲酒ひき逃げ4人死傷事件で娘さんを奪われた原野さんが、事件から3年後、訴因変更を求めた加害者の刑事罰が最高裁で確定し記者に伝えた痛切な言葉です。〈2017会報54号p6〉

★「当たり前の裁きを求め、闘わなければならない現実。最高裁決定を受けて改めて妻の無念を思う」

同じく、2016年旭川飲酒暴走事件で、奥様を亡くされた中島さんの手記です。〈2020会報61号p4〉

どちらの事件も最終的には「危険運転罪」で裁かれましたが、当初の起訴は、スマホ操作による脇見（小樽）、ハンドル操作ミス（旭川）であり、ご遺族が会の仲間と共に代理人弁護士の力添えで訴因変更を求める要請行動を行った結果の、「危険運転罪」適用でした。

★「危険罪認めず」「法を見直すしかない」

これは、東京新聞2021年2月17日の社説です。

2018年12月、三重県津市での事件。加害者は時速146キロでタクシー側面に衝突して5人を死傷させましたが、名古屋高裁は危険運転致死罪の構成要件には該当しないと、過失運転罪で懲役7年としました。同社説は現行法の「制御困難（な高速度）」や「殊更な（信号無視）」といった適用条件のあいまいさを鋭く指摘し、抜本改正の必要性を論じています。

課題2 過失運転致死傷罪の最高刑を上げ、結果の重大性を裁き、処罰の連続性を実現すること

- ★「息子の無念を想う、命を奪って何故執行猶予か」〈2021会報63号p3〉
- ★「被害から17年、23歳の隆輔は今も意識がありません」〈同63号p1〉
- ★「弟は一時停止無視の危険運転によって命を奪われました」〈2020会報62号p2〉
- ★「重傷被害から6年 遷延性意識障害の息子のこと」〈2019会報59号p3〉
- ★「夫は青信号で横断中、信号無視の“殺人車”に命を奪われました」〈2019会報58号p1〉
- ★「母の無念を思う 何故執行猶予という寛刑なのか」〈2017会報53号p1〉

いずれも、重大過失によってかけがえのない命と健康を奪われたにもかかわらず、執行猶予が付くなど寛刑で裁かれた事件の痛切な手記標題です。

無念の「声なき声」を代弁する、悲痛な「叫び」は、今も連綿と続いているの  です。

刑罰の軽さは、下図に見られるように、起訴率および実刑率の低さともなって現れ、世間は「潜在的な加害者」の目で、いわば「許された危険」として捉えてしまうことが、クルマを凶器とする被害を日常化させる主要因になっていると考えます。

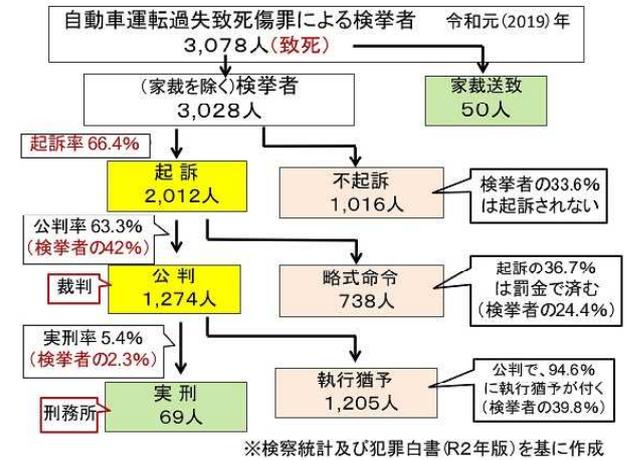


図2 過失致死傷罪での検挙者の裁きと処遇 (2019年)

過失運転致死罪の最高刑を大幅に引き上げるとともに、最低刑を罰金刑ではなく有期刑とするなど抜本改正が求められます。

課題3 「刑の裁量的免除規定」の廃止

前2項の課題に関して、悪しき役割を果たしているのが、2001年の危険運転罪制定時に設けられた「刑の裁量的免除規定」(「処罰法」第5条「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」)です。

私たちは、この条項の問題性～構造的な起訴率低下と交通事件の非犯罪化を招く～を当初から指摘し、要望書でも廃止を強く求めてきましたが、その問題性は一層深まっています。〈2021会報63号p10〉

4 被害者の尊厳と死傷被害ゼロのために「処罰法」改正を

★「あまりに軽い司法の裁きを憂う」

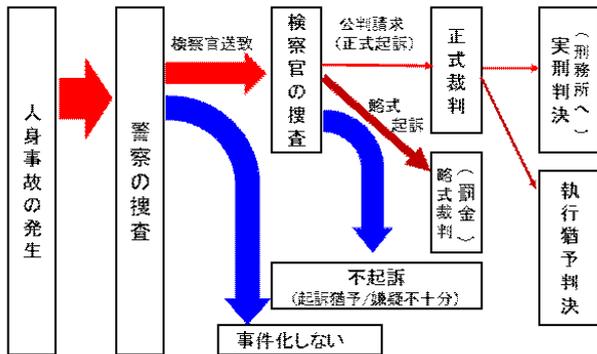
本号巻頭手記の標題です。一時停止標識を無視し、制限速度を20キロも超える危険速度で交差点に突入した加害者に命を奪われた高山卓也さんのご遺族は、ご無念を絶対に無駄にしないと、最高裁長官と検事総長へ直訴されるなど、懸命の訴えを続けています。〈2021会報64号p3〉

