

平成 24 年 10 月 26 日

法制審議会刑事法（自動車運転に係る死傷事犯関係）部会 御中

関東交通犯罪遺族の会（あいの会）

## 意見書

私たち関東交通犯罪遺族の会（あいの会）は、それまで各々活動していた関東の遺族同士が縁あって集まり合い、本年 7 月 8 日に結成いたしました。まだ誕生して間もない会ではありますが、お互いが経験することになった交通犯罪の悲惨さと悲しみを語り合い、遺族として行うべきことを話し合う会合を定期的に開催しています。そして今後の活動の中では、交通犯罪の被害者遺族として、これ以上悲惨な犠牲者が出ることをないように願い、「支援の重要性」「支援者との関わりかた」「交通犯罪撲滅の講演」に加え、各方面への「要望活動」も行っていく方針です。

滝元大臣による「準危険運転致死罪」創設へ向けたご発言は、これまでの多くの被害者遺族の想いを受け取って頂いた、前向きな展望であると、当会としても大変喜ばしい気持ちで受け取らせていただきました。

しかし現状を振り返ると、本来厳しく処罰されるべき悪質な加害者が、その重い罪に相当する処罰から免れている現実があります。また捜査方法についても、改善して頂くべき余地がまだまだたくさんあります。さらに被害者遺族が自ら、現場での聞き込みをしたり、マスコミに名前や顔を出して情報提供を呼びかけるなど、さらなる多大な犠牲を伴う努力しなければ、立件までこぎつけることすら難しい場合も少なくないという実情もあります。

そこで、今後の自動車・自転車による致死事犯への法整備に向けて、より有効な運用が図られることを願い、あいの会としては、以下の通り要望させていただきます。次の 4 点について、法改正ないし運用を行って頂きたい、どうぞよろしくお願いいたします。

1. 悪質な自転車事犯を危険運転・準危険運転致死傷罪として扱って頂きたい。

自転車による交通事犯は重過失致死傷罪の適用となり、非常に軽い刑罰で済んでいます。そのため、自転車による重大事故増加にも関わらず、加害者には反省の機会すらなく、何ら警鐘を鳴らせずにいるのが実態です。そのため悪質な自転車事犯は、重過失致死傷罪ではなく、危険運転・準危険運転致死傷罪による取り扱いを求めます。

2. 陸運送事業における労働基準を逸脱した運行には厳罰化を求めます。

殺傷能力が高く、運転する時間が長時間の職業運転手の場合で、人を致死傷させた原因として過労の実態がある時は、危険運転致死傷罪と同様に重く処罰して頂けるよう、新たに準危険運転致死傷罪の構成要件に加えて下さい。

3. 運転手が飲酒運転・薬物依存の場合、同乗者に対しても、運転手と同様の徹底した捜査を行って頂きたい。

飲酒や薬物依存で重大交通事犯を発生した場合、同乗者は本来それを止める義務があるにも関わらず怠った結果、あってはならない悲劇が起きています。しかし現状を振り返ると、同乗者に対しては満足な捜査すら行われず、ろくな処罰すら適用されない事例が目立ちます。こうした不徹底を改善して頂き、同乗者に対しても、運転手に対してと同一レベルでの徹底した捜査を行い、厳正な処罰が適用されるように求めます。

4. 警察官や検察官の当たり外れや地域差をなくして下さい。

警察官や検察官により、対応に差が大きい現状があります。適正な担当者に当たればよいのですが、そうでない場合、行われるべき捜査が行われず、加害者への処罰もおざなりになり、被害者遺族に深い怨嗟を残す事例が少なくありません。そうした偶然性に左右されず、全ての被害者遺族が適正な対応が受けられるよう、まずは現場の警察官及び検察官に対する改善の端緒を開いて頂くことを求めます。

以上

平成 24 年 10 月 26 日

法制審議会刑事法

(自動車運転に係る死傷事犯関係) 部会 御中

関東交通犯罪遺族の会 (あいの会)

