

交通事故被害者の会

第71号 2025年2月15日 (年2回発行)

E-mail info@hk-higaisha.net

発行 北海道交通事故被害者の会
代表 前田 敏章

事務局

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

ホームページ <https://hk-higaisha.net/>

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、交流会等に参加できます。

フォーラム
での訴え

突然「被害者遺族」となって 9歳で生涯を終えた息子と共に歩む道 札幌市 西田 圭

正直なところ、今この場に立って話をするそのものが長い夢であって欲しいと思っている自分がいます。

私たち家族は今年の5月16日から、突然被害者遺族と呼ばれるようになりました。家族の中で最も明るく太陽のような存在であった三男の倅が、一人の身勝手に無謀な運転手によって命を奪われ、たった9年という短い生涯を終えてしまったのです。

息子を突然失ってしまった当初、私はどのように生きていけばよいのか全くわからない状態になりました。当然ながら私だけでなく、妻や残された長男と次男も同じ思いだったと思います。その状況の中でなぜ私が今この場に立っているかという、亡くなった倅が私に「僕と同じ思いをしないように、生きているパパは僕の代わりにみんなに伝えて」息子がそう言っているように思えてならないためです。

本日、11月16日は息子 倅の6度目の月命日です。この時間は私の思いを伝えるだけでなく、亡くなった息子 倅の思いも代弁しているのだと思って聞いていただければと思います。



西田 倅さん 9歳



倅は2014年8月23日に私たち夫婦の三男としてこの世に生を受けました。「人を幸せにする人間に育ててほしい」という思いから、にんべんに幸せと書く「倅」という字を名付けました。6歳離れている長男、そして4歳離れている次男の良いところも悪いところもしっかり真似をしながらすくすくと成長し、いつも明るさを絶やさずに周囲を楽しませようとする愛嬌を持ちながら育ってくれました。今でも家の周りをたくさんの友達と走り回っている姿や、家族の前でふざけている姿が目につきます。私たち家族にとって倅はまさに希望そして太陽のような存在であったと思っています。

今年の5月16日(木)9時頃、妻より一本の電話が入り、倅が交通事故に遭い搬送先の病院に向かうことといった報告を受けました。私は単身赴任で東京に住んでましたので、倅はきっと大丈夫だから落ち着いて行動するようにと伝えて電話をいったん切りました。倅は泣きながら救急車に搬送されたというような話も聞いておりましたので私は「怪我をしているだろうが命に関わるような事故ではないだろう」と思っておりました。

しかしその約1時間後、妻からの電話の第一声は「倅、ダメだった」という一言でした。事故により内臓が大きな損傷を受け、延命措置を凶っても助からない状況であったと言うような報告だったと思います。

東京の職場を出発し、倅が搬送されている病院に到着したのは夕方でした。そこで出会った倅は顔や手などのいたるところに大きな擦り傷を負っており、私は何度も何度も倅を抱きしめながら、「こんな思いをさせて本当にごめんな、痛かったな苦しかったな、怖かったな」とずっと謝り続けていました。

※ 本稿は「北海道フォーラム2024」で被害者の訴えとして発言されたものです。3・4ページに後編があります。

〈事件概要〉2024年5月16日、札幌市豊平区の市道交差点で、登校中の西田倅さん(小学4年)は、ずさんな服薬管理で意識障害となった加害者に赤信号無視の危険運転ではねられ、尊い命を奪われました。加害者の刑は2年6月でした。

- 〈今号の内容〉〈特集〉「世界道路交通被害者の日 北海道フォーラム」①③④ 被害者の訴え 西田 圭
⑤~⑪ シンポジウム「“生活道路、30キロ規制”の意義と課題」道警、道、主催者からの提言
⑫「いのちのパネル展を終えて」小野 茂 ⑬「刑法改正に関する法務省の“検討会”について」内藤裕次
⑭ 要望書の取組み ⑮ ハートバンド全国大会の報告 ⑯ 日誌 他

WORLD DAY OF REMEMBRANCE FOR ROAD TRAFFIC VICTIMS

世界道路交通被害者の日 北海道フォーラム 2024

交通死傷ゼロへの提言

11月16日(土)
かでる2・7 710会議室

- 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：世界道路交通被害者の日 東京フォーラム
クルマ社会を問い直す会

〈参加約50名〉



11月第3日曜日(11月17日)は、国連が2005年に定めた世界道路交通被害者の日(ワールドデー)でした。

北海道交通事故被害者の会は、今年もこの取り組みに連帯し、11月16日(土)に「北海道フォーラム2024」を主催しました。

会場の札幌市中央区「かでる2・7」710会議室には、市民と関係者、被害者の会会員など50人を超える参加者が集い、飯田今日一副代表の司会進行で討議を深め、交通死傷ゼロへの誓いを新たにしました。

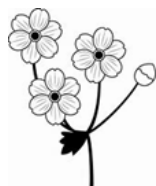
主催者挨拶 副代表 真島 勝彦

今日は前田代表がコロナに罹患したために出席できませんので、代わりに副代表の真島が挨拶します。

私たち北海道交通事故被害者の会は、北海道フォーラムを、毎年11月の第3日曜日に行われる、国連総会で決められた「世界道路交通被害者の日」に合わせて、近い日にちで開催しています。

北海道フォーラムは、今年で22回目の開催です。北海道交通事故被害者の会は、交通事故被害者の命を無駄にしない、交通事故で被害を受ける人をゼロにするという思いで、被害の実相を訴え、一人一人が自分の命と人の命を守るために会の活動をしています。この北海道フォーラムも道民の方に被害の真実と交通事故について考えてもらうために開催してきました。

参加して下さり、ありがとうございます。少しでも、交通事故の問題について考えてくだされば幸いです。



北海道フォーラム2024 次第

第1部 ゼロへの願い：被害者の訴え
「突然“被害者遺族”となって」西田 圭 p1,3,4

第2部 ゼロへの提言：シンポジウム
テーマ「生活道路、30キロ規制」の意義と課題
～歩行者・自転車の被害ゼロへの確かな一歩を～
〈提言者〉

- 道警交通部 管理官 高野 敦 p5
- 道環境生活部 交通安全担当課長 二瓶 友和 p6
- 主催者 副代表 真島 勝彦 p8

第3部 「ゼロへの誓い」 p10

東京では今年も東京タワーを背に「World Day キャンドル集会」が行われました

「世界道路交通被害者の日 (World Day) 東京集会 実行委員会」は、今年も11月17日(日) 18~19時、港区芝公園で、東京タワーを背にキャンドル集会を行いました。

この東京集会を呼びかけた小栗幸夫氏(千葉商科大学名誉教授)は、改めて、これまでの12年間の取り組みを引き継ぐ日本フォーラム結成を呼びかけています。



11月17日 東京タワー前の World Day キャンドル集会 (小栗幸夫氏提供)

第1部 ゼロへの願い

被害者の訴え

WORLD DAY

(1面の続き)

突然「被害者遺族」となって
9歳で生涯を終えた息子と共に歩む道

札幌市 西田 圭

悪い夢であって欲しい

今この瞬間も、悪い夢であってほしいと思っていますし、倅に対する思いを全てお伝えし切ることができませんが、ひと言で言うのであれば今この瞬間も本当に愛おしくてたまらない、抱きしめたい、そう思ってやみません。

今回息子が受けた被害は「事故」ではなく「事件」、「交通事故」ではなく「交通犯罪」と捉えています。それはなぜかというと、傍若無人な運転手が誤った判断・行動を自ら選択し、起こるべくして起こしてしまった犯罪であるからです。

