

交通事故被害者の会

第72号

2025年8月30日 (年2回発行)

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

E-mail info@hk-higaisha.netホームページ <https://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

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。

手記

娘は 不正改造車の脱輪タイヤに轢かれ 今も意識が戻りません

札幌市 T・S

2023年11月14日午後1時半ごろ、札幌市西区・平和3条8丁目の下り坂の市道で、走行中の軽乗用車から左前輪が外れ、約70メートル転がって歩道にいた4歳の娘に直撃しました。私は娘と姉と3人で幼稚園からの帰り道、手をつないで歩いていました。ガードレールの歩道で、オフロード用のタイヤがジムニーから外れ、娘の顔に衝突しました。タイヤが衝突した娘は頸髄損傷などの重い傷害を負い、事故から約1年半経過した現在も意識が戻りません。脳の損傷も大きく、意識を取り戻したとしてもそれを伝える手段は無く、以前のような生活に戻る可能性は完全に断たれています。



警察はその場で運転手を過失運転致傷容疑で逮捕。車はタイヤ部分が車体から突出するよう不正に改造されていたとして、運転手と所有者の2人が道路運送車両法違反でも起訴されました。事故当日、運転者である被告Wは異常（ハンドルのぶれ）を感じながら、所有者の依頼で現場近くを試走していました。供述によると、所有者である被告Tは、事故当時の車両の状態になる改造を施してから、数日のうちにおよそ300 km以上走行していたそうです。事故の2日前には、車両の改造をともに行っていた友人Sらと砂浜等を走るために少し離れた場所で試走を行っており、その帰りに車両に違和感に気付いていました。不正な改造を知っている人間が複数いながら、誰もそれを止めることをしなかったそうです。違和感が気になった被告Tは被告Wに点検を依頼したそうですが、被告Wは自らが複数回に及んで改造した部位が気になり、その結果、通常であれば気づけるはずのタイヤのホイールナットの緩みに気づけなかったと公判では言っています。専門家の見分でも、車両の改造がホイールナットの緩みにつながったと指摘されています。両被告の日頃の安全に対する意識の不足に結果タイヤが外れ、娘に当たったのです。

積極的に改造を依頼し、自らも改造を行っていた所有者である被告Tは、事故の根本的な原因を作り、車両の第1次的な点検義務をも怠っていたにもかかわらず、過失運転では起訴されませんでした。被告Wは懲役3年・執行猶予5年のみで実刑はなく、被告Tは改造していた罪で僅か罰金20万円でした。裁判所は「事故の危険性を高める悪質な改造」と指摘しました。

家族としては、娘の命が奪われたに等しいのに、たったこれだけの刑罰で済む現在の司法に対して多くの疑問を持つようになりました。娘の未来は、一瞬で奪われました。公判では違法改造や整備不良を形式的に片付けず、加害者達の規則を軽視し、その結果車両の安全性を損ねる事を日常的に行っていたという悪質性をしっかり考慮して欲しかったです。

これからの世の中の安全のために、改造・整備の実効的な取り締まり、走行前点検の徹底、歩道の安全設計の強化、無保険走行の根絶、そして何よりも加害者へのきちんとした制裁を社会全体の責任として進めてほしいと願っています。



～～ 本手記は、5月31日の当会交流会での発言を基に記していただいたものです。p5に続きます ～～

〈今号の内容〉②～④ 定期総会 ⑤～⑩ 交流会での発言から ⑪ 真実への道のり ⑫ 処罰法改正の動向について ⑬ 拘禁刑導入と刑罰の目的 ⑭ 飲酒運転根絶道条例から10年 ⑮ お便り ⑯ 日誌 他

2025年 定期総会・交流会開く 5/31

発足から26年目の総会・交流会は、5月31日（土）「かでる2・7」710会議室を会場に、23家族、30人の出席で行われました（会員家族数118）。

司会は副代表の飯田さん。犠牲者への黙祷を捧げたあと、来賓の道警交通部と道交通安全協会よりご挨拶を受けました。

総会議事は伊藤世話人の議長により滞りなく進められ、活動報告と決算、2025年度の活動計画・予算・要望事項案が提案通り承認されました。役員選出では、前田代表、内藤・真島勝・飯田各副代表の4人が再任され、引き続き役員会を構成します。

以下、総会と総会後の会員交流会での発言等を要約して報告します。



議長を務めた伊藤さん

代表挨拶

前田 敏章

はじめに、お忙しい中、来賓としてお越しいただいた、道警交通部・藤原管理官、横平企画係長、道安全協会・岡田交通安全推進グループリーダーに、心より感謝申し上げます。

私たちの会は、被害者が孤立無援に陥ってはならないと、道警交通部によって設立を導かれました。26年前になります。以来、道警と安全協会の支えで、活動を続けております。今後ともよりしくお願い致します。

現在の会員家族数は118家族です。この数はここ10年ほど変わっておりません。高齢となって退会される方が毎年おられますが、死傷被害は続いており、毎年4～5家族の入会者があります。本日参加の23家族の中にも被害事件から日の浅い初参加の方が4家族おられます。

私たちは、発足以来、「こんな悲しみ苦しみは私たちで終わりにして欲しい」という切なる願いで活動を続けておりますが、一刻も早く、会の活動が不要になる、交通死傷ゼロの、当たり前の社会になることを、強く願うものです。

道具であるべきクルマが、歩行中の人などを危険運転や重大過失で殺めてしまう。こんな被害が続く社会は異常です。被害者にとっては、「通り魔殺人」の被害と何ら変わりがないのです。

こうした、苦しみの中での活動で、私たちが大きな希望を感じるのは、昨年フォーラムでテーマにしましたが、警察庁の英断で、生活道路を原則30キロ規制とする政令改正が成されたことです。実施は来年9月であり、課題も多々ありますが、この低速・安全走行の徹底により、歩行・自転車中の被害根絶、そして交通死傷ゼロへの、大きな一歩になるものと確信しますし、そうしなければなりません。

私たちは、改めて、ヨーロッパ各国が、数十年前より「ビジョン・ゼロ」を基本理念にクルマ使

用の低速・静穏化を進め、今は都市全体を30キロ以下規制とする「City30」の取り組みへと進めていることに、深く学ばなければなりません。

要望活動の中で、私たちが元気を得た前進がまだあります。課題となっていた、地方自治体における被害者支援の特化条例ですが、道警の被害者支援室の尽力もあり、札幌市がこの4月に施行するなど、この2年で、15自治体から94自治体（全道179自治体の半数）へと飛躍的に増えたのです。

これは、「犯罪被害者等の視点に立ち、その尊厳にふさわしい処遇を保障する施策を講じなければならない」とした（2005年の）犯罪被害者等基本法の定めに基づくものです。このことにも、私たちは大きな勇気を与えられております。

しかし、道は平坦ではありません。課題は多く、時間も要します。

私たちが、被害者の尊厳と交通犯罪抑止のために求め続けている刑罰適正化の課題、昨年始まった法務省の見直しは、検討会報告を受けて、法制審議会での審議に移っていますが、全国の被害者団体からの意見、北海道で支援を行った訴因変更の取り組みも反映され、危険運転罪の適用要件緩和という極めて重要な改正が審議の柱となっています。しかし、一方、私たちもヒアリングで強く求めた重大過失事犯の厳罰・適正化の課題は保留され、今後に持ち越されそうなのです。

時間はかかります。私たちは、苦しいですが、前を向き発信出来るように、本日の総会、交流会でも支え合い学び合いを続けたいと思います。

本日出席できない遠方の会員、体調の優れない会員、そして、入会されずとも会の活動を見守っている沢山の被害者の方々と、心一つにして、被害の視点と、命の尊厳が貫かれる社会の実現に向けて、討議と交流を深めていきたいと思っています。