代 表 小 沢 樹 里

## 意見書

### 第 1 説明者の立場

私は、交通犯罪による被害者遺族で、小沢樹里と申します。

平成 20 年 2 月 17 日、義理の弟が運転する家族 4 人の乗った車は、埼玉県熊谷市の路上で事件に巻き込まれました。運転手は泥酔運転の末、時速 40km の道路を 100~120km 以上で走行し、コントロールを失ったまま対向車線にはみ出し、正面衝突したのです。

### 第 2 事件概要

義理の両親はいずれも即死でした。義理の妹は、顔面を複雑骨折し、上下のあごが砕け、腰骨を顔面に移植するなどの手術をくり返し、事件前とは表情が大きく変わってしまいました。義理の弟は、足腰に複雑骨折を負ったことで、今も痛みに苦しみ、下肢機能障害や、排尿・排泄障害になりました。ふたりとも、高次脳機能障害になり、日常生活に大きな支障が出て苦しんでいます。私は、夫とともに弟妹ふたりを引き取り、一緒に暮らし、面倒をみています

運転手に対しては 16 年の実刑判決が確定し、酒を提供した飲食店店主に対しても、執行猶予がつきましたが、懲役 2 年の判決が確定しました。そして、私達による初めての被害者参加裁判となった同乗者の刑事裁判では、危険運転致死傷の幫助の罪で実刑 2 年の判決が地裁と高裁で言い渡されました。現在、被告人らは上告中です。

事故から 4 年が経ちましたが、未だに同乗者からは一言の謝罪の言葉もありません。同乗者は自動車保険には入っていましたが、見舞金の 1 円の賠償すら全くありません。

### 第3 飲酒運転の事故があったときは運転者だけでなく、同乗者に対しても、アルコール検査を義務づけ、同乗者に対する捜査も徹底して下さい。

私たちの事件では、加害車両の中に、運転手の他に助手席に1名、後部座席に1名、計2名の同乗者がいました。同乗者は当初、道路交通法の同乗罪で書類送検されましたが、要求行為や依頼行為を立証することが難しいということで、立件が見送られてしまいました。さらに、同乗者の一人は、事故を起こした車に同乗していただけでなく、事故直前まで、自分の車で飲酒運転をしていたことも自白しました。しかし、同乗者へのアルコール検査が実施されていなかったため、飲酒運転の罪でも立件されませんでした。

これでは私達は納得できません。そこで、「危険運転致死傷罪の共同正犯」で告訴をしました。検察官に粘り強くお願いした甲斐があって、共同正犯ではありませんでしたが、危険運転致死傷の幫助罪で起訴されることになりました。

飲酒運転による犯罪が発生した時、誰が本当に非難され、処罰されるべきなのか、また、その人達にどのような量刑を課すべなのか、これらについて正しい判断をするためには、事故に至った経緯や、背後関係、とりわけ同乗者の役割を明らかにすることが不可欠だと思います。

例えば運転手と同乗者が一緒に飲酒していたのかどうか、運転手が飲酒運転をしようとしたことに対して同乗者が止めようとしたのかどうか、あるいは逆に同意したのかどうか、もしくはさらに進んで飲酒運転をそそのかしたのかどうか、そのとき運転手が断れないような上下関係が同乗者との間にあったのかどうかなど、こういった背後の事情を明らかにしなければ、だれを処罰し、どのくらいの量刑を課するのがよいか、正しい判断はできないと思います。

私達のケースでも、運転手と同乗者は同じ職場の人間で、事故直前まで何時間も一緒に酒を飲んでいました。さらに、同乗者が上司で運転手が部下という関係にあり、しかも、運転手は同乗者の金庫番と呼ばれ、いわゆるパシリでした。このように、長時間一緒に酒を飲み、また、運転手が同乗者に逆らえない力関係にあったからこそ、同乗者に対しても、幫助罪で実刑判決が下されたのです。