現場は片側一車線の横断歩道のある道路となります。息子が通っていた小学校の



すぐ近くであり、横断歩道にて誘導してくださるボランティアの方もいた状況から見ても、通常運転手が信号や息子を見落とすことはない状況であったと思います。しかし息子は横断歩道が青信号になり、ボランティアの方が横断を促していたにもかかわらず、減速もしない加害者に跳ね飛ばされてしまったわけです。その後現場にて応急処置を施していただいたようですが、救急車の中で心肺停止となり、病院に着いた頃には延命措置の施しようがなかった状態でした。

この事件が発生する前に、加害者は二つの事故を起こしていることが明らかになりました。一つは息子をはねる前日の5月15日、停車中の前方車両に衝突する物損事故を起こし、そして5月16日の事件当日、息子をはねる直前の250mほど手前の現場で、カーブを曲がりきれず歩道の支柱2本をなぎ倒す物損事故を起こしていました。

捜査の中で、これらの事故の背景に加害者が正常な運転ができない健康状態であったことが疑われたのです。

加害者は十年来糖尿病を患っており、医師から血糖降下作用の強いインスリンを注射する治療を受けていました。

インスリン注射というものは、短時間で急激に血糖を下げる作用がありますので、必ず食事を摂取した上で注射を行う必要があります。食事を摂取しないでインスリンを注射すると、急激に血糖値が低下し、意識障害を引き起こすと言われています。しかし加害者はかねてから朝食をとらない食習慣を過ごしており、インスリンを注射した直後にハンドルを握り間もなく意識を失い、鉄製のポール2本をなぎ倒しても赤信号を確認することも減速することもなく息子に突っ込んでいったのです。



息子は9歳、小学校4年生です。相手方の車両は大きなワンボックスカーでした。自分の背丈よりもずっと大きな鉄の塊が自分に向かってくる恐怖は、はかり知ることができませんし、そんな思いをさせてしまったことを悔やんでも悔やみきれません。

私が声を大にして伝えたいのは糖尿病が悪い、病気になるのが悪い、インスリンが悪いということではなく、正しい治療を受けずかつ医師の指示通りの服薬を行わない、その結果意識障害を引き起こす可能性が高いことを知っておきながら平然とハンドルを握ったその行為が悪質極まりないものだということです。

亡き息子からの二つのメッセージ

息子を亡くしてからの私たちは当然ながらどう生きていけばよいのかその希望を見失ってしまい、私は毎日「パパどうしたらいい？」と倅の遺影に話しかけました。その時、倅から「パパどうして僕は死んじゃったの?」「友達が同じ目に遭わないようになってほしいな」という二つのメッセージが私に訴えられている気がしたのです。この二つのメッセージを行動に変えていくことが私の使命だと考え、日々生きて行くことにしたのです。



まず「パパどうして僕は死んじゃったの?」という倅の声に答えることは事件の真相を明らかにすることであると考え、刑事裁判において被害者参加制度を申し出、実際に被告人に対して質問並びに意見陳述を行いました。

証言台の中では自身の想像以上に大きな声を出し感情を表現している自分がありました。私の想いに加えて、発することのできない息子 倅の声も加わり表現されたのだと思います。

弁護士から「お父さんが直接被告人や裁判長に声を届けることに大きな意義があります」と背中を押していただきながらも加害者と直接対峙した際に自分をコントロールできるのか不安もありましたが、倅が私をしっかり支えてくれたと思いますし、声なき声を直接加害者に伝えることは大きな意味があったと今は思っています。

判決は求刑禁錮4年に対して「禁錮2年6ヶ月」でした。刑期は被害者感情や一般世論含め何て短いのだと思いますが、罪状である「過失運転致死傷」においては極めて重い判決であるというのが法曹界での評価のようです。

過失運転致死罪で立件された罪の96%は第一審では執行猶予付きの判決となっています。人を殺めても多くの加害者は服役することなく社会復帰できている現実があります。(※ 当日スライド↓より)

過失運転致死罪での起訴 1,002件の中で
・実刑判決が下されたのは「39件」のみ
→ 96%は執行猶予付き
・5年以上の判決が下されたのは「3件」のみ
令和5年度犯罪白書「交通事件 通常第一審における有罪人員(徴役・禁錮)の科刑状況」より

私は倅のメッセージ実現のために、裁判を終わらせてはいけないと思い、検察に控訴の要請を行いました。「控訴に必要な要件を満たしていない」との判断で受け入れられませんでした。起訴直後



に訴因変更の申し出をし、危険運転致死罪での立件を早期に検討させることができれば結果が変わっていたかもしれません。

社会に望むこと～倅と共に歩む道～

- I. 病気の症状や治療薬の影響で、不適切な運転が起きない社会にする
- II. 違反・事故発生時の薬物(違法だけではなく、治療薬も含めた)服用のチェック強化
- III. 免許更新時の運転禁止/注意薬の服用有無の確認、医師所見提出の義務化

最後に息子 倅が願う「同じ思いをする方が二度と生まれない世の中」にするために、社会全体で取り組んでいただきたい点をお伝えします。

まず1点目に、病気を患っている方がその症状や治療薬の影響で不適切な運転判断が起きないよ

うな社会にさせていただきたいという点です。今回の事件は病気や治療薬に責任があるのではなく、加害者が医師の指示に従わずに不適切な生活と治療薬の使用を行ったことに大きな問題があります。

加害者が食事を摂取した上でインスリンを注射していれば、もしくは食事を摂取することを守れないためインスリン治療を中止していれば、この事件は起きなかったかもしれません。どうか、今後そのような方が発生しないよう、患者さんへ適切な指導を行なっていただきたいと思います。

2点目は、違反や事故が発生した際に、その原因が飲酒や違法薬物だけではなく通常の治療薬の使用も含めてチェックを強化してほしいという点です。もし加害者が前日に起こした事故の際に治療薬の影響を疑い運転中止の措置がなされていれば、翌日ハンドルを握らなかったかもしれません。また、罪状に関して「意識障害を起こした事実を裏付ける低血糖状態を示す明確な基準・客観的証拠がないことが危険運転罪を適用できない理由の一つ」と検察から説明を受けました。今回のように、危険運転を引き起こす可能性を運転手自身が予見していた中での犯罪には然るべき処罰を下せるよう、違反・事故時に既往歴や薬物治療の有無等の確認を必須としていただきたいと思います。

3点目にドライバーが適切な運転ができる状態にあるかの判定を厳格に行なってほしいという点です。平成25年の道路交通法の改正により、運転免許の適正な取得を推進するための規定が整備されているとのことですが、免許更新時に運転に影響を及ぼす薬剤の服用有無の確認や、医師所見提出の義務化等徹底していただきたいと思います。

最後になりますが、世の中全ての人々が加害者にも被害者にも成りうるという意識を深めていき、必ずや現在よりも安全平和な社会を実現する必要が求められます。

そのためにもどうか、本日のフォーラムで感じられた皆様お一人お一人の思いをご家族や大事な方、職場の方などにお伝えいただき、一人一人の意識と行動を変えていただきたいと思っておりますし、私自身残りの人生を安全平和な社会実現のために息子 倅と共に歩んでいきたいと考えております。

以上で私と、大好きな息子 倅からのメッセージとさせていただきます。



第2部 ゼロへの提言 シンポジウム 生活道路30キロ規制の意義と課題

提言 1

交通安全について考える

北海道警察本部交通部管理官 高野 敦

「生活道路30キロ規制」の政令改正について

第1部の西田さんの訴えを聞き、また配布の諸資料から、改めて交通死傷ゼロの実現の必要性を痛感したところです。



「交通実態に合わせ、より安全な道路交通環境を確保するため、生活道路の法定速度を30km/hとする」との、道路交通法施行令の改正が、7月23日に閣議決定されました。

