

交通死傷被害「ゼロ」 のための刑罰改正を

- ◆積年の願い、「ゼロ」のための刑法改正を
- ◆法制審(10月25日)での要望意見の報告
- ◆根本問題は何か

前田敏章

交通死傷被害ゼロの(加害者を生まない)社会を創るための諸方策

- ◆被害ゼロを明確にした国や自治体の政策
- ◆歩行者・自転車の安全優先の街づくり、道づくり
- ◆脱・スピード社会 スピードへの幻想からの解放
- ◆「生命尊重」を基底に、人命軽視の「クルマ優先社会」を問う、真の交通教育

〈そして重要なのは〉

■ 「凶器」性を併せ持つクルマを「道具」として使いきるための規制強化と法整備

行為責任を問う厳罰化、免許制度の厳格化、

※加害者(=ハンドルを握り、直接手を下す者)責任の明確化

法の矛盾→無免許運転でも、繰り返し運転していれば
技能を有するから、危険運転致死罪は適用されない。

(危険運転致死傷)

※2001年12月施行

第208条の2

アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態で自動車を走行させ、よって、人を負傷させた者は15年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は1年以上の有期懲役に処する。その進行を制御することが困難な高速度で、又はその進行を制御する技能を有しないで自動車を走行させ、よって人を死傷させた者も、同様とする。

2 人又は車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の直前に進入し、その他通行中の人又は車に著しく接近し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転し、よって人を死傷させた者も、前項と同様とする。赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に無視し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転し、よって人を死傷させた者も、同様とする。

交通死傷被害「ゼロ」のための刑罰を

- 6月15日：法務大臣宛要望書提出
- 8月22日：副大臣面談



危険運転致死傷罪
十分に適用拡大を

被害者の会が要望

北海道交通事故被害者の会は22日、アルコール・薬物の影響を受けた運転や意図的な信号無視などに限定されている、危険運転致死傷罪の適用条件を十分に拡大するよう求める要望書を法務省に提出した。

無免許運転や飲酒ひき逃げによる死亡事故でも、「故意」の立証

などが障壁となって同罪が適用されないケースがあり、滝実法相は適用条件の拡大に向け、9月の法制審議会（法制審）に刑法改正を諮問する方針。

要望書は拡大範囲について、危険な運転行為一般に広げることなどを求めた。法務省で谷博之法務副大臣に要望書を手渡した前田敏章会長によると、谷副大臣は前向きな反応だったといい、「われわれの積年の思いが実現するよう、法制審でも思いを伝えたい」とした。

北海道新聞
2012/08/23

全国とつながる積年の思い

危険運転致死傷罪 暴走少年に適用を

札幌で署名活動

京都府亀岡市で集団登校中の児童の列に車で突っ込んだ少年が、自動車運転過失致死傷の疑いで送検されたのを受け、札幌市内の支援者が14日、より罰則の重い危険運転致死傷罪で起訴するよう求める署名活動を始めた。



危険運転致死傷罪の適用を求め、署名の協力を呼び掛ける佐藤京子さん（左端）と金子真知子さん（右から2人目）

1994年に交通事故で7歳の長男を亡くした北区の主婦佐藤京子さん（49）

と、佐藤さんの呼び掛けに賛同した同区の主婦金子真知子さん（60）。2人は児童の遺族らが署名を集めていることを知り、札幌での活動を思い付いた。

2人は「罰則を強化することが事故防止につながる」と呼び掛け、通行人に署名を求めた。署名集めは15日も中央区南1西3の交差点付近で行う。

2012年6月15日北海道新聞

諮問第96号

自動車運転による死傷事犯の実情等に鑑み、事案の実態に即した対処をするための罰則の整備を早急に行う必要があると思われるので、その要綱を示されたい。(9月4日 滝法務大臣)



←委員の推薦は認められず

法制審議会刑事法(自動車運転に係わる死傷事犯関係)部会設置

第1回会議(10月2日)

被害者団体ヒアリング(10月25・26日)

第2回会議(11月30日予定)

←要望意見
(全12団体)

刑罰適正化への願いと経過

〈被害者の会〉

1999年9月発足

2000年：署名5500筆

2002年～：
要望書提出

2007年：法制審で
10年以上、最低刑も引き上げるべきと意見。
危険運転致死傷罪の改正も主張

〈刑罰の推移〉

2001年12月

危険運転致死傷罪施行

悪質危険な運転行為を傷害罪に
(最高懲役20年)

遺族の願いと運動反映

一方で、構成要件が不当に狭く、「絵に描いた餅」

過失犯を軽く扱う一項新設

2007年6月

自動車運転過失致死傷罪施行

飲酒運転厳罰化

今回の刑罰見直し

当会最初の要望事項より

4 故意や未必の故意、重過失により生命身体等に重大な侵害を与えた交通犯罪に対し、不当に軽い刑罰を改め、事故抑止、再犯防止の観点から厳罰化すること。

4-1 新設された危険運転致死傷罪への適用を拡大すること。また、交通犯罪に対し、業務上過失致死傷罪と括るのでなく、「自動車運転業務過失致死傷罪」(仮称)を設けるなど、厳罰に処すること。

4-2 交通犯罪に対する起訴便宜主義の濫用を避け起訴率を上げること。刑法211条2項に新設された「傷害が軽いときは、情状により、その刑を免除できる」という「刑の裁量的免除」規定は廃止すること。
(2002年11月)

積年の思いとしての刑罰適正化

「危険運転致死」適用拡大を

まえだ としあき
田 敏 章

私の発言



被害者の視点が見えなければ、人権侵害の実態が見えない。八年前、高校二年の私の長女は学校帰りの歩行中、前方不注意の車にはわれ、即死した。通り魔のような被害に遭った娘と同様の人権侵害が日常化している現状を見ると、胸が張り裂けそうに痛い。

