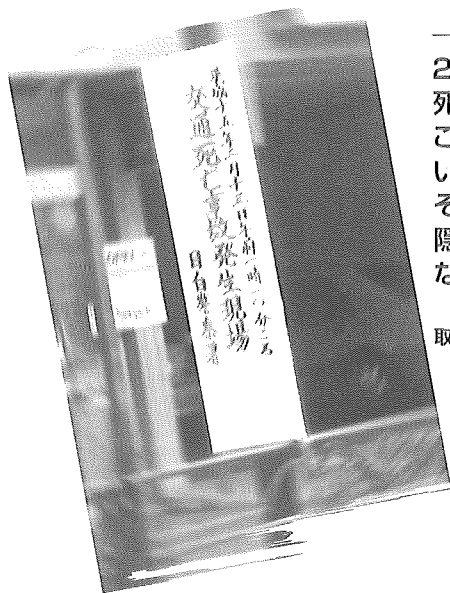


「北海道交通事故被害者の会」座談会

「事故」か「犯罪」か？ 「危険運転致死傷罪」の 適用範囲はどこまで 拡大されるべきなのか。

「交通犯罪撲滅、交通事故被害ゼロ、被害者支援のための要望書」



——交通事故に関しては、
24年間で24万人以上もの人が
死んでいるのに、あまり話題にならない。
これ自体、どこかおかしい社会だと
いわざるをえません。
そのなかには、数多くの「犯罪」が
隠れていることを、
なぜもっと表に出さないのでしょうか。

取材・構成＝柳原三佳（ジャーナリスト）

●出席された遺族・被害者の方……前田敏章（北海道交通事故被害者の会代表）、土場一彦、土場久美子、音喜多一、音喜多真理子、眞下登志子、小野茂、斉藤千穂、富岡裕子、佐川昭彦、内山孝子、荻野京子

「今の日本は、なぜ交通犯罪に寛容なのか。被害者をひとりで減らすために、厳罰化が必要なのではないか。」そんな疑問を抱いた、北海道の交通事故被害者や遺族たちが、現在、交通犯罪撲滅に向けて、活発な取り組みを展開し始めている。そのひとつが、「危険運転致死傷罪」の適用範囲を広げるための運動だ。すでに二組の遺族が、加害者を「危険運転致死傷罪」で告訴。これは全国的にも初めての試みだという。果たして、厳罰化は事故の軽減につながるのか? 「北海道交通事故被害者の会」の皆さんにお集まりいただき、話を聞いた。

「危険運転致死傷罪」

2001年12月25日、刑法の一部が改正され、「危険運転致死傷罪」が施行された。それまでは交通事故の場合は、どんなに悪質な事故でも「業務上過失致死傷罪」(最高懲役5年)が適用されていたのだが、この改正によって、飲酒や信号無視などの悪質運転を「過失」という枠からははずし、死亡事故の場合は、最高15年の有期懲役にまで刑罰が引き上げられた。

ちなみに、「危険運転致死傷罪」は、次のような運転行為を故意に行ない、それによって人を死傷させた四

輪以上の車の運転者に適用されることになっている。

- ① アルコールまた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行きさせる行為
- ② 進行を制御することが困難な高速度で、または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
- ③ 人または車の進行を妨害する目的で、通行中の人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
- ④ 赤色信号またはこれに相当する信号(警察官の手信号など)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

「北海道交通事故被害者の会」発足の経緯

前田●「北海道交通事故被害者の会」は、北海道警察の方からの働きかけをきっかけに、1999年の9月に発足しました。今年で4年目に入っています。

実は、会の名称を決めるとき、私たちは「交通犯罪被害者の会」にしてほしいと要望し、いったんはその名称になっていたのです。ところが、後日、北海道警察のは

うから、「やはり「犯罪被害者」ではなく、「事故被害者」にしてもえませんか」という話があり、しかたなく「北海道交通事故被害者の会」という名称になりました。しかし、今もこだわっているのは事実です。なかには、「うちの事件は「事故」じゃないのだから「交通事故被害者の会」には入れません」とおっしゃるご遺族もおられます。実際に私自身も、心のなかではいつもそういう思いを持ってきました。

柳原●「事故」と「犯罪」、この二つは、被害者やご遺族にとって、まったく別のものだということですね。

前田●そのとおりです。しかし、会が発足して3年経ち、名前は「交通事故被害者の会」であっても、やはり中味は、「交通犯罪被害者の会」として活動していかなければならないなということ、最近すごく感じていますね。

柳原●現在は、主にどのような活動をされているのですか?

前田●設立当初の目的は、被害者同士の支援交流、つまり、癒しとかケアが中心だったかもしれませんが。しかし、私たち当事者のなかでは、発起人会の段階から、「癒しやケアだけでは、集まっている意味がない」という意見に、みんなが大きくうなずいて、「被害者たちの犠牲を無駄に

せず、事故防止に寄与することを、もうひとつの活動の柱にしよう」という気持ちの一致点があり、この二つを柱に活動を開始しました。月にいちど、相互の支援や交流のための例会を行なっています。世話人も兼ねていますが、会員以外の相談も受けています。会報を年3回発行し、関係機関にも配布しています。また、会の活動を広げ深めるために、夏の講演会と秋のフォーラムを公開で開催するのが恒例になっているほか、学習会も適宜行なっています。そのほか、事故をなくすための啓蒙活動ということで、交通違反の処分者講習での講師や、さまざまな交通安全集会での体験講話の要請に応え、そこで私たちの考えを訴えることも主な活動です。一昨年頃から、会の活動内容が新聞でも取り上げられるようになり、近年ようやく、私たち被害者の声が届き始めたという感じを持っています。

柳原●最近、会の取り組みを新聞記事などでよく見かけるようになりました。警察と連携している交通事故被害者の会は、全国的に見ても珍しいのではないのでしょうか。

前田●そうかもしれませんね。

柳原●2002年5月には、札幌で「生命のメッセージ展」が開催され、とても多くの方々が会場に足を運ばれ



息子さんの顔写真入りのパネルを示しながら話す小野さん。右は被害者の会代表・前田さん

になりました。行政の動きも素早くなり、法律やさまざまな制度も見直されつつあります。しかし一方で、法律家などから「被害者意識が高くなりすぎています」とか、「やみくもに厳罰化を主張するのはいかげなものか」「マスコミは被害者感情を煽りすぎている」といった指摘も聞こえてくるのが現状です。そんななか、「北海道交通事故被害者の会」は、第二の被害者を減らす、という明確な目標を持って行動しておられます。最近では、「危険運転致死傷罪」の適用範囲の拡大を求めて、さまざまな取り組みをされているようですが、そのあたりの活動や考え方について、具体的にお話しただけですしょうか。

前田●交通事故に遭われた方のなかには、泣き寝入りせざるをえない方がかなりおられます。要するに、「知らされない」「わからない」という状況です。私も娘を亡くしたときはそうでした。加害者側は嘘ばかりで、目撃者のいない事件がほとんどですから、真実は葬り去られる……。まさに「クルマ優先社会」のなかで、「加害者天国」のようなものが出来上がってしまっているのです。