センターラインや中央分離帯の無い道路で、目安として道幅が5.5m未満の狭い道路が対象となっており、施行は令和8年9月1日です。

警察庁は閣議決定の前(5/31~6/30)に、パブリックコメントを実施しています。その中に「一日も早く施行して欲しい」「新たな法定速度は20km/hや40km/hとすべき」※「郊外の農道など、幅員は広いが中央線が設置されていない道路などは規制の対象から外して欲しい」「国民の理解を得つつ、丁寧な周知に努めて欲しい」など、449件の意見が寄せられましたが、これらに対して広報されている「警察庁の考え方」に今回の改正主旨が要約されています。

※ 以下、資料スライドより抜粋

パブコメに対する警察庁の考え方

① 道路標識又は道路標示により最高速度が指定されていない一般道路における自動車の法定速度は、現在、60km/hとなっているところ、中央線等が設置されていない幅員の狭い一般道路については、自動車の速度抑制による安全対策を更に強化する必要がある一方、当該道路の全てにおいて道路標識等による最高速度規制を実施することは現実的でないことから、その法定速度を引き下げることにより対応するものであること。

② 新たな法定速度については、「規制速度の在り方に関する調査研究報告書」において、「自動車速度30km/hまでが突発事象に対してドライバーが対処可能な速度」であるとされるとともに、自動車と歩行者が衝突した場合には「接触時の自動車速度が30km/hを超えると歩行者・自転車が重大な傷害を負う確率は急激に高まる」とされていること等から、30km/hとすることが適当であること。

③ 新たな法定速度の対象となる道路のうち、30km/hの最高速度とすることが適当ではないものについては、交通実態等に鑑み、30km/hを超える最高速度規制を実施するなど、所要の対応を行うこととしていること。(パブコメ※への見解)

④ 施行期日については、今回の法定速度の見直しに伴い、交通実態に即した最高速度規制の実施等の施行準備や国民に向けた広報に要する時間を考慮して、令和8年9月1日としていること。

30キロ規制の意義～人命保護が第一

皆さんが本フォーラムの中でも、速度を引き下げて欲しいと強く求められている30キロ規制ですが、現在、30キロ規制がされている生活道路と、されていない道路での事故率を調べたところ、大きな開きが存在していますので、30キロ規制により事故の大幅な減少が期待できます。

また、現在の幅員5.5m未満の道路での歩行者と自転車の死傷被害割合は、幅員5.5m以上の道路の約1.8倍となっており、今回の改正の緊急性を示しています。↓

幅員別・状態別死傷者数(令和5年中、全国)

5.5m以上：25.1% (歩行中9.2、自転車中15.9)

5.5m未満：45.3% (歩行中13.3、自転車中32.0)

下表は「道内における車道幅員5.5m未満道路の交通事故発生件数」です。併せて参照下さい。

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	合計
死亡事故	6	4	6	4	4	6	6	8	5	4	53
重傷事故	78	74	77	79	59	61	51	54	65	41	639
軽傷事故	887	813	855	827	812	669	489	598	647	617	7214
合計	971	891	938	910	875	736	546	660	717	662	7906

警察庁は、運転者目線からの懸念～通行時間の増大や渋滞～についても検討していますが、説明資料では、仮に通行時間が増えたとしても、護るべきは人命であると、以下の言葉で結んでいます。

生活道路における交通安全は、人命に直結する極めて重要な保護法律であって、他の手段により代替できるものではない。

交通事故死者数を一人でも多く減少させることは、国の交通安全政策の根本であるだけでなく、社会的な公益に資するものである。本件施策は国民に対して過大な負担を新たに生じさせるものではない

生活道路における歩行者保護の課題 「可搬式ハンプ」を試行

今次改正に到った流れと改正の意義について説明しましたが、実施までの2年間も含め、今後の安全対策の課題について述べます。

重要なのは、歩行者保護です。これまでの生活道路における交通安全対策は、昭和47年の「スクールゾーン」に始まり、平成23年からの「ゾーン30」（道内162箇所）など各種ありますが、令和3年からの「ゾーン30プラス」の施策例を紹介します。

写真は、札幌市が試行中の「可搬式ハンプ」の例です。

通学路などに物理的デバイス（対策）として、高さ10センチのゴム製マットを敷き、運転者の視覚に訴え



るとともに、高速で走る車には衝撃を与え、通行速度を抑制します。

このように、生活道路でどのようにして速度を下

げさせるかという取り組みの検討を行っています。

また、生活道路でも、中央線が入っていれば今次の30キロ規制の対象となりませんが、中央線が本当に必要な道路なのかを精査する必要があることなど、周知・広報の件に加え、課題は沢山あると認識しております。

北海道から 交通事故ゼロを切に願ひ

交差点での歩行者の安全ですが、JAF（日本自動車連盟）の昨年の調査で、信号機のない横断歩道で、歩行者が横断しようとしているときに、車が一時停止したのは、全国平均が45%であるのに対し、北海道は29%という低率でした。

道警では、「守らせる」だけでなく、「守ってもらう」ことも大切と考え、「ハンドサインでストップ運動」の取り組みを始めましたので、ご承知下さい。広報用の動画を見いただけます（動画視聴）

北海道から交通事故がゼロになることを切に願っております。（道警交通部管理官 高野 敦）

（提言の記録と配付資料から、編集者の責任で見出しを付け、要約させて頂きました）

提言2

歩行者、自転車の安全と生活道路の30キロ規制について

北海道環境生活部くらし安全局道民生活課 交通安全担当課長 二瓶 友和

これまでの交通死傷被害の推移

会の皆様には、日頃より被害者と家族の辛い思いを道民に伝えるなど、交通事故の絶無に向けて活動、尽力されていることに深く敬意と感謝を申し上げます。

最初に、これまでの交通死傷被害の推移ですが、全国では、昭和20年代前半から統計を取り始めたのですが、昭和40年代半ばに犠牲が4倍にもなりました。ピークの昭和46年には、道内でも、交通事故件数が3万件を超え、889人もの方が犠牲となっております。

このような状況から、交通安全の確保が社会問題となり、交通安全施設の整備や規制、安全意識を高める皆様の活動などあり、事故件数は年々減りました。

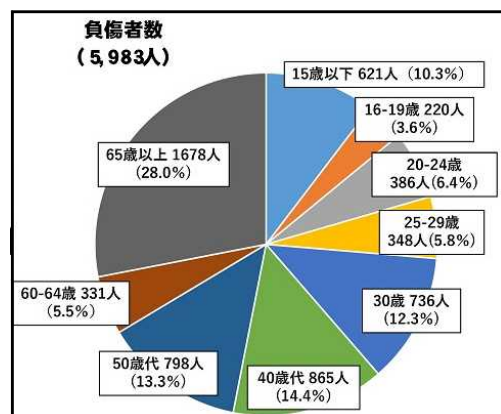
令和に入り、ここ5年間、事故件数は毎年8～9千件で、死者数は毎年100人を超えます。目標はゼロですので、道庁としてもしっかり取り組んでいかなければならないと決意しております。

道内における歩行者、自転車の被害状況と対策

この5年間の歩行者被害を年齢別で見ますと、死亡はその7割が65歳以上の高齢者です。

高齢者には、横断の速度が遅くなる、車両の発見が遅れる、距離感覚が鈍くなるなど加齢による身体機能の衰えにより事故に遭うリスクが高いものと考えられます。

※ 図は、道内における歩行者事故の過去5年間の年齢別負傷者数。



第2部 ゼロへの提言 シンポジウム 生活道路30キロ規制の意義と課題

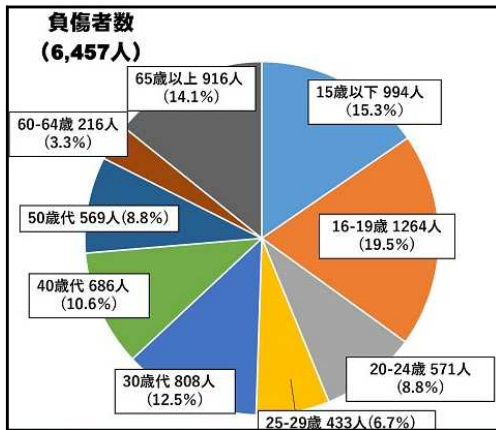
歩行者事故の主原因は車のドライバーであり、ドライバーが歩行者保護の意識をもち、交通ルールを遵守することが重要ですが、歩行者も事故に遭わないために、横断歩道を利用するなど、特に道路を安全に横断することが大切です。

