

平成28年6月28日

札幌高等検察庁

検事長 三浦 守 殿

## 要望書

中島朱希さん被害死事件 被害者等連絡会

中 島 康 博

老 松 務

高石弘・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）

山 下 芳 正（北海道交通事故被害者の会）

白 倉 博 幸・裕 美 子（交通事故調書の開示と公正な裁きを求  
める会 代表）

原 野 和 則（北海道交通事故被害者の会、小樽ドリームビーチ  
事件遺族）

前 田 敏 章（北海道交通事故被害者の会 代表）

## 《要望事項》

平成28年5月4日、旭川市内の国道で、大量の飲酒の上、異常な高速度で車を運転し、因って対向車線を走行中の中島朱希さんを死亡させた石崎勝彦容疑者について、旭川地方検察庁は危険運転致死罪ではなく過失運転致死罪として起訴しています。貴職において調査検討の上、訴因を危険運転致死罪へ変更するべくお力添えをお願いしたく、要望致します。

## 《要望の趣旨》

1 私たちは、本件事件の被害者遺族と、一昨年7月13日小樽ドリームビーチで起きた飲酒ひき逃げ事件の刑事裁判に当たり、札幌地検が当初過失運転で起訴したことに対し、「被害者等連絡会」として、「福岡海の中道大橋事件」に関する最高裁平成23年10月31日決定を正しく適用し、訴因を危険運転致死罪に変更すべきと要請し、これが認められたという取り組みを担った者たちです。また、自動車運転処罰法の制定までの署名活動や立法要請の運動も行ってきました。

この度の中島朱希さん被害事件は、当初の報道等で知った段階で、当然危険運転致死罪で裁かれるべきと地検の判断を注視しておりました。しかし、起訴罪名はまたも過失運転と聞き、耳を疑うとともに、かけがえのない奥様、娘さん、母親を極めて悪質な危険運転行為によって奪われたご遺族のやるせない気持ちを想い、遺族が協力して旭川地検に要請することを決意し、去る6月16日旭川地検に要請書を提出致しました。

しかし、要請書を受けていただいた旭川地検からは、6月27日現在においても、再捜査を言明しながら、7月19日の公判予定日はそのままであり、未だ再捜査に基づく検討結果の説明時期も示されず、被害遺族の不安は極に達しております。

一日も早く、訴因変更の断を下されるよう、貴職のお力添えをお願い致します。

以下は、旭川地検宛て提出した要請書と同内容の要望理由です。

2 次に述べるように、石崎容疑者の行為は、クルマを凶器とした交通殺人とも呼ぶべき犯罪であり、その立法趣旨を踏まえ、理不尽に命を奪われた中島朱希さんの尊厳にふさわしい刑罰で裁かれるべきです。

本件事故は、報道その他の情報によれば次のような事故です。

- (1) 被告人は、朝からビールを飲み続けたうえで、自動車の運転を開始し、さらに自動車の運転を開始してからも飲酒をし、本件交通事故を引き起こしています。
- (2) 事故後の飲酒検知の結果では、道路交通法の基準値の3倍の呼気中のアルコール濃度でした。
- (3) 被害者遺族の関係者が事故現場で目撃した際には、被告人はふらふらの状態で「シヤキツとしろ」と警察官から言われていました。
- (4) 事故そのものは、緩やかな右カーブが終わった後の交差点で、被告人運転の自動車が、2台の車を急加速して追い抜いた直後、時速100キロメートルないし120キロメートルの速度で中央分離帯に衝突して右前輪がはずれ、制御を失い、円弧を描きながら自車線を移動し、最後は中央分離帯を飛び越えて、対向車線を走行していた中島朱希さん運転の自動車に衝突したとのことです。
- (5) なお、飲酒運転の常習者であったとの目撃者のインタビューも報道されていました。

3 「福岡事件」の最高裁決定では、危険運転致死傷罪の「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」とは「アルコールの影響により道路交通の状況等に応じた運転操作を行うことが困難な心身の状態」をいい「アルコールの影響により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できない状態も、これに当たるといふべきである」としています。そのうえで、最高裁は、直接的には「脇見」によって事故が発生したとしても、走行中に何秒間も脇見をすること自体、飲酒の影響で前方を注視する能力が著しく減退している状態を指すものと捉えています。すなわち「追突の原因は、被告人が被害車両に気付くまでの約8秒間終始前方を見ていなかったか又はその間前方を見てもこれを認識できない状態にあったのかのいずれかであり、いずれであってもアルコールの影響により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できない状態にあった」と断じたのです。地裁と高裁で争われていた「事故の原因が脇見か脇見ではないか」ということは問題の本質ではなく、普通に前を見て運転していれば（これは、ドライバーにとって最も大切な義務です。）、当然、気付いたはずの被害車両に8秒間以上も気付かずに追突したのであれば、「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」にあた

