

名古屋鉄道（名鉄）神宮前駅構内で発生した 脅迫・暴行犯人隠避事件の概要と、その本質

1．事件発生時の状況

私は2006年12月22日（金曜日）午前8時20分ごろ、名鉄神宮前駅構内に残る手動式踏切の安全管理体制に関する調査に出かけた際、同駅の上り（豊橋・中部国際空港方面行き）ホーム上で、注意しても喫煙を止めない男性に遭遇しました。

私はホーム上で駅員（T・F氏、金山幹事区所属駅務係）を探し出して事情を説明し、男性が喫煙していた場所まで来てもらいました。

私がF駅務係を連れてきたとき、問題の男性はすでに喫煙を終えていましたが、私は男性を指差して「この人です」とF駅務係に告げました。

すると、男性は逆ギレし「なんで駅員を呼ぶんだよ、てめえに関係あんのかよ、どこに住んでんだよ、仕返しに行くぞこの野郎」などと大声で脅迫しながら、私の肩や胸を数回小突く暴力行為を働きました。

私は、F駅務係に「今、この人が暴力を振るったのを見ていましたよね、警察を呼んでください」と助けを求めました。

ところがF駅務係は、私が繰り返し「警察を呼んでください」と頼んでも、無言で私の横に立っているだけで、何もしようとしませんでした。

私がF駅務係に繰り返し助けを求めても無視され続けていた間にも、喫煙していた男性は「どこに住んでんだよ」などと怒鳴りながら、私の体を小突く暴力行為を何度か繰り返しました。

この男性は、やがてホームに入ってきた神宮前駅8時26分発普通河和（こうわ）行き第6864C列車に、車掌台最寄りの乗降口から乗り込みました。

私は、この男性の逃亡を阻止するため力づくで電車から引きずり降ろそうとすると、今度こそ男性から殴る蹴るの激しい暴行を受けかねないという恐怖を感じ、そこまではできませんでした。

そこで私は、第6864C列車の車掌（J・K氏、所属不明）に、男性を指差しながら大声で「この人、私に暴力を振るいました。この人が降りた駅で、この人を警察に引き渡してください」と叫びました。

第6864C列車は「パノラマカー」と呼ばれる7000系車両の4両編成でした。

この車両では、先頭を前面展望用の客室としている関係で、車掌台は隣の車両と連結する側にあり、また車掌台と客室との間には仕切り壁がない構造になっています。

ですから、K車掌は、私が指差した男性が誰のことであるかは、容易に理解できたはずで

す。しかし、K車掌は私と目を合わせただけで「わかりました」と返事をするのも「どういことですか」と事情を確かめることもせず、無言でドアを閉め、第6864C列車を発車させました。

しかし、この脅迫・暴行犯の男性は、未だに検挙されていません。

2．事件の本質

(1) 名鉄が鉄道施設内の治安の保持に係る責任逃れを正当化し、鉄道施設内の治安の更なる悪化を引き起こした問題

私は、2006年12月27日付けで名鉄本社へ、被害届と共に、暴力行為に見て見ぬふりをしたF駅務係など関係者の処分や再発防止策などに係る見解を問う質問状を、内容

証明郵便で送りました。

これに対して名鉄本社は、2007年1月16日付けで回答書を出しました。

ところがその内容は、一言で言えば「(N当務駅長が半沢を交番へ案内するなど)事件を警察に引き継いでおり、このような対応方は当社の社内規定に照らして問題はない」というもので、再発防止策については何も言及されていませんでした。

「暴力事件など犯罪に対応するのは警察の仕事なのだから、駅務係や車掌などの従業員が自分の目の前で発生した暴力行為を見逃したとしても、警察に引き継いだことで責任は果たした」とする名鉄の見解ひいては社内規定は、社会通念から著しく逸脱した、非常識極まりないものです。

何よりも、名鉄が、従業員が自分の目の前で発生した暴力行為という犯罪に対して傍観者に終始するという対応方を正当化したのは、暴力被害を受けた利用者に対する背信行為以外の何物でもありません。

なぜなら、それは名鉄が「いただくもの(運賃=お金)はいただきますが、何が起きても後は知りませんよ」という無責任(利用者から対価としての運賃を徴収するのと引き換えに、利用者をその目的地まで安全に送り届けるという、運送契約上の債務の不履行)を一方向的に正当化することでもあるからです。