真理と正義は何より強いはずです。私たちは、歴史の歯車を前へと動かす権利主体として、力を合わせて声を上げていきたいと思ひます。

「被害者の視点＝命の尊厳＝交通死傷被害ゼロ＝社会正義」です。

提言2 交通事故の「非犯罪化」の傾向について
 弁護士 青野 渉

1 刑事手続全体の流れ 【図1】



交通事故の刑事手続の流れは、上記のようになっています。

まず、警察が人身事故を認知した場合には、過失運転致死傷罪（又は危険運転致死傷罪）の被疑事件として、捜査を行い、捜査の結果をまとめた書類を作成して、検察庁に送致します。次に、事件の送致を受けた検察庁は、補充的な捜査を行ったうえで被疑者を起訴するかどうかを決定します。検察庁が起訴した事件について、最後に、裁判所が判決で刑罰の内容を決めます。

このように、刑事事件は、警察、検察、裁判所という公的機関が順次関与して進められます。近時、交通犯罪については、そのすべての段階で、原則として「犯罪として処罰しない。」傾向が強くなっています。

2 警察の段階

■ 交通事故の負傷者に関する統計の状況

【図1】のとおり、交通事故が発生し、その事故による負傷者がいる場合には、過失運転致死傷罪の嫌疑がありますから、警察は、犯罪の捜査をしたうえで、検察庁に事件を送致します。他方、負傷者がいなければ物件事故（物損事故）ですので、犯罪捜査は不要です。

統計データを見ると、実際に交通事故で負傷して病院で治療を受けている人数と、警察の統計で「交通事故負傷者」として公表される人数が、最近15年ほどで極端に乖離してきています。2005年頃までは、交通事故で負傷し自賠責保険を使って治療を受けている人の数と、警察が公表する「交通事故負傷者」の数は、いずれも年間110万人前後の数で、概ね一致していました。その後、治療を受けている人

数はさほど減っていないのに（2019年でも約100万人であり、2004年と比べて15%の減少）、警察が公表する「交通事故負傷者数」は激減しています（2019年には約46万人であり、2004年と比べて61%の激減）。

【図2】交通事故の死者数と負傷者数の二つの統計

年度	警察統計		自賠責保険統計	
	死亡者数	負傷者数	死亡件数	傷害件数
1997	9,642	958,925	10,197	1,036,979
1998	9,214	990,676	9,595	1,047,048
1999	9,012	1,050,399	9,413	1,093,628
2000	9,073	1,155,707	8,935	1,142,984
2001	8,757	1,181,039	8,456	1,175,778
2002	8,396	1,168,029	8,341	1,195,400
2003	7,768	1,181,681	7,866	1,206,408
2004	7,436	1,183,617	7,277	1,181,564
2005	6,937	1,157,113	6,807	1,179,664
2006	6,415	1,098,564	6,168	1,129,936
2007	5,796	1,034,652	6,029	1,156,333
2008	5,209	945,703	5,482	1,127,755
2009	4,979	911,215	5,128	1,117,373
2010	4,948	896,297	4,922	1,136,876
2011	4,691	854,613	4,777	1,155,536
2012	4,438	825,392	4,469	1,154,370
2013	4,388	781,492	4,125	1,185,334
2014	4,113	711,374	3,977	1,154,597
2015	4,117	666,023	3,639	1,157,070
2016	3,904	618,853	3,568	1,136,174
2017	3,694	580,850	3,481	1,119,111
2018	3,532	525,846	3,264	1,082,458
2019	3,215	461,775	3,173	1,006,272

※ 警察統計は犯罪白書より、自賠責保険統計は「自動車保険の概況」より

実際には事故による負傷者がいても、診断書が警察に提出されなければ、交通事故による負傷者としてカウントされません。そして、最近の傾向としては、負傷の程度が軽かったり、被害者にも落ち度がある場合には、実際には人身事故なのに物件事故として処理されるケースが多くなっています。

確かに、事故当事者の双方の言い分に食い違いがなく、被害者も軽症で相手の刑事処罰を望んでいないのであれば、杓子定規に、全ての交通事故を事件化しなくてもよいようにも思われます。ただし「人身事故にしない。」という処理をした場合には、以下のような問題があります。

■ 現在の処理の問題点

① 法律違反の恐れ

刑訴法246条は「司法警察員は、犯罪の捜査をしたときは、この法律に特別の定めのある場合を除いては、速やかに書類及び証拠物とともに事件を検察官



に送致しなければならない。但し、検察官が指定した事件については、この限りでない。」と定めています。246条但書は「検察官が指定した事件」については、例外的に送致しないことができると定めますが、過失運転致傷被疑事件は指定事件ではありません。したがって、法律論でいば、人身事故については、全て検察庁に送致しなければならず、送致しないことは違法です。

