

平成21年11月25日

法務大臣 千葉 景子 殿

公訴時効の廃止を求める意見書

交通事故被害者遺族の声を届ける会

代表 ○ ○ ○ ○

○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○

○○○○○○○○○○○○○○○○○○○○

ホームページ : <http://higaisha-no-koe-com/>

はじめに

当会は、2004年4月7日、交通事故被害者遺族15人が関連省庁を訪問して要望書を提出したのが発足の始まりであり、交通事故被害者の遺族だけで構成されています。当会の主な活動は、『交通事故死者ゼロ』に向けた対策と交通事故遺族が抱える問題改善の必要性を広く国民に周知し、国家レベルの対応を求めるために、春と秋の年2回、関連省庁を訪問して要望書を届けています。

是非とも、死亡及び重症の交通犯罪は重大事件と再認識していただき、公訴時効制度に検討を加えていただきたい。

(1) 交通犯罪における公訴時効廃止の必要性について

① 交通犯罪の現状

平成20年中の交通事故発生件数は76万6,147件、これによる死亡者は、5,155人、負傷者は94万5,504人でした。

10年ぶりに100万人を下回り、「第8次交通安全基本計画」の目標を、2年前倒しで達成したという記事を見ても、心から喜べるものではありません。

5,155人も多くの人の尊い命が失われているのです。

しかも、この数字は24時間以内に亡くなられた方のもので、年間の死者数は七千数百人になると思われます。

弱毒性の新型インフルエンザで大騒ぎをしても、これだけ多くの犠牲者が出ている交通犯罪には、恐怖を抱かない国、そして国民なののでしょうか。

このことは交通犯罪がいかに軽く考えられているかということに尽きるのではないのでしょうか。

交通犯罪は、捜査から裁判の段階まで被害者の命が軽く扱われているだけでなく、さらに、交通犯罪の法定刑が軽いということが、このような社会の風潮を作り出しています。

交通犯罪のうち、起訴されるのは全体の1割で、残り9割は不起訴です。

そして、起訴されてもその9割は略式命令の罰金刑で終わるのです。

公判請求され、正式な裁判になるのは交通犯罪全体の100分の1と本当に少ないのです。

さらに、裁判が行われても実刑はその1割ほどで、殆どが執行猶予付き判決です。

しかも、実刑の刑期は大半がせいぜい1年前後にすぎません。

このような事態を招いた原因は、昭和61年ころから検察の業務上過失致死傷

罪の起訴率の意図的な低下策が行われ、平成5年には犯罪白書で「交通関係業過事件についての検察庁の処理の在り方等の見直し」として、交通事犯非犯罪化を宣言したことによります。

起訴率の低下は交通捜査に当たる警察官の士気を低下させ、「どうせ不起訴だから、キチンと捜査をしない。」という弊害をもたらしたのです。

この転換によって交通犯罪の被害者数は激増し、激増した交通犯罪のほとんどが不起訴処分となる異常な事態を招いたのです。

平成16年に制定された犯罪被害者等基本法に於いて、交通事故は「犯罪」であることが確認されました。

そして自動車運転過失致死傷罪が新設され、業務上過失致死傷罪（懲役・禁固5年以下）から法定刑の上限が7年に引き上げられ、「厳罰化」への方向に一歩を踏み出しました。

しかし、過失という名の下に軽く扱われ、人の命の軽重に差別がつけられたままです。

犯罪被害者等基本法に於いて、「全ての犯罪被害者は個人の尊厳とそれにふさわしい処遇を保障される権利を有する。」とされながら、交通事犯被害者は依然として軽く扱われたままです。

交通犯罪捜査は杜撰で、検察は事案処理を早くするのにやっきとなり、十分な検証もせず、不起訴処分を連発しています。

尊い命が奪われながらも罰金刑で終わる略式起訴の場合、遺族が処分結果を知った段階で事件処理は終了しており、公訴時効は関係がありません。

警察、検察に代わって被害者遺族が調査した証拠を検察に提出しても取り合わないどころか、初動捜査で作成された調書は正しいと頭から決め付け、一から検証されることは殆どありません。

