

法制審議会刑事法部会委員各位

法務省諮問第 82 号に対する意見書

2007 年 2 月 19 日

T A V 交通死被害者の会

「TAV 交通死被害者の会」は、交通事故遺族及び重度後遺障害被害者の家族により 1999 年に設立され、被害者支援（死亡・脳障害に準ずる重度障害）、交通犯罪をとりまく現行制度の改善、車中心社会からの脱却を活動目的とし、二度と同じ被害者の出ない社会の実現を目指して活動を続けている被害者自助団体であり、いかなる政治団体・宗教団体にも属さない思想的中立な非営利団体です。

本日は、法務省の諮問第 82 号の審議にあたって、私たち交通事故被害者遺族の声を聞いていただく機会を設けていただき、ありがとうございます。

今回の法案の内容は、私たちが交通事故をなくすために最も必要であると考えていた、業務上過失致死傷罪の法定刑上限を引き上げるというものであり、前回昭和 43 年の引き上げ以来、約 40 年ぶりに重い扉が動くのかと思うと万感の想いがあります。

しかし、今回の案に関して法務省の方々との面談の機会をもっていただいた折にお願いした、上限 10 年以上という想いは届かず、7 年という数字になってしまっていることは残念です。

また、私たちの会には、飲酒・無灯火・制限速度の 3 倍のスピード・違法改造・暗闇にサングラス着用という、とんでもない無法自動二輪車に高校生のお嬢さんの命を奪われたご遺族がおられますが、今回の諮問で、「四輪以上」という危険運転致死傷罪要件の制限を取り除くという内容は、委員の皆様方にも何の問題もなく賛同いただけるものと確信しております。

ただ、他の要件に関しては諮問内容に含まれておらず、早急に検討を重ねていただく必要があることを強くお願いしておきます。

以下、諮問の第一 自動車運転過失致死傷の罪の新設について、当会の意見を述べさせていただきます。

## 1. 自動車運転過失致死傷の罪の新設に関して

私たちは、事故に遭遇したとき、真っ先に「業務上」という言葉に違和感を感じました。昭和 43 年 3 月 28 日の第 058 回国会 法務委員会 第 14 号の議事録で参考人の方の「この刑法の制定された明治 40 年、東京にわずか 16 台の車しかなかったころの事情とは雲泥の差であります。自動車事故を全く想定せずにつくられたこの法律では、もはや現代の交通戦争に対処できなくなってきたと申せましょう。」という言葉のとおり、すでに昭和 43 年、前回の引き上げのときにすでに問題となっているのです。

しかも、業務上過失致死傷罪の99%以上が自動車運転によるものという今の世の中で、依然として業務上過失致死傷罪で自動車運転による事故を裁いているということに無理があるのは当然のことではないでしょうか。

医療事故などと同じ次元で自動車運転による事故を扱うがゆえに、法定刑の上限を引き上げることに大きな抵抗があるのであり、今回の業務上過失致死傷罪の新設という考え方は、私たちの会でも関係各所に要望事項としてお願いしてきたことです。

自動車運転を独立させることにより、従来では、他の業務類型の事故を考慮しなければならなかった籠はずれ、一向に減らない交通事故を抑止することを目的とした法律を考えていただけるものとして、大賛成です。

## 2. 自動車運転過失致死傷の罪の法定刑上限は10年以上が必要

私たちとしては、今まで自動車運転による事故を適切に裁く法律がなかったために、今回、新たに自動車運転の事故を裁く法律を新設していただいたと捉えております。したがって、法定刑上限が5年の業務上過失致死傷罪と、今回の自動車運転過失致死傷罪との法定刑のバランスを考慮する必要はないのではないかと考えております。

今回の諮問では法定刑上限7年となっておりますが、これでは、年間1万人以上の死者を出している交通事故を抑止するには不十分です。少なくとも、倍の10年としていただきたい。審議会委員の方々からも7年では不十分であるという意見を出していただきたい。

日本においては、諸外国に比べて、警察官の数が少なく、年間100万件に達しようかという膨大な件数の交通事故を適正に捜査することが困難な状況にあります。そのために、諸外国に比べて交通事故の起訴率、実刑率が極めて低いのが実情です。

また、馬車などが走る文化を持った欧米とは違い、日本人の交通に関する規範意識、道路状況なども、交通事故を増加させている要因として考えられるのではないのでしょうか。

その中で、自動車運転者に注意を喚起し、交通事故を抑止するには法定刑の上限を高く設定することが最も効果的であると考えます。過失を防止するためには注意喚起こそ必須であり、法定刑上限と注意喚起の効果は比例するものです。

7年と、倍の10年では、国民に与えるインパクトは大きく異なり、10年とすることで、より多くの命が救えることは間違いないと思っております。

### 3. 法定刑上限引き上げによる効果

年間、1万人以上の大切な命が交通事故によって失われていることはご存知のとおりです。そして、その家族を含めると何万という国民が絶望の淵に突き落とされているのです。犠牲者の友人まで含めると、年間何十万人という国民が回復することのない悲しみに見舞われるのです。傷害まで含めると膨大な数になるでしょう。