では、同乗者の役割を明らかにするためには何が必要でしょうか。もちろん、徹底した捜査が必要なことは言うまでもありませんが、そういった捜査を始める大前提として、同乗者に対するアルコール検査が最低限、必要だと思います。ところが、残念なことに、現在の法律の運用では、現場に駆けつけた警察官による、同乗者に対するアルコール検知が義務づけられていません。

そこで、運転手だけでなく同乗者に対してもアルコール検知を義務づけてほしいと思います。その上で、同乗者に対しても、運転手に対してと同一レベルでの徹底した捜査を行って下さい。

同乗者の役割が明確になれば、事故が単に運転手だけによって引き起こされたものでないことが、より一層、明確になり、本来、処罰されるべき者が不当に罪を免れることを防止することができるようになると思います

そして何より、同乗者の責任を自覚させることにつながり、「飲酒運転しない社会環境」だけでなく、「飲酒運転させない社会環境」作りにもなり、より一層、飲酒運転撲滅の効果があがると思います。

第4 警察官や検察官について当たり外れや地域差を無くして下さい。

「警察官や検察官には当たり外れがある」「地域によってばらつきがある」と言う声を本当に良く耳にします。このような当たり外れは、実際に事故に遭い、被害者になってみて初めて気づくことです。

例えば、私達は12人の検察官に直接関わりましたが、このうち1人の検察官だけは今でも許せません。ひどい言動があったからです。

ソファーに親分のように座りながら「法律が変わらない限りあなたたちは被害者ではない」と言い放ったのです。私達素人に法律が分からないからこそ法律の専門家の検察官さんがいるのではないのでしょうか。

その後、担当の検察官が変わり、その検察官さんは、「もっと早くに起訴しなかった」と言ってくれました。同じ事件でも、同じ証拠だけでも、これだけの差があることに大変に驚きました。しかし同時に、心から共に戦える検察官さんとの出会いは、私達被害者遺族にとってはとても心強いものでした。やる気のある検察官、被害者泣かせの有名な検察官という違いは、被害者には分からないことです。

担当された警察官や検察官の当たり外れを無くし、地域差をなくし、全国どこでも同じ司法サービスを受けられるようにして下さい。

以上

平成 24 年 10 月 26 日

法制審議会刑事法

(自動車運転に係る死傷事犯関係) 部会 御中

関東交通犯罪遺族の会 (あいの会)

副 代 表 東 光 宏

## 意見書

### 第 1 説明者の立場

私は、自転車による交通犯罪によって大切な母の命を奪われた被害者遺族で、東光宏と申します。突然母の命を奪われ、途方にくれているうちに、最愛の配偶者を奪われた父まで鬱病を発病しました。現在は介護保険を利用し、ケアマネージャーや近所の方の助けも受けながら、なんとか父のケアを続けている状況です。事情があって同居の難しい中、鬱病の父には自殺の懸念もあり、このままでは孤独死は必至なので、民事訴訟と並行して、介護入所施設も探しています。

### 第 2 事件概要

成人式連休中の平成 22 年 1 月 10 日、青になった横断歩道を渡ろうとした母は、信号無視で突入してきた自転車に打ち倒され、道路に頭を叩きつけられました。母はその深夜に意識不明の重体になり、私と妻は実家に泊まり込み、連日病院に通い詰める日々を送りました。食事も喉を通らない絶食状態で、ただ母が死にゆくのを見守るだけの、まさに悪夢の日々でした。一時的に母の心拍数が安定したので、着替えを取りに自宅に戻った途端、看護師から連絡が入り、「今すぐ来られないかな！お母さん、もう駄目なんだよ！」と羽詰った口調で言われました。慌てて病院に駆けつけましたが、既に母は亡くなっていました。結局私は母の死を看取ることもできませんでした。