全件送致主義は、事件の処分権限を法律専門家であり公益の代表者である検察官に集中させ、警察の行なった捜査の再点検をさせ、必要に応じ警察に対する捜査の指揮を行なわせる等により司法作用の適正を図ろうとする趣旨の規定です。したがって、捜査を担当した警察官が捜査の結果「犯罪の嫌疑がない」と判断したとしても、警察官限りの判断で処分を決めることはできず、事件を検察庁に送致する義務があります（条解刑事訴訟法・弘文堂・480頁）。

② 被害者にとってのデメリット

近時、被害者と加害者の言い分が異なり被害者が全く納得していないケースや、かなりの重症事案でも、警察官が、診断書を受け取ることを拒否している例があります。私も、被害者が脳挫傷で長期入院している事案について、警察官が、頑なに「人身事故にしない」と被害者に説明していたケースを経験したことがあります。検察庁に事件が送致されない場合、「人身事故は存在しない」こととなりますので、検察官が起訴・不起訴の判断をすることもなく、したがって、被害者は、その処分に対して検察審査会に申立をすることもできません。また、検察庁に送致されない場合には、事件記録（警察官が作成した実況見分調書や現場写真）等も一切公開されないから、事故状況を解析する資料も全て入手不可能です。

③ 統計の正確性の点での問題

さらに、警察庁の発表する交通事故による死傷者数は、交通安全に関する政策決定の基本的な資料となっているので、不正確な負傷者数をもとに政策が決定されるという問題もあります（この点については、加藤久道「交通事故は本当に減っているか？」花伝社・2021年参照）。

■ 改善方法

警察の統計は、交通事故の負傷者数に関する唯一の公的統計資料であり、これが実態を反映していないことは、適切ではないと思われますので、以下のような改善をすべきと考えています。

まずは、事故の一方当事者が、病院を受診して診

断書を取得した場合には、交通事故証明書上は「人身事故」と扱うことを徹底すべきです。これにより、交通事故に関する負傷者の唯一の公的統計の正確性が確保されますし、「人身事故」でもないのに、自賠責保険が支払われるという不可解な処理もなくなります。

他方で、警察の交通事故処理の負担を減らすためには、交通事故証明書に「人身事故」と記載することと、刑事事件（過失運転致傷罪）としての立件・送検は別問題とすべきと思います。具体的には、刑法246条に基づく検察官の指定罪種に過失運転致傷を指定し、①負傷の程度が極めて軽いこと、②当事者全員の事故状況に関する認識が一致していること、③被害者が相手の刑事処分を望んでいないこと、のいずれも揃っている場合には、送致しない扱いを公式に認めるべきです。そして、このような処理をした場合でも、事故状況に関する簡単な報告書は作成し、当事者から要望があれば交通事故証明書と同様に、当事者に交付すべきです。また、上記③の点は、後日、負傷者（被害者）の考えが変わった場合（最初は加害者が「きちんと治療費を払います。」と言っていたのに、それを反故にされたので処罰を希望するような場合）でも、きちんと診断書の提出を受けて過失運転致傷罪として送検すべきです。

3 検察庁の段階

【図1】のとおり、検察庁は、警察から送致を受けた事件について、裁判所に加害者の処罰を求める「起訴」処分か、加害者の処罰を求めずに事件を終了させる「不起訴」処分か、いずれかの処分を決めます。「起訴処分」には、正式な裁判を求める「公判請求（正式起訴）」と、罰金刑を求める「略式起訴」があります。不起訴処分の場合には、刑事手続はそこで終了であり、加害者には事故に関する刑罰は科されないこととなります。

前述したとおり、近年、警察では、人身事故のうち相当数を検察庁に送致しない処理をしています。その結果、検察庁に送検されるのは、加害者側の過失が重く、負傷の程度も重いものが多くなっています。そうであれば、起訴率（被疑事件のうち起訴された事件の比率）はかなり上がるはずですが（送検されるものが悪質・重大なものに限定されて、送検の件数が半減しているのですから、起訴率は2倍となってもおかしくありません。）。

ところが、最近の20年ほどの統計資料をみても、起訴される率は、その年に処分がなされた過失運転



致死傷等の被疑事件（人身事故の被疑事件のうち、危険運転致死傷を除くもの）のうちの10%程度であり、特に変化はありません。この数値からすると、検察庁の起訴基準が徐々に変化して、従来は起訴していた事案を起訴しなくなっているのではないかとの疑問があります。

4 裁判所の段階

検察庁が起訴すると、裁判所が判決によって有罪・無罪及び刑の内容を決めます。略式起訴の場合には罰金刑が科されます。正式起訴（公判請求）の場合には、有罪であれば、禁固刑又は懲役刑が言い渡されます。禁固刑と懲役刑は、いずれも刑務所に収容する刑罰で、懲役刑の場合には刑務作業をする義務がありますが、禁固刑の場合にはそれが無い、という違いがあります。ただし、禁固刑及び懲役刑については「執行猶予判決」がなされることが多く、執行猶予がついた場合には、刑務所に収容されることはなく、裁判所が定めた執行猶予期間（3～5年）、社会内で普通に生活していれば、刑務所に行くことはなく、刑事手続は終了します。執行猶予の判決は被害者や遺族からすると、加害者に刑罰が与えられたとは感じられません。