本日は、よろしくお願い致します。



来賓挨拶

北海道警察本部 交通部

管理官 藤原 学 氏

北海道警察本部交通部管理官の藤原でございます。本日は「北海道交通事故被害者の会 2025定期総会」にお招きをいただき、誠にありがとうございます。



本日は、北海道内の交通事故情勢等について御報告をさせていただきますが、まず初めに、交通事故により尊い命を失われた方々に、心より哀悼の意を表しますとともに、御家族の皆さまに深甚なるお見舞いを申し上げます。

北海道交通事故被害者の会の皆さまにおかれましては、発足以来、各種フォーラムの開催や、「いのちのパネル展」、「命の大切さを学ぶ教室」などの活動を通じて、交通事故の悲惨さを広く訴え、新たな被害者を生み出さないため、交通事故防止活動に御尽力されておりますことに心から敬意を表します。

昨年の道内における交通事故の発生状況について申し上げますと、

○ 発生件数：8,743件（前年対比 -339件）

○ 負傷された方：10,297人（前年対比 -304件）であり、

交通事故で亡くなられた方は

○ 104人（前年対比-27人）

と、交通事故統計が残っている昭和22年以降では最小の結果となりました。

しかしながら、あくまで統計は情勢を客観的に計る数値であります。

いまだに1年間に104人もの方々が交通事故により命を失い、1万人を超える方々が怪我を負っている現状であり、その1件1件において、事故当事者はもちろん、その御家族を含め多くの方々が深い悲しみと御苦難を抱えています。

また本年は「北海道飲酒運転根絶に関する条例」の制定から10年の節目を迎えておりますが、未だに飲酒運転を伴う重大事故の発生は後を絶たず、飲酒運転の根絶に向けては道半ばという状況であります。

道警察では、悲惨な交通事故を未然に防ぐべく、引き続き、悪質危険な交通違反に対する市道取締りを強力に推進するとともに、関係機関・団体と連携した交通安全運動に取り組む所存であります。

北海道交通事故被害者の会の皆様方の御活動は、

交通事故防止に向けて、大きな力となっております。どうか引き続き御尽力を賜りますようお願い申し上げます。

結びとなりますが、交通事故のない社会の実現を強く祈念いたしまして、私の挨拶とさせていただきます。



北海道交通安全協会

交通安全推進グループリーダー 岡田 雅之 氏

北海道交通安全協会の岡田です。

本日は、北海道交通事故被害者の会2025年定期総会にお招きいただき、北海道交通安全協会を代表いたしまして、一言御挨拶を申し上げます。



皆様におかれましては、平成11年から、代表の前田敏章様とともに、北海道交通事故被害者の会を発足され、これまでの間、悲惨な交通事故で最愛のご家族を失った遺族、体や心に深い傷を負わされた交通事故被害者に寄り添う活動を、四半世紀以上に渡り取り組まれていることに、心から敬意を表します。

定期総会の活動内容を拝見いたしますと、交通事故の死傷者ゼロを願う活動の一環として、被害の悲惨さとかげがえのない命の大切さを訴える「体験講話」での聴講者数が年間約1万人、25年間での累計として講話回数1500回以上、聴講者数が約28万人と、本活動に、改めて敬意を表する次第であります。

さらに、いのちのパネル展による活動、定期的なフォーラム活動の実施により、北海道内はもとより全国で発生している交通事故の減少に、大きく繋がっていると感じております。

先程、北海道警察本部交通部藤原管理官から、昨年の交通事故の発生状況についての説明のとおり、減少してはおりますが、毎年、悲惨な交通事故で最愛の子や配偶者、親などかけ



がえのない家族を失う、あるいは、体や心に深い傷を負わされた苦しみの中で生きておられる方がいるのが、現実であります。

来賓挨拶 閉会挨拶 交流会の記録

本年は、昭和元年から数えて100年目、戦後から80年目、北海道飲酒運転の根絶に関する条例が施行されてから10年目を迎える節目の年でもあります。

北海道交通事故被害者の会も、昨年、四半世紀から半世紀に向けての節目を迎え、「クルマ優先社会」「交通事故被害者が軽視される社会」からの脱却を目指した活動等が展開されております。

目標である「被害者ゼロ」に向け、これまでと同様に皆様のお力をお貸し願いたいと思います。

当協会としても、北海道交通事故被害者の会の目標である「被害者ゼロ」に向け、会員の皆様方から頂いた手記により「癒されぬ輪禍Forever（永遠に）」第4弾を発刊したところであり、微力ながらも会員の皆様方の活動をお支えし、共に悲惨な交通事故を「起こさせない」「交通事故被害の根絶」を願い取り組んで参りたいと考えておりますので、今後とも宜しくお願い申し上げます。

結びに、本日2025年定期総会に御参会の皆様、会員の皆様方の今後の御健勝、御多幸を祈念いたしまして、私の挨拶とさせていただきます。



閉会挨拶

副代表 真島 勝彦



副代表の真島です。北海道交通事故被害者の会では、かけがえない命の大切さと交通犯罪の理不尽さ、悲惨さを訴えるために、発足以来、各種啓発活動、体験講話を行ってきました。手稲運転免許

証センターでの交通違反を犯し、免許停止処分になった違反者に対しての講習の中での講話、犯罪被害者等基本計画に基づいて始まった「命の大切さを学ぶ教室」での交通違反の危険性といのちの大切さを訴える講話などです。中学校や高校での命の教室の講話は毎年数が増えています。11月には被害者の視点からのフォーラムも開催しています。

いのちのパネル展に関しては一旦終了しましたが、それに代わるものを会としても考えています。その時にはまたご協力をお願いいたします。

会の目的、交通犯罪の被害者をゼロにするという目的を達成するためにも、まだまだ役割は終わることができないようです。

本日は会のためにお集まりいただき、本当にありがとうございました。これからもよろしくお願いいたします。これで総会を閉会いたします。



会員交流会の記録

総会後の会員交流会は、最初に学習的内容として、昨年に引き続き、法務省の「自動車運転処罰法」改正の動き～「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、内藤副代表より説明を受けました。

その後は、会員交流会に移り、今年も「犠牲を無にしない私たちのとりくみ」というテーマに沿って、初参加となる4人の方をはじめ、道内各地から参加された23家族30人の会員が、それぞれの被害から

の現状と切なる願い、たゆみない取り組みを率直に語り



合いました。

以下、当日の記録を基に、要旨を記しますが、発言された方で会報掲載は辛いのでと申し出があった方がおられること、また、紙面の関係等で（編集者の責任で）要約させていただいた箇所もありますので、ご了承下さい。

※ なお、各文末の〈会報〇号〉は、発言者の手記等掲載の会報号数です。（会報のバックナンバーは会のHPから閲覧できます）



こんな悲しみ苦しみは私たちが終わりにして下さい 会員交流会の発言から ①

巻頭手記に
続けて

誰が味方で、誰が敵か 加害者に対する期待は持つべきではない

札幌市 T・S

法治国家における司法の役割といったような専門的な話はしないし、できない。ただ、被害者側から今回の事故を通して感じた様々な理不尽を伝えたい。

刑事と民事で役割が異なることは多くの人が知っていることだと思う。自分の娘の事故の場合、民事で賠償が決定しても経済的に責任を全うできないと考えられるため、刑事における責任追及が、自分にとっては唯一の希望であった。

裁判はただの儀式

結論から言えば、現在の刑法上の量刑を決めるということは非常に儀式的で、既存の筋道に沿って罪名・刑事罰を決める作業のように感じた。特に検察や警察との話を通じて感じたのは、重要なのは過去の判例であり、法律に携わる人間はそれを如何に逸脱しないかということをや非常に強く気にしているということであった。別の言い方をすれば「他の誰かに文句を言われたい」ということを強く気にしており、それを「もっともらしく」見せるために、非常に多くの法の分類・細分化を経て体裁を整えている。裁判という場も、数分で終わるような内容の確認をするために、大部屋で正装を纏った人間を揃え、仰々しくパフォーマンスのように進行して行く。仰々しく行うため、当日は時間を要し、そしてそのために日程を合わせるのにも苦労する。