被害者をなくすためには、利便性を求め続ける異常な「クルマ優先社会」を問い直し、社会的規制を強めることが不可欠と考える。違法運転による死傷は、事故ではない。悪質犯罪として厳罰に処すこともその一つだ。

二〇一一年十二月の刑法の「危険運転致死傷罪」新設は、飲酒など悪質な暴走車に肉親を奪われた遺族の「命の重みに見合った重刑を」という悲痛な叫びが発端だった。死傷という重大結果を引き起こす悪質かつ危険な運転行為は、業務上過失致死傷罪では最高でも強盗罪のちょうど半分にあたる懲役五年にすぎない。これに対する世論の批判の高まりもあり、法改正までは遅かった。危険運転致死傷罪では最高十五年の懲役となり、飲酒、暴走、信号無視など悪質運転で事故を起こした場合に適用される。しかし、施行後一年半を経て適用例はあまりに少ない。

断ち切れ「加害者天国」

昨年六月、十勝管内足寄町で一般道のカーブを時速百三十キロで暴走し、対向車線の車に激突して四人を死に至らしめた事件でさえ適用されなかった。地検が、被害の「危険」についての認識を明らかにできなかったからという。昨年七月、札幌市内の横断歩道上で十三歳の男の子が犠牲になった事件では、加害者運転手が横断歩道手前で子供を視認しながら、時速五十キロで走り「死」させた。この両親は、危険運転致死罪の「運行を妨害する目的で、著しく接近し、かつ重大な危険を生じさせる速度」に当たるとして告訴したが、札幌地検は「被害者との関係が知己でなければ故意性が立証できない」と適用を見送った。

道内では、愛児を失った家族が危険運転致死罪で告訴する例が相次いでいる。しかし、多くの場合適用が見送られてしまつのは、あまりに厳格に故意性を問うためであり、立証困難という実態が今後も続くのであれば、新法は絵に描いたもちとなる。交通犯罪は未だの故意」として裁くべきである。

「加害者天国」が、安全確認義務の軽視や危険運転の要因になっているのではないか。この「負の連鎖」を断ち切るためには、危険運転致死傷罪の適用拡大、もしくは新たな法整備が必要だ。

(北海道交通事故被害者の会代表)

2003年7月5日「北海道新聞」

法制審議会への要望意見(1)

要望意見1

今次の刑罰改正を、国民の命を守るという**法益**に照らし、交通犯罪を抑止し、**交通死傷被害ゼロを実現するための刑罰改正**と位置づけること。

憲法13条「すべて国民は、個人として尊重される。生命、自由及び、幸福追求に対する国民の権利については、公共の福祉に反しない限り、立法その他の国政の上で、最大の尊重を必要とする」

法益：法律によって保護される社会生活上の利益(法律学小辞典)

法制審議会への要望意見(2)

要望意見2 危険運転致死傷罪の改正

(1) 「正常な運転が**困難な状態**」「**進行を制御することが困難な高速度**」、および「**進行を制御する技能**」という、行為や状態に**殊更評価的要素**を付加した部分の改正・要件緩和。

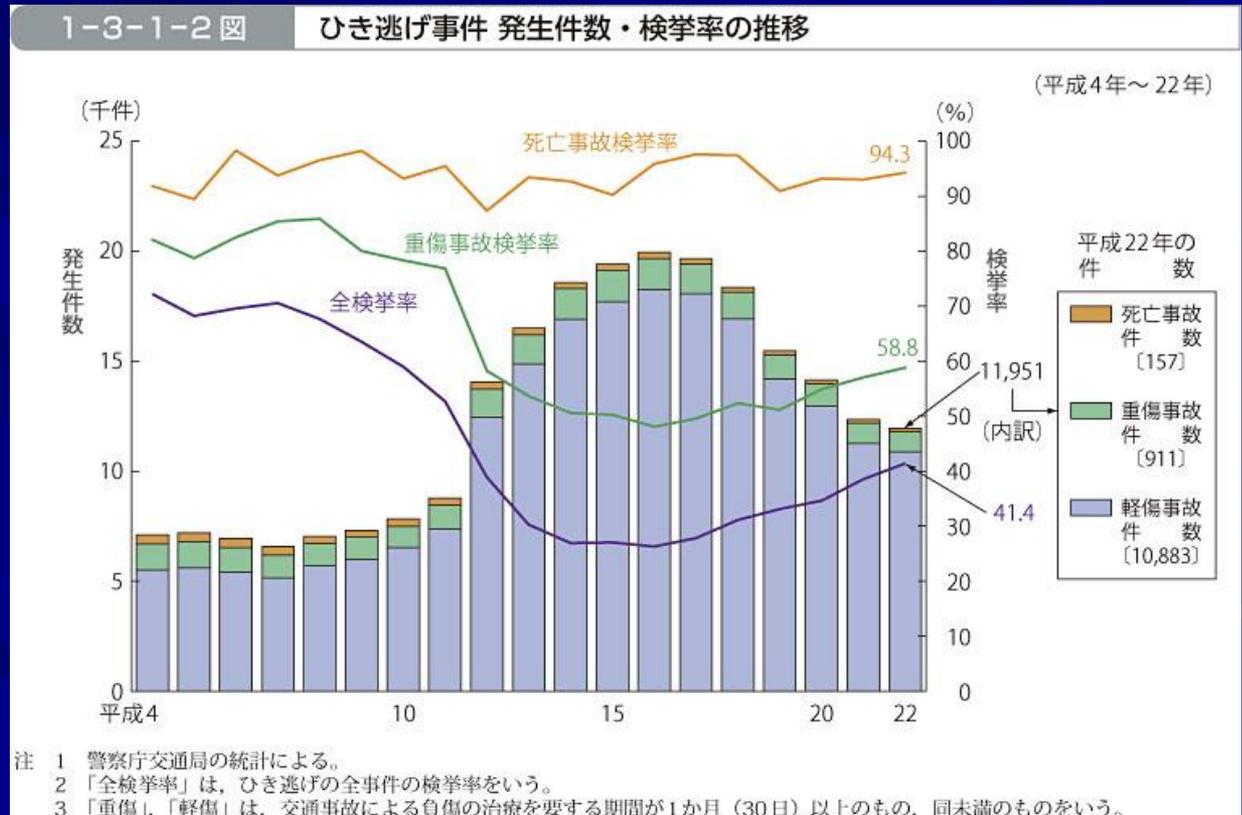
(人又は通行を)妨害する**目的**で」および「(赤色信号又はこれに相当する信号を)**殊更に無視し**」という**主観的要素**の削除