前述したとおり、検察庁が公判請求する件数自体が、近時大きく減少しています。年間約100万件発生する人身事故のうち、公判請求される事件は5000件未滿に過ぎず、公判請求される事件は、死亡事故や被害者に重度の後遺症が残ったような重大事件に限られています。それでも大半（約95%）は執行猶予判決となっており、実際に刑務所に収容されることは稀です。

【図3】のとおり、令和元年において自動車運転処罰法の事件で有罪判決が出た事件4,709件のうち、実刑判決は、わずか257件です（約5.46%）。実刑になる率は近年、減少傾向にあります。

過失運転致死罪（被害者が死亡している事件）に限定しても、実刑率は4.9%であり、日本では「死亡事故を起こしても、ほとんどの加害者は刑務所に行かない。」のです。

2001年に危険運転致死傷罪が立法され、悪質な交通犯罪には10年を超える懲役刑が科されるケースもみられるようになり、報道だけを見ていると「昔よりも厳罰化されるようになった。」との印象があるかもしれません。

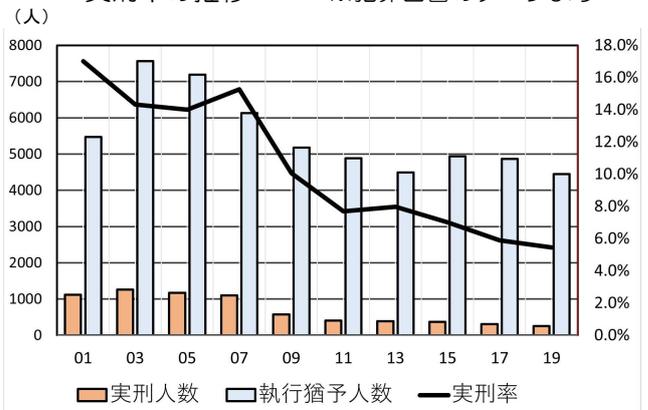
しかし、統計上は、【図4】のとおり、2007年頃までは公判請求された被告人のうち15%程度が実刑と

【図3】 裁判の状況 ※令和2年版犯罪白書より

罪名	実刑	執行猶予	総数	実刑率
過失運転致傷	130	2964	3094	4.2%
過失運転致死	62	1196	1258	4.9%
発覚免脱(致傷)	6	57	63	9.5%
発覚免脱(致死)	7	0	7	100.0%
危険運転致傷	40	235	275	14.5%
危険運転致死	12	0	12	100.0%
総合計	257	4452	4709	5.46%

※ 過失運転致死傷には、改正前の自動車運転過失致死傷も含まれる。

【図4】 交通犯罪（人身事故、危険運転含む）の実刑率の推移 ※犯罪白書のデータより



なっていますが、その後、年々低下し、近時は5%程度（危険運転を除くと4%台）という水準となっています。ちなみに、2007年には刑法の改正があり、被害者の声を受けて、過失による人身事故の刑罰の上限は5年から7年（1.4倍）に引き上げられています。つまり、裁判所は、国会（立法府）の改正の趣旨とは反対に、交通事故（人身事故）について「軽く扱う方向」に進んでいるといえます。

5 交通事故の非犯罪化

警察、検察、裁判所の手続を通じて感じるのは、交通ルールを軽視する人に対して、法を守らせる立場にある人（警察官、検察官、裁判官）が迎合しているのではないかと感じています。

例えば、一般道の法定速度は時速60キロであり、国民には「一般道を70キロで走行する権利」はありません。他方、「こんな車の少ない道路で、制限速度を守るほうがおかしい。」という考えの人もいます。近時の非犯罪化・寛刑化は、こうした道交法の考え方を無視した身勝手な考え方に、法の番人のほうが迎合しているように感じることがあります。



以上

提言3 危険運転致死傷罪と過失運転致死傷罪の隙間

副代表 内藤 裕次 (弁護士)

第1 はじめに

平成25年に「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」(以下、「自動車運転処罰法」といいます。)が新たに制定され、それまで刑法で規定されていた自動車による人身加害犯罪が独立した法律となりました。その法律の制定前、当会は、パブリックコメントを出し、私も個人の意見として、要望書を提出したことがありました。その要望書に書いたことのうち、一部は未実現のまま現在も課題として残っています。それが、「危険運転致死傷と過失運転致死傷の隙間」の問題です。

このことを具体的に説明しますと、「危険運転致死傷罪のハードルが高いため、より軽い過失運転致死傷罪で裁かれざるをえない事案があるが、過失運転致死傷罪の刑罰の上限が7年であるため、一般国民の感覚からみて軽い量刑になってしまう。そこで、この量刑の隙間を埋めることができないか。」ということの意味します。以下、詳しくみていきたいと思えます。

第2 危険運転致死傷罪と過失運転致死傷罪

まず、これらの犯罪について、その内容を確認しておきます。(会報54号p8の青野弁作成の図参照)

1 危険運転致死傷罪

危険運転致死傷罪は、運転行為が自動車運転処罰法第2条に規定された6つの危険な運転のうちのどれかに該当し、かつ、運転者も危険な運転をしていることを認識して運転していて、その結果、人を死傷させた場合に成立します(法律的には不正確かもしれませんが、できるだけわかりやすい表現にしています。以下も同じですのでご了解ください)。