なお、信号機のない横断歩道でのハンドサイン運動は、道としても道警と一緒に進めています。

自転車被害は 通学途中も多く深刻

自転車被害ですが、資料図のように16~19歳と15歳以下の負傷者が多く、通学途中の事故の割合が高くなっています。

※ 図は、道内における自転車事故の状況 過去5年間の年齢別負傷者数



なお、自転車は軽車両であり、信号機に従うなど交通ルールを守らなければなりません。

また、令和6年11月から、「ながらスマホ」や酒気帯びには罰則が与えられることになりましたので、さらに注意が必要です。

地域コミュニティとしての生活道路の安全について

生活道路は交通だけでなく地域コミュニティの場であると考えておりますが、幹線道路への迂回路としての利用も考えられ、安全確保重要です。

これまで、この地域コミュニティとしての道路の安全確保のために「スクールゾーン」や「ゾーン30」など取り組んできましたが、この度の30キロ規制は、

より一層の安全確保につながるものと思います。



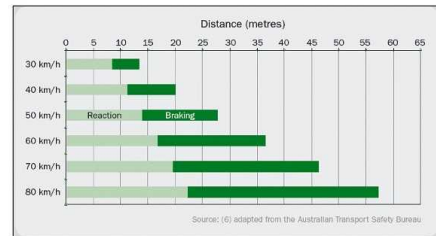
資料図に見るように、時速60キロの停止距離は

35mですが、30キロの場合は14mと半分以下で、視野も広がります。運転中に前方20mに子どもが飛び出てきた場合、30km/hでは衝突を回避できますが、50km/hでは衝突するのです。



速度の増大は致死率の大幅な上昇ともなります。

資料) 速度による停止距離



※ Speed management - A road safety manual for decision-makers and practitioners - より

停止距離 = 空走距離 + 制動距離

速度の2乗に比例して大きく 衝突回避の可能性は小さく

例) 運転中に前方20mに子供が飛び出てきた場合、30km/hでは衝突を回避できるが、50km/hでは衝突する。

衝突時の走行速度と歩行者が致命傷となる確率

- 30km/hの場合→致死率 約10%
- 50km/hの場合→致死率 約80%以上

30キロ規制の

意義周知について

道としては、令和8年9月の規制開始に向け、改めて規制の意義などを周知していきますが、生活道路の安全を確保することが、地域住民の方々のくらしの安全と安心を守ることと認識し、取り組んでいきますので、ご理解とご協力をお願いします。

(道交通安全担当課長 二瓶 友和)

(提言の記録と配付資料から編集者の責任で見出しを付け、要約させて頂きました)



第2部 ゼロへの提言 シンポジウム 生活道路30キロ規制の意義と課題

提言3

生活道路の30キロ規制を交通死傷「ゼロ」への一步に

北海道交通事故被害者の会 副代表 真島 勝彦

高野さん、二瓶さんお二方のお話で30キロ規制についての理解も進んだと思うので、被害者の会としてこの30キロ規制に関しての思いを話します。

30キロ規制の意義

車のスピードを30キロ以内に落としてほしいということに関しては、ずっと2003年段階から、国あるいは道庁や札幌市といったところに貫して要望として訴えてきました。ちょうど二瓶さんが資料でも示されていましたが、スピードが速くなると死亡率も高くなってしまふ。30キロを境として30キロ以下であれば何とか命が助かったのに、一般道路あるいは生活道路でも規制がないところでは50キロとか60キロ出して走っている車がほとんどだろうが、ところがそういう状況で事故になると生身の人間は車にぶつかられても防ぎようがないので死亡率が高くなってしまふ。

スピードをいかに抑えるかが命に直結している。これは生活道路、欧米ヨーロッパの国々、例えばオランダとかあるいはドイツでは、道路で遊んでいいという、人間の歩くスピード以上出さずにはいけないという標識があったりします。

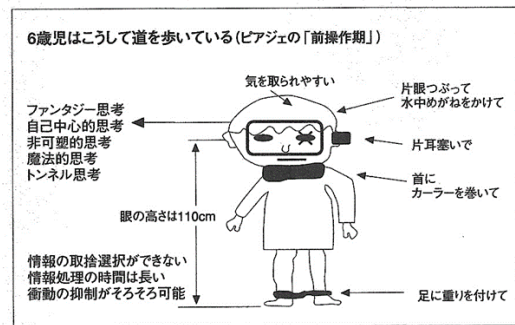


高野さんが人命優先の人の命を大切にされた政策、条文では明確な人命優先の交通法規、交通安全についても話してくださいましたけれども、本当は道路交通法上は人命優先ということは、はっきりしているんですよ。ところが、現実には自動車優先であったり、ドライバー優先であったり、というのが当たり前前のようになっている。

交通犯罪は、効率優先、産業優先の「日常化された大虐殺」状態であることを、いろんな時に訴えているんですけども、人の命を大切にすることを日本人の生き方としていく必要があるのではないかとということで、2026年の9月1日から、生活道路は基本的に30キロ規制になる。

法的なことというと、中央線がない、5.5メートル以下の狭い道路ということですが、それを実際に実行していくために何が大切か、何回も、何回もこのフォーラムで私たちが学んで、そしてその上で訴えてきたことは、歩行者あるいは自転車の安全、人命を優先していくこと。

あるいは、ビジョンゼロというのは死傷者がゼロということです。避けられない災害や天災が世の中にはあるかもしれませんが、交通事故、交通犯罪は、人が命を大切にされた生き方をしていけばゼロにすることができるものだと、私たちは考えています。そのために必要なのが、交通静穏化のポイントとして歩行者優先だということ。歩行者優先といっても例えば、道を横断する際にも、子どもたちの視線と私たち大人の視線は全く違っている。また、見ている現実も違っているということを2010年のフォーラムで学びました。だから、子どもたちの目線に合わせた交通安全を考えていかないと、子どもの命は守れない。



2010年フォーラムでの今井博之氏のスライドより

ゼロのため 人、車、道路の三要素を総合的に交通死傷ゼロを達成するために人・車・道路としての3要素の課題について考えているんですけども、これが前田さんと私が作ったものなんです。

人、車、道路、3要素の課題例

Table with 2 columns: 3要素 (3 Elements) and 課題例 (Example Issues). Rows include categories for '人' (Person), '車' (Car), and '道路' (Road) with specific sub-points like '法整備' (Legal improvement) and '安全車両' (Safety vehicles).