名鉄だけでない全国の鉄道事業者は、日ごろから「迷惑行為(者)を見かけたら係員にお知らせください」と利用者にPRしています。

ところが、私は、このPRどおりの行動を取った結果として、逆ギレした相手から暴力行為という犯罪被害を受けたにもかかわらず、その現場に居合わせたF駅務係に見殺しにされたわけです。

名鉄が、F駅務係のこういう対応方を「問題ない」と開き直ってしまうようでは、名鉄は多くの利用者に、

「『迷惑行為(者)を見かけたら係員にお知らせください』という日ごろのPRは、迷惑行為問題にまじめに取り組んでいる姿勢を示すためだけの、表向きのポーズだけの偽善ではないのか」

という不信感と共に、

「何かあっても係員が助けてくれないのでは、どんな仕返しをされるかわからないと思うと、迷惑行為(者)に注意したくてもできない」

という恐怖感をも、より強く植え付けることになってしまいます。

それは、鉄道という公共施設の管理・運営者である名鉄が、鉄道施設内の秩序と治安を自ら悪化させることに他なりません。

その意味において、今回の事件に対する名鉄の姿勢は、鉄道の治安悪化に係る施設管理者としての責任逃れを正当化した反社会的なものとして、厳しく糾弾されるべきではないでしょうか。

今日、石油資源の枯渇や地球温暖化などの環境問題を背景として「マイカーよりも(単位輸送量あたりのエネルギー消費量が少ない=環境負荷が小さい)鉄道の利用を増やしましょう」という意味のことが、全国の鉄道事業者などによって盛んに言われています。

しかし、鉄道の治安悪化は、利用者すなわち主として沿線住民に、自分の身の安全の確保のため鉄道利用を忌避し、マイカー利用を増やす動機付けとなってしまいます。

利用者を犯罪という危害に遭わせても被害者を平気で突き放し、すなわち鉄道利用者の安全を保障せず、それでいて対外的には初めから何もなかったかのような涼しい顔をしている名鉄に「地球環境のため鉄道を利用しましょう」のような偉そうなことを社会にアピールする資格があるのかどうか、私には大いに疑問に思われてなりません。

(2) 神宮前駅ホーム上のカメラに係る疑惑が解明されないまま捜査が終えられ、名鉄の関係者が事件の責任を不問（不起訴）とされてしまった問題

私は、事件が発生した約1ヶ月後の2007年1月16日に、事件現場である神宮前駅を再訪しました。

その最大の目的は、事件発生の瞬間を捉えている可能性がある防犯カメラが、ホーム上に存在するかどうかを確かめることでした。

調査の結果、私は、事件発生現場である階段前のベンチ付近を映し出している可能性があるカメラが、3番線ホームの岐阜寄りの自動販売機コーナー付近に屋根から吊り下げられているのを確認しました。

そこで私は1月21日付けで、後に記す被害届を受理した愛知県熱田警察署の刑事課へ関係する証拠写真を送った際、事件発生の瞬間を記録しているビデオテープなどの映像記録媒体を証拠として押収してほしい旨を、合わせて要請しました。

これに対して、1月29日（月曜日）の午後7時30分ごろ、同署刑事課長のO氏から電話がありました。

その電話で私は、映像記録媒体が残っていない旨を、O課長から聞かされました。

O課長の説明によると、私が指摘したホーム上の自動販売機前のカメラは、主にラッシュ時に乗り換え客の状況を把握し車掌に適切な発車合図を出す（ドア閉めのタイミングを指示する）ためのモニター用で、防犯録画用ではないとのことでした。

このことは、私が後日調査を依頼した、国土交通省中部運輸局鉄道部監理課のK課長補佐からの回答でも同様でした。

ところで、このときのO課長は、もう1つ気になる話をしていました。

それは、神宮前駅では過去にも利用者同士のトラブルに起因する事件が何度か発生していて、警察ではそのつど名鉄に防犯カメラの記録映像の有無を照会していたが、名鉄からはそのつど、映像は記録していない旨を回答されていたということです。

この話が事実であるとすれば、名鉄は、自社の鉄道施設内で何らかの事件（犯罪）が発生した場合には、防犯カメラによる記録映像が捜査資料として必要であることを、過去に警察から繰り返し照会されてきたことで、当然認識していなければおかしいはずです。