裁判の準備は大きな苦痛を伴う

裁判がこのような儀式的な側面が強いと理解する前までは、自分自身が事故の内容を理解し、加害者の人となりや事故の起こった背景を正しく追及することができれば、加害者の罪を最大化できると考えていた。そのため、被害者が利用できる「被害者参加制度」を通して少しでも心情の伝達をしたいと考えた。心情伝達の準備には、警察が調べた事故の経緯を理解し、警察・検察がまとめた数百ページにも及ぶ聴取も読む必要がある。書いていただいた方々には申し訳ないが、これは断じて読みやすくまとめられたものではなく、事故の経緯と合わせて整合性をとるのに自分は非常に苦労した。加えて言えば、「ただ感情的に言葉を伝えるだけでは無駄なのでは？」と考えたり、「自分の伝える内容、伝え方が悪いと十

分な罪に問えないのでは？」というジレンマを感じたりもした。また当然ながら、家族や仕事の時間を犠牲にして作成するため、罪悪感もあった。私の場合は、目の前で起きた事故を何度も思い出し、涙を流しながら精神をすり減らしてしまった。上に書いたような事があったが、娘の無念を晴らさなければならない、という気持ちのみがモチベーションであった。

話は飛ぶが、判決後に娘の療育施設を見学する機会があった。事故にあった人間がその後、どのような苦しみを感じ、どのような方々に支えられているのかを加害者には知る責任があると感じた。娘の状態を主治医から聞くときに抑えられずに漏れ出してしまう自分の感情を少しでも味わわせたい。しかし、加害者自身は最初から最後まで何もする必要がなく、ただ待つのみである。警察・検察の呼出しなどはあるだろうが、自主的に何かをしているようには少なくとも自分には見えなかった。検察や裁判の仕組みに失望した話を上で書いたが、そもそも加害者に何かを期待するのも間違いであった。

加害者に人間的な「善意」を期待するのは不毛

特に、所有者のT被告は立て替えているお金を請求しても無視するような人間である。しかし、加害者の二人も思春期の子供や妻、両親がいる人間であるため、僅かながらも自身の犯した事故と向き合い、行動や考えを改めてくれることを期待していた。残念ながら、公判後の対応から結局それは叶わなかったことが分かった。

賠償額が一人ではとても返しきれない額であることを踏まえた上で、私が公判でW被告にお願いした内容は、以下の2つである。

- 1) 「自分たち被害者に泣き寝入りを強いるような事をしないで欲しい」
- 2) 「支払う計画と一緒に立てるなど、T被告と協力する姿勢を見せてほしい」

被害者参加で被告に対して質問ができるのは、過失運転で起訴されたWのみであり、Tに直接質問することはできないため、このような質問となった。

会員交流会の発言から ②

犠牲を無にしない私たちのとりくみ

その場では、W被告は即答で承諾した。しかし、判決直前に保険会社から保険が支払われない連絡があり、改めて確認すると、回答は公判中のそれとは真逆だった。

<以下、回答の要約>

「Tは支払うつもりがないと思っているため、連絡していない。今後連絡するつもりもない」

「損害賠償は自分一人で支払っていくつもりである」

こちらの意図を全く汲んでくれないばかりか、気にする素振りもなかった。「今後連絡するつもりもない」というのはこちらを馬鹿にしているようにしか感じられなかった。やはり、加害者の二人は自己保身のみを考えるような無法者であり、そのような人間を相手にするという覚悟が必要であると認識させられた。

構造的に加害者が責任から逃れられない
仕組みづくり

公判で失望を味わい、その後も何度も警察とやり取りをする中で、上のような事ができないかと聞いた。警察から返ってきたのは、「つまり、法律を変えたいのか？」という他人事な無慈悲な言葉であった。間違いではないし、警察の本意ではないかもしれないが、そう感じざるを得なかった。

仮にこれから頑張って変えても、自分の娘に起こ

った事故には適用されないということが分かっている。それでも何とかしてほしいという僅かな希望を軽くあしらわれた気持ちになってしまった。そのような意図が警察にはないと分かっているつもりだが、精神的に限界だった私はそう感じてしまった。

北海道交通事故被害者の会の総会に初めて参加した時、印象深かったのは「事故を起こした人間は起こすべくして起こした」という多くの方の意見と「検察は味方ではない」という言葉である。これらは自分の弱った心を見直すきっかけとなった。検察などの見ず知らずの誰かに頼るという甘い考えは捨て、加害者に対して容赦なくこちらの敵意を見せる必要があると気が付いた。その時の敵は加害者であり、味方は「北海道交通事故被害者の会」である。そのように感じさせてくれる素晴らしい人々ばかりであった。深く傷付き、癒えていない状態の人たちに励まされた時、言葉にならない感情が湧いてきた。その感情のおかげでまた日々を過ごすことができていく。

文章として上手くまとめられず、感情のままに書いてしまったが、被害者の会の皆様には感謝を伝えたいと今回の文章の執筆を引き受けた。

今後、被害者の会の会員が増えることは、本来望ましいことでは無いが、このような会が存在し、その一員である事に非常に強い意義を感じた。



お便り紹介 (総会出欠はがきより)

◆今日も事故のニュースです。私もあの時のことは、昨日のように思っています。どうにかして悲しい想いをしている人を無くしたいと思います。

(札幌市 NT)

◆無謀運転の犠牲となり、非業の死に至った父の命日がめぐってくる春は、いつもつらい季節です。長い冬が終わるうららかな春のひざしが降りそそぐと悲しい思いに沈む。生きていたら父は何歳になって、今どう暮らしていたのかと。会の皆様、御家族には少しでも心に安らぎの時がもたらされることを願ってやみません。(札幌市 SY)

◆「犠牲を無にしない」ために、声を出し続ける事。北海道交通事故被害者の会の活動は必要不可欠です。応援しております。

(札幌市 KK)



◆いつも会報を送っていただき、ありがとうございます。交通事故のニュースを見るたび心が痛みます。皆様も体調に気をつけてお過ごし下さい。

(大阪府 KR)

◆近況：現在、障害福祉事業所でサービス管理責任者をやっております。利用者さんにも交通安全を周知しております。

(札幌市 MM)

◆仕事のため欠席させていただきます。何年経っても心が不安定な状態は改善されません。まだまだ頑張るしかありません。皆様もご自分の身体を大切にしてください。

(札幌市 AH)

◆春夏秋冬で、交通安全の旗振りを、ボランティアでさせて頂いています。交通安全は一人一人のマナーを守ることですよ！

(旭川市 NK)

◆仕事で行けません。またあえる日を楽しみにしています。(函館市 OM)

◆毎日毎日交通事故のニュースをみるたびに、心が苦しくなります。そして、それらの事故の判決、求刑にまた心が痛みます。どれだけの被害者家族や友人・知人が悔しい涙を流すことになっているのか？今日もまた涙しています。いのちのパネル展にご尽力された方々に深く敬意を表します。ありがとうございました。そしてご苦勞様でした。

(函館市 SY)

◆昨年は、お忙しい中公判の傍聴支援にお越しいいただき、大変心強く、会の皆さんには、改めてお礼申し上げます。今回欠席させていただきますが、会の活動に何かご協力できる事があれば、またお声かけいただけたらと思います。

(石狩市 OS)

こんな悲しみ苦しみは私たちが終わりにして下さい 会員交流会の発言から ③

初参加

母は青信号の交差点で暴走運転の加害者に命を奪われました

ダンラップ 菜帆子（米、カリフォルニア州在住）

3年前の事件ですので、記憶に無い方もおられるかも知れません。2022年8月1日、札幌市西区で高齢（79歳）運転者の（ペダル踏み間違い）暴走事件がありました。暴走車はその後1.5キロを暴走し続け、6台に追突して停まるのですが、最初の被害者が私の母（70歳）でした。母は歯医者に行くために、自転車で青信号を渡っていたところを撥ねられ即死させられたのです。