柳原●そうですね、理不尽な処理によって泣き寝入りさせられている方が、本当に大勢いらっしゃることを、私も取材のなかで実感しています。

前田●だからといって、加害者側への「憎しみ」という感情からの行動ではないということも、理解してほしいのです。結果として、命を奪う「犯罪」なので、罪に見合った刑罰を与えられるのは当然だと思おうのですが、今はそれがあまりにも軽すぎるのです。私たちが厳罰を望むのは、なにより再発防止の抑止力としてであり、犠牲を無駄にしてほしくないという一念からのものです。佐川●たとえば、「北海道はいつも交通事故ワーストワンだからしょうがないんだ……」。そんな、あきらめから脱出するためには、やはり、各機関や団体もつと厳しい目でこの問題をとらえてくれないとだめだと思おうのです。これまで各機関や団体は、一生懸命「交通安全」の旗を振ってきたけれど、根本的な要因はなくなっていない。それなら次に何をすればよいのか？ これからは、そのことを真剣に考える必要があると思うのです。実際に、最近は飲酒運転の厳罰化によって、飲酒事故がかなり減っていると聞きました。もちろん、ひき逃げの増加など、まだまだ問題はありますが、やはり思い切った対策をとらないと、犠牲者がどんどん増えてしまうと思います。

被害者に目を向けて

前田●でも最近、裁判の支援などに行きますと、裁判所の受け入れ方も少しずつ変わってきたと実感しています。もちろんまだ緒についたばかりですが、被害者の立場や思いを置き去りにしたような法律や制度は異常です。柳原●たしかに、かなり変わってきましたね。刑事裁判で遺族の意見陳述が行なわれたり、また、賛否両論ありますが、法廷への遺影の持ち込みなどに対しても、最近では許可する裁判所が増えました。私は実父を医療過誤で亡くし、1994年から1999年まで民事裁判を闘いましたが、1994年当時、法廷への遺影持ち込みは許されませんでした。まさに門前払い。あのときは「そんなものなのかな……」と思ってあきらめましたけれど。

齊藤●好き好んで被害者になる人は、世界じゅうどこにもいないわけですよ。私は、「被害者感情」とか「被害者意識」という熟語に、ちょっと被害者をおとしめているような、嫌なニュアンスを感じ続けているんです。被害者でなくても、人間である以上は喜怒哀楽という感情



綾香さんの事件を語る眞下さん

な課題なのです。2001年12月には「危険運転致死傷罪」が設立されましたが、それ以降、各事件の扱いは本当に変わったのか？ 危険で悪質な運転は、確実に減りつつあるのか？ 私たちはそのことに大きな関心を持ちました。

しかし現実には、このあとに語っていただく、音喜多さん事件、眞下さん事件のような悲劇が続発しているのです。昨年のフォーラムのテーマを「裁かれるのか、交通犯罪」としたのはそのためで、議論のなかでは、「加害者天国」ともいうべき司法のシステムを変えるために、「危険運転致死傷罪」の適用範囲拡大へ向けた取り組み

があるわけです。突然、理不尽なたちで家族を奪われながら、怒り、悲しみ、憎しみ、不安、緊張……、これらは起こって当たり前前の人間の感情ではないでしょうか。突然そういう不幸の淵に叩き落とされて、平穏な日常生活が送れなくなっていく……。

しかし、それでも生きていくためには、犠牲者のために、そして、今後1件でも事故を減らすために、裁判を聞いて続けていかなくてはならないこともあるのです。精神科でカウンセリングを受けながら、ぎりぎりの精神状態で……。正直言って、これはものすごく大変なことです。しかし、弁護士、検察官、裁判官など、法曹界の人たちは、これまで、あまりにも私たち被害者や遺族を軽く見すぎたのではないのでしょうか。

柳原●今おっしゃったように、誰も被害者になりたくなかったわけではない。ある日突然、そういう状況に置かれて、初めて被害者が蚊帳の外に置かれていることを知るわけです。しかし、これまで長い間、そういう流れで来ているから、いざ被害者側が声を上げ始めると、それがどれだけ社会的に意義のある活動であっても、「事故なんだからしかたがない」とか、「被害者感情」という言葉でひとくくりにされてしまう傾向が強いような気がし

ます。

音藤●そうなんです。まさにその問題が、今日、私たちがいちばん訴えたいことなのです。たとえば、最近話題になっている、北朝鮮の拉致問題。この被害者に対しては、24年遅れではありますが、国を挙げて対応しています。しかし、交通事故に関しては、24年間で24万人以上もの人が死んでいるのに、あまり話題にはならない。そのこと自体、どこかおかしい社会だといわざるをえません。交通事故のなかに数多くの「犯罪」が隠れていることを、なせもつと表に出さないのでしょいか。先日、2002年の交通事故死者が、ピーク時の半分まで減ったというニュースが、さも喜ばしいことのように流れていました。国は、交通事故で亡くなった人の命をたんなる「数字」でとらえて、そこで終わってしまっているのです。だから、「そうじゃないんだ」と訴えていきたいのです。

前田●私の娘の場合も、何の過失もないのに、何の関係もない相手に突然、命を奪われました。まさに通り魔殺人的被害なのですが、このような重大な人権侵害が多発している現状で、悪質な違反行為が、「犯罪」と明確に認識され、正しく裁かれているのかどうか？ これは大

が重要であるという共通認識を確認するに至りました。今後も、具体的な事件を通してこの問題について訴え、社会問題化していきたいと思っています。

「犯罪」か、それとも「事故」か？ まずは徹底した捜査でその見極めを

【土場事件】

2001年8月、土場俊彦君（当時9歳）が、友人3人とともに自転車で歩道を通行中、歩道上に乗り上げて暴走してきた乗用車にはねられ死亡。友人ら3人も重軽傷を負った（危険運転致死傷罪は事故の4カ月後に施行）。両親は、加害者の起訴を求める上申書を札幌地検に7回提出。2002年10月、地検は業務上過失致死罪で加害者を起訴し、禁固5年の最高刑を求めたが、判決は禁固2年6カ月だったため、刑が軽すぎるとして、現在、高裁に控訴中。

土場●今、私自身が当事者になって強く感じているのは、すべての交通事故が「事故」という言葉でひとくくりにされていることが、事故を減らせない社会環境を作り上げていて、いちばんの要因ではないかということです。私の息子が亡くなった事件は、対向してきた車両が歩道

のです。結局、今の社会では、車に乗ってさえいれば、どんなに悪意があつたとしても、「事故」としか認識されません。それが、ドライバーに大きな安心感を与えているのではないのでしょうか。そして、普通に暮らす人々は、「事故だからしょうがなかったね」「被害者も大変だけれど、加害者もこれから大変だね」という認識しか持たなくなってしまう。

私は基本的に、被害者にまったく過失のない事件は、「事故」ではなく「犯罪」だと考えています。そもそも、被害者が「事故」か「犯罪」かを認識する術を持たないこと、これがいちばん大きな問題なのではないでしょうか。そして、捜査機関が「事故」か「犯罪」かを曖昧にしていることが、解決策を見出せない原因ではないかと思うのです。「犯罪」と判断された事件は、その罪を犯した者を厳罰に処し、それを抑止力していく。また、「事故」と判断されたものについては、社会全体で再発防止のための構造的な取り組みを行なっていく。そのように社会全体で認識して取り組まないと、交通事故は減らなideしよう。ですから私自身は、これからも常に、「犯罪被害者」という意識を持って行動していきたいと思っています。

柳原●たしかに、青信号で横断中や、歩道を歩いているときに一方的に被害に遭ってしまったような場合は、被害者にはまったく過失がありません。警察や検察は、きちんと捜査をして、被害者に過失がないかどうかを、きつちりと判別していかなくてはいけないということですね。