刑罰の範囲は、人が死亡した場合であれば、

1年以上20年以下です。

2 過失運転致死傷罪

過失運転致死傷罪は、不注意な運転をした結果、人を死傷させた場合に成立します。

刑罰の範囲は、

1か月以上7年以下(選択的に罰金刑あり)です。

3 両罪の関係

これらは、法律的には別々の犯罪として規定されていますが、実務的には、危険な運転行為による交通犯罪については、まず危険運転致死傷罪の適用を検討し、それが難しければ過失運転致死傷罪の適用を検討するということとなります。

実際、検察庁が危険運転致死傷罪の適用を見送り、過失運転致死傷罪で起訴した事案がありますし、危険運転致死傷罪で起訴しても、裁判所が過失運転致死傷罪に変更した事案もあります。

しかしながら、過失運転致死傷罪であっても、国民一般の感覚として、「なぜあれが危険運転ではないのか?」という事案も多く、当会関係事件においても、検察庁が危険運転致死傷罪の適用を見送った(あるいは見送ろうとした)という事案を経験しています(ただし、支援の結果、最終的には危険運転致死傷罪で立件され、判決も維持されました)。

そして、過失運転致死傷罪の裁判が確定した事件のうち、「なぜあれが危険運転ではないのか?」という事案のなかには、同罪の上限が7年であるため、もしも危険運転致死傷罪で裁かれれば7年以上になったであろう、という事案もあると思われれます。

そこで、具体的事案を引用して、考えてみたいと思います。



第3 危険運転致死傷罪の現実

1 ある判例の紹介

判例秘書という判例検索システムを使って、最近の判例を調べてみました。すると、次のような事案が掲載されていました。下記行為が、「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」といえるかが問題になります。

(事実関係)

- ・夜間、ベンツを時速146キロで走行
- ・中央分離帯がある片側3車線の国道の一番右を走行
- ・頻りに車線変更を繰り返して車両の隙間を縫うように走っていた
- ・そして、左から出てきたタクシーと衝突
- ・3名死亡、ほか1名は加療期間不詳の怪我
- ・過去に速度違反で行政処分を受けたことがある

2 判決は?

いかがでしょうか。普通感覚からすると、夜に一般道を146kmで走っているだけで、「その進行を制御することが困難な高速度」といえないでしょうか。ましてや、これが「過失」だとしたら驚かれると思います。そして、実際、この判決は、危険運転致死傷罪ではなく、過失運転致死傷罪と判断したのです。

その理由は、長くなりますし本稿の目的とズれてしまいますので省略しますが、このような運転行為であっ

ても、「進行を制御することが困難」とまではいえない、という判断です。逆に言えば、進行を制御できたということになるでしょう。

3 量刑は

問題の量刑は、懲役7年でした。これは、過失運転致死傷罪の上限です。判決は、悪質で危険な運転であること自体は認めました。

しかしこれが、危険運転致死傷罪であると判断されれば、量刑の結果は違っていたかも知れません。

4 他の事件と比較してみる

そこで、高速度運転の事例で、危険運転致死傷罪と判断された以下の事例を紹介します。

(事実関係)

- ・夜間に一般道で、時速95キロでカーブを走行。
- ・単独事故で、同乗者2名死亡。他の同乗者2名は、1～2週間の怪我。

(判決は)

危険運転致死傷罪として7年でした。



5 考察

(1) 前者の事案は、事前に車線変更を繰り返していたり、速度も146キロと常軌を逸していることなどを考えると、後者の事件と比較すれば前者の行為はより悪質と考えられないでしょうか。前者が危険運転致死傷罪となれば、7年以上の判断がなされてもおかしくない事案であると考えます。

従って、理屈的にも現実的にも、「国民目線でみると危険な行為だが、危険運転致死傷罪に該当しないために過失運転致死傷罪として処断され、適切な量刑がなされていない事件」というのは、複数存在していると推察されます。

全体の交通犯罪の数に比べて、このような隙間が生じる事案は少ないかも知れませんが、件数の問題ではないと考えます。被害者にとっては、その事件が全てでありますし、すべからず事案に見合った量刑になることは、司法制度への信頼にとっても重要だと考えるからです。

(2) また、少し話がずれますが、これまで考えてきたのは、危険運転致死傷罪の条文に該当しそうで該当しないという場合ですが、危険運転致死傷罪の条文に、形式的にも該当しない新たな危険行為が社会問題になった場合、そもそも危険運転致死傷罪すら検討余地がなくなってしまい、過失運転致死傷罪で軽く処罰されかねません。これも、隙間の問題といえるでしょう。

第4 改善案(私見)