私はアメリカに住んでおりますので、被害遺族としての加害者への対応や裁判のことなど、経験者に聞くことが大切と思い、被害者の会に連絡を取りました。そして、前田さんにつながったことで動き方が分かり、時間があつたので少し冷静になって行動が出来たことが最終的に良かったと思っています。

T・Sさんが先ほど言われた、加害者に期待するというのは最初から間違っていたということは、私も本当にそうだと思っています。

公判に至るまで2年かかっているのは、加害者の入院という事もありましたが、検察の対応に問題があったと思っています。警察の方は一生懸命に捜査してくれましたが、検察は違いました。カナダに住む妹は、被害遺族の気持ちを逆なでするような検察の当初の対応に絶句したそうです。



ようやく刑事裁判になりましたが、妹と二人で、被害者参加制度を使って参加したことが有意義であつたと思っています。ポジティブな感想はないのですが、加害者がやはり加害者になるべくして成った（刑務所に入るべき）者だったと分かったことは有意義でした。

また、加害者への直接質問も出来、謝罪が出来ていないこと、反省する気持ちもないことなども直に聞けたので、参加制度を使うかどうかは個人の判断と思いますが、グリーンケアということではなく、私には大切なステップだつたと思っています。

私は今の法律の中でのたたかいを考え、先ず執行猶予を付けさせないというのが目標でしたので、検察の4年6月の求刑に、2年6月という実刑判決を聞いたことはよかったと思っています。（中略）

本当に、この様な場で残念なのですが、同じ想いをする皆さんが、前を向いて、これから私たちのような想いをする人を減らそうという活動をされていることを応援しています。お力になれることがあれば声を掛けていただきたいと思います。

〈事件の概要は、会報67号p2、70号p11〉



登校中 青信号で轢かれた9歳の息子の「声なき声」に答えて 西田 圭

昨年11月のフォーラムで発言しましたが、総会は初参加となります。

2024年5月16日、9歳の息子は登校途中、青信号の横断歩道で、信号無視の加害者に轢かれました。加害者は、病気で血糖値を下げる薬（インシュリン）を服用していましたが、服薬後食事を摂らないという危険状態で運転を始め、直ぐに意識を失い、（息子をはねる直前に）道路を曲がり切れずに2本の支柱に衝突、さらに減速もせず、息子をはねたのです。

刑事裁判では被害者参加制度を使いましたが、判決は禁錮2年6か月でした。

加害者は謝罪をしてきましたが、私は、（謝罪は）遺族に対してではなく、亡くなった息子に対してして欲しいと伝えました。

私は今、（服役中の加害者に）心情伝達制度を使って、一生赦すことはないということを伝え、裁判では確認出来なかった加害者の気持の変化などを聞きたいと思っています

亡くなった息子が「犠牲をこれ以上増やして欲しくない」と私に訴えているとしか思えません。事実を明らかにして、息子の「声なき声」を聞き表現していく、そのために生きていこうと思っています。

生活は激変しましたが、苦しみ悲しみは一生無くないということにも気づき始めています。

これまでの皆さまの力添えが本当に支えとなりましたので、これからも事実と向き合って生きていこうと思います。



〈※ 昨年のフォーラムでの発言は、会報71号p1,3,4〉

会員交流会の発言から ④

犠牲を無にしない私たちのとりくみ

初参加

一瞬で命を奪われた
母の無念を想い

白藤 夏美

母の話をするときまだ声が震えたり涙が込み上げてくるのを堪えたりしたりする自分がいます。

2022年11月25日、父と母と私の3人でスーパーからの帰りです。自宅前で先にタクシーを降りた母が、操作を誤りバックしてきたタクシーに轢かれました。

降りて私が確認しても母の姿は見当たらず、ふとタクシーの下を覗くと母の頭が見えました。絶望と同時に何が起こったのか、突然のことで理解ができませんでした。母は意識はありましたが、翌日亡くなりました。

こういうことは二度と起こして欲しくないという気持ちで、今回初めて参加させていただきました。



今後何かお役に立てることがあればと思います。事故が1件でもなくなる世の中になって欲しいと切に願っています。

家族で参加しました

高石 弘・洋子・茜 新山

危険運転罪の更なる改正を求めて、1月に（飲酒ひき逃げ事犯に厳罰を求める全国連絡協議会として）法制審議会に要請書を提出しました。（洋子）

〈甥を亡くしています〉被害事件当時、ひたすら署名、暑かろうが寒かろうが署名に明け暮れたことを覚えています。沢山の事件が起きましたが、悲劇が無くなるように頑張りたいと思います。（新山）

〈兄を亡くしています〉「栞の会」という事件や事故で兄弟姉妹を亡くした会にも参加し、同じ想いの若い仲間と出会い、救われています。少しずつ自分を取りもどすための活動を続けています。（茜）

〈会報24号〉

亡き姪の想いを受けて

亀田 義憲・美紀子

姪が30年前に犠牲になっていますが、息子（姪の従弟）がラジオのパーソナリティを務めることになり、その中で（道安協提供の）交通安全コーナーも担当しています。短い時間ですが、犠牲になった従姉のことを想い、交通死傷ゼロの発信に携わっています。
〈姪の事件は、会報28号p1〉

刑の軽さと世間の無理解に思う

笹森 哲

妻が亡くなって、3年6か月になります。

横断歩道を青信号で渡っていて、右折RV車に轢かれました。妻は殺されたにもかかわらず、刑事裁判はパターンで決まっているかのように形式的で、加害者は禁錮2年、執行猶予4年の軽い刑で刑務所にも入っていません。



3年経ち、周りから「落ち着いたでしょ」などと言われますが、とんでもない。ここにおられる方には分かってもらえると思いますが、事件当時と何も変わっていません。

このような話が出来、同じ想いを皆さまと共有出来るのが、本当にありがたいです。〈会報69号〉

青信号の交差点で轢かれ 義足に
イギリスのように交差点を歩車分離信号に

函館市 ポタサニャー 朱月・花

2019年9月、当時小学校4年生の娘（現在高1）は、朝の登校途中、青信号の交差点を私と手をつないで歩いている時に、右折して来た大型トラックに後ろから轢かれました。ドクターヘリで札幌の病院へ運ばれましたが、右足切断、義足となったのです。

加害者は、この事故の前にも人身事故も起こして罰金刑を受けており、違反を繰り返して免許停止処分を受けていた前歴もある、皆さんが言われるように事故を起こすべくして起こした加害者です。

しかし、執行猶予が付いた軽い裁きに納得がいきません。現在の、加害者に甘い日本の司法は、見直されなければならないと強く思います。

なお、イギリス人の主人は、（娘の事件の前から）イギリスには無い（歩行者も右左折車両も青信号で交わる）日本の交差点の危険性を指摘していました。

私も、娘が受けた被害は、指導や取締りだけでは無くならない、歩車分離信号など事故が起きないしくみづくりが一番大切と思っていますので、この会に参加させていただき、皆さんと一緒に、協力して、出来ればと思っています。（朱月）〈会報64・68号〉

私は事故に遭ってから5年が経ち、高校1年生になりました。事故で足に障害を負っているため、生活の中で、しゃがんだり長時間立つことなど難しい部分はまだありますが、沢山の支援と理解があって、毎日幸せに学校に通っています。自分は周りの方に恵まれていたと思っていますので、これからも感謝して過ごします。（花）

こんな悲しみ苦しみは私たちが終わりにして下さい 会員交流会の発言から ⑤**裁判での悔しい思い**

世話人 夕張市 永野 準二

母を交通事故で亡くして、もう23年になります。被害者参加制度が始まった頃の法廷で、私が意見を述べている途中、裁判長から突然「時間が無いから」と一方的に打ち切られました。判決も全く納得のいかない執行猶予が付き、心の底から悔しい思いをしたことなどを思い出しますが、この会の活動を20年以上続けています。