音喜多(妻)●私も今いちばん思うのは、警察は頼りにならないということです。警察がいいかげんな仕事をしているかぎり、検察や裁判所がどんなに正しい裁きをしようとしても、しよせん無理だと思っんです。現状では、本来、警察がしなければならぬことを、被害者や遺族が泣きながら、お金と時間を使って、血みどろになりながらやっているわけですよ。警察が最初の段階からきちんとした捜査をしていけば、しなくてもいいようなことばかりなんです。検察は加害者を積極的に起訴しないし、警察もずさんな捜査で済ませているのが現実なんです。どちらにも、緊張感を持って職務を遂行させることが必要だと思います。くり返しになりますけれど、警察も裁判所も、交通事故は「犯罪」だという認識を持って、きちんと調べて処理すべきではないでしょうか。

柳原●犯罪か事故かを見極める正しい捜査が大前提、と

容疑者、業過致死傷で在宅起訴

両親「交通殺人訴える」

4小学生死傷事故



【北海道】昨年八月、北広島市橋岡町の市道で、歩道上を暴走した軽乗用車が自転車に乗った小をはね死傷させた事件で、札幌地検は百までに、軽乗用車を運転していた同市の女性を、業務上過失致死傷の罪で起訴した。死亡した同市山手町の土場(ひばり)俊彦君(当時12)の両親、土場(ひばり)長男君(当時47)と土場(ひばり)美津子(当時47)は、容疑者が業務上過失致死傷罪で在宅起訴されたことが報道された記事と土場さん

事故現場に石碑建立 「死、無駄にしないで」

■歩道上を次々と
走らせた
昨年八月十八日午後、業務上過失致死傷罪に該当する事件、量刑上限の厳



土場さんの長男が交通事故で亡くなり、容疑者が業務上過失致死傷罪で在宅起訴されたことが報道された記事と土場さん

に乗り上げ、50メートル以上も暴走し、歩道上の小学生を次々とはねとばして、4人を死傷させるというものでした。とても天気の良い日中で、息子たちは自転車に乗って遊びに出かけるところでした。子どもたちには何ら過失はありませんでした。

包丁は毎日、台所で使うものですが、いざ家の外に持ち出して人を殺めたら、どんなに過失だと主張しても、殺人罪に問われます。ところが、車を歩道に乗り上げて50メートルも暴走し、その結果、人を殺してしまっても、あくまでも「過失」や「事故」として処理されてしまう



「被害者の視点がないければ、人権侵害という真実が見えない」と語る会のメンバー。右端が音喜多さん夫妻

亡くなった家族の無念さを 社会のなかでどう生かしていくか

いうことですね。そのうえで、犯罪と認定されたら、司法はそれに見合った裁きをして、次なる事故を防止するために、啓蒙していかねければならない。

土場(妻) ● 息子が亡くなったあと、学校では警察による交通安全教室が開かれているわけですが、ありがたいことしかやりようがないんですね。子どもたちは誰も、息子が一般的にいう「交通事故」で死んだという認識はしていないのです。警官に、「車に気をつけなさいよ」と言われても、「どんなに気をつけても、(事故に遭つたら)死んじゃうんじゃないか」と。つまり、交差点ルールを守っていても意味がないんじゃないかと、懐疑的な意識のまま育っているんです。それに対して、警官も教員も何も答えてやれないんですね。それは大人の責任です。罪を犯したら、裁かれて処罰される。事故なら、そういう原因があつたのか調べる。少なくとも子どもたちには、そういうことを教えることがいちはん大事だと思うのですが、そんな純粋な疑問に誰も答えてあげることができない。これは問題だと思います。

柳原 ● たしかに、アクシデントによる事故も実際にはあるでしょう。たとえば、西日がまぶしかったり、車や道路に欠陥があつたり……。事故にはいろいろな要因があると思うのです。ですからまずは、その事故がアクシデントによるものなのか、危険運転によるものなのか、しっかりと見極める捜査をしてもらいたいですね。とくに被害者が亡くなつたり、重傷を負っている場合は、加害者の言葉を鵜呑みにした捜査は、絶対しないでほしいのです。

前田 ● そうです、そこがいちばんの問題だと思います。被害者に過失がなかったかどうかを判断するには、警察の初動捜査が重要なのですが、現状は「死人に口なし」で、加害者の言つたことを、ただ「実況見分調書」に書き連ねるだけ。真実が明らかにされていないケースが多いですね。「真実を知りたい」という被害者の立場に立ち、「事故」なのか、「犯罪」なのか、科学的な目で検証しなければいけないと思うんです。

土場さんの息子さんの事件について少し補足させていただきますと、この事件は「危険運転致死傷罪」施行後であれば、当然、適用されるべき事件です。ところが、この重大事件が、業務上過失致死罪ですら起訴されない

かもしれない、という時期もあつたのです。こうした理不尽な状況を切り開いて、結果的に起訴まで持ち込み、きわめて重い禁固5年という求刑を検察にさせたのは、土場さんご夫婦の、まさに血を吐くような取り組みがあつたからなのです。

土場 ● 私自身は、犯罪は心に潜む内なる問題で、刑罰や、それをもとにした教育、啓蒙によつてしか抑止できないものだと思つていますし、そのことを息子の事件を通して伝えたいと思つています。しかし周囲からは、処罰感情だけが象徴的にとらえられてしまうことが残念ではありません。新聞やテレビなどのマスメディアも、「交通事故を交通犯罪とは表現できない」という認識をまた崩せませんし、どうしても「犯罪」という言葉が隠蔽されてしまいます。難しいことですが、問題の本質はそこにあると、私は確信しています。横断歩道や歩道で安全確認をしないことは「重大犯罪」なんだ、「危険運転」なんだという認識に変えなかつたら、この先、状況は何も変わりません。これは、うっかり事故やアクシデントとは違うのです。

柳原 ● 非常に不透明な処理をされている事件がたくさんあるということも大きな問題ですが、とりあえず、被害

者にまったく過失がないことがはっきりしている事件に
関しては、「事故」という言い方はしないでおくといった
ルール作りなどが必要かもしれませんね。

土場●現在、加害者を相手に民事訴訟を起しています。
被害者保護法を適用して、刑事裁判での証拠書証を即時
に開示させることを最大の目的とし、時期を合わせるよ
うにして提訴しました。刑事裁判では、検察が禁固2年
6カ月という地裁判決を不服として控訴を決定し、これ
から高裁に進みますが、私たちはあらゆる手段を使って
この事件の裁判の過程を含め、皆さんに交通犯罪や被害
者の現実を伝えたいと思っています。もちろん、被害者
自らがこのような行動をすること自体、苦しみの連続で
す。しかし、このままでは息子の死が「事故」という言
葉のなかに埋もれてしまい、社会の誤った認識のなかで、
息子の尊厳まで奪われてしまうかもしれない……。だが
ら、これまで「被害者の会」の皆さんが活動してこれら
れたように、私たちも現実の不条理を訴えていかなければ
ならない。マスコミの方々の協力もいただきながら、
ひとりでも多くの方に現状を知っていただきたいと思っ
ています。肉親を奪われた家族の無念さは、そういうこ
とでしか晴らせないのかという残念な気持ちもあります

として処理されて、簡単に不起訴となり、事故の内容が
ほとんど解明されないまま終わってしまうというのが現
状です。横断歩道上で人を殺しても罪にならないなんて、
それはおかしいんじゃないか？ ですから、私たちの場
合は、とにかく、事実を知りたいということで告訴状を
出したんです。

