

各位

署名などご支援に心からの感謝を申し上げます
危険運転致死傷罪での厳正な裁きに向け、次の一步を踏み出します

拝啓 秋冷の候、皆様にはますますご清祥のことと存じます。

この度は、私たちがお願いした要請署名にご理解とご協力をいただき有難うございました。励ましのお言葉もたくさん寄せていただき、文字通り心の支えとなりました。

一度決定された判断の変更が容易でないことは重々承知しておりましたが、命の重みと被害者の尊厳に反する司法機関の当初判断（過失運転致死傷、最高懲役7年）に、これでは法の趣旨が活かされず、悲惨な交通犯罪被害頻発につながるを考え、当事者家族と有志被害者遺族で連絡会をつくり、力を合わせて要請・署名活動に取り組みました。

皆様の絶大なるご協力で、そしてメディア各社の理解ある報道もあって、道内はもとより全国から寄せられた署名は7万4332筆に達し、これが大きな力となって、札幌地方検察庁は10月24日、訴因変更の手続きを裁判所に行いました。

地検は判断を変えた理由として「最高裁決定のある福岡事件と同様の内容であり、認定の論理が同じである。要請を受け、弁護団から指摘のあった補充捜査も行った」ことなどを挙げており、私たちの要請内容がそのまま認められた形となりました。

時間を要したとは言え、札幌地検の賢明な判断によって、被害者の正義が司法の入り口で閉ざされて多数の市民の方も含めて司法への信頼を失うという事態は避けられたと思います。

今後は、危険運転致死傷罪（「処罰法」第2条1号、最高刑懲役20年）適用が裁判によって審理されます。公開の法廷で裁判員裁判ですから一般市民の方の意見もいれて判断されますので、わかりやすいたたかいになるとは思いますが、連絡会としては、これまでの経緯から浮き彫りになった諸課題も含めて、引き続き動き訴えていきます。

今後ともご理解とご支援をよろしくお願いいたします。

報告方々お礼に代えさせていただきます。

なお、訴因変更の報を受け記者会見で発表した連絡会の声明など同封致します。

末筆ながら皆様のご健康をお祈りいたします。季節の変わり目です、ご自愛下さい。

敬具

平成26年10月30日

7・13小樽飲酒ひき逃げ事件被害者等連絡会

石崎 孝（被害者遺族）

瓦 明子（被害者遺族）

原野 和則（被害者遺族）

中村 清春（被害者家族）

高石 洋子（飲酒・ひき逃げ事犯に厳罰を求め
る遺族・関係者全国連絡協議会 共同代表）

前田 敏章（北海道交通事故被害者の会 代表）

1 要請署名活動の経過

7月13日；事件発生

8月4日；札幌地検は過失致死傷（「自動車運転処罰法」第5条）で海津容疑者を起訴

8月20日；「7・13小樽飲酒ひき逃げ事件被害者等連絡会」として、要請書提出

8月21日；札幌三越前にて街頭署名（386筆）活動。以降、街頭署名は8月23日（2,535筆）、24日（2,789筆）、9月7日（2,517筆）、21日（1,577筆）、10月5日（1,260筆）の計6回で11,064筆

9月2日；検察庁へ署名1次分（23,180筆）を提出し要請。以降、2次9月11日（23,247筆）、3次9月25日（15,962筆）、4次10月10日（8,602筆）、5次10月24日（3,341筆）と、計5回にわたり総計で74,332筆（10月24日現在）を地検交通部に提出。

9月24日；最高検察庁へ赴き、検事総長宛て上申書を刑事事務課課長補佐に提出。（高石、前田に加え、「飲酒・ひき逃げ事犯に厳罰を…協議会」の佐藤悦子共同代表、井上保孝・郁美夫妻も同席）

10月7日；上記上申書が札幌高等検察庁に回送。（実際の取り扱いは高検でとのこと）

10月24日；札幌地検より、危険運転致死傷への訴因変更の報告と説明。

※ 経過の詳細や文書等は、前田のホームページ「交通死、遺された親の叫び」
<http://www.ne.jp/asahi/remember/chihiro/> にアップしています。署名の最終提出（11月7日予定）数や今後の裁判経過等についても報告致します。

2 地検への要請書（8/20提出）と最高検への上申書（9/24提出）のポイント

「福岡事件」（H18年8月25日発生）に関する最高裁決定（H23年10月31日）からすれば、札幌地検の判断はあまりに消極的である。

（1）上記、最高裁決定の要点

- ① 条文の「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」の意味について、ハンドル、ブレーキ等の操作という身体の運動機能だけでなく、そのような操作の前提となる認知機能全般や、判断力、注意力の低下など「前方を注視してそこにある危険を的確に把握して対処すること」が正常に行えないことも含まれることを示し、直接の過失が「脇見」であっても「認定」は可能であるとしたこと。
- ② 「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」の認定の指針を、「事故の態様のほか、事故前の飲酒量及び酩酊状況、事故前の運転状況、事故後の言動、飲酒検知結果等を総合的に考慮すべきである。」と明示し、何より重視したのは「事故態様が正常な状態にある運転者では通常考え難い異常なものかどうか」であること。

（2）上記「通常考え難い異常な事故態様」について

（小樽事件の容疑者は）歩車道の区分もセンターラインもなく幅員約5mと車両同士の交差がぎりぎりの狭い市道を、海水浴帰りの歩行者の存在が十分予測される時間帯であるにもかかわらず、時速50～60キロという極めて危険な速度（道路管理者は30キロ制限の「注意喚起看板」を設置）で走行し、さらに、特段の理由もなくスマホを操作し、7～8秒もの長時間脇見状態となり、ぶつかるまで気付かずにブレーキもかけず、歩行中の4人を後ろからはね、被害者の状況や車両の損傷等を確かめずにそのまま現場を去っている。