資料もいろいろあったんですけども、生活道路30キロ規制の課題ということで、生活道路を30キロ規制とする意味。それを運転者、それから私たちが、はっきり自覚することで、例えば30キロでスピードが遅いというふうな不満を持つのではなくて、命を守るためにぜひとも必要だと理解すれば命を守るスピードが身につく。

特に生活道路で、死亡事故や大怪我している人の多くが10代の子どもたちと高齢者です。事故にあった時に被害が大きくなったり亡くなる方が多い。だから、そういう現実を知った上で30キロ規制の意味を伝えていってくださればと思います。例えば、規制が2026年9月に始まって、知り合いのドライバーが、「スピードが出せない。なんでだ!」というようなことを言ったら、『まず命優先だよ』ということを書いてくだされば、と思います。

そのために、実はヨーロッパの生活道路では何をやっているか、何をやってきたか。今はもう次の段階をやっているんですけども、私たち日本あるいは札幌市とか北海道の自治体がやらないといけない第1は、生活道路と一般道路との区別だと思っています。しかし、なかなか生活道路と一般道路と区別したがない。特に北海道は、道路管理者とそういう話をした時に言われるのは、「除排雪の妨げになる。だから、ちょっと無理だよ」と言われます。でも本当にそうでしょうか。例えば西田さんの例で言うと、ドイツとかオランダとか、イギリスでも、学校の近くの交差点にはポラートがある。ポラートというのは車止めなんです。唯一1箇所日本で設置されているところがあってその動画を見てもらいたかったんですが、ライジングポラートというのは通常は地面に隠れていて通学時間帯に出てきて、つまり道路の真ん中で車が行けないような、いわゆる車止めの動きをして、だからそれを無視して、あるいは意識なくて走っていればそこで止まらざるを得ない。運転者は怪我をするかも知れませんが、子どもたちは安全です。ライジングポラートという検索をしてくだされば、YouTubeとか、国土交通省のホームページにも載ってますので見られます。

そういった、ハンブやポラートがあれば、子どもたちの命は守られるんですけども、なかなか日本ではそれが進んでいかないという現実があります。やはり、歩行者優先ではなくて、運転者優先、自動車優先の考え方が中心になっている。

それを、人間の命はかけがえのない、



代わりがないのだから、命を守るためにどうしていかないといけないのかを第1に考える社会になってくれるようにと願っています。

そのために、会の提言として、たびたび国や道にも訴えています。西田さんが免許の問題でいろいろ提言されたようなことも、被害者の会の提言として、諦めないで訴え続けています。

この30キロ規制は、国の政策として採択されたのは、いわゆる学識経験者の人たち、交通安全を考える学者の人たちの影響も今回はすごく大きかった。それとやはり、命を守るためにどうしないといけないのか、警察や自治体の関係者も深く考えたということも確かにあったと思います。私たちの働きも、そういう動きに少しは役に立ったかな、というふうに思ったりもしています。



30キロ規制を活かす道路環境づくりを

だからこれからは30キロ規制を生かすような環境にどう整えていくかということが問題になってくると思います。

例えば学校の近くにはポラートを作ったりとか、生活道路と一般道路との区別を明確にする。例えば、外国では、生活道路ではわざと道を狭くしてスピードを落とさざるを得ないようにしたり、あるいは車が通れない道にしたりして安全を確保しています。

また、今問題になっているのは、カーナビが一般的になってきて、最短ということだけで、カーナビが学校のある道を通り抜けに使う問題です。

それは、機械ですから選ばないようにすることは簡単にできる。だから、交通安全学会とか、業者に、それはやめてくれ、除外してくれっていうことをたびたびやってるけども、聞かない。近道として学校の道が選ばれているという現実があります。

30キロ規制をゼロへの出発点に

そういう命を優先しない考えを改めてもらう必要がある。その発端に、まずは30キロ規制が2年後に実施されます。それに向けて、どうより良いものにしていくのかを考えていきたいと思っています。

ぜひ私たちの会の活動にも協力していただければありがたいです。きっと交通死傷事故はゼロになります。国連も、EUも2050年には交通死傷者をゼロにする、あるいは2050年までには半分にするという、長期目標を立てています。生活道路の30キロ規制は、日本の交通事故死傷者ゼロに向けての出発点になる、交通犯罪はきっとゼロになると思います。ご静聴ありがとうございました。

第3部 ゼロへの誓い WORLD DAY

「ゼロへの提言」を今年も採択

第3部「ゼロへの誓い」では、第2部のテーマである「歩行者、自転車の安全と、生活道路30キロ規制の意義と課題」について、参加者からの積極的な発言もあって貴重な討議と交流が行われました。

終わりに、「交通死傷ゼロへの提言」(p11)を、いのちのパネル実行委員長の小野さんが読み上げて提案、採択され、閉会挨拶で終わりました。



なお、フォーラム会場には今回も「いのちのパネル」が展示されましたが、小野さんから、今年度限りで終了することとなります、との報告もありました。(p12参照)



閉会挨拶 副代表 真島 勝彦

西田さん、倅君の事件について、お話を下さりありがとうございました。倅君のパパとして、「どうして、僕死んでしまったの?」、「友達が同じ目に遭わないようになってほしい」との倅君の声に答えるために生きていくことにしたとの思いは、多くの被害者遺族の思いに重なるものだと思います。私自身も、息子以明の死によって人生を変えられました。

また、北海道警察本部の高野さん、交通安全について改めて考えました。ありがとうございました。

道庁くらし安全局の二瓶さん、道路管理者の視点から、歩行者、自転車の安全を守るために30キロ規制が大切であるのか改めて分かりました。ありがとうございました。

今回のフォーラムに参加された皆様、フォーラムで感じられたことを、まわりの人に伝えてくださればと思います。これで、2024年のフォーラムを閉会します。ありがとうございました。

参加者アンケートより

フォーラムに参加して

■ 同じ子どもを持つ親の気持ちとして、西田様のお話は胸が締め付けられる思いでした。辛い中でも倅君と共に交通事故ゼロへの想いから立ち上がって下さった講演はしっかりと受け止めさせてもらいました。これからも交通事故ゼロに向けて一緒に頑張っていきたいと思っています。

■ 飲酒、スピード違反だけでなく、服薬管理など、自分の体調を管理出来なければ運転を控えるべきだと強く思いました。

■ 西田さんのお話を聞き、今自分がしている仕事の中でもっと出来ることあるのではないかと考える機会となりました。今日のお話は、自分止まりするのではなく、家族や職場の人にも伝え、交通事故・犯罪を無くしていくために、今までの当然を当然とするのではなく、諸外国の取組についても勉強しながら、どうすれば実現出来るかを考えていきたいと思いました。来年も是非参加させていただきます。

■ 道警と北海道庁の説明で、取組の理解が出来ました。今後の具体的推進に期待します。

■ 北海道の会が25年前からこうした活動を続けておられることに心からの敬意を表したく思います。ご家族、ご自身とも大変辛い日々を過ごしながら声をあげ続けることが、どれだけ大変なことか…。

察するに余りあるものがあります。しかし、そのおかげで生活道路の30キロ規制が実現したのだと思えました。

本日は大変勉強になりました。まだまだ課題は山積しており、一朝一夕には社会は変わらないように思いますが、自分がハンドルを握る時は必ず今日のことを思い出したいと思います。



交通死傷ゼロへの提言

「持病の確認を」
札幌でフォーラム

交通事故で肉親を亡くした遺族らでつくる北海道交通事故被害者の会は16日、死傷者ゼロを目指す北海道フォーラムを札幌市中央区で開いた。5月に事故で小学4年の三男を亡くした市内の会社員西田圭さん(49)が講演。意識障害を伴う持病のある人が運転する際のチェック体制の強化などを訴えた。

西田さんの三男は、登校中に同市豊平区で交差点で赤信号を無視したワゴン車に衝突し、亡くなった。西田さんは「薬の影響で危険な運転が起きてはならない」とし、免許更新時などにドライバリーの病歴や服薬薬をチェックする体制の強化を訴えた。一俵は「パパ、じゃったの」と今も言っていると思う。同じ被害に遭う人を一度と出さないため発信を続けたいと語った。(三島今日子)

「最愛の息子は小さな運命で殺された」と訴えた西田圭さん

男を亡くした市内の会社員西田圭さん(49)が講演。意識障害を伴う持病のある人が運転する際のチェック体制の強化などを訴えた。

西田さんは「薬の影響で危険な運転が起きてはならない」とし、免許更新時などにドライバリーの病歴や服薬薬をチェックする体制の強化を訴えた。一俵は「パパ、じゃったの」と今も言っていると思う。同じ被害に遭う人を一度と出さないため発信を続けたいと語った。(三島今日子)