にもかかわらず名鉄が、防犯用としての映像記録装置の設置を今日なお怠り続けているのは、鉄道施設内における犯罪の発生を抑止するべき当然の責務に係る「不作為の事実」があることを意味しています。

ただ、今回の事件の場合は、仮に映像が残っていたとしても、それは名鉄にとってはF駅務係など自社従業員の犯罪（暴力行為の見逃し）を立証する、名鉄にとって都合の悪い証拠となってしまいます。

ですから、名鉄は、実際には防犯用の映像記録装置を設置していたのだとしても、今回の事件に限っては、F駅務係などの従業員をかばう目的で、DVDやビデオテープなどの映像記録媒体を隠滅（それ自体を捨てたり壊したりするか、記録してある映像を消去してしまう）または隠匿（どこかに隠す）してしまうことを考えたとしても、おかしくないわけです。

そこで私は、2007年2月2日付けでO課長へ送った手紙の中で、神宮前駅の事務室に設置してあるモニター装置から、最近になってビデオデッキなどの映像記録装置を取り外した痕跡が残っていないかどうかを調べてほしい旨を、その痕跡の見つけ方と共に記しておきました。

ところが、私が同年2月8日（木曜日）と8月20日（月曜日）の2回にわたり熱田警察署を訪れた際には、私が防犯ビデオの件に係る捜査結果をO課長に尋ねても、O課長は捜査を行ったとは明言せず、また捜査結果の詳細な説明もありませんでした。

名古屋鉄道（名鉄）神宮前駅構内で発生した脅迫・暴行犯人隠避事件の概要と、その本質
（書き下ろし解説）

しかも、私が8月に告訴に係る供述調書の作成のため同署を訪れたときには、調書作成担当のK係長があらかじめ用意していた調書の下書きに「半沢が6月4日付けで提出した告訴状に記したうち、証拠隠匿もしくは証拠隠滅に係る金山幹事区長（半沢注：神宮前駅を含む複数の駅の駅長的存在。すなわち神宮前駅の駅業務全般に係る責任者）への告訴は取り下げる」旨が記されていて、K係長は私がそれに同意するまで調書を完成させてくれませんでした。

つまり「名鉄は本当に防犯ビデオ映像という証拠の隠滅または隠匿という不正を行っていなかったと言えるのか」どうかに係る私の疑惑は、解明されないまま置き去りにされることになってしまったわけです。

この疑惑については、本件告訴について不起訴処分とする決定をした、名古屋地方検察庁のS副検事も同様でした。

私は、2008年1月18日（金曜日）に本件告訴が不起訴とされた理由の説明を聞くため名古屋地方検察庁へ出向いた際、この疑惑に係るS副検事の判断をたどりました。

そのときのS副検事の説明は「自分も名鉄に照会したところ『問題のホーム上のカメラはモニター用であって、録画は行ってない』との回答だった」というものでした。

しかし、S副検事は、名鉄がこの件について本当に嘘をついていないかどうかの裏付けを取る捜査、すなわち私が熱田警察署にも指摘していた「最近になってビデオデッキなどの映像記録装置を取り外した痕跡が残っていないかどうか」については「そこまでは調べていない」とのことでした。

ただ、仮にこのような不正がなかったのが真実であったとしても、その場合は今度は名鉄には、防犯ビデオの設置ひいては犯罪抑止に係る責務を怠り続けているという、鉄道という公共施設の管理者としての不作為責任が発生する理屈であるという問題が、浮かび上がってきます。

つまり、防犯ビデオの隠滅または隠匿の事実があったのかどうかに係る真実がいずれであったとしても、防犯用の記録映像が残っていなかったという事実それ自体によって、名鉄には鉄道施設内での防犯ひいては治安の保持に関する、重大な責任が所在していることになる理屈です。

にもかかわらず、今回の事件は、名鉄の関係者が誰1人としてその責任を問われることのないまま、幕引きとされることになってしまったわけです。

私は、これらの疑問を一体どう考えればよいのかについて、捜査機関から何の回答も示してもらえず、事件の真相解明ひいては再発防止の道筋が示されないまま、打ち捨てられることになってしまったわけです。