(2) **無免許運転**や**ひき逃げ**、**制限速度超過**、そして、**てんかんクレーン車運転事件**にみられる**投薬を怠ったケース**など、全ての悪質で危険な行為に適用されるよう、**類型の見直し・拡大**
「逃げた方が得」という矛盾が生じないための改正。

法の矛盾

飲酒でひき逃げ、(飲酒検査不可)→最高刑15年
飲酒で、危険運転致死 →最高刑20年

ひき逃げ事件
は依然多発



飲酒・ひき逃げの犠牲になった 高石拓那さん(高校1年)



2003年2月12日午前5時過ぎ、江別市野幌
新聞配達のアルバイト中

「逃げ得を許さない」 厳罰化署名を始めた高石拓那君のご両親



逃げ得を許さない署名活動

2003年8月以来全国で

59万人の署名

2007年、飲酒ひき逃げの
厳罰化



今こそ法の矛盾改正へ



拓那君の同級生も協力
(2003年8月、野幌駅前)

法制審議会への要望意見(3)

要望意見3 自動車運転過失致死傷罪について、その問題点などを総括し、次の改正を行うこと

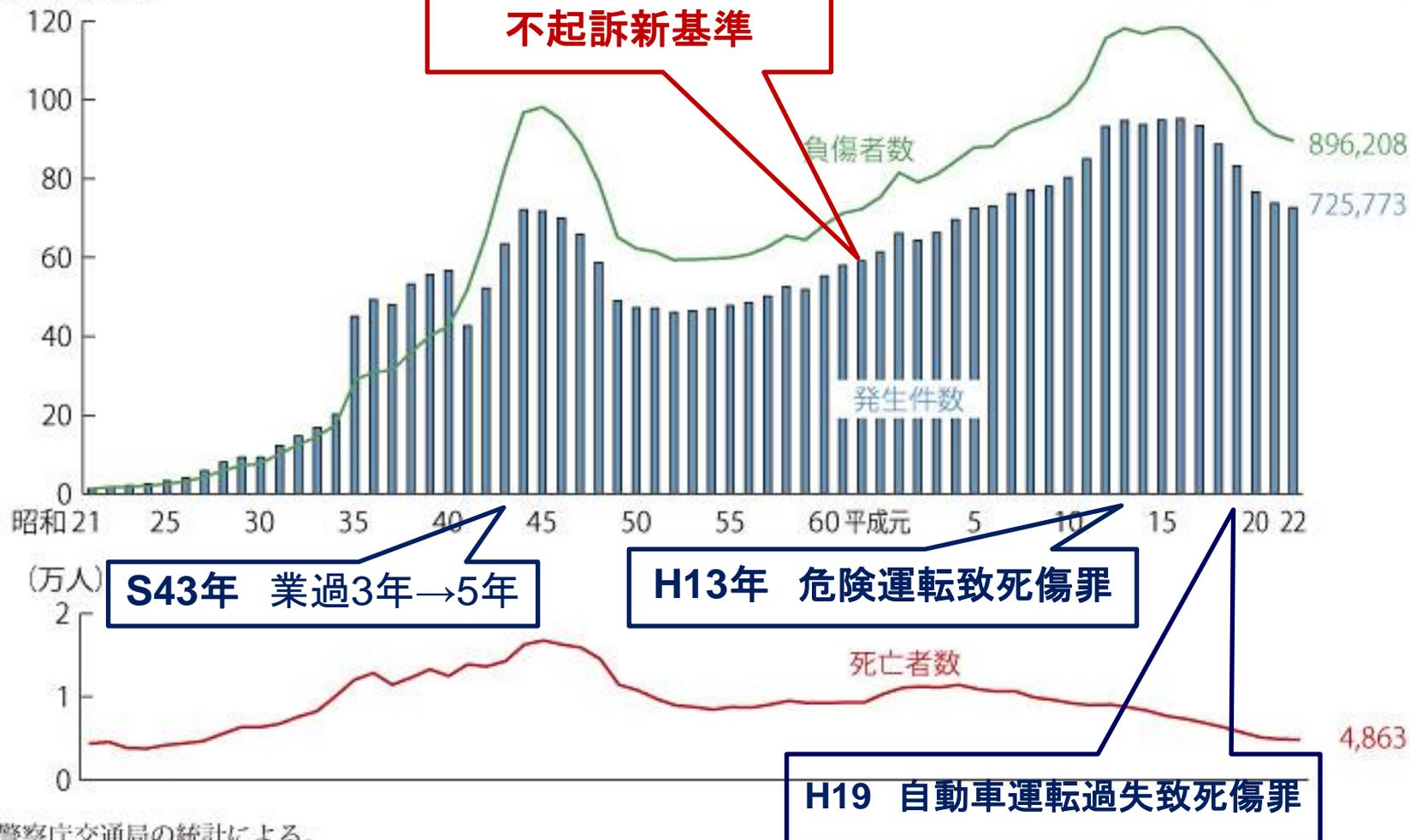
- (1) 結果の重大性および交通犯罪抑止の法益から、そして、危険運転致死傷罪との隙間を埋めるために、**刑の上限を大幅(10年以上)に引き上げること。**
- (2) 致死の場合の**最低刑を**、罰金刑ではなく有期1年以上とするなど大きく**引き上げること。**
- (3) 交通犯罪が軽く扱われる一因となっている刑法211条2項の「**刑の裁量的免除**」規定※は**廃止すること。**