前記の通り、一般国民の感覚からみておかしい結論

となった判決を紹介しました。裁判官は、条文の文言、制度趣旨等に縛られ、勝手な法解釈は出来ないため立法により、法改正が必要になります。

では、どのような立法が望ましいのでしょうか。これも難問ですが、次のように考えてはどうでしょうか。

一つの方向性としては、危険運転致死傷罪の要件が厳格すぎるので、要件を緩和するという方向でしょう。高速度走行の場合であれば、「進行を制御することが困難」という要件を変更して、「法定速度を〇〇km以上超える速度で」とするなどです。ただし、危険運転致死傷罪は、危険な運転を認識している故意犯なので、運転者には、「法定速度を〇〇km以上超える速度で運転していた」という認識が必要になります。運転者が、「そんなにスピード出ていたなんてわからなかった」などと言い訳すれば、検察官は、その認識を証明しなければなりません。規定を大きく超える高速度の場合を除き、困難を強いられるでしょう。

もう一つの方向は、過失運転致死傷罪の法定刑を引き上げることです。例えば、7年を10年にするとか、12年にするなど考えられます。ただし、保守的な立場からは、過失運転致死傷罪といっても、行為態様や結果には軽微なものがあるのに一律に重い刑に処せられる危険性を負わせて良いのか、という批判も浴びそうです。

そこで、3つめの考え方として、過失運転致死傷罪と危険運転致死傷罪の中間的な危険運転を処罰する新しい類型を定め、上限を10年とか12年にすることも考えられますが、構成要件をどう規定するかが課題になりそうです。

このように、法改正には課題も多いと考えますが、危険運転致死傷罪の要件を見直すのは独自の考えではありません。前記第3「5」(2)の問題意識とも関係するのですが、新たな危険行為類型が社会問題化するたびに法改正するという追いかけっこを防ぐため、川本哲郎も同志社大学教授は、同志社法學72巻1号の「日本の交通犯罪」のなかで、「飲酒運転などの悪質危険な運転行為によって人の致死傷を惹起した者」という例示列挙規定をおけば、無謀な悪質危険運転行為の問題が解決されると述べておられます。罪刑法定主義との関係が問題になりますが、改正に向けた一つの視点かと思えます。

この他、川本哲郎氏は、「電子監視や社会奉仕などの社会内刑罰の導入や、運転資格剥奪の刑罰化などは今後の重大な課題」と述べておられます。私見ですが、後者の運転資格剥奪の刑罰化は、是非導入すべきと考えます。以上



交通犯罪被害者の尊厳と権利、被害根絶を求める要望活動

関係省庁への要望書提出と回答

今年度も、9月に道選出の荒井聡参議院議員事務所を通して、内閣府、警察庁、国交省、法務省、厚労省宛に要望書を提出しましたが、10月までに各省庁からの回答が荒井事務所より届けられました。

回答の詳細は会のHPにまとめていますが、今年度新たに記された部分の概要は下段の通りです。

私たちは、人、車、道路の安全施策3要素全てにおいて、根底の課題を総合的に早急に進めることを強く求めています。回答では、貴重な前進と従来型で不十分な内容とが混在しています。

今後もゼロへの施策を強く求めていきます。

省庁回答抜粋

1-1 (救命救急体制について)

〈厚労省〉引き続き、都道府県と連携を図りながら、必要な医療を適切に提供できる体制を整備するための支援など進める。

2-2 (科学的捜査とEDR：イベントデータレコーダ)

【警察庁】緻密で科学的な交通事故事件捜査の推進と事故原因究明のために、必要に応じて EDR データの解析を行っている。(※編集者注：EDR については、2021年9月に改正保安基準が施行され、装着義務化が進んでいます)

4-3 (飲酒運転根絶など)

【内閣府】令和3年3月決定の「第11次交通安全基本計画」に基づき、関係機関・団体等が連携し、飲酒運転の危険性を周知するための教育・広報啓発を推進している。また、先般、千葉県八街市において、下校中の小学生の列にトラックが衝突し、5名が死傷する痛ましい交通事故が発生したことを受け、令和3年8月4日に関係閣僚会議にて決定された「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係わる緊急対策」では、「飲酒運転の根絶」が対策の主要項目となっており、交通安全教育及び広報啓発活動の推進、飲酒運転等の根絶に向けた取組みの一層の強化などについて、関係省庁が連携して取り組むこととしている。

5-1 (免許付与条件の厳格化)

【警察庁】令和2年の道路交通法改正により、更なる高齢運転者対策として、一定の違反歴を有する75歳以上の運転者に対する運転技能検査の導入等に係る規定が整備され、令和4年6月までに施行の予定。これらの規定を効果的に活用するなどして、安全運転に必要な知識・技能を有する者に運転免許を与える制度となるよう努める。



6-1 (安全目標について)

【内閣府】(前出の)「11次計画」では、道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標としており、まずは死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指している。

○ 世界一安全な道路交通の実現を目指し、令和7年までに24時間死者数を2,000人以下とする。

○ 令和7年までに重傷者数を22,000人以下にする。
この目標を達成するため、これまで実施してきた各種施策の深化はもちろん交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策にも取り組む。

6-2 (「ゾーン30」「歩車分離信号」など)

【警察庁】令和3年5月に閣議決定した「社会資本整備重点計画」に即し、○ 通学路対策の推進 ○ 「ゾーン30」の推進(生活道路対策) ○ 自転車利用環境の整備 ○ 歩車分離式信号の整備などの事業を計画的に実施していく。