柳原●事故からまだ日が浅いなか、どのように情報を取
集し、具体的な活動をされてこられたのでしょうか。

音喜多●最近はいんターネット上で、被害者の現状など、
いろいろな情報が調べられます。ネットのない頃は、皆
さん大変苦労されていたと思います。私たちの場合は、
告訴と同時に、「要望書」に署名していただくかたちで、
活動をしています。署名活動を通して感じるのには、皆さ
んが交通事故の現状を全然知らないということですね。

「なぜ、遺族がこんなことをしなければならないの？」
「普通、加害者は死亡事故を起こしたら、すぐに刑務所
に入るものじゃないの？」と、みんな不思議に思っ
ているんですよ。ところが、私たちが交通事故の現状に
ついて説明をすると、「嘘だろう」と言う人や、「そんな状
況じゃ、とても子どもを歩かせられない」と言っ、危
機感を募らせる人がほとんどでした。交通事故被害者の

けれど、逆にいえば、そういうところでしか尊い犠牲を
生かせないんだとも思うのです。

警察の初動捜査のずさんさに 遺族はどう対処すればよいのか？

【音喜多事件】

2002年7月、音喜多康伸君（当時13歳）が横断
歩道を自転車で横断中、トラックにはねられ、全身を
強く打って間もなく死亡。警察は2002年9月、業
務上過失致死の疑いで、加害者を送検。両親は200
2年10月、危険運転致死容疑で加害者を札幌地検に告
訴した。

柳原●音喜多さんは、加害者を「危険運転致死傷罪」で
告訴されたわけですよね。その経緯についてお話しした
だけですか。

音喜多●はい。うちの息子は横断歩道上を自転車で横断
中、トラックにはねられて殺されました。当然の注意義
務を怠った加害者に息子を殺された私たちは、今回のこ
とを「事故」とは思っていません。ですから、あえて
「事件」とか「犯罪」という言葉を使わせていただきます。
被害者側が黙っていると、横断歩道上のただの事故

置かれている状況を多くの人にわかってもらわないと、
何も変わらないのだと痛感しています。

柳原●実際に運動を展開するなかで、交通事故に対する
社会の認識と、実際に被害に遭われた方々の認識がまっ
たく違うと感じられたのですか。

音喜多●そうですね。もちろん、私たちも息子が事故に
遭うまでは、交通事故がこんな処理をされているなんて、
まったく知らなかったわけですから。でも現実には、誰
がいつ被害者になってもおかしくない状況なんです。

柳原●音喜多さんご自身は、息子さんの事故が起こる前
は、交通事故に対してどのような認識を持っておられた
のですか。

音喜多●ただの交通事故……。かわいそうだな、くらい
の感覚でした。もちろん、加害者は厳しく処分されてい
るんだろうと思っていました。ところが、いざこういう
ことが起こってみると、加害者はまったく処分されない
こと、被害者は、まったく殺され損のようなケースが多
いことに気がきました。普通の生活をしていたら、警
察や検察などに接触する機会は、まずないですよ。だ
から、ずっと彼らは正義の味方だと信じているわけだ
信じていた国家機関が被害者いじめをしているなんて、

そんなことは経験してみないとわからないでしょう。大事な身内を殺されたとしても、まともに声も上げられないような制度になっている。まずは、そこから変えていかなければならない。そう思っています。

柳原●息子さんを事故で亡くされたあと、さまざまな疑問を感じて活動してこられたわけですが、どの壁がいちばん厚いとお感じですか。

音喜多●やはり、警察の初動捜査です。事件当日、はねられてから1時間以上経って、警察から「息子さんが危篤ですので、すぐに病院に行ってください」との連絡がありました。30分後、搬送された病院ですでに息絶え、変わり果てた息子に直面しました。動転して、気がふれてしまったかのようになった家内を見て、私は、私もそうなりたくてもできませんでした。家内が落ち着いたのを見計らって、担当警察官に電話し、どのような状況でこんなことになったのかと尋ねましたが、新聞記事に出ているような通り一遍の説明でした。「では、これからさらに何うので、詳しく聞かせてほしい」と頼んでも、「来てくれても、今言った以上のことは言えないよ」「目撃者はいましたか？」と聞いても、「そんなものはない」。

「それでは、どつちが悪かったのですか？」と聞いてみ

由でなかなか調書を取ってくれず、結局、事件から3週間後ようやく作成されました。私たちは、なぜ息子がこうなったのか、その原因を知りたかったのですが、警察側の認定はたんなる「脇見運転の前方不注意」でした。「だから過失でいいんだな」という恫喝的な態度に対して、私たちは「それは違う！」と強く訴えるしかありませんでした。

柳原●警察が、恫喝的な態度を……。

音喜多●そうですね。現場は見通しのよい道路です。加害者は、跨線橋の歩道を降りてくる息子の姿は見えなかったと言っていました。それだけに、なぜそんな認定になるのか理解できませんでした。道警本部にも陳情に行き、捜査指揮をとっておられる警部に、①加害者の調書を取り直し、②目撃者探しを徹底していただきたいと、強く訴えました。これについては了解してもらいましたが、終始、言い訳ばかりが目立つ対応でした。①については取り調べはしたということですが、内容は変わらず、②についても「目撃者はいなかった」とのことでした。

柳原●警察の初動捜査が、あまりにもずさんですね。

音喜多●しかし、それがすべてを左右するのは、私たち遺族や被害者は、実況見分調書に何が書かれているの

たのですが、「そりゃあ、エンジン積んでる車のほうが悪いに決まってる」という言い方をされました。これが普通なのでしょうか？

悲しみを押し殺してネットで調べてみると、被害者があまりにも悲惨な状況に置かれていることを知り、啞然としました。それで、これは黙っていられないと思い、告訴状を作りました。1週間後には、家内が「北海道交通事故被害者の会」に相談に行き、皆さんからいろいろアドバイスをいただき、行動を開始することができました。

柳原●事故直後から捜査に不信感を持たれ、すぐに行動を起こされたのですね。

音喜多●はい。その後も、事実を知りたい一念で、救急隊に当時の状況を尋ねたりしたのですが、知りたかった衝突状況などはなかなかわかりませんでした。また、加害者の勤務先へも足を運び、事故状況を聞きました。加害者は1週間も経たないうちに職場に戻っており、私から見ると、まったく罪の意識が感じられない態度でした。地検の被害者相談室からは、「早く警察に被害者調書を取ってもらうように」というアドバイスを受け、所轄警察に何度もその旨を伝えたのですが、「忙しい」という理

か、いつさいわかりません。起訴・不起訴にかかわらず、加害者の刑が決まってしまうえば、その後、いくら新たな事実が出て、それを变えることは不可能に近いのが実情です。唯一、警察が口頭で教えてくれたのが、加害者の車のスピードが時速40キロだったことです。「どうしてそれがわかったのか？ その根拠はどこにあるのか？」と聞くと、警察は「科学的な捜査をしている」と答えるんですが、「どういう科学的な捜査をしているんですか？」と尋ねると、結局、しどろもどろで答えられない。最終的には、「タイヤ痕の長さ」と、経験上の判断だ」と、はつきり言っていました。とにかくずさんですよ。簡単に「脇見」と認定され、どこにもある普通の事故だと言うんですから。人が死んでいるというのに、まるで「も」でも轢いたかのような、加害者と警察の物言いには、人の命の尊厳に対する敬意など、とても感じられませんでした。

