

法制審議会刑事法部会委員各位

自動車運転による交通死傷事犯に対する  
罰則の整備に関する意見書

平成 24 年 10 月 26 日

交通事故被害者遺族の声を届ける会

代表：大塚 兼治

連絡先：神奈川県川崎市宮前区梶が谷 1384-1-309

電話：044-861-7126 E-mail：[info@higaisha-no-koe.com](mailto:info@higaisha-no-koe.com)

ホームページ：<http://higaisha-no-koe.com/>

当会は、2004年4月7日、交通事故遺族15人が関連省庁を訪問して要望書を提出して発足しました。

私たちの願いは、「交通死ゼロ」を達成することであり、幸いにも、まだ私たちのような悲しみに遭遇していない多くの国民を救うことです。

今回は、「自動車運転による交通死傷事犯に対する罰則の整備」に関しまして、交通犯罪遺族としての意見を述べさせていただきます。

### —危険運転致死傷罪と自動車運転過失致死傷罪を一つにまとめるべき—

私たちの結論は、危険運転致死傷罪と自動車運転過失致死傷罪を一つにまとめ、自動車運転過失致死傷罪から「過失」という文言を取り去り、危険運転致死傷罪の法定刑上限20年を「自動車運転致死傷罪」の法定刑上限とすることです。

根本的な問題解決にはこうするしかないと考えます。

#### 故意と過失の境目は？

今回の審議会は、昨今の連続する悪質な交通事犯の遺族や世論の声を受けて開かれたものと思いますが、「なぜ危険運転じゃないの？」という交通事犯は危険運転致死傷罪が施行されてから現在まで、山のようにあるのです。私たち、家族を奪われた者たちにとっては、略式命令で済まされているような「わき見運転」であっても、大切な家族の命を奪った「危険運転」なのです。

国から免許を与えられて車という凶器を走行させている運転者は、前方を注視せずに車を進行させた場合には重大な結果を惹き起こす可能性を十分に認識できるわけです。にもかかわらず窓の外景色に見とれて人を轢き殺した場合は「認識ある過失」でしょう。危険運転が適用される酒酔い運転で人を殺した場合も「殺意」を持って酒を飲んだのではないでしょう。やはり「認識ある過失」として扱われるのではないのでしょうか。起訴される交通事犯の大半は「認識ある過失」によって惹き起こされていると思いますが、軽く扱われているわき見運転から極めて悪質な酩酊状態の酒酔い運転に至るまでの間のどこに線を引けばよいのでしょうか。どこまでが刑法第28章「過失の罪」でどこからが第27章「故意の罪」なのでしょう。

「認識ある過失」と「未必の故意」の違いというものは専門家の間でも見解が分かれるものようですが、その違いによって交通犯罪においては「危険運転致死傷罪」と「自動車運転過失致死傷罪」の2つがあるのでしょうか。

## 悪質な交通犯罪は殺人罪・傷害致死罪

今までに危険運転致死傷罪で裁かれてきた犯罪の中には、車を凶器とした殺人罪・傷害罪に問えるものがあつたのではないのでしょうか。

アメリカのハワイ州では 2002 年に、酒酔い運転が殺人罪で裁かれたと聞きました。悪質な交通犯罪が増えてきている昨今、事件に殺人罪が適用されたとなれば社会に大きな反響があり、それは悪質事件に対する大きな抑止効果を生むのではないのでしょうか。

## 危険運転致死傷罪の課題

危険運転致死傷罪は交通犯罪遺族の声と世論を受けて成立したのですが、元々は「こんなことをして何故刑罰の上限が 5 年なの？」という当然の声だったのだと思います。当時は、業務上過失致死傷罪から自動車運転だけを切り出して刑の上限を引き上げるという発想はなかったのでしょうか。契機となった事犯が非常に悪質であり、さらなる重罰の必要があるということで危険運転致死傷罪の新設となったのでしょうか。

私たち遺族にとっては、危険運転致死傷罪が生まれて悪質な犯罪者に相応な罰が与えられるようになったことは大いに歓迎すべきことであり、実際に酒酔い運転などを大幅に減少させる効果もありました。

しかし、刑罰の重さゆえに「対象が不当に拡大され、濫用されることのないよう」という附帯決議もなされ、対象は限定的要件を満たすごく一部に限られました。しかも、「正常な運転が困難な状態」「制御することが困難な高速度」「制御する技能を有しない」など、判断基準が明確でないことが大きな混乱を招き被害者遺族を苦しめています。さらには、危険運転致死傷罪を免れようと「ひき逃げ」する悪質な事犯が増加し、「信号を殊更に無視」というハードルによって「嘘つき加害者」が罪に問われず「正直者が損をする」現実があります。

結果として、危険運転致死傷罪が適用されるかされないかで遺族は混乱し、不平等感を感じ絶望させられるわけです。

このような現状の「危険運転致死傷罪」の持つ欠陥を補うためには、適用要件の拡大、判断基準の明確化が必要ですが、これは極めて困難な作業ではないかと想像します。てんかんの他にも網膜色素変性症などの重大事故に繋がる可能性の高い疾病は多数あるでしょう。無免許運転だけでなく、過労運転なども含めるべきでしょう。そして、そのそれぞれに対して判断基準を設けなければなりません。

専門家の方々がいくら時間を費やしても、そこには依然として「なぜ危険運転じゃないの！」という遺族の声が上がり続け、また要件を拡大するということが続けるのでしょうか。

## 自動車運転過失致死傷罪の法定刑上限引き上げ

危険運転致死傷罪の適用範囲拡大以上に、自動車運転過失致死傷罪の法定刑上限引き上げと致死罪については罰金刑の廃止が必要であると私たちは考えています。

平成19年2月19日に行われた法制審議会ヒアリングにおいて、私たちは自動車運転過失致死傷罪新設にあたり10年以上への法定刑引き上げを要望いたしました。結果として法定刑は7年ということになったわけですが、このときにお世話になった刑事局の担当者からは「今回は時間がないのでとりあえず。業過全体の見直しも含めて検討する必要がある」という言葉もありました。

この審議会での資料を見ると、上限の7年という判決がすでに何例か出ておりさらなる上限引き上げも必要なのではないかと思えます。刑法では5年、7年、10年と段階を経てとか、過失の罪で10年以上は難しいとかのご意見が平成19年の審議会ではあったかと記憶しますが、危険運転致死傷罪の「20年」と「7年」では3倍もの開きがあるわけです。このギャップが縮まらない限り遺族の悲しみと悔しさに救いはないのです。そして、交通犯罪から国民の生命・身体の安全を保護する国の確固たる姿勢を法改正によって示すことが多くの命を救うことに繋がることは間違いないと信じております。

## 「交通死ゼロ」を実現するために

「交通死ゼロ」を実現するためには、危険運転致死傷罪と自動車運転過失致死傷罪を一つにまとめ、法定刑上限20年の範囲で警察・検察が捜査を尽くし、裁判所の裁量によって適切な刑罰が与えられる法律とするしかないと考えます。もう欠陥だらけの法律で私たち遺族を翻弄する処理システムは終わりにしていただきたい。素人ながらに難しいこととは想像しますが、「故意の罪」「過失の罪」という刑法の枠にとらわれない交通犯罪専門立法の一日も早い実現を望んでおります。

以上