法定刑上限の引き上げにより、不利益を被る国民はいるのでしょうか？

運転時の注意喚起が高まり、加害者となる確率も下がり、結果、被害者となる確率も下がれば、すべての国民が命を守られるという金銭には換えられない恩恵を受けるのではないのでしょうか。

法定刑の上限引き上げに反対する人たちがいるとすれば、どのような理由を挙げるのでしょうか。私たちには命に優先する理由など思いもつきませんが、もし、反対をする人がいるとすれば、自身の家族を交通事故で失ったときに取り返しのでない後悔をするに違いありません。

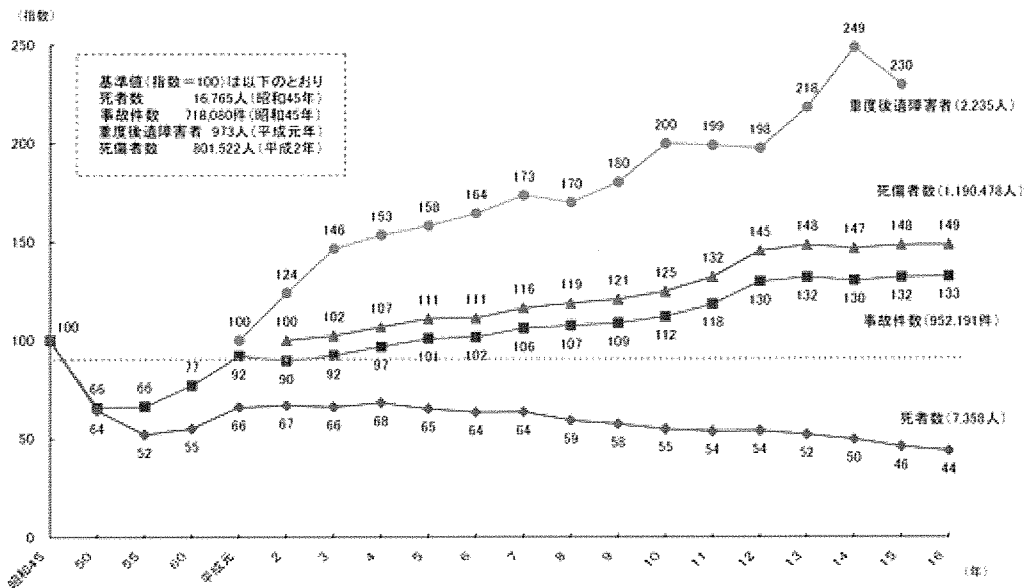
審議会委員の皆様。もし、あなたが大切な家族を交通事故で失ったら、と想像してみてください。そして、その時は明日訪れるかもしれないのです。私たちはそのことを身をもって知っているのです。

私たち交通事故被害者遺族は、すでに大切な家族を失い、あるいは、重度の後遺症により日常の生活を奪われた者たちです。この法案が成立しても私たちの事件には適用されません。何のメリットもないのです。私たちは恨みや不平不満で法定刑を引き上げて欲しいと言っているのでもありません。交通事故の悲惨さを知っている私たちが皆様に伝え、変えていく義務があるのです。それが、犠牲を無駄にしないことでもあります。平和な日常を送っている多くの国民が、私たちと同じような悲しみに遭遇することのないようにという願いからなのです。

交通事故は、他の犯罪とは違って、大多数の国民が加害者にも被害者にもなる可能性を含んだ犯罪なのです。長い歴史を持つ法律の論理の中でも、このような特殊な犯罪に関する歴史は浅いのではないのでしょうか。どうか、戦争による犠牲者数に匹敵する多数の命を奪う交通事故というものを、論理だけではなく、人の心をもって審議していただくことを切にお願いいたします。

#### 4. 交通事故死者は減少しているのか。交通事故の背景

ここ数年、交通事故による死者数が減少しているのは事実です。しかし、それは自動車の安全性の向上や医療技術の進歩によるところが大きく、死亡に至らなくても重度の後遺症に苦しむ被害者が激増していることは、下の国交省ホームページ掲載のグラフからも明らかです。