「ゾーン30」は令和2年度末までに全国で4,031か所を整備した。今後は最高速度30キロメートル毎時の区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定し、道路管理者と緊密に連携しながら生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図る。

歩車分離信号は、歩行者等の安全確保に有効な手段であると考えている。引き続き、効果と影響を総合的に勘案し、適切な導入が図られるよう、都道府県警察を指導していく。

6-2 (自動ハイビームの義務化)

【国交省 安全・環境基準課】

夜間の歩行者自転車事故防止は重要であり、ヘッドライトの点灯は重要な観点と認識し、令和2年4月以降の新型自動車に、周囲の明るさ(照度)に応じ、自動的にヘッドライトが点灯するオートライトを装備義務付けとした。また、走行状況に応じて自動的にハイビームとロービームに切り替え可能なオートマチック・ハイビームに加え、照射方向を自動的に制御可能なアダプティブ・ドライビング・ビームの技術的な基準を策定するとともに、補助金も活用してこれら装置の普及促進に努めている。



道への要望書提出

11月7日、道庁会議室にて、道知事宛の要望書提出と意見交換を行いました。

会から、前田代表と内藤副代表が赴き、道は森 隆司環境生活部長はじめ、田辺くらし安全局長、西田道民生活課長が対応しました。(写真は部長への要望書手交)



今回も、会報に記された全道の会員からの切なる声を伝え、再発防止、死傷被害ゼロへの抜本対策10項目を強く求めました。歩車分離信号の設置推進については、函館のポタサニャーさんが要望書を提出されたことも強調したところです。

要望に対し、森部長からは、鋭意取り組みますとの言葉があり、西田課長からは各項目への詳細コメントがありました。(道のコメント全文は会のHPに掲載しています)



犯罪被害者週間全国大会2021～いのち、きぼう、未来～

19回目となるハートバンド全国大会は、11月27日(土)、日本教育会館において行われました。



コロナ禍により、昨年に続いてオンラインでの開催となりましたが、40人を超える方が会場参加され(写真)、ズーム参加の沖縄から北海道、全国の加盟被害者団体および支援の方など100名以上の方がつながり合う貴重な大会となりました。

北海道からは5名がリモート参加し、前田は開会挨拶、内藤副代表は第2部で発言しました。

第1部では、最初に、警察庁犯罪被害者等施策担当の西連寺参事官、全国被害者支援ネットワークの奥山専務、そして救援基金の黒澤専務から暖かいメッセージをいただきました。

被害者の声は、登下校中の交通犯罪被害ご遺族お二方に痛切な想いを語っていただきました。2018年に長野県佐久市で、小学2年の息子さんを酒気帯び運転の加害者に奪われた竹花さんは、「(家族は)ずっと苦しみ、何度も傷つけられる」と交通犯罪の根絶と支援の必要を訴えられ、2012年に京都府亀岡市で集団登校中の小学2年の娘さんを無免許運転の少年によって奪われた小谷さんは、支援の学生さんが亡くなった命に思いをはせて作ら



れた紙芝居を紹介するなど「こんな辛い思いをするのは私たちが終わりにして欲しい」との切なる願いを強調されました。

続いて、自治体での支援についてのミニパネル討論、各団体の活動紹介ビデオと続き、木下徹さんの「私の未来宣言」演奏で第1部を終えました。

第2部のハート・トークは、会場参加の方と画面でつながっている全国のズーム参加者とが交互に発言。共通する課題やコロナ禍の中での支え合っの活動などが交流されました。

このように私たちは、困難な中でも、「いのち、きぼう、未来」を合い言葉に、被害者等の尊厳と権利回復のためのさらなる制度改善と国民理解の深化をめざし、討議と交流を深めることができました。

以下は、函館からズーム参加された下川夕子さんの感想です。(前田記)

「今回、会員になり初めて大会に参加させていただきました。登下校中の悲しい事故で、愛しい我が子との別れを経験した二人の方のお話は、涙が止まりませんでした。

また各地のハートバンド参加団体の皆さんが、心をつなげて活動している事に感動を覚えました。

私は30年もの間、息子の死をただただ悲しんでおりましたが、この大会に参加している方々は、自分に起こったことからメッセージをしっかりと受け取り、前を向いて歩き、会を通して助け合い、救いあっていることを強く感じ取りました。前田代表をはじめ、運営委員会の方々に感謝しております。とても有意義な時間でした。」



～東京～ ワールドデイ(世界道路交通被害者の日)2021 ～北海道～

11月第3日曜日(21日)は、国連が2005年に決議した世界道路交通被害者の日でした。

東京では、今年も20日夕、東京タワー前の芝公園にてキャンドル集会が行われました。(写真)



参加者は都内の方など30人。呼びかけ人である小栗幸夫氏のはからいで、初めてオンライン参加も可能となり、日本各地はもとより、海外の方ともつながった大変意義ある集会となりました。

私(前田)もズームで視聴させてもらいましたが、会場での交流、発言の全てが心に響くものでした。

また、集会の中で小栗氏が紹介されたロンドン在住ショードリーさんからの「日本集会に当たって」と題したメッセージ※にも深く共感し、ワールドデ

イの意義を再確認出来ました。

※メッセージの全文は会のHPに紹介していますが、ワールドデイの創始者であるショードリーさんが強調されていたのは、道路死傷を止める行動にとって、速度抑制が重要であるということです。欧州道路被害者連盟が今掲げているスローガンも「(時速30キロなど)低速の道路のために行動しよう」です。