新しい会員の皆さんが、少しでも長くこの会の活動の参加されることを願います。

〈会報12号〉

**娘を抱いた冷たさが今も体中に**

残っています 世話人 水野 美代子

私の娘は、勤めていた会社の全員参加のレクリエーションに出かけた次の日に、(同乗した車の事故で)亡くなってしまいました。

連絡を受けて病院に連れて行かれた時、どうして病室ではなく、こんな下の方に連れて行かれるのかと思いましたが、寝かされていたのが娘でびっくりしました。頭に包帯をしていましたが、顔は間違いなく娘。ものすごく冷たく、娘を抱きしめてさすったのですが、どんなにさすっても冷たく、その冷たさが私の体中に今でも残っているのです。

その頃は交通事故というのは当たり前みたいに言われ、毎日のように新聞にも出ていましたが、自分のことになって初めてその恐ろしさがわかりました。

弁護士さんは、「交通事故はねえ…」という感じで、あまり動いてもらえず、裁判もなくモヤモヤした気持ちのまま終わってしまいました。

私はいつも苦しくて苦しくて、それこそ世の中が真っ白、色のつかない世界にいるような、そんな気持ちで過ごしておりました。

それから数年経ってこの会ができ、自分に何かできることはないだろうかと思い入らせていただきました。皆さん、苦しい思いをしている方ばかりで、亡くされた方、なかなか治らない怪我をした人たち、いろんな方のお話を聞かせていただいて参りました。

娘が亡くなってから33年、私もかなり高齢になりましたが、皆さんに出会ったことで救われたなと思っております。

〈会報66・70号〉

**息子のためにできること**

世話人 真島 和子

私の長男は、2010年に、赤信号を無視したトラックに撥ねられて亡くなりました。裁判では危険運転は認められましたが、検察が10年という求刑をしたのに対して5年ということで、減刑の理由は、応分の賠償が見込めるから、という一言だけでした。

皆さんも同じつらい思いをして、何年経とうと悲しみや後悔や、そういうことはなくならないので、息子のためにできることは何かと考えこの会に入りました。一人でもこういう苦しい思いをする人をなくしていけたらいいと思って、会の世話人をさせていただいています。

ありがとうございました。 〈会報38、51号〉

**あれから24年、変わらない娘への想い**

世話人 高橋 利子

この被害者の会というのは、皆さんのいろんな話を聞いたり、自分の苦しい思いを吐き出せる場であるということが大切な役割だと思っています。

私の娘の事故(2001年)は少し複雑なのですが、高速道路を運転していて、脇から動物が飛び出してきて、それが咄嗟だったのでハンドルを切り、横向きに止まったところを、後続の前方不注視の車がぶつかってきて、娘が亡くなったという事故でした。

私は10年間「ロードキル」裁判〈会報33号〉をたたかい、最後は最高裁まで行きましたので、検察に文書を提出したり、会報への原稿など、自分の思いをたくさん書きました。そして、気づいたことは、子どもがいなくなった悲しみは消えませんが、文章を書くことで、少しは自分の気持ちを整理することができていたということです。

それからまた10年以上経ちましたが、子どものことを思うのは何年経とうと変わりません。毎日仏壇に手を合わせ、3年前に夫も亡くなりましたので、一緒に仲良くしてるかな、などと思いながらお水をあげ、今どこにいるのと話しかけております。空を見ながら、お母さんはすっかり歳をとってしまったけれども、あなたはどうしているのと話しかけ、もうすぐ一緒のところに行けるのかな、と考えたりもします。

〈会報32号〉



会員交流会の発言から ⑥

犠牲を無にしない私たちのとりくみ

何か出来ることがあれば

世話人 齊藤 敬子

会報70号巻頭の手記「彼が伝えたかったこと」の「彼」というのは、亡くなった長男のことです。9年前の事故です。

何か傷が開いて苦しい思いをしたのは、内藤さんも説明していましたが、危険運転致死傷罪の適用の曖昧さがあり、加害者は、アルコールの影響により正常な運転が困難な状態で信号無視をして逃げるといふ、悪質行為が全部入っているのに、危険運転致死罪の適用にならなかったことです。

先ほど高石さんが、法律を変えるために署名を集めて一生懸命活動されたという話を熱心にされておりましたが、なぜ私の長男の事件には、適用されなかったのだろうと悲しい思いと共に聞きました。

ですが、法改正への「検討会」の動きがあって、いろんな人が関わり真剣に考えてくれて、本当に一歩一歩進んでいるということを理解しております。

私には、ただ話を聞くことしかできないのですが、何か出来ることがあれば、と思い、数年前から世話人として会に関わらせてもらっています。

〈会報54・70号〉



お互いに連絡を取り合いましょう

世話人 佐藤 京子

30年以上になりますが、今も出来る限り遺族と寄り添いたいと思っています。何か話したいことがあれば私たちがいます。何でも聞きますので連絡してください。

〈会報26号〉



皆さんのお話を聞いて

副代表 飯田 今日一

交流会では、講演者と参加者の話を聞く度に怒りと虚しさが噴き出てきます、

しかし、被害者の会が、和らげる場であることに助かっています。

〈会報45・69号〉



職場や地域の方との接点を大切に

世話人 深川市 伊藤 博明

私の場合は、息子が青森で19歳で亡くなり、それから30年です。この会発足の時から会員と成り、皆さんの話をお聞きして力づけてもらいました。

時が経って思うのは、事故で人生を狂わせてはいけないということです。

私は職場の仲間や、うちの町内会、地域の方も含めて、力をもらいました。職場の皆さん、地域の皆さんとの接点を大切に、仲良くさせてもらう知恵をもらう。そういうことをぜひ忘れずやってみてください。

そんなことをお願いして、私の発言とします。ありがとうございました。

〈会報33号〉



事故から28年、今も後遺症の苦しみ

世話人 荻野 京子

交通事故から28年、今になって右顔面、右手、右足に打撲した痛みが出て来ています。交通事故で怪我をすると長い間後遺症として残ります。

もう少し被害者の会と関わっていいと思います。

〈会報16号〉



総会・交流会のまとめ

副代表 内藤 裕次

令和7年の今回の総会と交流会も、充実したものになったと思います。総会で意見を出していただきましたし、交流会では、新しい会員の方が、事故体験から間もないのに心境などをお話していただきました。本当にありがとうございました。

「交通犯罪をゼロにする」活動も重要ですが、会員相互の交流、そしてそれを通じて少しでもお気持ちの支えになっていく、こういった活動も重要だと思っています。そのためには、今後は、交流会の方法も検討課題になっていきます。

都合がつくのであれば、来年も、未出席の方も含めて、多数お集まりいただければ、世話人にとっても力になります。どうぞよろしく願いいたします。

〈会報19号〉



報告

真実への道のり 検察審査会へ申し立て⇒不起訴から有罪へ 被害者の命が軽んじられることのない社会を願います 及川 佐代

今年5月、最高裁で被告の上告が棄却され、夫の事故に関する刑事裁判がようやく終結しました。事故から3年8ヶ月が経ったのでした。(記事参照)

当初は不起訴処分

2021年9月13日の事故から半年ほど経った頃、地検から「不起訴の方向」との説明がありました。説明には大きな疑問が残り、再検証をお願いしましたが、叶わぬまま不起訴処分が発表されました。

夫が突然の事故で命を落としたにもかかわらず、真実が見えないまま終わってしまうことに、私は強い悔しさと理不尽さを感じました。

その後、できる限り真実に近づこうと捜査資料を開示請求し、第三者機関による解析を経て、事故当時の状況がようやく明らかになりました。

この結果を受けて、不起訴の判断はやはり早すぎたのではないかと考え、検察審査会への申し立てを決意しました。

この制度がなければ、裁判で真実が問われる機会すらなかったかもしれません。一方で、被害者自らが動かなければならない現実には、深い課題を感じました。

また、一部の報道機関による事実とは異なる内容の報道と、それをもとにした誹謗中傷の声に、何度も心が折れそうになりました。真実と異なる情報が独り歩きしてしまうことの怖さを痛感しました。