(3) 警察が、被害届を放置したという初動捜査上の問題から、目撃証言など犯人の検挙・処罰に必要な証拠を集めることができず、そのことが関係者の不起訴処分＝被害者に犯罪の受忍（泣き寝入り）を強要する結果を引き起こした可能性が極めて高い問題

私は、脅迫・暴行犯人に逃げられてしまった後、F駅務係から駅事務室へ来るよう指示され、そこで神宮前駅の当務駅長らしかったN氏に引き合わされました。

私は、N当務駅長？に「警察へ被害届を出したい」と申し出たところ、駅最寄りの愛知県熱田警察署神宮前交番へ案内され、被害届はその場で受理されました（被害受理番号・平成18年2174号）

ところが警察は、この被害届を約1ヶ月間放置し、その間目撃者捜しなどの初動捜査をまったく行っていませんでした。

このことは、私が2007年1月16日（火曜日）に神宮前駅の事件発生現場を再訪した際、目撃情報の提供を呼びかける掲示物の類が何も見当たらなかったのを不審に感じ、

熱田警察署の刑事課に問い合わせの手紙を出したところ、1月29日夜の同署〇刑事課長からの電話で「その種の掲示を出すことに思いが至らなかった」と陳謝されたことによって判明しました。

〇課長は、この電話の後、急きょ目撃情報の提供を呼びかけるA4判サイズの手書きの貼り紙を作成し、名鉄の承認を得て事件現場付近のホームの柱に約1ヶ月間掲出していたそうですが、目撃者の申し出は1人もいなかったとのことでした。

私は、そのことを2007年8月20日（月曜日）に、告訴に係る供述調書作成のため熱田警察署を再訪した際に、〇課長から聞かされました。

このとき私は〇課長から、その貼り紙の現物（控のコピーだったのかもしれませんが）を嘘ではない証拠として見せられました。

私は、自分の犯罪被害に係る捜査がどのように行われたのかを知り、また関係資料を手元に残しておきたいという目的で、この貼り紙のコピーを取るか、または書き写させてほしいと申し出たのですが、〇課長からはそのいずれも拒絶されました。

一般に、事件発生から日時が経過するほど、目撃者の記憶や関心は薄れ、したがって目撃証言の発掘は困難になるものです。

ところが、熱田警察署が今回の事件の目撃者捜しを始めたのは、その発生から1ヶ月余りも経ってからのことでした。

このことが、犯罪事実の立証に必要な目撃証言という証拠を得ることができず、ひいては脅迫・暴行犯人だけでなく暴力行為を見逃したF駅務係やK車掌などの責任を問うことができない（告訴が嫌疑不十分で不起訴処分とされる）形で事件が幕引きとされる結果を引き起こした原因となってしまった可能性が、極めて高いわけです。

事実、名古屋地方検察庁のS副検事は、F駅務係とK車掌に対する告訴を不起訴処分とした理由の説明の際に「（当事者とは利害関係にない）第三者の目撃証言がなかったのは大きい」と語っていました。

つまり、私は暴力行為さらにはF駅務係などによるその見逃しという犯罪被害を受けたうえ、被害届を1ヶ月も放置していた警察の怠慢によって、犯罪被害の受忍（「殴られ損で終わるのを我慢せよ」という精神的苦痛＝二次被害）をも強いられることになってしまったわけです。

(4) 中部運輸局が、鉄道従業員の職務姿勢の問題を、鉄道利用者の喫煙マナーの問題へと一方的にすりかえている問題

私は、名鉄本社が2007年1月16日付けの回答書で、F駅務係などの行動を正当化し再発防止策も示さなかったことを受け、名鉄を指導・監督する立場にある国土交通省の中部運輸局に、事件を通報しました。

そして私は、2月8日（木曜日）に中部運輸局鉄道部監理課課長補佐のS・K氏と面会する機会を得た際、名鉄に対して再発防止策の確立と関係者の処分とを行うよう指導することを要請しました。

ところが、中部運輸局鉄道部監理課長名で届いた回答は、

「名鉄に対し、利用者へのマナー向上の呼びかけを強化することによって再発防止に努めるよう指導したので、ご理解をいただきたい」

というものでした。

つまり中部運輸局は、私が問題視した、鉄道施設内で発生した暴力行為に見て見ぬふりをしたF駅務係など鉄道従業員の職務姿勢というよりは犯罪の問題を、鉄道利用者の喫煙マナーの問題へと、勝手にすりかえてしまったわけです。