「最愛の息子は小さな運命で殺された」と訴えた西田圭さん

交通死傷ゼロへの提言

2024年11月16日

世界道路交通被害者の日・北海道フォーラム

近代産業社会がモータリゼーションとともに進行する中、この利便性を享受する影で、「豊かさ」の代名詞であるクルマがもたらす死傷被害は依然として深刻であり、命の尊厳とは何かという根源的問いが突きつけられています。

人間が作り出した本来「道具」であるべきクルマが、結果として「凶器」のように使われている異常性は即刻改められなければなりません。

第1 交通死傷被害「ゼロ」のための施策推進を

憲法が第13条で定めているように、人命の尊重は第一義の課題です。「第11次交通安全基本計画」の基本理念には「究極的には交通事故のない社会を目指す」と記されていますが、「究極的には」でなく、中期目標としてゼロの実現を明記し、施策の基本に据えるべきです。減らせば良いではなく、根絶するにはどうするかという観点から、刑法や道路交通法など法制度、道路のつくり、対歩行者を重視した車両の安全性確立、運転免許制度、交通教育など施策の抜本的改善を求めます。

第2 クルマの抜本的な速度抑制と規制を基本とすること

これまでの長い苦難の歴史から私たちが学んだ教訓は、利便性、効率性、そしてスピードという価値を優先して追求してきた「高速文明」への幻想が、人々の理性を麻痺させ、真の豊かさとは相容れない危険な社会を形成してきたということです。安全と速度の逆相関関係は明白です。施策の基本に速度の抜本的抑制を据えるべきです。

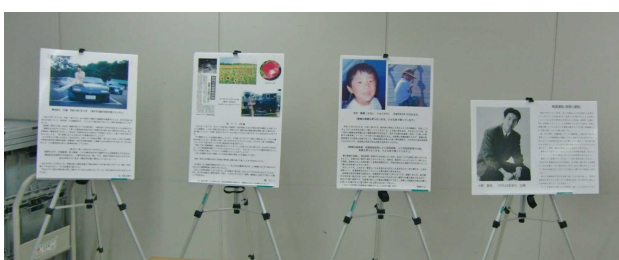
不確かな「自動運転車」に幻想を持つのではなく、今あるクルマの速度規制が急務です。クルマ自体に、規制速度を超えられない制御装置やドライブレコーダー装着を義務化し、速度と安全操作の二重三重の管理を徹底すべきです。

第3 歩行者保護と居住地の交通静穏化を徹底すること

子どもや高齢者の安全を守りきることは社会の責務です。道路は住民らの交流機能を併せ持つ生活空間であり、決してクルマだけのものではありません。子どもや高齢者が歩き自転車が通行する中を、ハードなクルマが危険速度で疾駆し、横断歩道での歩行者優先（道交法38条）が守られていないなどの現状を今すぐ改め、横断歩道のある全ての交差点を歩車分離信号に変え、生活道路における通行の優先権を完全に歩行者に与えるために、速度を少なくとも30キロ以下に一律規制（「ゾーン30」の発展）し、交通静穏化を実現しなくてはなりません。

同時に、財源措置を伴う公共交通機関の整備を進め、自転車の更なる活用と安全な走行帯確保を緊急課題と位置づけるなら、道路の交流機能は回復し、コンパクトな街並みは活気を取り戻すでしょう。それは、住民の生活の質をも豊かにし、全ての市民の基本的な人権の保障につながるのです。

フォーラム会場に展示された「いのちのパネル」



ご報告

いのちのパネル展 終了 ご挨拶

「悲惨な交通被害が無くなりますよう」

いのちのパネル実行委員長 小野 茂

1999年8月に息子を奪われ、心の落ち着かない日々を送っていた時、9月、交通事故被害者の会が出来ました。入会したのは2000年、入会してから中々心の整理がつかない時、アメリカで、日本人留学生がハロウィンで訪れたところ、銃で命を奪われた事件がありました。地元住民が銃社会撲滅のため、銃による被害者の靴を並べ、社会に「銃撲滅」を訴えていました。

この様なことを札幌でも出来ないかな？と世話人会で話したところ、前田さんが「東京でも似たようなことをやっているよ」。東京への折衝は前田さん。札幌での場所確保、後援、資金集め、私は忙しく走り回りました。

2001年「かでる2・7」で行った「生命のメッセージ展」は驚くほどの人が集まりました。改めてマスコミの力を知りました。

この結果を無駄にしたくない。北海道で交通被害に遭った人だけのメッセージ展を開きたいと2003年「いのちのパネル展」を立ち上げました。制作・構成担当は筒井さんと小野の二人で船出しました。名称の名付け親は水野 親さん。最初は6人からのスタートでした。徐々に会員数も増え、2003年より2024年まで走り続けてきました。22年間、各区民センター、大学校、道の駅、道内はもちろん東京まで展示を行ってきました。



最終会員数23名、札幌国際大学生1名の24名で、最終展示は11月18日から12月2日までの2週間、札幌国際大学で行い、無事終えることが出来ました。お別れに花束をいただいたとき、活動が認められたと、嬉しく思いました。

22年の間、途中何度も手術、痛み止めを打って片付けに行ったこと、江差、名寄、釧路、随分遠くまで行きました。伊達の道の駅では、旅行者が「このような素晴らしい取り組みを初めて見ました」との言葉もいただきました。

深川では伊藤さんが会員でないにもかかわらず、二度も開催してくれたこと。飯田さんがよく手伝ってくれたこと。何度もパネルを作り直してくれた筒井さん、全てに於いてご協力いただいた皆様方に感謝申し上げます。

ありがとうございました。皆様の思いは必ず誰かに伝わり、被害者の事、交通のあり方を考える切っ掛けになったことと思います。

北海道から悲惨な事故が無くなりますよう。

2024年12月6日



※ 2024年10月21日
札幌駅地下歩行空間での
いのちのパネル展設営を
終えた小野さん

22年間 本当にお疲れ様でした

「いのちのパネル」誕生の切っ掛けとなった「生命のメッセージ展」(2002年5月)での小野実行委員長の奮闘を忘れません(会報9号参照)。

ここから始まった小野さんの被害ゼロへの熱い思いは、22年の長きにわたり、会員はじめ関係機関、そして道民の皆さんの胸に深く大きく広がりました。

開催経過と感想紹介は、会報にても紹介を続けてきましたが、22年間の総開催回数は448会場以上に達し、延べ開催日数も2000日以上に及びます。

平均にすると、毎年20会場で3か月間にも及ぶという、小野さんが中心となって続けてきた崇高な活

動に、改めて敬意を表し、心から「お疲れ様でした。ありがとうございました」の言葉を添えます。(前田)

「22年間にわたる活動ご苦労様でした。自分も来年就職の為、車を運転する機会が増えます。パネル展を心に安全運転を心がけます」

(札幌国際大学 2024/11/18~12/2)



「自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会」 の結果について

副代表 内藤 裕次（弁護士）

1 会報70号で、自動車運転処罰法を見直すため、有識者による検討会が行われており、私がヒアリングに出席して、意見を述べてきた旨報告致しました。

検討会は、令和6年2月から11月まで11回にわたって行われ、法務省のホームページに、その「とりまとめ報告書」が掲載されていまして、その内容をかいつまんで説明したいと思います。

(https://www.moj.go.jp/keiji1/keiji07_00028.html)

2 危険運転致死傷罪の飲酒運転類型

飲酒運転類型については、現在、「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」が必要になっているが、基準が明確ではないという批判があります。

検討会の結論としては、「一律に数値基準を設けることが考えられる」という結果になったようです。

問題は、数値をどこに設定するのか、現在の基準は廃止するのか、存続させるのかということになるようです。

3 危険運転致死傷罪の高速度類型

高速度類型については、現在、「その進行を制御することが困難な高速で自動車を走行」させた場合に適用されますが、裁判例では、進行制御の判断にあたり、ほかの通行車両や歩行者の存在を考慮せず、その結果、常識的に考えられない高速でも適用を否定するものがありました。