※「ただし、その傷害が軽いときは、情状により、その刑を免除することができる」

(発生件数：万件)

(負傷者数：万人)

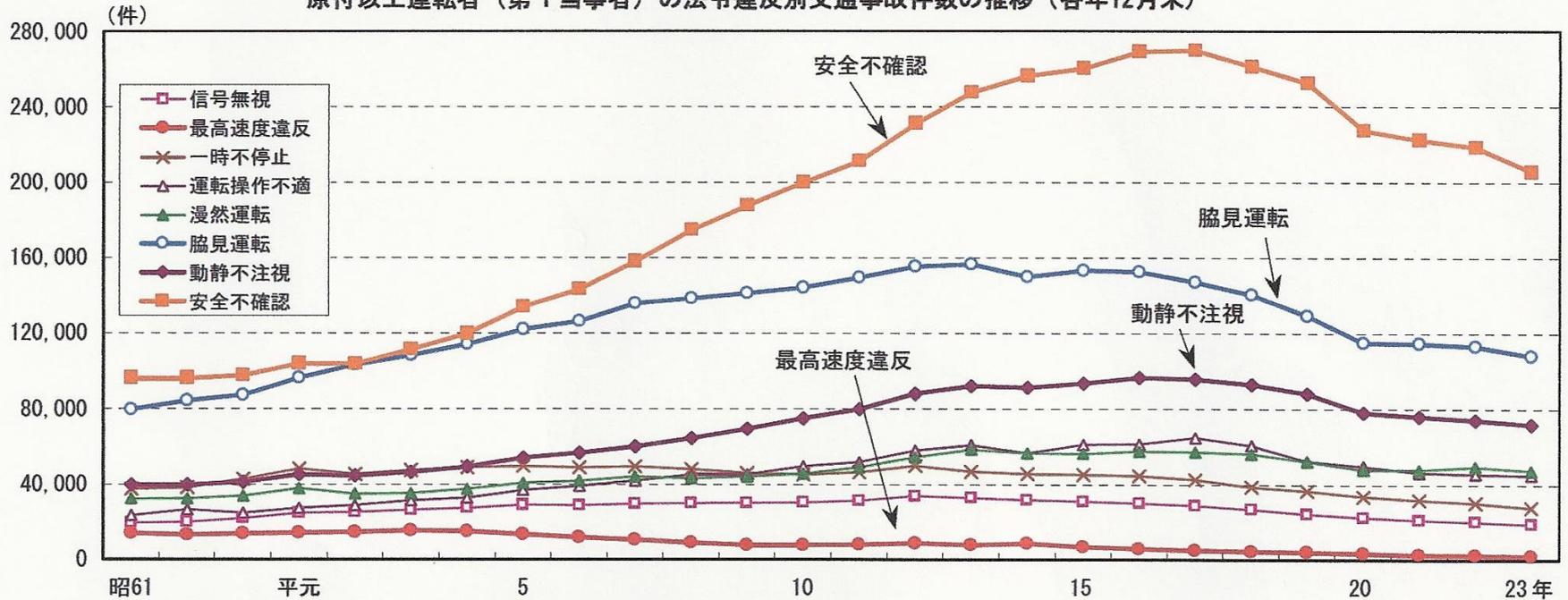
(昭和21年～平成22年)



- 注 1 警察庁交通局の統計による。
 2 「発生件数」は、昭和41年以降は、人身事故に限る。
 3 「発生件数」及び「負傷者数」は、昭和34年以前は、2万円以下の物的損害及び1週間以下の負傷の事故を除く。
 4 「死亡者」は、交通事故により発生から24時間以内に死亡した者をいう。

