

2007年2月19日

法制審議会刑事法(自動車運転過失致死傷事犯関係)部会

部会長殿

北海道交通事故被害者の会

自動車運転過失致死傷事犯関係の刑法改正要綱について(意見)

北海道交通事故被害者の会は、1999年の結成以来、自主的な相互支援と合わせ、交通犯罪・事故を根絶するための諸活動を続けている自助被害者団体です。

私たちが厳罰化を望むのは、感情に流された「報復」の意識では決してありません。理不尽に、通り魔殺人的被害で命や健康を奪われ、悲惨な状況におかれた私たち被害者・遺族は、悲嘆と絶望の痛みをわかる当事者だからこそ、同じ被害者を生まない社会を創って欲しいと願い、それが死者への供養になるのでは、という純粋な気持ちになるのです。私たちが常に思い浮かべるは「命の尊厳」という言葉です。私たちの願いは、奪われた肉親を、損なわれた健康を元のままで返して欲しい、それしかありません。それが叶わないのであれば、せめて命を、犠牲を、無にして欲しくないと願い、命の重みに見合う刑事罰が科せられて事故抑止につながることを望むのです。

私たちは、会が発足して間もなくの2002年以来、「こうした措置が執られていれば、私たちのような犠牲はなかった」という切実な思いを要望事項としてまとめ、関係機関に提出しております。その中で、交通事犯の厳罰化については、当初から「自動車運転過失致死傷罪」新設による危険運転全般の厳罰化を掲げておりました。そのこともあり、今般法務省が示した厳罰化の要綱案について、大変意義あるものと受け止めております。昨年9月25日、川口市で起きた悲惨な事件を例に出すまでもなく、今日、多くの国民に重大な死傷被害を与えている交通犯罪・事故の原因は、飲酒やひき逃げではありません。法体系の抜本的見直しを行い、危険運転致死傷罪適用要件の実態に合わせた改訂、飲酒の場合の「逃げ得」という抜け道を許さない方策、そして前方不注意、速度違反など重大結果につながる危険運転が、命の重みに見合う刑事罰によって裁かれるよう、必要な法整備が為されることを切望するものです。

犯罪白書等の統計資料によると、2005年において生命・身体に被害を受けた犯罪の被害者数は120万7968人に及びますが、このうち96.3%を占める116万3504人は道路上の交通事故・犯罪に関わる死傷です。こうした事態を異常と認識せず、加害の運転者の立場に偏重した法体系を放置することは、国民全てが望む、安全・安心の国づくりと相矛盾します。今回の法改正が、「被害ゼロ」の道に確実につながるものとなることを心より願い、要綱案についての意見を申し述べます。よろしく取り計らい下さい。

## 記

### 意見 1

要綱(骨子)第一の「自動車運転過失致死傷の罪」新設について、刑の上限は7年ではなく、10年以上のより重罰とすべきです。さらに、被害者が死亡した場合については、下限を短期1年以上に引き上げ、罰金刑という選択は削除すべきです。

#### 《理由》

自動車運転が危険な行為であるという社会的共通認識があるというべきですから、交通犯罪の場合は、過失犯であってもその結果の重大性に見合う処罰を科すことが、交通事故・犯罪抑止のために不可欠です。現状では、命の重みや被害の重大性に見合う刑罰とはなっておらず、そのことが交通事犯による死傷被害の常態化という大きな社会問題を呈しています。

前回1968年の改正によっても、前方不注意や速度違反など危険極まりない行為による死傷事件が、窃盗や詐欺罪の半分に過ぎない軽い刑で扱われていたことにより、危険な運転で人を死傷させた場合でも「事故だから仕方ない」というような深刻なモラル低下が蔓延し、自動車運転による死傷事件の被害数が一貫して増えていることは明白です。

自動車が実際に凶器ともなっているのに、それが自覚されていないのは、自動車運転免許が不適格者にも容易に交付されるという制限解除要件が緩やかであったり、運転行為が社会生活上必要な一般的日常的行為となっている側面があり、運転者に意識されづらくなっているだけです。本来許可制のもとで交付を受けている運転行為であり、違反行為や重大過失があれば相手の命をも容易に奪うという、高い注意義務を伴うことを承知しての行為ですから、重く罰せられることは当然です。

不可逆的な死傷という重大結果を招く行為であることを重要視して下さい。法治社会において、法が第一義的に尊重し守るべきものは人命であり、それ以上のものはないはずです。安全軽視の危険運転行為が根絶されるよう抜本的な改正をすべきです。5年前の危険運転致死傷罪新設が、その適用要件のハードルの高さの問題から実効的に作用せず、抑止力にはならなかったという轍を踏まないためには、要綱案の7年では軽すぎます。上限を少なくとも10年以上に引き上げるべきです。7年にとどまるのであれば、同じ自動車運転によってひきおこされる危険運転致死傷罪(最高懲役20年)との著しい格差も画然と残ります。

同時に、自動車運転における過失行為を特別類型として重罰化するならば、致死の結果について罰金刑の選択を許すと、結果に見合わない軽い処罰の余地を認めることになり、厳罰化の趣旨に反することになります。罰金刑を排し、下限を引き上げることにより、他の業務上過失致死との差異を明確にすべきです。

### 意見 2

関連して、2001年の法改正で新設された、刑法211条2項の「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」規定は廃止すべきです。

#### 《理由》

「刑の裁量的免除」規定は、検察官による「起訴便宜主義」により、交通事犯の9割近くが不起訴となっている不当な現状を刑法が追認し、さらには自動車運転業務についてのみ免除が設けられることで、交通事犯を一般の業務上過失致死傷罪に比べ軽く扱うという間違った通念が広がってしまいます。

### 意見3

要綱（骨子）第二の、対象車両から四輪という限定をはずすことは是非必要です。

#### 《理由》

二輪であっても生身の人間に対して凶器であることに変わりはなく、四輪と同様の危険運転をすればこれと同じ危険性を有するからです。

### 意見4

関連して、2001年に新設された危険運転致死傷罪が、全ての危険運転行為の抑止となるように、その適用要件から「内心的要素」を除外するなど、大幅に緩和する法改正を行うべきです。

#### 《理由》

現行の危険運転致死傷罪が危険運転の抑止につながらなかった理由の一つは、その成立要件が厳格で実態に合っていないことです。例えば刑法208条の二には「人又は車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の直前に進入し、その他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自動車を運転」する行為について、「目的」という内心的要素を立証するという極めて高いハードルを設けています。また、同項には「赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に無視し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で四輪以上の自動車を運転し、よって人を死傷させた者も、同様とする。」と他の刑法の犯罪には無い要件「殊更に」という、これも内心的要素の立証が要件となっています。

そもそも、「通行中の人または車に著しく接近する行為」や「赤色信号又はこれに相当する信号を無視する行為は、」それ自体客観的に危険な行為なのですから、目的等の超過的主観的要素が無くとも処罰に値すると考えるべきです。

危険運転致死傷罪施行から5年が経過した今、実態を踏まえ、所要の改正を行うことは急務です。

以上