北海道では、2008年以来毎年開催していたフォーラムが、昨年に続いて中止を余儀なくされ、「いのちのパネル展」だけの取組となりました。

写真は、11月19日、札幌市(区政課)の協力を得て、札幌駅地下歩行空間北大通広場にて開催された展示です。

沢山の方が足を止めてくれました。



いのちのパネル 2021

実行委員長 小野 茂

自粛で始まった2021年、会場を押さえても直前でキャンセルになる。大学リモート授業で中止を繰り返し、今年は活動無理かなとも思いました。

第5波がおさまりにかけてきた感があり、現物のままでは字が小さすぎ効果がない、と方法をいろいろ考え、画面を大きくすることで展示に至りました。

展示を見た日高振興局では、浦河署のものを借り上げ展示。道警本部犯罪被害者支援室では、本部ロビーでの展示後、運転試験場での展示（写真右）になりました。担当者からは、各運転免許試験場で行いたい、また、ビデオでも流したいとのことでした。

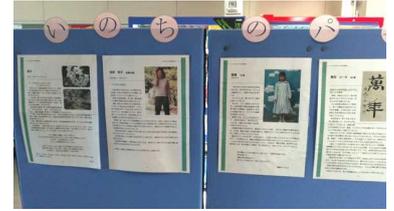
釧路警察では、港まつりも中止の中、イオン昭和釧路店でも展示をされました。

チカホ大通東では1日限りでしたが、何名か話し掛けて来られました。中にはコピーして展示したいという方もいらっしゃいました。

11月国際大学、12月9日、日本医療大学で今年の活動を終えました。

全日数117日間16カ所。終わってみれば展示方法も違うやり方も

出てきて、多くの色々な人に支えられて居ることを、改めて強く感じた2021年でした。



編集を終えて

■ いつもは辛いだけの北海道新聞朝刊紙面の「(道内)交通死者 人」の欄ですが、年明け11日間だけは、「0」が続き、この小さな欄を穏やかに確認していました。しかし、1月13日付の欄は「交通死1」となり、報道と合わせ深く胸が痛みました。■「0」と「1人」の大きな隔たりを改めて思います。「(人命軽視の麻痺した)クルマ優先社会」は、クルマが凶器と化した被害を、「減らせばよい」などと軽く捉えられますが、決してあってはならないのです。1月31日現在その数は「7人」です。■ 交通犯罪被害の報道で「命に別状はありませんでした」という、麻痺を助長する配慮に欠けた言葉にも胸が痛みます。他者の危険行為や重大過失に困って、後遺症に苦しむなど家族を含めて健康と人生を奪われた方の苦悩を想像して欲しいのです。■ 私は講話の機会に必ず米内隆輔さんの闘病生活のこと(63号巻頭)など、重傷被害の苦悩を伝えますが、高校生は次のように受け止めてくれています。「普段見ているニュースの中で、〈命に別状なし〉という文面を見て、いつか回復されるのだろうと、漠然と考えていた部分がありました。しかし決してそうではなく、今も重い後遺症や身体だけでなく心の傷ともたたかい続けている方々がいることを知り、やはり交通事故は絶対にあってはならないことだと強く感じました。」(11月の講話後の感想文)



■ 麻痺を正し、交通死傷ゼロの当たり前の社会を実現するために、被害者理解を上げなくてはなりません。力を合わせましょう。(前)

会の目録

2021.8.1. ~ 2022.1.31.



8/10 会報64号発行 9/1 関係省庁へ要望書提出
10/28 世話人会
11/17 道環境生活部長へ要望書提出、意見交換

《訴えの活動》

◆8/25 札幌市立西岡中、9/8 登別明日中等教育学校
10/15 室蘭西中、11/10 栗山高校、12/7 滝川高校
定時制、(真島勝)
◆9/17 札幌市立清田中、9/29 室蘭東翔高校、10/7
苫小牧西高校、10/19 月形刑務所、11/1 室蘭海星学
院高校、11/15 池上学院高校、11/16 札幌平岡高1
1/24 札幌矯正管区研修会、11/25 足寄町立足寄中、
11/26 札幌龍谷学園高校、12/6 恵庭市立柏陽中、
12/10 芦別市立芦別中、1/19 司法修習生講話(前田)
◆10/5 登別市立鷺別中、11/19 札幌厚別高校
12/13 野幌高校 (高石)
◆11/6 登別市立幌別中 11/26 道警函館署(福澤)
■処分者講習: 8/6、10/1、1/13(真島勝)
9/3、11/4、12/9(前田)

《いのちのパネル展》

■ 11/2~12 札幌国際大学 ■ 11/19 札幌駅地下
歩行空間 ■ 11/28~12/9 日本医療大学

【お知らせ】2022年の定期総会・交流会は
・5月14日(土) 13時半~17時
・「かでる2・7」710会議室
にて、感染防止対策を万全に行う予定です。