ゼロのためには「漫然運転」「脇見運転」「安全不確認」など「過失＝未必の故意」の厳罰化を

原付以上運転者（第1当事者）の法令違反別交通事故件数の推移（各年12月末）



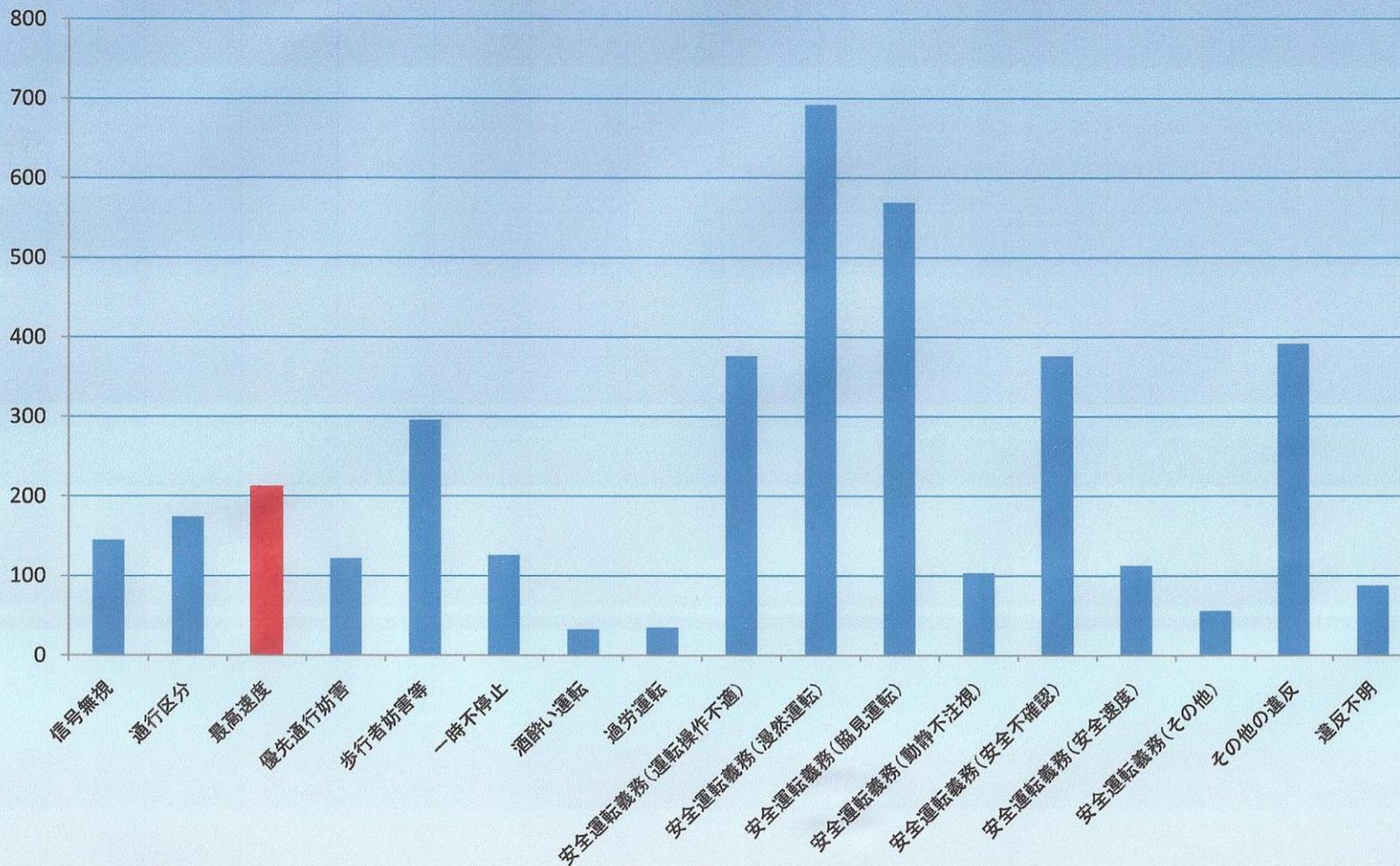
○ 原付以上運転者（第1当事者）の法令違反別交通事故件数（平成23年中）

区分	法令違反別	信号無視	通行区分	最高速度	優先通行妨害	歩行者妨害等	一時不停止	運転操作不適	漫然運転	脇見運転	動静不注視	安全不確認	その他	合計
交通事故件数		19,020	3,985	2,132	12,694	14,775	27,712	44,968	47,359	108,177	71,954	205,771	97,328	655,875
死亡事故		173	190	228	118	247	132	404	733	648	107	429	709	4,118
死亡事故率		0.91	4.77	10.69	0.93	1.67	0.48	0.90	1.55	0.60	0.15	0.21	0.73	0.63
合計に対する比		1.4	7.6	17.0	1.5	2.7	0.8	1.4	2.5	1.0	0.2	0.3	1.2	1.0

注 死亡事故率=死亡事故件数÷交通事故件数×100

① ② ③

法令違反別死亡事故件数(H24年)