逮捕もされず、謝罪にも来ないままだった加害者が起訴されたのは、それから

半年以上経った8月、公判は10月でした。公判で加害者は、「スポーツ用自転車は下を向いているので斜め上の信号なんか見えなくても仕方ない」「自転車でぶつけて殺したのではなく、自転車にぶつかったあとに道路に頭を打ちつけて死んだんだ」と意味不明の主張を展開してきました。

しかし残念ながら、裁判官には当たり外れがあります。担当裁判官は、加害者が法廷で発した表面的な謝罪の発言を引用し、執行猶予を言い渡したのです。執行猶予を言い渡された瞬間、加害者は安心しきったように背中を丸め、裁判官に対して「ありがとうございます」とつぶやきました。私はつい「不満です」と叫びました。すると裁判官は、敵意むき出しの表情で私を睨みつけ、「黙っていて下さい」と吐き捨てました。裁判官が遺族にかけた唯一の言葉でした。判決文からも、遺族の存在は見事に消し去られていました。その裁判官は震災直後の平成23年4月1日付で、東京地裁から名古屋高裁に栄転していきました。尊厳を踏みにじった母の存在など、加害者同様、今はもう忘却の彼方でしょう。

所詮、裁判官は被害に遭っていない第三者です。被害者の気持ちなどわかるはずがありません。しかし、被害者の気持ちが分からなくても、せめて遺族の生の声に耳を傾ける姿勢は示して欲しかったと思います。被害者参加制度はそのためにあったはずですが、しかし残念なことに、私の事件の裁判官はこの制度への理解がなく、著しい勉強不足だったためか、制度の利点が生かされませんでした。

今年(平成24年)1月、加害者を提訴して、今も民事訴訟を争っています。加害者は民事になるや態度や主張を豹変させてきました。加害者は「刑事で有罪判決を受けたのは事実だが、それ以上は知らないし、民事とは関係ない」「信号を見ていなかったのは認めるが、赤だったかどうかは知らない」「病院で看護が完備しているのだから家族の付き添いなんか不要だ」「医療ミスだろう」と笑止としか言いようのない主張をしてくれています。そしてその加害者は、事件から3年近くたった今に至るまで、一度も謝罪に来たことはありません。つまり加害者は反省などしていないのです。

### 第3 悪質な自転車事犯を危険運転・準危険運転致死傷罪として扱って頂きたい

母の命を奪った加害者には寛大な判決が下されました。そのそもそもの発端となったと考えているのが、重過失致死で立件されているという事実だと考えています。加害者が自転車であったがために、重過失致死という非常に軽い罪状で裁かれ、交通犯罪以下という扱いで終始取り扱われ、命を奪った罪に見合わない軽い判決で終わりました。執行猶予付き判決とは、つまり大半の人にとっ

ては、実質的に無罪放免ということに他なりません。執行猶予さえついても、  
「以後気をつけなさい」という訓戒以上の意味は何もないわけです。

しかし人の命を奪う行為が許されないことは同等ですし、たまたま乗っていた  
機械の種類によって差別されるべきものではありません。人の命を奪うことが  
当然想定されるような危険な運転行為は、何に乗っていたかを問わず、厳しく  
罰せられるべきです。

そのため、自転車による交通事犯も、自動車と同様、危険な運転により人を死  
傷させた場合は、危険運転・準危険運転致死傷罪を適用してもらいたいと考え  
ています。そうすることによって初めて、自転車も人の命を奪う凶器になりえ  
ること、そしてその代償は決して軽いものではないことを世に知らしめ、自転  
車事犯の予防、ひいては危険運転の予防に向けた警鐘を促すことができるはず  
です。

#### 第4 自転車事犯の統計を取って頂きたい

自転車による交通犯罪が目立っていることは確かだと思いますが、具体的に、  
各都道府県で年間何件の事故が発生し、何人の死者が出ているのかといった統  
計は目にしたことがありません。ましてやそうした自転車交通事犯によって加  
害者となった者が、最終的にどのような処罰を受けることになるのかというデ  
ータは皆無と言っても過言ではないと考えています。