2023年8月 札幌地裁が有罪判決 高裁も

証拠を集め、申立書を作り、裁判に参加する日々は決して平坦な道ではありませんでしたが、「真実を明らかにしたい」という思い、そして前田代表をはじめ多くの方々に背中を押していただけたことが、心の支えとなりました。

交通事故被害者の命が軽んじられることのない社会であるように。今回の結果が、同じような境遇にある方々の力となることを願っています。



「北海道新聞」2025年5月29日

明白にされた加害者の重大過失 ～公判を傍聴して～ 前田 敏章

札幌地裁と札幌高裁での公判を会員仲間と共に傍聴支援しました。

及川さんから概要は伺っていましたが、法廷で明らかにされたのは、加害者の明白な重大過失行為。これが、検察審査会に申し立てて遺族が訴えるまで、何故不起訴にされたのかという疑問と、決してくり返してはならないとの思いが募りました。

公判では目撃者(図C車両)証言が極めて重要でした。以下は、公判で明らかにされた真実です。

当初の不起訴「理由」

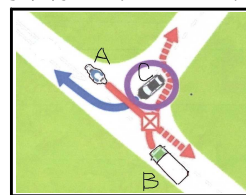
・警ら中の白バイは、赤色灯を点灯せず、交差点での減速も怠っていたから、トラックは気づけず、過失はない。

有罪判決の真実

- ・警ら中の及川さんの白バイ(図A)は、赤色灯を点灯させながら、118キロで走行していたが、トラックを見つけて88キロまで減速していた。
- ・加害トラック(図B)は、右折先の反対車線に停止していた車両(図C、目撃証人車)の内側を進行(不適切な右折)しようと、反対車線の(白バイの)安全確認を怠り(加害トラックが前方確認したのは右折開始の6秒前)衝突させた。

〈裁判の経過〉

- 2021/9/13 事件発生
- 2022/3/30 札幌地検は不起訴決定
- 10/20 及川さん 検察審査会へ申し立て
- 2023/5/8 検察は一転起訴
- 8/29 札幌地裁は禁錮2年6月執行猶予3年の判決
- 2024/2/21 札幌高裁が同上の判決
- 2025/5/29 最高裁は被告の上告を棄却



コラム

自動車運転処罰法見直しの動きについて

副代表 内藤 裕次（弁護士）

1 現在、自動車運転処罰法を見直す動きがあることは、会報70号と71号で説明してきました。

会報70号では、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。また、会報71号では、検討会の結論の概要を説明致しました。

その後、検討会の報告を受ける形で、法制審議会で審議されることとなり、既に3回の会合がもたれています（令和7年7月25日現在、議事録は2回目まで公開されています）。

今回は、検討会の結論の概要を再度紹介するとともに、法制審議会での議論状況を、公開された議事録を元にまとめる形でご報告いたします。

2 検討会の「とりまとめ報告書」概要～一部略～

（1）飲酒類型

「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」の判断は、実務的に困難なので、判断にばらつきが出るおそれは否定できないから、明確化が必要である。そこで、「一律に数値基準を設けることが考えられる」という結果になっています。

（2）高速度運転類型

「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」させた場合の解釈に関し、裁判例では、ほかの通行車両や歩行者の存在を考慮しないという判断を示すものがあり、その結果、常識的に考えられない高速度でも適用を否定するものがありました。

そこで、飲酒運転類型のように数値基準を設けるだけでは足りず、ほかの通行車両や歩行者との関係で衝突回避が著しく困難なほどの高速走行類型を設けるべきとの考えが示されました（対処困難性）。

（3）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、この要件は不要であるという意見もあったところですが、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。

（4）ながら運転類型の追加

スマートフォンを注視しながらの「ながら運転」も検討課題になりましたが、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。

（5）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曲芸的な走行も検討対象になりました。これについては、危険性、悪質性を有するものもあることから、重く処罰すべ

き危険性、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。

（6）飲酒運転を無免許運転と同様の処罰の加重事由とすること

これはヒアリングの際に私が述べてきたことですが、併合罪加重で適切な対処が可能という理由で、消極的結論になっています（積極意見も複数あり）。

（7）法定刑の引き上げ

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っていました。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、引上げは難しいという方向でした。

3 法制審議会での検討対象

検討会を受けて、法制審議会での検討のテーマとなっている（諮問対象）のは、以下3点について罪の対象とすることです。

① 身体に法令で定める程度以上にアルコールを保有する状態で自動車を走行させる行為

② 法令で定める速度以上の速度で自動車を運転する行為

③ タイヤを滑らせ又は浮かせることにより、その進行を制御することが困難な状態にさせて、自動車を走行させる行為

4 法制審議会での審議状況

1回目については、実質的な検討はなく、第2回目（令和7年6月5日）から始まっています。

2回目の検討対象は、飲酒類型でした。ここで、アルコールに関する研究の専門家が参考人として呼ばれ、アルコールが人体の認知機能に及ぼす影響についての知見が紹介されています。

それによると、身体に含まれるアルコール濃度が同じであれば、人種、性別、年齢、飲酒習慣で（人体に対する影響は）異なることはない、という知見があるようです。

参考人の見解を参考にした意見は、各委員ごとにばらつきがあり、緩いものから厳格なものまであって、どこで収まるかが問題となります。

なお、基準に満たなくても、実質的に危険なケースもあり、このような類型も処罰すべきとの意見もあり、どのように規定するか課題になります。

第3回目は、高速度運転類型を検討したようですが、議事録は未公開です。公開された場合、後日内容をご紹介したいと考えています。

以上

コラム

「拘禁刑」導入に際し 改めて考える刑罰の目的と更生

代表 前田 敏章

報じられていますように、刑罰のあり方を定めた刑法の改正が実施に移され、受刑者の処遇など刑事政策が大きく変わることになります。

私は、交通犯罪被害の当事者として、道内の矯正施設（刑務所、少年院）で矯正教育に長年関わらせていただいております（※）ので、この度の制度改正に際し、思いの一端を記します。

※「交通犯罪被害者から」と題しての講話回数と受講数

- ・道内刑務所：2011～2024年 43回、632人
- ・道内少年院：2004～2020年 52回、1,122人

「懲役」「禁錮」が廃止され「拘禁刑」創設

改正刑法（令和7年6月1日施行）は、それまでの「懲役」と「禁錮」を廃止して、「新自由刑」である「拘禁刑」として単一化したものです。拘禁刑の目的も「改善更生を図るため」と明記されました。

改正前の刑法	改正後の刑法
（懲役） 第12条 懲役は、無期及び有期とし、有期懲役刑は、一年以上二十年以下とする。 2 懲役は、刑事施設に拘置して所定の作業を行わせる。	（拘禁刑） 第12条 拘禁刑は、無期及び有期とし、有期拘禁刑は、一年以上二十年以下とする。 2 拘禁刑は、刑事施設に拘置する。 3 拘禁刑に処せられた者には、改善更生を図るため、必要な作業を行わせ、又は必要な指導を行うことができる。
（禁錮） 第13条の2 禁錮は刑事施設に拘置する。	第13条 削除

※ なお、この新たな拘禁刑に処せられるのは、改正刑法が施行された日以降の行為に処罰を受けた者であり、それ以前に確定している懲役、禁錮の執行等が影響を受けることはありません。

刑罰は、社会が被害者に代わって科すもの
重要な 処遇における被害者等の意向配慮

私たちは会の発足以来、加害者への厳正な処罰を強く求めてきました。それは被害者等の尊厳と犯罪被害根絶のためですが、そのために、被害者等の尊厳と権利を定めた犯罪被害者等基本法がその18条で、「（犯罪被害者等の）刑事に関する手続きへの参加の機会拡充」を明記し、具体的に（執行段階での）加害者処遇についても、（基本計画で）「被害者の視点を取り入れた教育」などへ「被害者等の意向に配慮し、心情等への理解を深めさせ」などと定めていることは極めて重要と考えます。

矯正教育で受刑者等に伝えていること

私は、矯正施設（刑務所）から講師依頼を受けた当初の頃、受諾しながらも葛藤がありました。長女は、17歳で「通り魔殺人的」被害で命まで奪われたのに、どうして受刑者の更生に協力しなければならないのか、と。