※ 第1当事者が原付以上の車両によるもの

「有識者塾」での警視庁提出資料

速度・飲酒違反は減、減らないのは・・・

○ 原付以上運転者（第1当事者）の法令違反別交通事故事件数の推移（各年12月末）

年	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	増減数	増減率	構成率	指数
法令違反別															
信号無視	32,982	31,830	31,059	30,091	28,818	26,800	24,445	22,512	21,182	20,247	19,020	-1,227	-6.1	2.9	58
通行区分	8,040	7,213	6,653	6,445	5,797	5,578	5,309	4,846	4,137	4,067	3,985	-82	-2.0	0.6	50
⑨ 最高速度	7,976	8,632	6,918	5,864	5,070	4,359	4,112	3,464	2,770	2,412	2,132	-280	-11.6	0.3	27
横断・転回等	8,298	7,994	7,879	8,267	6,967	6,629	6,471	5,918	5,382	4,901	4,447	-454	-9.3	0.7	54
追越し	3,925	3,508	3,053	2,961	2,677	2,341	1,881	2,020	1,923	1,869	1,757	-112	-6.0	0.3	45
踏切不停止	116	97	99	81	71	67	62	50	46	40	40	0	0.0	0.0	34
右折違反	6,942	6,304	5,121	4,334	4,497	3,290	3,422	3,467	3,406	2,758	2,440	-318	-11.5	0.4	35
左折違反	7,708	7,461	6,856	6,300	6,107	5,616	5,339	5,446	5,260	4,848	4,741	-107	-2.2	0.7	62
優先通行妨害	21,057	19,029	18,158	16,392	15,162	14,866	14,158	14,389	13,781	13,702	12,694	-1,008	-7.4	1.9	60
交差点安全進行	48,091	47,421	50,591	50,144	47,637	44,036	41,630	43,311	39,466	39,304	40,478	1,174	3.0	6.2	84
歩行者妨害等	17,061	16,716	17,037	16,267	15,352	15,281	14,281	14,818	14,704	15,587	14,775	-812	-5.2	2.3	87
徐行違反	20,736	19,921	17,889	17,112	15,509	13,752	13,129	11,880	11,015	10,374	8,772	-1,602	-15.4	1.3	42
一時不停止	46,677	45,582	45,212	44,540	42,596	38,614	36,726	33,670	31,870	30,370	27,712	-2,658	-8.8	4.2	59
整備不良	186	178	177	160	154	140	138	111	102	95	85	-10	-10.5	0.0	46
⑩ 酒酔い運転	920	782	688	609	471	418	396	336	304	254	250	-4	-1.6	0.0	27
過労運転	943	946	747	759	615	557	480	431	397	398	413	15	3.8	0.1	44
安全運転操作不適	60,990	56,591	61,301	61,561	64,821	60,677	52,385	49,724	46,363	45,723	44,968	-755	-1.7	6.9	74
安全漫然運転	58,568	56,575	56,290	57,654	57,194	56,220	52,256	47,929	47,711	49,463	47,359	-2,104	-4.3	7.2	81
運転脇見運転	156,547	150,050	153,383	152,553	147,087	140,519	129,343	115,139	114,764	113,304	108,177	-5,127	-4.5	16.5	69
運転動静不注視	92,360	91,635	93,757	96,818	96,025	93,125	88,409	78,233	76,220	74,524	71,954	-2,570	-3.4	11.0	78
義務安全不確認	247,795	256,518	260,509	269,315	269,948	261,217	252,607	227,553	222,571	218,740	205,771	-12,969	-5.9	31.4	83
安全速度	17,641	13,793	14,858	13,007	13,840	11,624	8,442	8,613	7,441	7,453	7,192	-261	-3.5	1.1	41
その他	11,605	10,776	11,490	11,152	11,184	10,766	10,115	9,333	8,942	8,721	8,424	-297	-3.4	1.3	73
⑪ 小計	645,506	635,938	651,588	662,060	660,099	634,148	593,557	536,524	524,012	517,928	493,845	-24,083	-4.6	75.3	77
その他の違反	24,696	29,346	29,133	27,609	24,964	21,533	20,430	19,364	17,339	17,815	17,366	-449	-2.5	2.6	70
違反不明	1,253	1,155	1,103	1,124	1,001	885	1,173	963	959	857	923	66	7.7	0.1	74
合計	903,113	890,053	899,961	901,119	883,564	838,910	787,139	723,520	698,055	687,826	655,875	-31,951	-4.6	100.0	73

注1 増減数（率）は、平成22年と比較した値である。

2 指数は、平成13年を100とした場合の平成23年の値である。

→ 減

→ 減

→ 減

↓ 大きい

「交通事故は、誰でも加害者になりうる過失犯だから重罰にできない(=仕方ない)」論の行き着く先は・・・「静かなる大虐殺」

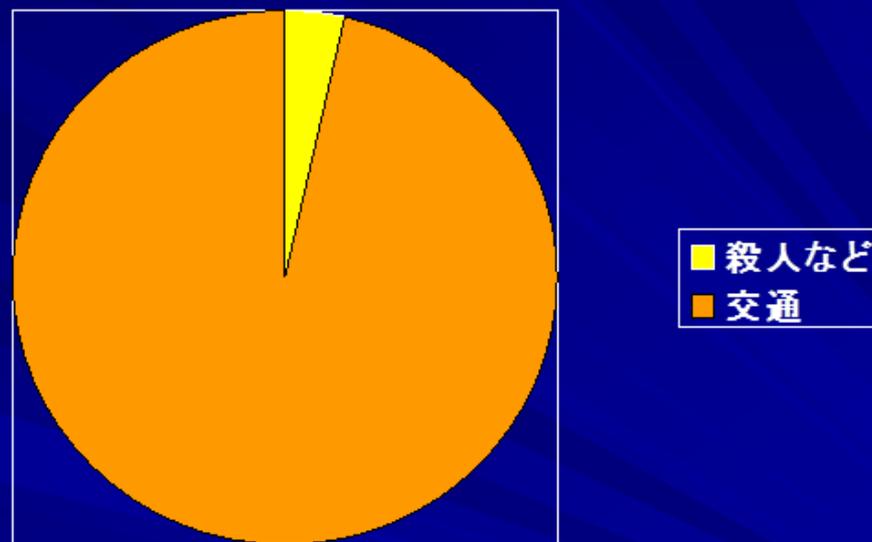
これを支える 刑法の問題点

◆窃盗・詐欺罪より軽い業過(5年)自動車運転過失致死傷罪(7年)

◆自動車運転過失致死傷罪は「許容できる事故」「危険運転致死傷罪は「許容できない事故」という線引きになり、潜在的加害者の目で「許容出来る事故」を認めてしまっている。一本化した法制度にすべき(二木雄策氏)

問) 2010年の身体犯被害は、100万人に近いが、この中で交通死傷の割合は？

- (1) 30%以下
- (2) 50%
- (3) 70%
- (4) 90%以上



答) (4) 96.5%

交通死傷総数 = 901,071人(死者:7,222人)

殺人・傷害など = 31,615人(死者:996人)

H23年版「犯罪白書」より作成

現在の交通死傷被害を言い表す適切な言葉は？

静かなる 大虐殺



時間的、空間的に分散して発生



世界で年間130万人(3500人／日)の死者、5000万人の負傷者
(WHO 2007年報告)

10～24歳の死因のトップは交通死、年間40万人の死者
(WHO 2007年報告)

問 次の罪の中で、最も重い刑罰が下されたのはどの犯罪でしょうか。また最も軽い刑罰はどれでしょうか？

- A 共謀して4件の交通事故を偽装し、保険会社から約2400万円をだまし取った**保険金詐欺罪**
- B インターネット上のホームページにわいせつ画像を載せた**わいせつ図画公然陳列の罪**
- C バイク4台(時価10万5千円)を盗んだ**窃盗罪**
- D ハンターが競走馬3頭をエゾシカと間違ってライフル銃で射殺した**狩猟法違反(捕獲時間・場所の制限)の罪**
- E 前方不注視による、業務上過失致死罪