そして予定していたかのように、不起訴とします。

遺族が不服を訴えたと、検事は遺族に、「検察審査会に申し立てをして下さい」と言いながら、検察審査会で「稀な」不起訴不当決議がなされても、再度の不起訴処分を下すことを公訴時効成立まで繰り返すのです。

犯罪被害者等基本計画の位置づけに「多くの犯罪被害者が困難に直面し、苦しんでいる現実に対し、犯罪被害者等の視点に立ち、一日も早くその心身が回復され平穏な生活に戻ることができるよう、犯罪被害者等のための施策を新たな段階に進める必要があったのである。」とされていますが、犯罪被害者にとって心身の回復があるとすれば、それは真実を知ること、そして加害者が刑事罰を受け、罪を償った時です。

死亡重症交通犯罪は重大犯罪であるとの認識をした上で、一般の殺人同様、厳正な捜査をしていただきたい。

実は、殺人事件の可能性があるので、交通犯罪として杜撰な捜査をされたために真相究明がなされず、不起訴の挙句に公訴時効を迎えた例もあるのです。

被害者遺族から提出された新たな証拠や目撃証言等を十分な検証を行なったうえで、一般の殺人の捜査と同様にどんなに小さなことでも見逃さないという意識のもとに捜査をしていただきたい。

② 交通犯罪の法定刑

交通犯罪は不当に低い法定刑とされています。平成 19 年、自動車運転過失致死傷罪の新設の際は、危険運転致死傷罪に該当しない悪質な交通事犯にも対応できるようにとの目的で「7 年未満の懲役・禁固にあたる刑」が制定されましたが、20 年と 7 年の溝は埋まらないままです。

依然として交通犯罪が重大犯罪であるという認識が国ならびに国民に欠如しています。

③ 公訴時効廃止の理由

死亡重症交通犯罪は重大犯罪です。

ひき逃げ事件を除いては加害者もほぼ特定できており、証拠も現場に残されています。

事故解析能力の高い警察官が、緻密な初動捜査をし、加害者を厳しく取り調べ、その供述に対する検証をし、立て看板設置だけに終わらず目撃者捜しに全力を挙げてくれれば事件も早期に解決することが可能ですが、現状では全く異なっているのは先に述べた通りです。

このような扱いを受けている交通犯罪だからこそ、公訴時効の廃止の必要性が求められます。

特に死亡事故の場合、そして目撃者がいなかった場合は加害者の供述を鵜呑みにした、加害者寄りの調書を検査の初期段階で作成し、捜査は終わりだとし看板を立てるだけで目撃者を捜そうとしません。

残された家族は自らの命を削って事故の真相究明に奔走します。

確かに時間の経過とともに証拠となる破損片や痕跡などが事故現場から消えてしまいます。

それでも小さなことでも見逃すまいと、捜査の杜撰さに気付いた直後から警察に代わって被害者遺族が調査を始めます。

それは、事件から 1 年後である場合も、2 年後である場合もあります。

目撃者探しや聞き込み、地面にはいつくばって破損片や痕跡の発見に努めるだ

けでなく必要に応じて道路の状況を測定します。

やっとの思いで捜した目撃者、新たな新証拠、そして民事裁判で明白になった新事実を証拠として検察に提出すると、検事にいたっては「我々は人員が少なく庁内で執務するのが精一杯で警察の行なった初動捜査に対する補充捜査にまで手が回らない。刑の重いものから捜査をしている。交通事故捜査が杜撰であつても仕方がない。」と発言され、検事の特権でいとも簡単に切り捨てられてしまうのです。

命を奪う行為は一般の殺人同様にこの上なく重罪です。

交通犯罪は被害者遺族が知らない間に早期に処分が出されるケースと公訴時効間際まで棚上げにされ公訴期限ギリギリに処分を出されるケースがあります。

不起訴処分とされてから不起訴記録の閲覧申請ができますが、開示されるのは刑事記録のほんの一部のみです。

真相究明のために警察に代わって調査している被害者遺族に対して初期の段階で開示されれば事件解決の道も早くなりますが、現在のような制度では、交通犯罪において公訴時効の存在は警察・検察の杜撰捜査を隠蔽する材料としての役目を負っているといしか言いようがありません。