統計が取られず、自転車の危険性に対して警鐘を促せずにいることが、現在  
の自転車教育の甘さにつながり、私の母の場合のような悲惨な重大死亡事犯に  
発展していく遠因になっているのではないかと考えています。

いまも街中を歩けば、赤信号など目に入らないかのように堂々と無視する自  
転車、歩行者の間を縫うようにすり抜ける自転車、自動車よりもはるかに猛ス  
ピードで全力疾走していく自転車を目にします。自転車が人の命を奪う凶器に  
なりえるという認識が全く浸透していない証左だと思います。このままでは私  
の母のような犠牲者、私のような遺族が増えるばかりです。

まずは統計を取ることで、実態把握につとめ、警鐘を促す第一歩として  
頂きたいと考えています。

以上

平成 24 年 10 月 26 日

法制審議会刑事法

(自動車運転に係る死傷事犯関係) 部会 御中

関東交通犯罪遺族の会 (あいの会)  
会 員 中 村 正 文

## 意見書

### 第 1 説明者の立場

私は交通犯罪によって、妻を亡くした被害者遺族で中村正文と申します。当時まだ乳離れをしたばかりの 1 歳の次男と、オムツがやっと取れたばかりの 4 歳の長男がいました。事件の 2 年前に埼玉県に念願のマイホームを建て、これから新しい生活が始まろうとしていた矢先の事件でした。私は通勤時間が 2 時間かかるため、育児と仕事の両立が不可能になり、会社を時間短縮勤務にして、収入も大幅に減少し、学童保育や保育費用などの出費ばかりが増え、今も苦しい思いをしております。PTSD によるフラッシュバックも辛く。子供達も親と過ごす時間が減り、寂しがっています。

### 第 2 事件概要

全国交通安全運動初日、平成 22 年 4 月 6 日に、中村友美 (当時 34 歳) は四方が畑の見通しの良い交差点で、1 歳 10 カ月の次男を抱いて、青信号の横断歩道を横断中に、対向車より先に進行しようと、強引に右折してきたタンクローリーに、道路中央で頭を踏みつぶされ、脳漿を道路に撒き散らして即死しました。次男は妻が必死で護りぬき、軽傷を負っただけで済みました。運転手は 30 日以上も深夜長時間運転をしていましたが、「疲労は無い、対向車に気を取られただけ」と証言し、満足な捜査も行われることなく、禁固 2 年半執行猶予 5 年という判決で終わってしまいました。犯人は事件の 1 年後には大型免許を再取得し、今も運送会社でごく当たり前のよう運転手を続けています。

加害者が当時勤めていた運送会社は、過去にも重傷を負わせる事故を起こしていましたが、事故報告届けを提出していませんでした。他にも無届の事業計

画変更や対面点呼の未実施等、多くの違反をしていましたが、陸運局への是正指導報告期日前に、突然会社を解散し処分が実施されることはありませんでした。

現在は民事裁判で、刑事裁判では明らかに出来なかった事故態様と、運送会社の因果関係について争っています。私は加害者尋問を実施するよう求めて、3万4千人を越える署名を提出しましたが、裁判官は当事者尋問は必要なしと判断しました。その判決は平成24年10月26日に判決が下されます。

### 第3 陸運送事業における労働基準を逸脱した運行の厳罰化

妻の事件や、最近では平成24年の、関越道藤岡ジャンクション高速ツアーバス事件等、陸上運送事業における凄惨な死亡事故が後を絶ちません。これは殺傷力が高い大型車両を運転しているにも関わらず、長時間運転を続け過労状況にある運転手によるものが多くあります。過労運転は安全よりも、利益を優先させた結果による、悪質な犯罪です。どのような事件でも業務運転状況を捜査し、過労の実態がある場合は危険運転致死傷罪と同様に、重く処罰して頂けるよう、新たに準危険運転致死傷罪の構成要件として加えてください。

以上