このような「マナー論」が、この種の事件の再発防止には何の役にも立たない、子供だ

ましの言い訳に過ぎないことは、過去の事実が証明しています。

名鉄だけでない全国の鉄道事業者は、過去に迷惑行為に起因する利用者同士のトラブル（暴力事件など）が社会問題となるたびに、このような再発防止策を繰り返し唱え続けてきました。

しかし、迷惑行為に起因する暴力事件は、現に今回の事件が発生した事実からも明らかのように、事実として今日まで繰り返し発生し続けています。

つまり、鉄道事業者がいくら「マナー向上の呼びかけ」を強化しても、それが再発防止に何の効果もないことは、類似の事件が現に何度も繰り返し再発し続けている事実が証明しているわけです。

鉄道事業者や中部運輸局が、この事実を認めないで「迷惑行為に起因する暴力事件の再発防止は利用者へのマナー向上の呼びかけの強化によって可能」とする見解を取り続けるのは、不可能であるのが明らかなことを可能だと言いくるめて被害者を欺くものであり、理不尽な犯罪被害の再発防止を求める、被害者として当然の感情を踏みにじるものです。

しかし、私がK課長補佐に「マナー論」の不当性を指摘しても、中部運輸局からの回答は「マナー論」の繰り返しでしかありませんでした。

つまり、中部運輸局は、再発防止効果がない「マナーの呼びかけ」のみを再発防止策と言いくるめる詭弁を押し通し、それを一方的に正当化してしまったわけです。

このことは中部運輸局が、理不尽な犯罪被害の再発防止策を講じるよう名鉄を指導すべき鉄道事業者の監督官庁としての社会的責務を、自ら放棄したことを意味しています。

それは同時に、中部運輸局＝国が、鉄道施設内の治安の悪化を引き起こした名鉄を擁護する立場を取ったことで、名鉄の不法行為の共犯者となったに等しいものです。

中部運輸局のこのような姿勢に疑問を感じた私は、K課長補佐やその上司が、その職務を通して公共の福祉の推進に奉仕すべき国家公務員としての適格を欠いていると考え、検察官に検察官適格審査法が定められていると同様の審査をK課長補佐などについて行うよう、総務省東京行政評価事務所行政相談課（行政110番）を通して人事院に申し立てようとなりました。

ところが、東京行政評価事務所からの回答は「一般の国家公務員に対してはそのような制度はない」というものでした。

国民が、国家公務員の職務によって不利益を受けても当該職員に係る罷免その他の処分を請求できないという現行の人事制度は、国家公務員が「その職務を通して公共の福祉の推進に奉仕する」べき自らの使命をなおざりにしがちな、いわゆる「お役所体質」の温床になっているのではないのでしょうか。

(5) 法テラスその他の司法関係機関がどこも、経済的困窮者からの犯罪被害に係る法的な支援要請に対して、タライ回し（実質的な支援拒絶）をし続けた問題

私は2007年1月以降、東京・霞が関の弁護士会館内にある法テラス（正式名称「日本司法支援センター」）の犯罪被害者支援ダイヤル（0120-795714）や、居住地である東京都足立区役所が主催する区民法律相談などにこの事件を持ち込み、弁護士による法的救済への支援を依頼しようとした。

ところが、私が相談しようとした先では、いずれも「ここでは取り扱えない事案なのでどこそで相談してほしい」とタライ回し先を紹介しただけで、私とそのタライ回しされた先でさらに別の場所へとタライ回しを繰り返されるうち振り出しに戻ってしまい相談を受けられないという事態が発生してしまっても、タライ回しに関わった相談機関はどこもその責任を取ってくれませんでした。

私は、この問題を総務省東京行政評価事務所行政相談課（行政110番）に持ち込み、

相談を受け付けてもらえる場所を確定させてほしいと訴えました。

しかし、東京行政評価事務所からの調査を受けた法テラスからの回答は、

「申し出のような事案があったとすれば遺憾であり、再発防止に努める」

という通り一遍の決まり文句だけで、相談を受け付ける機関についての連絡は何もありませんでした（回答書に担当部署・責任者名の記載は無し）。

ところで、私が相談を持ち込んだ先で判を捺したように繰り返し言われたのは、

「有料（30分ごとに5250円）の一般相談で時間をかけてならいくらでも相談に応じられるが、限られた時間での無料相談ではこの種の事案は扱えない」

というものでした。

私は、かつて法律扶助協会（法テラス発足時に発展的解消）が定めていた無料法律相談受付の対象となる程度の収入しかなく、したがって弁護士の支援が必要だからといって、言われるままにその費用を出せるわけではありません。