柳原●告訴状や要望書などは、どなたが、どんなふうにご作成されたのですか。

音喜多●自分で下書きして、「被害者の会」の前田さんや土場さんに校正をお願いしました。やはり、この会で知り合った皆さんの力がいちはんだきいですね。身内にも、

こういうことを知っている人はいないし、弁護士だって知らない人が多いですよ。被害者の気持ちになつて動いてくれる人は、本当に少ないと思います。

柳原●事故の調書を見るのができなかったということですが、その後入手できたのですか。

音喜多●入手できないです。加害者が起訴されて、刑が確定しないとね。

柳原●現場見取図もまったく見られないような状態ですか。

音喜多●そうです。口頭で答えてくれた程度です。

柳原●私自身、ずっと前からこの問題にこだわって、いろいろ調べてきました。欧米では、事故直後からすべての調書類を被害者や遺族にも開示してらんですよ。それがなければ、なかなか裁判を闘えるものではありませんよね。

音喜多●そうなんです。何も材料がなければ闘えないですからね。しかたがないから、経験のない素人が自分で調べたり、専門家に鑑定してもらったりするほかないわけです。でも、鑑定といつても、一方だけの状況証拠ではなかなか難しいのが現状です。今、息子の事件は、科捜研（科学捜査研究所）に送られて調べているというこ

とで、まだ結果は出ていないのですが、結局は同じ警察の組織ですからね。果たしてどうなのか、という疑問はありますね。

加害者を「危険運転致死傷罪」で告訴

柳原●加害者を「危険運転致死傷罪」で告訴されたわけですが、これは日本で初めてのことですか？

音喜多●北海道では初めてだと聞いています。全国でも初めてかもしれません。実は、最初は「殺人罪」で告訴したんです。告訴状を提出したとき、たまたま検察庁の担当検事が罪名を見間違えたまま受け取ってしまったのか、後日、弁護士のところに「これは受け取れないから、罪名を業務上過失致死罪に書き直してほしい」という連絡が入ったそうです。それから、私たちも2週間くらいいろいろと考えて、「危険運転致死傷罪」でしたら、「故意犯」に近いので、それでいこうということになったわけです。

柳原●この事故が「危険運転致死傷罪」にあたるのではないかと思われないかばんの理由は、どこにあったのですか。

音喜多●刑法208条の2第2項前段「人又は車の通行を妨害する目的で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」で四輪以上の自動車運転し、「よって人を死傷させた者も」の条文です。しかし、これには2つの故意の証明が必要で、最も適用率が低い条文です。とくに「通行妨害」については適用が難しく、加害者本人が自白するか、または加害者の本心を聞いた誰かの証言があればいいのですが、それはまず期待できません。まして加害者の心のなさは証明できませんから、目撃者もない現状では、悲しいですが、状況証拠で証明するしかありません。

柳原●たしかに、状況証拠は重要ですね。現在、どのような証拠を保全されているのですか。

音喜多●加害車両の写真と、被害自転車、着衣、ヘルメット、双方の衝突時の傷跡・塗装痕、路面のタイヤ痕など、独自に調べたものです。そのほか、科捜研が調べた衝突時の速度をもとに作成した資料から、「人の通行を妨害する目的で」という部分の故意性を証明したものや、道路交通法、刑法の条文と加害者の立場、行動を照らし合わせたものを陳述書としてまとめ、同時に、某大学教授に依頼した鑑定書を検察に提出しています。

もうひとつの、「重大な交通の危険を生じさせる速度」については、結果的に人が死亡しているのですから当然だと思えますが、過去の国会において、法務省刑事局長・古田佑紀氏が、「重大な危険を生じさせる速度と申しますのは、制限速度とかそういうこととは直接関係がない、そういう著しい速度である必要はないわけでございます。一般的に申し上げると、先ほど申し上げましたように、自車が相手方と衝突すれば通常大きな事故と考えられる速度、あるいは相手方のほうでそういうような事故になることを回避することが非常に難しいような速度というふうなことになるかと考えております。（中略）具体的にこの数値ということを明確に申し上げるわけにはまいりませんが、通常20〜30キロのスピードで走っていれば、歩行者も含めて考えた場合には、やはり重大な危険を生じさせる速度に当たると考えられる場合が多いだろうと考えております」（平成13年11月7日、第153回国会法務委員会）と発言しています。

検事面会は8回目になります。そのつど、もうあとがないくらいの全力でやっておりますが、終わると、不思議とまた、何らかの疑問が出てくるものです。平成15年2月17日には、危険運転致死罪の適用を求める嘆願書を、

いろいろな方を通じて森山真弓法務大臣に直接手渡ししていただきました。とにかく今の司法システムに合わせて、タイミングをはずさないように、今できることを全力で、ひとつひとつやるしかありません。

「車だったら悪いことをしてもいいの？」 子どもたちが抱いた理不尽な疑問

【真下事件】

2002年7月、真下綾香さん(当時11歳)が青信号の横断歩道を自転車で横断中、右折してきたトラックに轢かれて20メートル以上引きずられ、間もなく死亡した。警察は8月、業務上過失致死の疑いで加害者を送検。両親は2002年10月、札幌地検に厳罰を求める上申書を提出し、その後、危険運転致死容疑で、加害者を札幌地検に告訴した。

柳原●真下さんも、音喜多さんと同様に、加害者を「危険運転致死傷罪」で告訴されたのですね。

真下●はい。私たちの娘・綾香の死亡事件は、娘が青信号の横断歩道を自転車で横断中、右折してきた2トントラックに自転車ごと轢かれるというものでした。加害者は、徐行も安全確認もせずに交差点を右折し、ブレーキ

もかけずに衝突。トラックのタイヤを乗り上げたまま、自転車を20メートル以上も引きずり、ようやく停まるという悪質なものでした。飲酒事故はもちろんのことですが、信号を守っていた子どもを、突然、死に至らしめるような危険な運転をする運転手も、「危険運転致死傷罪」で裁かれるべきではないでしょうか。横断歩道の前で止まるという当たり前の運転さえしていれば、絶対に防げたはずなのです。このような事故で、危険運転致死傷罪が適用されなければ、この法律は飾りではないかと思えます。

柳原●「北海道交通事故被害者の会」のことは、どのような経緯でお知りになったのですか。

真下●事故直後、私たちも何をどうしたらいいのかまったくわからないうちに、毎日を通じていました。ただ、もし加害者が不起訴になった場合は、主人と2人で不服申し立てをしようという考えはありました。そんなときに、新聞で音喜多さんの記事を見て、それですぐに電話をして、その後、土場さんや前田さんなど、いろいろな方からアドバイスをいただくようになったのです。

柳原●それは心強かったですよね。ところで、お嬢さんが事故に遭われる前、真下さんご自身は交通事故に對

してどのようなイメージを持っておられたのでしょうか。
真下●テレビのなかだけの話であって、交通ルールを守っていれば事故に遭うことはないと思っていました。

「私たちは大丈夫」などと、他人事のように。もちろん、死亡事故など起こしたら、加害者はすぐに逮捕され、刑務所に入るものだと思いますので、加害者が逮捕もされず、葬儀に来ていたのには本当に驚きました。

柳原●今回、活動をされるなかで、さまざまな反響があったと思いますが。

真下●やはり皆さん、まさか交通事故がこんなひどいかわたしで処理されているとは知らなかったとおっしゃいますね。だからこそ皆、私たちにできることがあればと、要望書を友達から友達へと回して下さったり、声をかけて下さったりと、協力して下さっています。

柳原●警察では、事故の調書などを見せてもらったことはないのですか。

真下●見せてもらったことはありません。加害者がいつたいどんなことを警察で話しているのか、とても心配です。これまでに2回会ったことがあるのですが、事故直後に逮捕されなかったためか、あまり罪悪感がないような感じがするのです。そのつど話が変わりますし、1カ