「車内設置のカーラジオに視線を移して脇見をし、前方注視を欠いたまま漫然前記速度で進行した過失により・・・道路端の車道上を歩行中の〇〇に気付かないまま・・・自車左前部を衝突させて・・・頸椎骨折等の傷害を追わせ、死亡させた」

A 交通事故を偽装し2400万円をだましとった保険金詐欺罪。

→ 懲役3年4カ月 (2012年9月19日 札幌地裁)

B インターネット上のホームページにわいせつ画像を載せた

→ 懲役1年6月、執行猶予3年 (1999年釧路地裁)

C バイク4台(時価10万5千円)を盗んだ窃盗罪。

→ 懲役1年2月、執行猶予3年 (1993年神戸簡裁)

D ハンターが競走馬3頭をエゾシカと間違って射殺した狩猟法違反の罪。

→ 懲役1年、執行猶予3年 (2003年1月札幌地裁)

E 前方不注視による、業務上過失致死罪。

→ 禁錮1年、執行猶予3年 (1996年2月札幌地裁)

(カーラジオの操作による)前方不注視の重大過失で、長女を後ろからはねた加害者の刑罰は？

禁錮1年、執行猶予3年

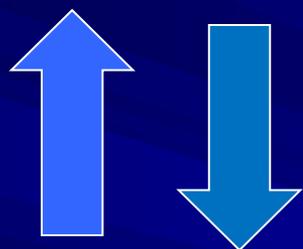
裁判長の言葉

「(この判決に際して)裁判所もいろいろ考えた。ただ、やはり数秒間のほんの数秒間のちょっとした不注意であること。酒酔いとか、スピード違反とか、事後処置が悪かったとかそういうのでなく、往々にありそうな事である。被害者は家族新聞を出して成長を楽しみに見守ってきたそうだが、そうした被害者遺族の心情を考えると、被害者にとってはバランスがとれないという批判があるだろうが・・・」



D ハンターが競走馬3頭を
エゾシカと間違って射殺した
狩猟法違反の罪。

→ 懲役1年、執行猶予3年
(2003年1月札幌地裁)



前方不注意で、恵庭市の
白石乃郁(のりか)さん

(恵庭市、中学2年)を後ろからひいた加害者

→ 禁錮2年、執行猶予4年(2004年1月札幌高裁)



根本問題は何か

◆ 経済効率優先・人命軽視の クルマ優先社会

- ◆自動車は、リスクを上回る利便性がある
- ◆事故(アクシデント)だから仕方ない
- ◆被害者は(加害者も)運が悪かった

◆これを補完し、支えているのが、過失
犯罪を軽く扱う刑法・・・「結果責任」を
軽視し、根拠のない「意思責任」を問う
という近代刑法に問題

近代刑法に根本的問題→被害者の視点から見直しを

さらに近代刑法は、前近代「刑法」の結果責任より、意思責任へ「発展」した、といわれる。しかし、その個人の意思内容はきわめて矮小化されていったのである。・・・それとともに意思内容をきわめて限定的に考えていったのである。それがもっとも典型的にあらわれたのが交通事故で、産業交通が交通事故の発生を前提に存在している以上、その存在を必要悪として認め、実際に事故が生じた場合には、なるべく軽い罪ですますようにしたのである。そのために、もともとそのようなものではありえない意思内容・故意内容をきわめて限局し、そのことによって、故意ではなく（しかもきわめて軽い）過失によって処罰することを可能としたのである。

（佐藤直樹著「共同幻想としての刑法」p187、188）

念無親両壁の法

2006年8月
福岡市

飲酒ひき逃げ 3幼児死亡 事件

飲酒、ひき逃げ、
速度(約50キロ
超の時速100キ
ロ)違反

↓
一審は危険運転
致死罪を認めず
(懲役7年6月)

福岡飲酒追突 危険運転認めず

「高いハードルがあると実感した」。犠牲となった幼い三人と悲しみに暮れる両親の前に、法律の高い壁が立ち上がった。飲酒運転の危険性をあらためて知らしめた福岡三児死亡事故。福岡地裁は八日、遺族らが求めた危険運転

致死傷罪を認めず、軽い業務上過失致死傷罪を適用し、元市職員に懲役七年六カ月の実刑を言い渡した。酒を飲み、制限速度を五十キロ近くオーバーしながらも、判決は危険運転罪の厳しい要件に言及。「異常な運転であったとまでは言えない」と結論付けた。「本当に苦しい毎日」。事故の記憶と闘いながら、厳罰を訴え続けた両親の声は届かなか