そこで、検討会の結論としては、飲酒運転類型と同様に、「数値基準を設けることが考えられる」という結論になりました。

これについても問題は、どこで線引きするか、数値基準とは別の基準も併用するかが課題になるようです。

4 信号無視類型

信号無視類型については、「殊更に無視」という要件があり、私も、この要件は不要であるという意見を述べてきたところです。

しかし、この点については、判例上「殊更に無視」の意義は明確になってきており、要件から外すことには慎重論が多かったようです。



5 ながら運転の追加

スマートフォンを注視しながらの「ながら運転」も検討課題になり、これについては、私もヒアリングで指摘したところでした。

しかし、結論としては、ながら運転には様々な態様があり、その中から危険なものを切り出して規定することは難しいなどの理由で、消極的な結論になりました。

6 曲芸的な走行行為の追加

タイヤを滑らせたり浮かせたりする走行も検討対象になりました。

これについては、危険、悪質な行為態様もあることから、危険性、悪質性の高い行為に限定し、新たに危険運転の処罰対象とするよう検討すべきだという結論になったようです。

7 過失運転致死傷罪より重く 危険運転致死傷罪よりも軽い類型の新設

これは、どういうことかということ、例えば、飲酒して過失事運転致死傷を起こしたり、スピード違反して過失運転致死傷を起こした場合、飲酒やスピード違反も伴っている点で悪質性が高いので、過失運転致死傷より重く処罰できないか、ということの意味します。

これについては、私も意見として述べてきたところでしたが、結論としては、「慎重な検討が必要である」などと消極的でした（ただし、積極的な意見を述べられた委員も複数あったようです）。

8 法定刑の引き上げ

最後に、過失運転致死傷罪と危険運転致死傷罪の法定刑の引き上げもテーマとなりました。

これについては、ほかの罪の法定刑との均衡や、量刑が上限に集中していないことなどから、引き上げは難しいという方向になっておりました。

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

国の関係省庁へ要望書提出・回答

今年度も9月5日に関係省庁（内閣府、警察庁、国交省、法務省、厚労省）宛要望書を提出しました。

提出窓口は、道選出の荒井ゆたか衆議院議員です。切実な6大項目、21中項目の要望書に対する5省庁（計14以上の）各担当部局からの（35枚に及び）回答が10月初旬に荒井事務所を通して会に届けられました。以下、幾つかの項目について報告します。

（数字は要望項目、要望と回答一覧は会のHPに掲載）

4-3 飲酒運転根絶にインターロックなど対策強化を

2021年の千葉県八街市の飲酒事件を受け、道路交通法施行規則を改正し、安全運転管理者の義務として、運転者の運転前後における（アルコール検知器を用いた）酒気帯びの有無の確認に係る規定が2023年12月から施行されたとの使用者対策の推進など貴重な回答がありますが、飲酒違反者への「インターロック」導入は依然課題です。

6-2 生活道路の30キロ規制を早期に

本要望内容については、本号のフォーラム記事で報告した通りですが、今次警察庁回答でも、「生活道路における自動車の速度抑制を行うことで、自動車と歩行者の交通事故を防止すべく、道路交通法施行令270号を改正し…」との回答がありました。物理的デバイス（対策）としての取り組み「ゾーン30プラス」についての報告もあり、根底施策の一つが動き出しました。

6-2 歩車分離式信号への切り替えを直ちに

・・・回答に基づき「指針」が改訂されました！

切実な要望課題の一つですが、会報70号（p15）で報告した国会答弁に基づき、「歩車分離信号の整備を一層推進するため、指針の見直しを含めた検討を実施しているところ」という貴重な回答があり、そしてこの回答に基づき指針の見直しが行われました！

1月31日、警察庁は下記の内容の指針改定（要件緩和）を、全国の警察本部に通達したのです。今後の歩車分離信号の導入推進が期待されます。

23年前、2002年の「指針」は、導入を検討すべき交差点の条件として、①歩車分離であれば防止できたと考えられる事故が過去2年間で2件以上発生した ②児童などの交通の安全を特に確保する必要があり、かつ、歩車分離導入の要望がある…などでしたが、今回の改定指針では、①について「事故が過去5年間で2件以上発生」が「死亡事故が発生」で検討すべきとし、②については、「特に」を削除し、かつ、要望がなくても導入を検討できるように条件を緩和しています。

6-3 アクセルとブレーキの踏み間違い事故防止策

国交省は、アクセルとブレーキの踏み間違い事故防止のため、ペダル踏み間違い時加速抑制装置に関する国際基準の策定を提案。これが、昨年11月、国連自動車基準調和世界フォーラム（WP. 29）にて採決予定との回答でしたが、無事採決されておりますので、今後、基準の義務化に

進むものと期待できます。他に、速度超過の警報を行う支援装置のガイドライン策定など、安全運転支援装置の普及促進が新たに回答されています。

6-4 自動車運転者の労働時間等の改善基準の適正実施

国交省、および厚労省から、昨年4月に施行された自動車運転者の時間外労働の上限規制は、過労運転防止と安全運転管理に重要として、その遵守を強調。国交省は貨物事業者の違反に対する行政処分の基準改正も行っていきます。

道知事宛要望書提出・意見交換

12月17日、道庁会議室にて知事宛要望書の手交と意見交換が行われ、前田代表と、真島、飯田



両副代表が赴き、道は、佐藤くらし安全局長、二瓶道民生活課課長が対応しました。

要望書手交後、佐藤局長から、会の活動への理解と被害根絶への決意が語られ、会からは、11月のフォーラムで道から提言を頂いたこと、今年度も「いのちのパネル」複写版が道庁で4回にわたって展示されたことなど、会の活動へ深いご理解を頂いていることに感謝するとともに、今も続く悲惨な被害根絶の願いを伝え、支援と死傷被害ゼロへの要望9項目を強く求めました。

二瓶課長からは、各項目について道の取り組みの現状と課題が説明されましたが、詳細は、会のHP「活動報告」のページを参照下さい。

札幌市も犯罪被害者条例制定へ動く

私たちは、犯罪被害者等基本法の具現化を求め、自治体における特化条例の制定を求めてきました。「被害者が創る条例研究会」（諸澤英道氏監事）の助力で、2017年に札幌シンポを開催、翌年の道条例制定に繋げました。（2024年、全都道府県で制定）

遅れていた道内179市町村での特化条例も、道や道警など関係機関、道弁護士会被害者支援委員会などの尽力で、この数年で9→51市町村へと拡がり、さらに飛躍的に増えつつあることは大きな励みです。

こうした中、札幌市も昨春、特化条例制定を表明し、「札幌市犯罪のない安全で安心なまちづくり等審議会」が、当会も臨時委員に加えて検討。9月に答申、12月にパブリックコメントを終えました。

審議会が答申した札幌市の条例素案には、その理念と目的の項で、当会からの意見反映もありました。

また、「基本計画（案）」の中で、これまで、対象犯罪に含まれないとされていた過失による交通事犯を対象とする旨の改訂があったことも付記します。

犯罪被害者週間全国大会2024～いのち、きぼう、未来～

22回目となる犯罪被害者団体ネットワーク ハートバンドの全国大会は、11月30日(土)12月1日(日)の2日日程で、千葉県習志野市のトーセイホテル&セミナー幕張に於いて行われました。

100人を超える方が会場参加され、沖縄から北海道、全国20の被害者団体と支援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、真島勝彦・和子、荻野京子、佐藤京子・茜莉、斎藤敬子、高石弘・洋子(「飲酒ひき逃げに厳罰を…の会」)、の8名が会場参加し、討議と交流を深めました。



全国大会に参加して

札幌市 真島 和子(世話人)

第1部「被害者の声」では、3名の方の悲痛な声を聴かせて頂きました。その中で、給食死亡事故の話は、職員がほんのちょっと気を付けてその場を離れなければ起こらなかったと悔しく思いました。