る、と判断したのです。

4 道交法では呼気1リットルにつき0.15mg以上のアルコールを身体に保有する状態、酒気帯び運転の罪の故意が成立するためには、行為者において、アルコールを事故の身体に保有しながら、車両等の運転をすることとの認識があれば足り、同法施行令44条の3所定のアルコール保有量の数値まで認識している必要はない（最高裁昭和52.9.19）とされています。つまり、政令の3倍（0.45mg）が検出された被疑者の身体的には、すでにこの時点で正常な運転が困難な状態に陥っていて、かつ、これを基礎づける故意事実の認識を有していたこととなります。呼気から0.45mgの数値が出た場合の心身状況は、視覚機能（視線の固定が困難）、思考力、判断力、集中力などが鈍り、反射神経や動体視力にも重大な影響があることは常識ですし、実験に基づく論文等があることも検察庁はご存知と思います。だからこそ、道路交通法で飲酒運転は禁止されているのです。5 また、自動車運転処罰法第3条に新たに「正常な運転に支障が生じるおそれある状態」というものが作られました。支障の恐れのある状態とは、アルコールによる酔いのために、前方をしっかりと見て運転することが難しい状態や、自分が思ったとおりにハンドルやブレーキなどを操作することが難しい状態にはなっていないけれども、アルコールや薬物、又は病気のために、自動車を運転するのに必要な注意力・判断能力・操作能力が相当程度低下して、危険である状態と解釈されています。アルコールの影響による場合には、道路交通法の酒気帯び運転罪になる血中アルコール濃度0.3mg/リットル以上、呼気アルコール0.15mg/リットル程度のアルコールが体内にある状態であれば、通常はこれに当たるとして制定されたものです。

そうであるならば、被告人の呼気アルコール濃度は、明らかにアルコールの影響により自動車を運転するのに必要な注意力・判断能力・操作能力が相当程度低下して、危険である状態と解釈できます。この段階で、本件事故はアルコールの影響で起きたものと結論付けられます。

危険運転致死傷罪の要件に当てはまらないため、自動車運転過失致死傷罪が適用され、悪質で危険な運転が原因なのに、過失犯つまり不注意によって起きた事件として自動車運転過失致死傷罪として軽く処罰されるというのはおかしいとして、自動車運転死傷行為処罰法は制定されているのです。

5 また、自動車運転処罰法第3条に新たに「正常な運転に支障が生じるおそれある状態」というものが作られました。支障の恐れのある状態とは、アルコールによる酔いのために、前方をしっかりと見て運転することが難しい状態や、自分が思ったとおりにハンドルやブレーキなどを操作することが難しい状態にはなっていないけれども、アルコールや薬物、又は病気のために、自動車を運転するのに必要な注意力・判断能力・操作能力が相当程度低下して、危険である状態と解釈されています。アルコールの影響による場合には、道路交通法の酒気帯び運転罪になる血中アルコール濃度 0.3mg/リットル以上, 呼気アルコール 0.15mg/リットル程度のアルコールが体内にある状態であれば、通常はこれに当たるとして制定されたものです。

そうであるならば、被告人の呼気アルコール濃度は、明らかにアルコールの影響により自動車を運転するのに必要な注意力・判断能力・操作能力が相当程度低下して、危険である状態と解釈できます。この段階で、本件事故はアルコールの影響で起きたものと結論付けられます。

危険運転致死傷罪の要件に当てはまらないため、自動車運転過失致死傷罪が適用され、悪質で危険な運転が原因なのに、過失犯つまり不注意によって起きた事件として自動車運転過失致死傷罪として軽く処罰されるというのはおかしいとして、自動車運転死傷行為処罰法は制定されているのです。

6 本件は、被告人が走り慣れた道路の中央分離帯に激突するという極めて異常な事故です。しかも、中央分離帯には、注意喚起のための二つのライトも設置されていました。夜間、このライトは、かなり遠くから視認できます。にもかかわらず、この中央分離帯に衝突したというのは、アルコールの影響によって、前を見て的確に危険を把握し、それに基づいて的確に運転方法を判断し、そしてハンドルやブレーキを的確に操作する能力が、著しく低下していたことが明らかだと思います。最高裁判決からしても、また、通常の市民感覚からしても、被告人は「アルコールの影響により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できない状態」、つまり「正常な運転が困難な状態」で車を走行させていたとしか考えられません。

7 また、危険運転致死罪には「進行を制御することが困難な高速度で自動車を走行させた」場合にも適用されます。本件で、中央分離帯にぶつかったのは、飲酒により正常な運転が困難な状態だったことに加えて、一般道を時速100キロ以上で運転するという無謀な高速度で運転をしたためであることは明白です。

8 このように、いわば「二重の危険運転」ともいえる事件について、検察庁が危険運転致死罪ではないと判断したら、国民に対して「これだけの滅茶苦茶な運転をしても過失運転として扱われる」という、誤ったメッセージを伝えることになりかねません。

9 危険運転致死傷罪は、そもそも法律家ではない被害者の声で新設された犯罪類型ですから、検察庁限りの判断で最初から消極的に適用を否定するのではなく、裁判員裁判での判断を求めるべきです。本件の事実関係のもとで、被告人の犯した罪が、危険運転致死傷罪にあたるのか否かを審理すらしてもらえないというのは、どうしても納得できません。本件を過失と裁くなら、適用要件の狭さが実態に合わず交通犯罪が適正に裁けないという理由で、被害当事者をはじめ世論の後押しで適用要件を緩和するべく平成26年に改正施行された自動車運転処罰法の制定意義が著しく減退し、小樽事件の経緯などから信頼が戻ったと思われる刑事司法への不信が再び募ることは必至です。悲惨な人身被害事件に直結する飲酒や危険速度での運転など危険運転行為を軽く捉えることにもつながり、安全な社会確立をという国民多数の願いに反します。

ご賢察の上、高検としてのお力添えを、どうぞよろしくお願い申し上げます。

以上