月くらい前に会ったときには、自分はこれから仕事を戻すというふうな抱負を語っていました。事故を起こして申し訳ないということよりも、自分のこれからの生活のほうが大事だというふうにしなさい、私には聞かされた。加害者の車のスピードがどのくらい出たのか、また、信号は赤だったのか青だったのかということについては、目撃者がいたのである程度わかったんですけど、それ以外のことを警察に質問しても、「僕は現場にいなかったのだからわからない」とか、そんな答えばかりなんです。警察は正義の味方で、こちらが質問したら答えてくれるものだと思っていましたから、私たちが答ければ、なぜ、現場で処理にあたった警察官が答えてくれないのか、疑問でした。真実が知りたいのに、見えてこないのです。とにかく、適正な捜査のもとに実況見分調書を作成し、当事者に早期に開示してほしいと思います。

また、子どもたちの、この事故に対する受け止め方ですが、娘のお友達から、「綾香ちゃんや青信号で渡っていて死んでしまったのに、綾香ちゃんを轢いたおじさんが普通に生活するのはおかしいよね」とか、「じゃあ、車だったら悪いことをしてもいいってどういうことなの？」とか、そういう声が聞こえてくるんですよ。それがすぐ

怖い、私は思うんです。また、「青信号で事故に遭うのなら、いったい子どもに何色の信号を渡らせればいいの？」という、親の声も聞こえてきます。やはり、このままではいけないと思うんです。

柳原●先ほども土場さんが、被害者に過失のない事故は、「事故」ではなく「犯罪」だとおっしゃっていましたが、そういう思いが強くなるわけですよ。

眞下●はい。土場さんがおっしゃったように、「事故」と「犯罪」をはっきりと分けてほしいです。

柳原●告訴について、検察からは何か反応はあったのですか。たとえば、再捜査をするとか、いつ頃までに返事を出すとか。

眞下●いえ、副検事に訴状を持って行ったときに、逆に「何を調べてほしいの？」と聞かれました。

柳原●副検事がそんなことを聞いてきたんですか。

眞下●「何を調べてほしいの？」って聞かれたときには、本当に驚きました。いったい検察は、この死亡事件をなんだと思っているんだろう、この人たちには人間の血が流れていないのかと、ショックを受けました。また、1人目の弁護士も、こちらがいろいろ質問しても、「うーん、わからない……」という状態でした。私たちは、まず刑

思っていましたから、ギョツとしたんです。青信号を渡っている歩行者を死亡させ、なおかつ、その運転手は入社前後に免停4回。そのうえ、父の死亡事故の前に人身事故1回、物損事故3回を起こしている。そんな運転手が、なぜ1年の免許取り消しで済むのかということも聞いても、「ひとり殺したら1年、ふたり殺したら2年かな」という返事しか返ってきませんでした。この言葉を聞いたときに、こういうことが悪質な運転者を野放しにして、「何人殺したっていいんだ」と思わせている大きな要因だと思ったんです。

柳原●斉藤さんのお父様は、長年、地域の交通安全のために、ボランティアとして取り組まれてきた方だったのですよね。

斉藤●はい。札幌市豊平地区の「交通安全運動推進委員会」の会長として、25年間、無償で街頭に立ちました。運転手に安全運転を呼びかける黄色い旗を振っていたのです。事故当時も現職で、父が轢かれて亡くなった豊平小学校前の横断歩道は、毎年4月に、新1年生を輪禍から守るため、父が旗を振った現場でした。倒れていた父を見て、「交通安全の旗を振っていた人じゃない！」と言った方がいたそうです。そんな父を、晩年にあんなむ

事のほうできちんとした処理をしてもらいたくて、いろいろ質問をしていたのに、そういうことはまったく理解されず、民事の、つまりお金の計算のほうを進めていたのです。どんなに悲しくてもつらくても、被害者自らが動かなければ、何も変わっていかないと感じています。

損保会社のマネーゲームに 翻弄される被害者や遺族たち

【斉藤事件】

1999年10月、斉藤良夫さん(当時76歳)が青信号で横断歩道を横断中、トラックにはねられて死亡した。遺族は、トラック運転手と、彼を雇用していた運送会社を相手どり、民事裁判を提起。2002年4月に下された高裁判決は、遺族のPTSD(心的外傷後ストレス障害)を認め、慰謝料を増額したことで注目された。現在、遺族はトラック事故をなくすために、行政に働きかけるなどの活動を行なっている。

斉藤●私の父も、横断歩道を青信号で渡っていて、トラックに轢かれて亡くなりました。その後、公安委員会に電話して加害者の行政処分を確認したら、1年間の免許取り消しだと言われました。私は一生取り消しだと

ごい顔で死なせ、母を不幸のどん底に突き落としておきながら、加害者側の損保会社と「運送会社」、「加害運転手」の弁護士は、「76歳だから給料をもらっているわけじゃないだろう。だとすると、お父さんの損害はこれだけです」と、裁判のときに答弁書に書いてきた……。

加害者と損保会社にとって、父の死はマネーゲームではない。しかし私たちにとってはこれからの生活があるから、免許証は戻しましょうというのです。それじゃあ、突然断ち切られた父の未来、母の生活はどうなるのでしょうか？ 裁判官すら父が長年、交通安全に尽くしてきたことを、まったく評価しなかった。「自賠責」すらも、76歳という父の年齢のため、100対0の死亡事故なのに、損害賠償額を削減してきた。それが、日本の交通事故の現実です。警察だって、実況見分調書に被害者の名前を間違えて書いたり、秋晴れだったのに「雨」と書いたり。でも、そういうことは今の日本ではいくらでもあり、ということがわかりました。ただ、私は土場さんの件で、検察が控訴したという記事を読んだとき、札幌地検もやっとな成長したかという思いに駆られたんです。私の父の事件を担当したのは、横浜から転勤してき

たばかりの若い検事だったんですけれど、私が電話したときの第一声は、「いちいち被害者の遺族なんか会ってられない」というものだったんです。その後、検察庁へ通い続けるうち、その若い検事はだんだん変わってきて、父を「人間」として見始めるようになりました。裁判において、検事や弁護士が被害者を人間として、当たり前のように尊重することが、欠かせないことだと思いました。

柳原●本場にそのとおりですね。ところで、斉藤さんのお話のなかに「マネーゲーム」という言葉が出てきました。が、損保会社や弁護士との間で、まさにそうしたトラブルに巻き込まれている方は多いですね。「北海道交通事故被害者の会」には、ケガをされたり、心身に障害を負って苦しんでおられる方々のグループもあると伺っています。世話人の荻野さん、現状はいかがですか。

荻野●交通事故でケガをした人も、今、本当に大変な場面におりまして、後遺障害認定において最低の認定しか受けられない人も出ています。また今年に入ってからも、交通費も治療費も払えなくて困っているという、被害者からの電話を受けております。ですから、亡くなった方の苦しみはもちろんですが、ケガをして生きている人も、非常に苦しい立場にいることを知ってもらいたいなあ

いと、それによって相手の対応も変わるのではないかと、感じました。音喜多さんや眞下さんの奥さんが行かれたときにも、すぐくつらい仕打ちをされたという話を聞いていましたので……。