第2部「聴こう、語ろう、考えよう」のグループワークでは、他の方の話を聴く事で、本当にそれぞれ事故・事件の態様もその後の裁判の在り方も違うことを実感しました。

二日目の第3部では、癒やしの音楽に癒され、コラージュを作り乍ら話が出来、私の息子の話に「今後の裁判の流れ等分かり良かった」と言って下さり、役に立ったようで嬉しかったです。

犯罪被害者週間全国大会に参加

千歳市 荻野 京子(世話人)

久しぶりに大会に参加。歩行器になったので、参加は無理だと思っていた。自分のことは、自分で出来るのだからと、出席することにした。

車椅子で飛行機に連れて行ってもらった。飛行機を降りると、電車で新習志野へ向かう。人に聞きながら行ったが、違う駅を教えられ迷う。初日に遅れてしまった。

各会の発表の後で、グループに別れてデスクッション。小さな声で聞き取りにくい。

夕食後の懇談では、性被害の方の赤裸々な報告。胸の内を聞くことで救われ、明日への生きる力になれば、素晴らしい。

二日目は、癒やしの音楽へ参加。2時間50分の長時間演奏。司会も居なくて、大変な気がした。聞くほうも疲れた。



亡くなった人への手紙を書く。怪我で亡くなった人とのお別れが、ここ2、3年で6人にもなった。仲良く暮らしています

か? 私が行ったら、仲良くしてくださいね、と。

帰りの飛行機は、階段を登る方式。リフトを用意しますと言われ、待っていると、消防自動車より大きなリフト車が到着。到着まで飛行機が遅れ、搭乗者に迷惑をかけた。

2024年、良い経験が出来た。未長く大会が継続され、犯罪被害者が一人でも救われることを願う。

全国大会に参加して

札幌市 佐藤 京子(世話人)・茜莉

全国大会2024に、今回も参加させていただきました。今回は被害者の声が3人いましたが、事件の内容が違い、とても考えさせられる事件でした。

1年に一度、会える方もいれば、会えない方もいます。会えなかった方に、どうしているかと少し寂しさを感じ、帰宅してから、来られなかった方に連絡して近況を聞くようにしています。

事件は違っても、どこに居ても、何をしていても繋がっています。また初心に戻り、歩き出します。ありがとうございます。(京子)

全国大会に参加させて頂きました。今回印象的だったのが、給食死亡事故遺族の林香織さんのお話でした。無知というのは本当に恐ろしく、見ているだけで何もできない人がいた事、してはいけない救命をしていたという事が深く胸にささりました。自分自身を、周囲の方を助ける為にも救命知識を増やし、周りにも共有していきたいと考えさせられる内容でした。久しぶりの参加にはなりましたが、面識は無いものの見かけたことのある方がいらっしゃり、懐かしい気持ちになりました。また、話をされた犯罪被害者遺族の村上歩さんは、講演当日が亡くなられた弟さんの誕生日だったことで講演を受けたと言われており、亡くなられた方々が繋いでくれた縁を感じ、熱く込み上げる思いもありました。

参加させて頂き、有難うございました。

(茜莉)



ハートバンドの大会に参加して

札幌市 斎藤 敬子(世話人)

2024年のハートバンド全国大会に参加させていただきました。私は一日目の第二部「聴こう・語ろう・考えよう」について感じた事をお話したいと思います。

「全員が主体的に話をする機会を設ける」のコンセプトのもと、6~7人の少人数のグループに分かれて二つのテーマについて話し合いました。

テーマ①「助かった経験・よかった経験」では、誰にも話せなかった悲しみや苦しい思いを親身に聞いてくれたり、心に響く言葉をかけてくれる人は必

ずいるのだと改めて知ることができました。

テーマ②「困った経験・悩んだ経験」では、心ない誹謗中傷などに胸が痛みました。そして、当事者だけではなく支援団体の方々も自発的に参加されていて、熱心に耳を傾け、うなずいていた姿が目につきます。

悲惨な事故撲滅を願いながら、主だった活動を見つけれずにいた私ですが、今までよりは場になじめたように感じたし、改めて考える事の大切さを知り、カモ与えてもらえた大会であったように思います。スタッフさん始めすべての関係者の方々に感謝しています。ありがとうございました。



編集を終えて

■「未だ止まない 日常化された大虐殺」。巻頭の西田倅さん被害事件に、そして、日々報じられる交通死傷事件に深く胸が痛みます。■ 交通死傷被害の多くは決して「事故」ではありません。倅さんのお父さんが涙ながらに語ったように、歩行中、あるいは自転車通行中に轢かれるなどの事件の多くは危険運転罪で裁くべき交通「犯罪」です。■ 見ず知らずの加害者に公道で突然命を奪われる。その被害は「通り魔殺人の被害」と何ら変わりがありません。■ 「未必の故意」による「通り魔殺人的被害」を日常化させている「人命軽視の麻痺したクルマ優先社会」は即刻改めなくてはなりません。

■ 一筋の希望は、昨年政府決定された「生活道路の30キロ規制」(2026年9月~)です。「道具」であるべきクルマを決して「凶器」とさせないために、低速安全走行・歩行者優先を徹底する当たり前の社会に変えていくための大きな一歩としなければなりません。■ 既に、西欧の多くの都市では「City 30」を合言葉に、居住地全域での歩行者優先と低速化が進んでいるのです。今号で特集したフォーラムテーマがしっかり根付き、「ゼロ」への根底施策が全面的に推進される社会となることを強く願います。■ 交通犯罪の抑止と被害者の尊厳にとって、自動車運転処罰法の見直しは急務です。その一歩とすべきp13の内藤さんのコラムにある法務省の「検討会」報告は、法制審議会に諮問予定で、改正に動き出します。

■ ここまで書いたところで、p14に記した要望課題の歩車分離信号についても、警察庁が条件を緩和するべく「指針」改訂を(1月31日に)通達したとの報が入りました。(経緯は70号p15)

■ 悲観も楽観もしてはならないと改めて思います。

会報を手にして頂いた皆様に引き続きご理解をお願い致します。私たちは、辛く苦しいですが「被害の視点」と「命の尊厳」(交通死傷ゼロ)をキーワードに、「声なき声」を代弁する活動を続けます。(前)

会の目録

2024.8.16. ~ 2025.1.31.



《会合など》

8/30 会報70号発行 9/5 関係省庁へ要望書提出
11/16 北海道フォーラム
12/17 道環境生活部へ要望書提出、意見交換
世話人会：9/4 10/9 11/6 12/4

《訴えの活動》

◆ 8/27 札幌市立宮の森中、10/1 月形刑務所、
10/2 苫小牧西高、10/18 登別市立鷺別中、11/1 室蘭海星学院高校、11/21 芦別市立芦別中、12/10 札幌弁護士会、12/12 自衛隊札幌駐屯地、1/17 小樽西陵中、1/27 札幌市役所 (前田)
◆ 8/29 札幌市立西岡中、10/15 室蘭市民会館、
10/29 日高町立厚賀中、11/7 栗山高校、12/13 札幌龍谷学園高校、12/16 道被害者支援フォーラム(真島勝)
◆ 9/19 北見警察署、9/30 恵庭市民会館、
10/11 日本ハム江別工場、10/23 札幌市立発寒中、
10/30 千歳警察署、11/5 野幌高校、11/15 厚別高校、11/28 札幌刑務所、12/13 旭川明成高校(高石)
■ 処分者講習 9/5、(真島勝)
10/3、11/28、12/6、1/16、(前田)

《いのちのパネル展》

■ 10/21 札幌駅地下歩行空間 ■ 11/18~12/2 札幌国際大学

【お知らせ】

2025年の定期総会・交流会は
5月31日(土) 13時半~18時、
「かでる 2・7」です。