だから私は無料法律相談の制度を利用して相談を申し込んだのに、関係機関から「有料でなければ相談に応じられない」と突き放されてしまったわけです。

これでは、経済的に困窮している国民が何らかの犯罪被害を受けたとき、相応の弁護士費用を負担できないようでは、法的救済への支援ひいては犯罪被害からの回復を受けられないことになってしまいます。

お金を払えなければ人権が守られないという、地獄ならぬ「人権の沙汰もカネ次第」という現行の犯罪被害者支援制度は、経済的弱者に犯罪被害の受忍を強要することにつながる、弱者切り捨ての典型ではないでしょうか。

3. まとめ（現時点での総括）

私は、一連の問題の発端となった脅迫・暴行事件において、医療機関での治療が必要なほどの傷害を受けたわけではありません。

その事実ゆえに、警察や検察、さらには私が情報提供をした報道機関や法テラスなどの司法機関などには、この問題を軽視する姿勢があったことを、私は肌で感じてきました。

しかし、駅員や車掌といった鉄道の係員が、利用者が自らの迷惑行為（喫煙）を暴力で正当化したことに見て見ぬふり＝黙認をしても、何の社会的処罰も受けないで済まされてしまったという今回の事件の結末は、名鉄だけでない鉄道事業者が、鉄道施設内の秩序と治安の保持について今後ますます無責任な姿勢を取るのを助長しかねない点で、その社会的悪影響の大きさは計り知れません。

なぜなら、それは全国の鉄道の係員に「自分が巻き添えを食わないためには、迷惑行為や暴力行為に見て見ぬふりをしたほうが得だ」という考え方を植え付けることを通して、暴力行為の現場に居合わせても被害者を見殺しにするという、鉄道の利用者にとって余りに理不尽な犯罪被害が、何度でも繰り返し誘発される原因になってしまうからです。

今回の事件のように、「迷惑行為（者）」に注意しても、相手に逆ギレされたうえ、係員からも見殺しにされ『殴られ損』で馬鹿を見て終わるだけ」というのが公然とまかり通ってしまうようでは、「迷惑行為（者）」からの仕返しが恐くて注意したくてもできない」という社会風潮が広がることによって、「迷惑行為は『やった者勝ち』」という利己的な考え方の更なる増長が引き起こされるという悪循環が、ますます拡大再生産されることになってしまいます。

この問題について、当事者である名鉄（鉄道事業者＝公共施設の管理者）だけでなく、国（中部運輸局）も警察も司法関係機関も、誰もがその責任を取らず互いに責任をなすりつけ合っている被害者不在の実態があることが、公共の場での迷惑行為の問題に係る理不尽な犯罪被害を繰り返し誘発し、そのつど被害者を打ち捨てているという、犯罪被害者に

名古屋鉄道（名鉄）神宮前駅構内で発生した脅迫・暴行犯人隠避事件の概要と、その本質
（書き下ろし解説）

対する人権侵害の実態をも生み出していることを、今回の事件は改めて証明したと言えるのではないのでしょうか。

鉄道の治安に対する、鉄道事業者その他の当事者の責任感がこの程度のものでは、私たち国民は、逆ギレする迷惑行為者の暴力行為から自分の身を守るためには、いくら省エネルギーひいては地球温暖化防止や交通渋滞などの点で問題があるとわかっていても、鉄道やバスといった公共交通機関に見切りをつけ、マイカーやバイクなどの個別交通手段を利用するしかありません。

そのことで、仮に私たち国民が、子孫から「地球環境破壊に加担した」と責められたとしても、それは心外であり、非難されるべきは鉄道事業者だというのが、私の考えです。

私はこれまで長年にわたり、交通と人権との関係についての様々な問題を考える立場から、鉄道だけでない公共交通の復権と活性化に向けての提言活動を続けてきました。

そのような私が、鉄道を利用していた最中に発生した今回の犯罪被害の問題について、このような総括をまとめなければならないことは、余りにも残念でなりません。