柳原●そうですね。たとえば、両親を亡くした子どもだっているわけだし、若い夫婦を亡くして老夫婦だけ残されたり、ひとり暮らしの人が重傷を負ってまったく動けない場合もありますよね。被害者や遺族のすべてが、書面で理路整然と反論したり、署名活動などができるわけではないですよ。

土場(妻)●実は、息子の事故のあと、お参りに来てくれた人に、「土場さんのお宅は、ご主人がそうやって動いてくれるからまだいいよね」と言われたことがあるんです。「私の知っている人は、体が不自由で、声を上げたくても上げられないような状態にあつて、そういう行動もできずに泣き寝入りをしているんだよ」と。そのときの私には、何が「まだいい」のか、全然わからなかったんですけれど、今になってわかってきました。

柳原●被害に遭いながら、闘わなければならないのは大変なことだと思うのですが、被害者の置かれている立場がどんな状況であっても、誰もが平等に扱ってもらえる

思っています。弁護士に依頼しても、なかなか引き受けていただけません。保険というのは、何か事故に遭った人がいかに困らないで生活できるか、そのためにできたシステムだと思います。ところが、それが弁護士の段階でストップされて、被害者に正当な賠償がなされていないという事実が、本当にたくさんあるんです。

皆が、闘える立場の被害者とは限らない

土場(妻)●皆さんの話を聞いていて思ったんですけれど、もし私がひとり警察や検察に行っていたら、どんな答えが返ってきたんだろうなって……。わが家の場合は、たまたま主人が最初からしつかりと、証拠として残るように書面で質問をしたり、気持ちを訴えてきたので、相手も答えざるをえないという状況だったと思います。でも、もし私が母親として感情的に、「俊彦はどんな状態で死んだんですか！」って聞きに行ったら、どういう返事が戻ってきたでしょうか。そもそも、なぜ私たちが下手に出るような態度で行動しないといけないのか。それ自体おかしいと思うんですけど、今の検察や警察の対応を見ていると、やっぱり、こちらも対応の仕方考えな

ような制度を作ることでも大事な課題ですよ。闘う術を持たない立場の人たちは、まさに蚊帳の外に置かれ、警察にも検察にも、まったくものを言うことができないわけですから。

富岡●今、一生懸命にやられている土場さんや音喜多さん、眞下さんの行動を見ていると、多少うらやましくもあります。私の娘が亡くなったときも、もつと情報があつたら、いろんなことができたんじゃないかなと思いましたが。娘の事故に関しては、充分にやりきれなかったという思いが、今もたくさんあるからです。

私の娘・葉摘は、平成9年7月1日の夕方、自転車通行可能な歩道橋から自転車で降りてきたとき、トラックに轢かれて亡くなりました。損保会社の人には、「車道ぎりぎりになっていたのが悪い。車道に出たら車に殺されてもかたない」とまで言われ、副検事にも「夕方は運転手も疲れているから事故はしかたない」と言われました。世間の人たちの、「交通事故で亡くなるのはしかたのない」という考え方のなかで、娘は犠牲になりました。そういう認識がまかり通っている社会で生きていくのは、本場につらいことです。

柳原●富岡さんは、会の発足当時からメンバーでい

らつしやいますよね。あの当時は交通事故に関する具体的な情報がまだまだ少なかったと思いますが、富岡さんにとって、いちばんの壁は何だったのでしょうか。やはり警察ですか？

富岡●警察も検察もですね。警察からは「弁護士を通さないよ、話せないよ」と言われたのですが、結果的にはひどい弁護士にあたってしまつて……。でも、その弁護士を動かすのも自分しかいないという思いで、何もかもを敵に回して闘いました。でも、その過程で「被害者の会」ができたので、途中からは裁判の傍聴に来てくださった方が増えました。その方々の支援のおかげでやつてこられたという気持ちです。今思えば、なんだか、事故直後の頃のほうがまだ元気があつて、いろいろ模索しながらやつてこられたんですけど、やるべきことをやり尽くして5年以上経つたとき、何もできなくなつたんです。そのときに、ものすごい無気力が襲つてきて、去年はもう何もしたくなくて、とてもつらい年だつたんです。でも、動かなければ何も始まらないし……。会の方たちのなかには、裁判すらできないまま時が流れてしまい、無念の思いを抱いている方もたくさんおられます。そうした人たちの思いを無にすまいと、世話人を中心に頑

11月に「交通犯罪撲滅、交通事故被害ゼロ、被害者支援のための要望書」を道知事と道警本部長にお出しになりましたが、最後に、それについて、説明をお願いできませんでしょうか。

前田●そうですね。ひと言で言うと、「こういう取り組みが実現していれば、私たちの肉親のような犠牲はなかっただろう」という項目を全部積み上げたものということです。私は、常々「被害者の視点」がなければ、人権侵害という真実が見えないのではないかと訴えています。いわゆる「車優先社会」を問い直し、交通犯罪を起させないために、車使用の「社会的な規制」こそ必要だと考えています。厳罰化はそのひとつであつて、免許制度の厳格化をはじめ、車の製造者責任、道路設置者や運輸事業主の責任などもきちんと問われるようにしたいのです。歩行者の安全優先の街づくりも盛り込んでいます。内山●私たち素人は、本当に知識がありません。しかし、それでも交通事故に関しては、経験や勉強を重ねながら、いろいろな問題が少しずつ見えてくるようになりました。自分たちから社会に発信していくことによつて、新たに被害に遭つた人たちを助けられるような力が、少しずつですが、ついてきたと実感することが、この頃増えてき

張つてきました。

柳原●「北海道交通事故被害者の会」のホームページは、富岡さんと、今日は出席されていませんが、松井さんという方の、おふたりが中心になつて作られたと聞いていますか？

富岡●はい。今は私が制作や管理を担当しています。これ以上、被害者を増やしたくないので、これからもホームページを通して、全国の皆さんに交通事故被害者の置かれている状況を知っていただきたいと思ひます。そういうふうに発信していくことによつて、1%でも役に立ててよかつたなど、今は思うようにしているんです。そして、現在の体調から1日も早く脱却して、もとのように前を見て歩けるようになりたいです。

柳原●大変な状況のなかで、いろいろご尽力されていたんですね。でも、「被害者の会」のサイトや富岡さんご自身のサイトのおかげで、きっとたくさんの方々が救われていると思ひます。

交通犯罪撲滅と被害者ゼロをめざして 「北海道交通事故被害者の会」の「要望書」

柳原●「北海道交通事故被害者の会」では、2002年

たような気がします。そして、そのつど、この会があつてよかつたと思うのです。

交通事故は、1件1件が個別の事件です。だからこそ私たちが被害者が腕を組んで一致団結し、みんなの経験を生かすような働きかけをしていくことが、なによりも大切なんでしょうね。これ以上、被害者を増やさない。そんな大きな使命感を、今、痛切に感じています。

柳原●「要望書」を拝見しましたが、本当に素晴らしい内容だと思ひます。こうした取り組みが全国に広がることを期待しております。皆さん、今日は本当にありがとうございました。

「北海道交通事故被害者の会」事務局

〒060-0001 北海道札幌市中央区北1条西9丁目

ノースキャピタル4F

TEL 011-233-5130

FAX 011-233-5135

<http://homepage2.nifty.com/hk-higatsha/>

プター（ドクターヘリ）を整備・配備して、人身にかかわる事故に対し、地域格差なく全ての人に迅速、適切な医療が施される体制を確立すること。

1-2 そのためにも、救急救命士の医療的権限の明確化や、救急指定病院の拡大、指定外病院でも迅速な医療が施されるシステムの確立、さらに遠隔地医療の充実などをはかること。