当会の会員の中でも公訴時効が障害となった事例があります。

これらの事例は第三者から見てももっと時間をかけて専門家の意見を広く聴取した上で結論を出すべきものであると言えます。

公訴時効が完成していない段階で、新たな事実や調書の内容がいい加減であることが判明しても、公訴時効完成前に捜査が事実上止められてしまうのです。

公訴時効制度は、事件処理の効率を上げるために、事件処理に見切りをつけたいという国のご都合主義のための制度であり、そこには国民の利益に対する配慮が全くないように思えます。

公訴時効完成直前に新証拠が出た場合は、検察官の裁判官に対する請求により、公訴時効の中断を認める制度が民主党により提案されていますが、検察官への長年の不信感から、公訴時効の廃止が第一です。

それが叶わないのであれば、公訴時効の期間を10年以上に延長していただきたいと要望します。

多くの被害者遺族にとって、時効は大きな壁となり、再捜査が打ち切れ、真相究明の道も閉ざされ、加害者に刑事罰による罪の償いを受けさせられず、被害者遺族は生涯にわたって、心の回復を図ることが不可能になります。

そして、交通犯罪においては被害者に冤罪が被せられるのです。

公訴時効のために日本国憲法で保障される「裁判を受ける権利」や「知る権利」が奪われたかたちになっています。

一方、加害者は無罪放免、何の刑事罰をも受けなかった加害者は反省もなく、

罪の意識も感じていません。

こういう加害者は再び事故を起こし、再び、尊い命を奪う可能性が高いという現実を認識してほしいと思います。

携帯電話を操作しながらの運転、無理な追い越し運転、速度違反、わき見運転、過労運転、一時停止違反などの交通犯罪は、いずれも法律で禁止されている違法行為によって引き起こされた重大な犯罪です。

運転免許所持者は交通法令試験に合格した者であり、これらの行為が違反であることを承知しています。

それをあえて「故意」に違反しているのです。

これらを過失として扱うことに問題があると私たちは考えます。

ハンドルを握った時点で違法行為だと分っている行為を行った。

それは故意ではないでしょうか。

故意による交通犯罪は、重大犯罪であり、公訴時効廃止の対象にすべきです。

「死亡重症ひき逃げ」事件は故意犯ですから、殺人事件と同様に扱い、公訴時効の廃止が必要と考えます。

(2) 処罰感情との関係について

納得できないまま時効を迎えることになった場合、遺族はその命がある限り、むなしさでさらに辛い日々を送ることを強いられます。

かけがえのない家族を失った被害者遺族の処罰感情は月日の経過によって、増すことはあっても決して薄れることはありません。

時効のために真相が闇に葬られた無念さと刑を受けさせることのできなかつた犯人への憎しみは増大し、一方では亡くなった者への申し訳なさに自分自身を責め、そして、ついには家庭崩壊が生じているケースも起こっていることを分っていただきたい。

被害者遺族にとって真実を知りたいという可能性を時効という壁で遮り、遺族を精神的に苦しめている現状を理解した上で公訴時効制度を現状のまま放置してよいのかの判断をしていただきたい。

公訴時効を廃止することによって犯人にとって逃亡することが自身の利益にならないことに気づかせ、罪を認識させた上で償いをさせることができます。

それが人の命を軽視する犯罪を無くし、安心な社会へと再生させることに繋がると考えます。

また、交通事犯の捜査においても時効待ちをして闇に葬り去ろうとする捜査官の意識改革にもつながり、適正な捜査が行われることにもつながります。

(3) 遡及の適用について

遡及の適用について

遡及適用が違憲であるとの説があるようですが、法の不遡及とは、実行時に適法であった行為を事後に定めた罰則により遡って処罰すること、ないし、実行時よりも後に定められたより厳しい罰に処すことを禁止したものであるはずです。

時効の成立によって犯人が、その事件について免罪符を与えられた一生を送る一方で、被害者だけがやり場のない怒りや無力感に生涯苦しみ続けるのは理不尽です。

時代が代わり、時効が見直されるのであれば、被害者が人間らしい気持ちで生きていくためには遡及適用が不可欠であり、遺族の心情として、遡及が適用されるべきだと考えます。

以上