思い悩み、改めて刑罰は何のためにあるのかを自分の中で明確にし、その中で更生に関わる被害者の役割について考えました。

刑罰の目的と更生について

- 1 刑罰は何のためにあるのか
 - 1-1 共同体（社会）が存続するため
 - ・刑罰が無ければ仇討ちの連鎖で社会が存続できない
 - ・犯罪の未然防止（抑止力）・・・この様な違法行為をすれば厳しく罰せられる事を周知
 - 1-2 更生（＝再犯防止）のため
- 2 更生とは：再犯を絶対にせず、真人間になる（＝人の道に外れない生き方をする）こと
 - 2-1 犯した罪と真に向き合う＝被害者理解に始まる「命の尊厳」の理解
 - 2-2 心からの謝罪と償い（マニュアルはない）、服役、社会貢献、

上記は、道内刑務所で「交通犯罪被害者から」と題し講話する際のレジュメの冒頭です。

私は、長女の犠牲（歩行中、脇見運転の加害者に命を奪われました）を無にしないために、長女の“声なき声”「私の犠牲は今の社会で報われているの」に答えるために、刑罰目的の第二番目～再犯防止のための更生～に関わるのだ、という位置づけをして、講話の要請にえています。

「拘禁刑」導入を機に刑罰目的の再確認を

拘禁刑導入に際し、改めて確認すべきは、そもそもの刑罰目的です。更生はもちろん重要ですが、第一番目にあるのは、刑罰は、共同体（社会）が存続するために、被害者に代わって社会が科するものであり、犯罪の未然防止（抑止力）のためにも厳罰が求められるということです。このこと（刑罰の目的を理解すること）はまた、受刑者が真の反省をし、更生するためにも、重要なことです。

拘禁刑導入により、私たち被害者の関与機会も増すかと思いますが、私たちはその際に、刑罰の第一義的目的が社会全体のものになるよう、被害の視点と命の尊厳を基軸に関わっていきたいと思います。

回想

「北海道飲酒運転根絶に関する条例」制定から10年

江別市 高石 洋子

(「飲酒ひき逃げ事犯に厳罰を求める遺族・関係者全国連絡協議会」共同代表)

北海道に飲酒運転根絶の条例が定められてから10年という節目の年を迎えました。10年か…とあの頃を思い出します。

2014/7/13 小樽飲酒ひき逃げ4人死傷事件

2014年7月13日に小樽飲酒ひき逃げ4名死傷事件が起き、私達遺族仲間で訴因変更の署名活動をしていました時、一人の青年と出会いました。

偶然の出会いでした。私達が三越前で街頭署名をしていた際、その傍で別の署名活動をしていたのです。話を聞くと彼は北大の医学生でした。同じ大学の学生が飲酒運転の事故を起こしたことに胸を痛め、二度と学生がこのような事故を起こさない為にと、「北海道飲酒運転撲滅条例の制定を望む」と掲げて署名活動をしていました。私達はお互いに挨拶をかわし、気が付けば仲良くなっていました。彼の名は新藤利一と言います。「北大アルコール問題対策委員会」委員長で、数名の仲間との活動は、新聞やTVでも取り上げられていました。

そんな中、小樽事件の訴因変更がなされ、署名活動は終わりましたが、それから、新藤さんと道条例を求める活動が始まりました。彼ら若者の活動は私達の励みになり、頼もしかったです。

2015年になって、新藤さんらの活動が道議の柿木克弘氏に届き、出会ってくれました。心強い方が出てくれたのです。

2015年3月、私は「飲酒ひき逃げにより子供を失った親」(「飲酒ひき逃げ…全国連絡協議会」)として道知事宛に要望書を提出し、道民に対し「飲酒運転をしない・させない」を強く認識させる条例制定を要請しました。

**条例制定を求めるシンポジウム開催時に
2015/6/6 砂川飲酒暴走事件の報**

2015年6月7日、北大医学部の会館で「北大アルコール問題対策委員会」主催の「飲酒運転のない北海道を目指す」シンポジウムが開催されました。共催は北海道交通事故被害者の会と、新たに作られた私たちの「連絡会」です。

ゲストにお越しくださったのは福岡飲酒運転撲滅条例の取り組みで貢献された遺族の松原道明氏、同じく福岡条例を「実効型」に制定するために貢献された愛媛大学准教授(当時)の小佐井 良太氏でした。お二人は「飲酒ひき逃げ…全国連絡協議会」のメン

バーでもあります。

このシンポジウムが行われたその日、驚愕のニュースが飛び込んできました。砂川で6日深夜、飲酒ひき逃げで一家5人が死傷するという悲惨な事件の知らせでした。会場にいた誰もが思ったでしょう、「早く道条例を制定し、飲酒運転を止めなければ!」と。

その後、柿木道議に声をかけて頂いて、道庁での話し合いに参加させて頂くようになりました。

道の検討会に連絡会として要望

6月25日に開かれた飲酒運転根絶道条例の制定を目指す道議会自民党・道民会議の検討会(会長・柿木克弘道議)には議員の方と道警、道職員の方々がいたと記憶しています。

このヒアリングに参加した団体は、「北海道交通事故被害者の会」代表 前田敏章、「交通事故調書の開示を求める会」代表 白倉博幸・裕美子、「飲酒ひき逃げ事犯に厳罰を求める遺族・関係者全国連絡協議会」共同代表 高石弘・洋子、「北大アルコール問題対策委員会」委員長 新藤利一、です。

呼んで頂いた私達は、それぞれが道条例へ組み込んで頂きたい思いを伝えました。北海道で悲惨な飲酒運転死亡事故が続けて起きたことで、これから出来る道条例を「実効性」ある「総合型」の、他県のどの条例よりも強いものを望んでいました。

しかし、最初に配られた道の素案は「理念型」でした。道議からも「“罰則ありき”では作りません」と言われ、前田さんは「このままでは実効性の弱い条例になってしまう」と不安を露わにしていました。

当時、いくつかの県では、飲酒運転を無くす「実効型」の条例が作られていました。

福岡県では、平成24年に「飲酒運転撲滅運動の推進に関する条例」が出来ましたが、この条例は遺族と法律家の方々の頑張りがあり、さらに3年かけてより「実効性」のあるものに改正されていました。

県条例に加えられたのは、

- ・飲酒運転検挙者の、アルコール依存症に関する診察又は飲酒行動に関する指導を受ける義務。
- ・県は、飲酒運転違反者や違反者となる恐れがある者、その家族等による飲酒運転防止の取り組みに対し、相談窓口を設置して支援する。

などで、私はこうした改善例も検討会等でお願ひしましたが、取り上げてもらえませんでした。

道条例を作る際、道議の方は12月までに作成、制定すると、急いでいる様に思いました。12月の忘年会シーズンは飲酒運転の検挙率が上がるからとのことでしたが、もっと時間をかけて作っていただけたらと、残念な思いも残ってしまいました。

2015/12/2 意見反映された道条例が施行

その後、各会派の検討を経て、9月に道議会全会派のPTによる「検討会議」へと進みますが、私たちは実効性ある条例制定をめざして、何度も話し合い、白倉さんが「飲酒運転根絶連絡会」としてまとめた要望を提出・意見するなど必死に頑張りました。

そして、2015年11月26日の道議会で成立し、12月2日に施行された道条例は、飲酒運転を「しない」はもちろん「させない、許さない」という基本目的と理念、そのための道民や事業者等の責務を明確化するなど、多くの項目に私たちの意見の反映もありました。(詳しくは会報49号p10~12)