国交省ホームページより

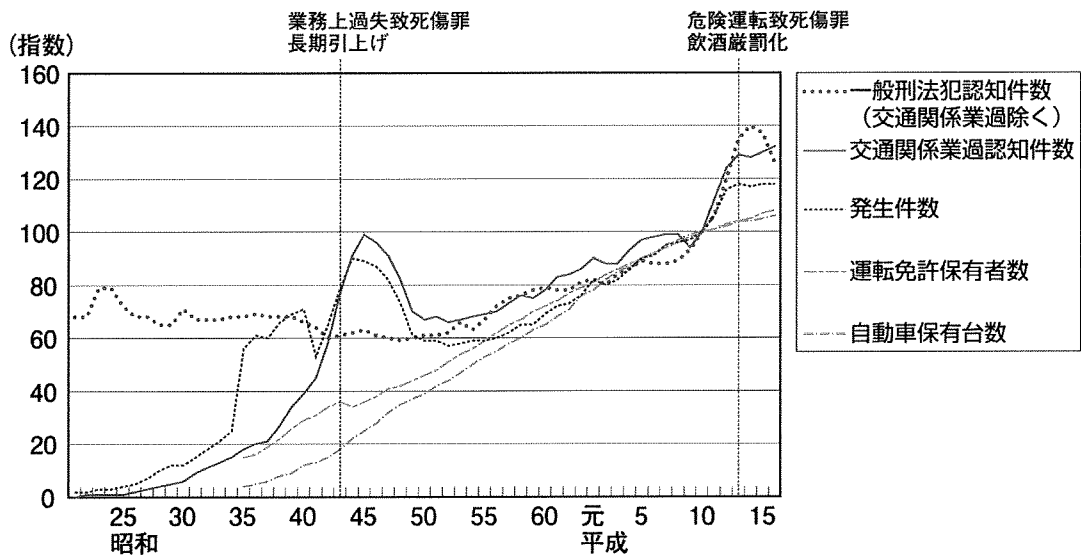
また、次ページのグラフは、犯罪白書と交通安全白書のデータを指数表示にしてみたものですが、平成10年まで、自動車保有台数・免許人口と比例して増加していた交通事故が、急激に増加していることが分かります。

この増加分は少なくとも故意と呼べる悪質な交通事故と考えることができるのではないのでしょうか。

一般犯罪も同じように平成10年を境に増加しており、社会のモラルが低下してきたことが、大きな要因ではないかと危惧しています。

このような背景から、昨今、悪質な事故が増加しているにもかかわらず、危険運転致死傷罪の適用要件のハードルが高すぎるために、期待した抑止力を発揮できず、業務上過失致死傷罪の上限に近い判決が増加してきているのかもしれない。

そうであれば、今回の自動車運転過失致死傷罪の上限は、危険運転致死傷罪適用からこぼれ落ちる微妙な判断の事案をも受け止めることのできる数字にすることが必要であり、私たちは、このことから上限を少なくとも10年とする必要があると感じています。



※昭和 21 年から平成 16 年までの犯罪白書、交通安全白書からの数値を平成 10 年を 100 として指数表示したものである。

## 5. 交通事故の悲惨さ

交通事故は平成 5 年の犯罪白書でも書かれているように、保険制度が充実しているなどとして軽く扱われています。

しかし、大切な命を奪われた悲しみは金銭などで贖えるものではなく、理不尽に命を奪われた被害者の無念は言うに及ばず、遺されたものの悲しみ、苦しみは生涯癒えることはありません。

さらに、交通業過事件の 9 割が不起訴、残りの 9 割が略式起訴、公判起訴されても大半が執行猶予となり、実刑に処される加害者は 1000 人に 1 人というのが現実です。被害者及びその遺族が、絶望の中で生活を一変させられてしまうにもかかわらず、ほとんどの加害者は刑務所に入ることなく、事故前と変わらない生活を送っているのが現状です。

このように、交通事故の加害者は捜査段階から守られすぎるほどに守られ、その結果、人の命を奪っても反省することはほとんどなく、私たちの会の 158 家族中、評価できる謝罪を示した加害者は 1 例に過ぎません。

1000 人に 1 人の実刑となる加害者も、大半はわずか 1~2 年の刑期を終えて、再び車の運転免許を取得し、何事もなかったかのように世の中に戻されるのです。昨年 9 月の埼玉県川口市の園児 21 人死傷事故の第 2 回公判が 2 月 16 日に行われましたが、被告は速度に関して捜査段階で虚偽を証言したことを認め、裁判長の「今後、車の運転はどうしますか」との質問には「必要になると思うので運転したい。運転しない方がいいですか」と問い返すなどしています。

この被告が特別だと思われますか？ 違います、私たちが遭遇した加害者の大部分がこの被告と同じような対応をしているのです。

このようなとんでもない加害者がどんどん現れてくる現状では、法定刑の上限を大きく引き上げ、裁判所の裁量の幅を広げて、悪質事犯には相応の重い刑罰を与えなければ、私たち被害者遺族の無念さはさらに大きく膨らんでいかざるを得ないのです。

犯罪の中で、最も加害者が反省謝罪をしないのは交通事故事犯であることは間違いないでしょう。それは、過失という名の下に、加害者を甘やかすすぎている現状があるからです。

加害者が軽く扱われれば扱われるほど、被害者遺族はますますその悲しみと無念の想いに押しつぶされるのです。

どうか、交通事故の背景・現実を認識していただき、すべての国民の平和と安全が守られる法律の実現をお願いいたします。

以上