2 「死人に口なし」のような不公正を正し、再発防止、原因究明のために科学的捜査を確立すること

2-1 加害者の証言のみに偏ることなく、物証に基づいた科学的な事故捜査を行い、事故原因を徹底究明すること。科学的捜査に基づき公正な裁判を行うこと。

2-2 科学的な捜査と原因究明のために、すべての車にドライブレコーダーの設置を義務付けること。交通事故自動記録装置を増設すること。

3 被害者や遺族に対しては、事件の当事者として理解と配慮をもった支援を確立すること。

3-1 事故原因、加害者の処遇、刑事裁判の予定など、被害者の知る権利を保障する通知制度を徹底すること。

3-2 実況見分調書および加害者の供述調書は、当事者に対し事故直後からの開示を可能にすること。

3-3 被害者や遺族の供述調書については、事故原因が知らされた後、冷静に加害者の事などを考えられるようにその時期等を配慮すること。

3-4 交通犯罪被害者（犯罪被害者）が被害直後から恒常的に相談、支援が受けられる公設の「犯罪被害者支援センター」（仮称）を設置すること。

3-5 被害者に対する損害賠償が適正に措置されるように、保険賠償制度は国が管理する自賠責保険に一本化し、対人無制限など充実させること。自賠責保険の後遺障害認定基準を見直すなど、適切な損害賠償を実現すること。経済的支援と合わせ、PTSDに対する支援制度など精神的な支援を含めた被害回復の補償制度を確立すること。

3-6 脳外傷による高次脳機能障害を重大な後遺障害として認定し、治療と生活保障を万全にすること。高次脳機能障害者の作業所、生活・就労支援センター

交通犯罪撲滅、交通事故被害ゼロ、 被害者支援のための要望書

憲法は「生命、自由及び幸福追求に対する国民の権利については、公共の福祉に反しない限り、立法その他の国政の上で、最大の尊重を必要とする」（憲法13条）と謳っています。しかし、交通犯罪、事故の犠牲者は、子どもやお年寄りが歩行中あるいは自転車乗車中に一方的に生命を奪われる事件が年間5500人以上にのぼるのをはじめ、死傷者数が年間100万人を超え、過去最悪を更新中という極めて憂慮すべき事態が続いています。北海道においても事故件数は増え続け、毎年500人以上の方が亡くなり、3万人以上の方が負傷するという深刻な状況です。

航空機や列車の事故であれば、事故原因が徹底的に究明され、再発防止の抜本対策がはかられるのはごく当たり前のことですが、道路上の一般車両の事件、事故については、交通犯罪という認識は薄く「事故だからしかたない」「運が悪かった」と軽視され、原因の究明と対策が不十分です。結果として被害者数は増加の一途をたどり、本来社会で保護すべき子どもやお年寄りの犠牲も後を絶たないという人命軽視の異常な「クルマ優先社会」が現出しているのです。

交通犯罪によってかけがえのない家族を失う、あるいは後遺障害などにより人生も変えられるなど深く傷つけられた私たち被害者のせめてもの願いは、尊い犠牲が生かされ、真に命と人権が大切にされる社会がつくられることです。現代の最大の人権侵害ともいえるべき交通犯罪と交通事故被害を絶滅するため、被害者への理解と配慮をもった支援を含め、以下の要望事項をまとめました。関係事項について、抜本的で具体的な改善を要請するとともに、他の事項について国など関係機関に要請をお願い致します。

記

1 人身にかかわる交通事故が発生した場合の救命救急体制を万全にすること。

1-1 医療活動のできる高規格の救急車（ドクターカー）および医療専用ヘリコ

6 交通犯罪撲滅、交通事故被害をゼロにし、命と安全が最優先される社会を実現するために。

6-1 交通安全運動の目標を「被害ゼロ」とし、事故原因と原因にいたる要因を完全に絶つ施策を講じること。運転者の「マナー」に依拠するのではなく、運転行為の社会的責任が自覚され、歩行者等への「安全確認」が最優先される運転者教育を徹底すること。

6-2 歩行者や自転車通行者、とりわけ子どもやお年寄りが安全・快適に通行できる道路環境をつくること。幹線及び準幹線道路での完全歩車分離と住宅地や商店街など生活道路でのクルマ通行の規制による歩行者優先を徹底し、歩行者や自転車利用者の被害をゼロにすること。交差点での歩行者、自転車事故を防ぐために、歩車分離信号とすること。全ての通学路について安全を最優先した点検と見直しを行い、信号や歩道の改善、防護柵の設置など二重三重の安全策を講じること。

6-3 速度超過による犠牲を無くすため、全てのクルマに安全な速度に設定した速度抑制装置（リミッター）を義務づけること。

6-4 運輸業者の安全に対する社会的責任を明確にし、悪質違反や重大人身事故を惹き起こした運輸業者に対する監査を徹底するとともに、罰則を強化するなど行政指導を強化すること。

6-5 再発防止のため、事故原因解明と行政指導のために必要な情報開示を徹底すること。

6-6 公共交通機関を整備し、クルマ（とりわけ自家用車）に依存しない安全で快適な生活を実現すること。

7 交通犯罪撲滅、交通事故被害ゼロ、被害者支援の諸施策に被害の当事者の声を反映させること。

被害の当事者（北海道交通事故被害者の会）との懇談の機会を設けていただくこと。

以上

※この要望書は、「北海道交通事故被害者の会」が、2002年11月15日、道知事宛（道環境生活部長、道交通安全対策室長が対応）、および道警本部長宛（交通企画課統括官対応）提出したものです。

等を設立すること。

4 故意や未必の故意、重過失により生命身体等に重大な侵害を与えた交通犯罪に対し、不当に軽い刑罰を改め、事故抑止、再犯防止の観点から厳罰化すること。

4-1 新設された危険運転致死傷罪への適用を拡大すること。また、交通犯罪に対し、業務上過失致死傷罪と括るのではなく、「自動車運転業務過失致死傷罪」（仮称）を設けるなど、厳罰に処すること。

4-2 交通犯罪に対する起訴便宜主義の濫用を避け起訴率を上げること。刑法211条2項に新設された「傷害が軽いときは、情状により、その刑を免除できる」という「刑の裁量的免除」規定は廃止すること。

4-3 危険で悪質極まりない飲酒運転での死傷事件を撲滅するために、運転者への厳罰の適用とともに、運転者への酒類提供者に対する罰則規定を設けること。また、事故の際の飲酒検査を徹底すること。飲酒の違反者には「インターロック」（アルコールを検知すると発進できない装置）などを導入し、再犯防止を徹底すること。

4-4 交通死について、24時間以内という扱いはせず、事故がもつて亡くなった方すべてを交通死とすること。

5 交通犯罪を撲滅し、交通事故被害をゼロにするために、国民皆免許主義ではなく、安全運転のための専門的な技能をもった者に限るために、免許付与条件を厳格にすること。

5-1 運転免許取得可能年齢の繰り上げ（バイクは18歳、四輪は20歳など）や教習課程の抜本的見直しなど、免許付与条件を厳格にすること

5-2 免許者の違反行為はすべて重大な人身事故の原因や要因となる。累犯と事故の未然防止のために安全確認違反など悪質な道交法違反は全て免許取り消しとし、その他の違反にも欠格期間を長期にする、重い罰金を科すなど免許付与後の資格管理を適切に行うこと。また、免許再取得の制限を厳しくし、重大な違反で死傷事故を起こした場合などは永久に免許取得資格を与えないこと。