道条例施行から10年 飲酒運転ゼロをめざし 更なる見直しを

しかし、今なお、北海道で飲酒運転による犠牲者が後を絶ちません。飲酒運転が悪質になっています。

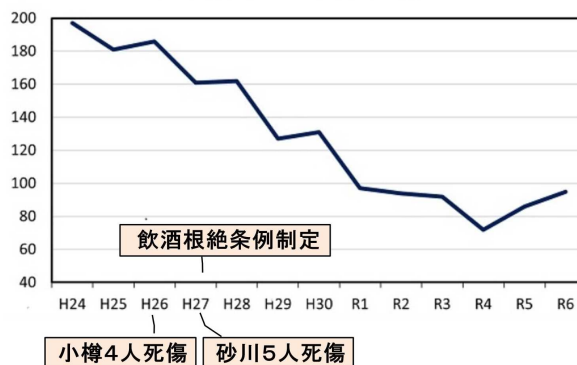
道条例の更なる見直しを求めたいです。努力義務は大事ですが、浸透が不十分です。道条例の「～をするよう努めるものとする」との条文を、より実効

性のある強い規定にするなど、更なる見直し、改正が必要ではないでしょうか。

『「交通死亡事故ゼロ」は道民全ての願いである』と道条例にあります。飲酒運転事故が無くなれば、交通死傷ゼロの北海道に近づくと信じていますし、心からそう願っています。

(下のグラフと表は前田さん作成です)

道内飲酒事故件数の推移



飲酒運転による↓	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
事故件数	186	161	162	127	131	97	94	92	72	86	95
死者数	19	10	9	11	9	7	10	5	4	4	6
傷者数	226	210	220	156	176	131	112	112	91	121	142

※グラフは表の「(飲酒)事故件数」。数値は道警HPより

群馬から
お便り

歩車分離式信号の「整備指針」改訂により 事件から10年、息子の被害現場が歩車分離信号に

命と安全を守る歩車分離信号普及全国連絡会 群馬事務局 黒崎 陽子

北海道交通事故被害者の会の皆様へ

この7月、息子涼太の被害事件現場「大八木町交差点」に押しボタン式歩車分離信号が導入されると群馬県警察交通規制課の方から知らせが届きました。自転車通学の中高生や歩行児童らが「徐行で通る自転車歩道通行可歩道内」で、自転車のタイヤが「車道」に出ることなく安全にボタンを押せるよう配慮されるそうです。

今回の導入に、23年ぶりに改定された「歩車分離信号に関する指針」からいくつかのポイントを紹介します。(以下、下線は大八木町交差点に関わると思われる点です)

- 1 目的：信号交差点における歩行者等の安全を確保するため、標準的な交差点において歩車分離制御を導入
- 2 用語の定義(1)歩行者等「歩行者、遠隔操作型小型車、特定小型原動機付自転車及び自転車」
- 3 歩車分離制御の方式(1)～(4)の(2)歩行者専用現示方式
- 4(1)次の条件の「いずれか」に該当する場合は、歩車分離制御の導入を検討するものとする

歩車分離制御による防止可能事故が(ア)過去5年で2件以上発生(イ)死亡事故に至った場合(ウ)通学路等において、生徒、児童、幼児、高齢者及び身体障害者等の交通の安全を確保する必要がある場合(エ)自動車等の右左折交通量及び歩行者等の交通量が多く、歩車分離制御の導入により歩行者等横断時の安全性向上と交差点処理能力の改善を図ることができると認められる場合。考慮すべき条件では信号無視を誘発するおそれに対して、5 広報等についての充実も書かれています。

事件は、2015/7/19、中学2年の涼太が自転車通学で青信号の自転車横断帯を横断中に、大型貨物12m10tの左ドア部に側面衝突され、重傷から翌20日、まばゆい生命を奪われ死亡に至りました(左折巻込)。裁判官らは「悲惨の一言に尽きる」「涼太君になんの落ち度もない」と言いました。

子らの命の訴えからの信号整備に、今は多様な種類の信号を確実に安全運転で通行してほしい。この大きな一歩を今日のビジョンゼロにつなげたいと願うものです。

**NASVA（自動車事故対策機構）札幌主管支所が
交通安全イベントで「いのちのパネル」展示
～7月8・9日 地下歩大通広場～**

当会の活動に理解とご支援をいただいている NASVA 札幌主管支所ですが、今年も札幌駅前通地下広場でのイベント「ナスバの願い2025～めざすのは 自動車事故ゼロの社会」の中で「いのちのパネル」の展示がなされました。（2022年以来4回目です）

会場は、大通に近い地下歩広場。交通安全のための多様な展示・啓発と適性診断や免許返納相談などイベントが催される中、当会会員の手記と写真の「いのちのパネル」（複写版：小野さんが尽力されました）8枚も展示され、多くの市民の方に読まれておりました。（右の写真）

紹介させていただき感謝の言葉に代えます。



ナスバ（独立行政法人 自動車事故対策機構）とは

「自賠制度で運用されている自賠責保険・共済、被害者支援、事故防止対策の3つのうち、被害者支援、事故防止対策については、ナスバが主体となり、国土交通省と連携して運営を行っています。ナスバは全国50か所に支所を持ち、「支える」「防ぐ」「守る」の3つの事業を行っています」（サイトの紹介文より）

編集を終えて

■ 本号は、5月の総会・交流会の報告が中心です。広い道内に点在する会員が顔を合わせ、胸の内を語り合う交流会ですが、今年も、やっとの思いで参加し、何年経っても変わらない亡き家族への想いを涙ながらに話す人、何の反省も無い加害者への怒りに身を震わせる人、刑事司法への届かぬ想いなど社会不信を募らせる方々…。■ 交流会で、最初に報告発言をされたのは、巻頭（p1）と続篇手記（p5）のTSさんです。TSさんの訴えに共感する形で、各会員の発言が続ぎ、辛く、苦しい中ですが、分かり合える者どうしの貴重な出会いと再会の場になりました。



◆ 前ページ（p15）に群馬県のご遺族黒崎さんからのお便りを紹介しました。黒崎さんは、2023年フォーラムに群馬より参加され、歩車分離信号の意義について発言されました。（69号P11）◆ その後、歩車分離信号の普及を進める長谷会長と黒崎さんの奮闘による貴重な前進（70号P15、71号p14）があり、これに続く報告です。◆ 函館のポタサニャーさんの被害現場をはじめ、全道全国の交差点が、この度の「指針」改訂を契機に、安全な歩車分離信号へと切り替わることを切望します。

■ 亡き家族の「声なき声」と遺された家族および怪我をされた方の訴えが、社会制度や国民意識に浸透し、一刻も早く、クルマを凶器としない社会にするため、本会報がその一助となることを願います。（前）

会 誌

2025.2.1.～ 2025.7.31.



《会合など》

- ・会報71号発行：2/15
- ・定期総会 交流会：5/31
- ・世話人会：2/5、3/5、4/2、5/7、7/2、

《訴えの活動》

- ◆2/4 月形刑務所、5/9 美唄尚栄高校、5/26 札幌南陵高校、6/3 月形刑務所、6/27 札幌市立札幌中、6/30 旭川藤星高校、7/18 千歳北陽高校（前田）
- ◆5/13 名寄高校、6/25 札幌市立栄町中、7/8 札幌市立伏見中、7/30 富良野警察署（真島勝）
- ◆5/22 砂川中学校、6/17 旭川南高校、6/20 札幌市立日章中、7/11 飲酒運転根絶十勝決起大会、7/14 北広島市立西里中、（高石）

■免許停止処分者講習：

- 2/6、3/6、4/17、5/8、6/6（前田）
- 7/18（真島勝）

《是非ご参加下さい》

世界道路交通被害者の日 北海道フォーラム
「交通死傷ゼロへの提言 2025」

「生活道路30キロ規制の意義と課題Ⅱ」

- ・11月15日（土）13:30～16:30
- ・「かでる2・7」（北2西7）520研修室

- ① ゼロへの願い：被害者の声
- ② ゼロへの提言：特別講演
埼玉大学名誉教授 久保田 尚 氏（都市交通計画）
演題「歩行者・自転車の被害「ゼロ」への確かな一歩を」
- ③ ゼロへの誓い：討議と「ゼロへの提言」採択の3部構成です