今林被告 背丸め身動きさせず

「被告人を懲役七年六カ月前、言い渡された飲酒カ月に処する」。福岡地裁の三〇一号法廷で八日、川口幸護裁判長は法

定刑の軽い業務上過失致死傷罪を適用した主文を讀み上げた。今林大被告(こばたけ)は裁判長に向き合

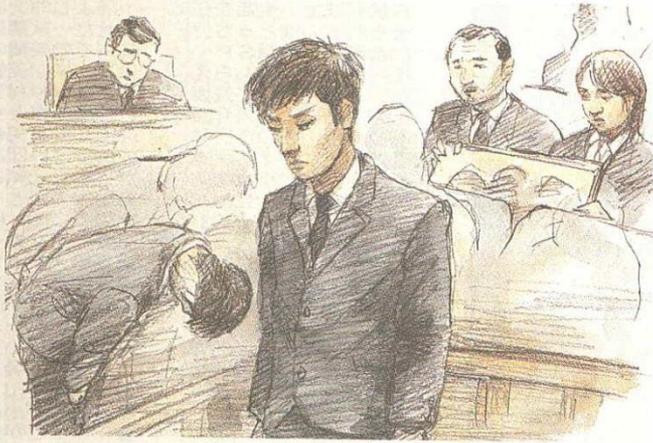
う証言台前に立ったが、その瞬間は少し背を丸めながら身動きはしなかつた。

今林被告は濃いグレー

幼児三人死亡事故の判上哲央さん(三)と妻かお

父沈痛「胸が

決を受け、被害者の父大りさん(三)は八日、福岡



3幼児死亡事故の判決公判で、冒頭に頭を下げ判決を聞く今林大被告。右は上は大きな下



記者会見を終え、遺影を胸に抱きながら会場をあとにする大上かおりさ

2009年5月
二審の福岡高
裁は、危険運転
致死罪適用で
懲役20年に

↓ 被告は
上告

2011年11月2日

最高裁は上告棄却
危険運転致死罪が
確定



控訴審判決を終え、亡くなった3人の遺影を抱えて記者会見に臨む大上哲央さん(右)とかおりさん夫妻
15日午前10時50分、福岡県弁護士会館 (西日本新聞提供)

福岡3児死亡事故判決

「しっかり刑を受け止めて」

両親、懲役20年に涙

「二審判決を破棄する。被告を懲役二十年に処する」。十五日、福岡市で幼児三人が死亡した飲酒運転事故の控訴審判決で、元市職員は今林大被告(三)に厳罰が言い渡された。「私たちの思いが届いた。しっかり刑を受け止めてほしい」。亡くなった三児の両親の大上哲央さん(三)とかおりさん(三)は涙を流した。



今林大被告

判決骨子

事故は飲酒運転根絶の世論を高め、道交法の改正による罰則引き上げや飲酒運転への同乗罪新設などのきっかけ

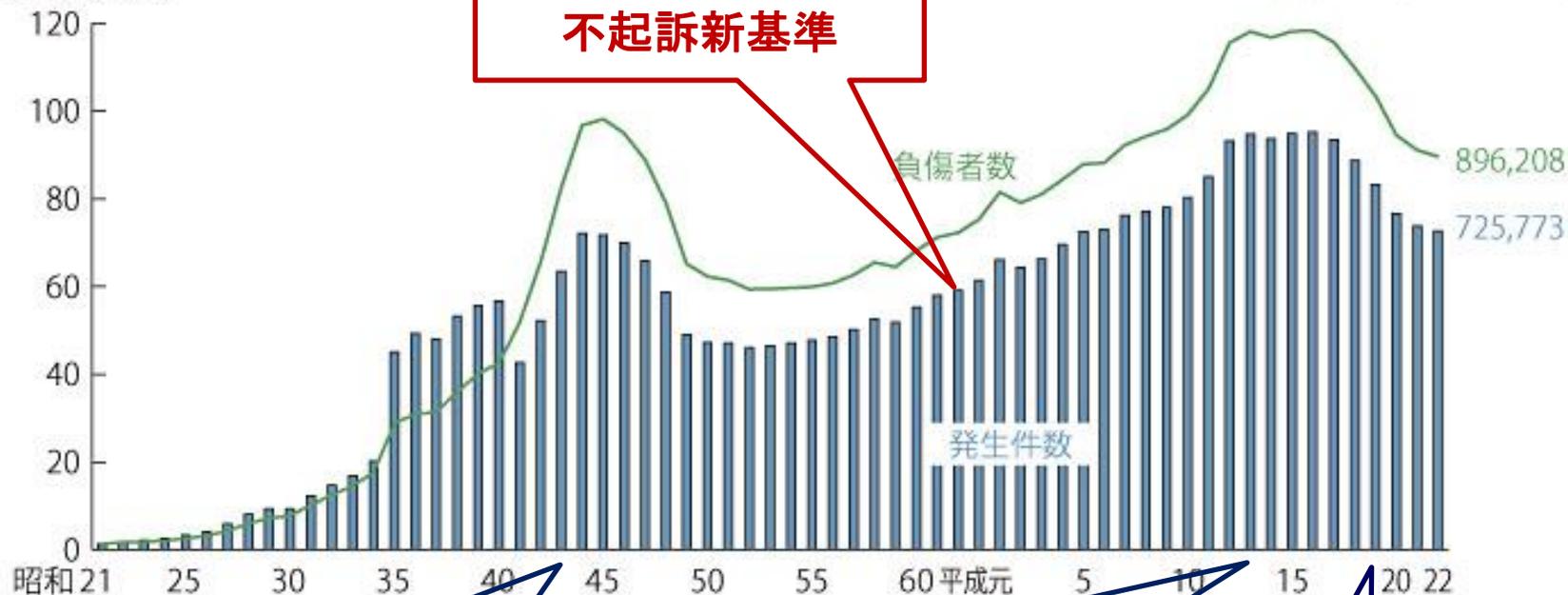
牙丹に懲役二



(発生件数：万件)

(負傷者数：万人)

(昭和21年～平成22年)



(万人)

S43年 業過3年→5年

H13年 危険運転致死傷罪

H19 自動車運転過失致死傷罪

死亡者数

4,863

- 注 1 警察庁交通局の統計による。
 2 「発生件数」は、昭和41年以降は、人身事故に限る。
 3 「発生件数」及び「負傷者数」は、昭和34年以前は、2万円以下の物的損害及び1週間以下の負傷の事故を除く。
 4 「死亡者」は、交通事故により発生から24時間以内に死亡した者をいう。

交通事故のほとんどは不起訴

第4表

公判

交通事故の検察庁終局処理人員の処理区分別構成比

(平成23年)



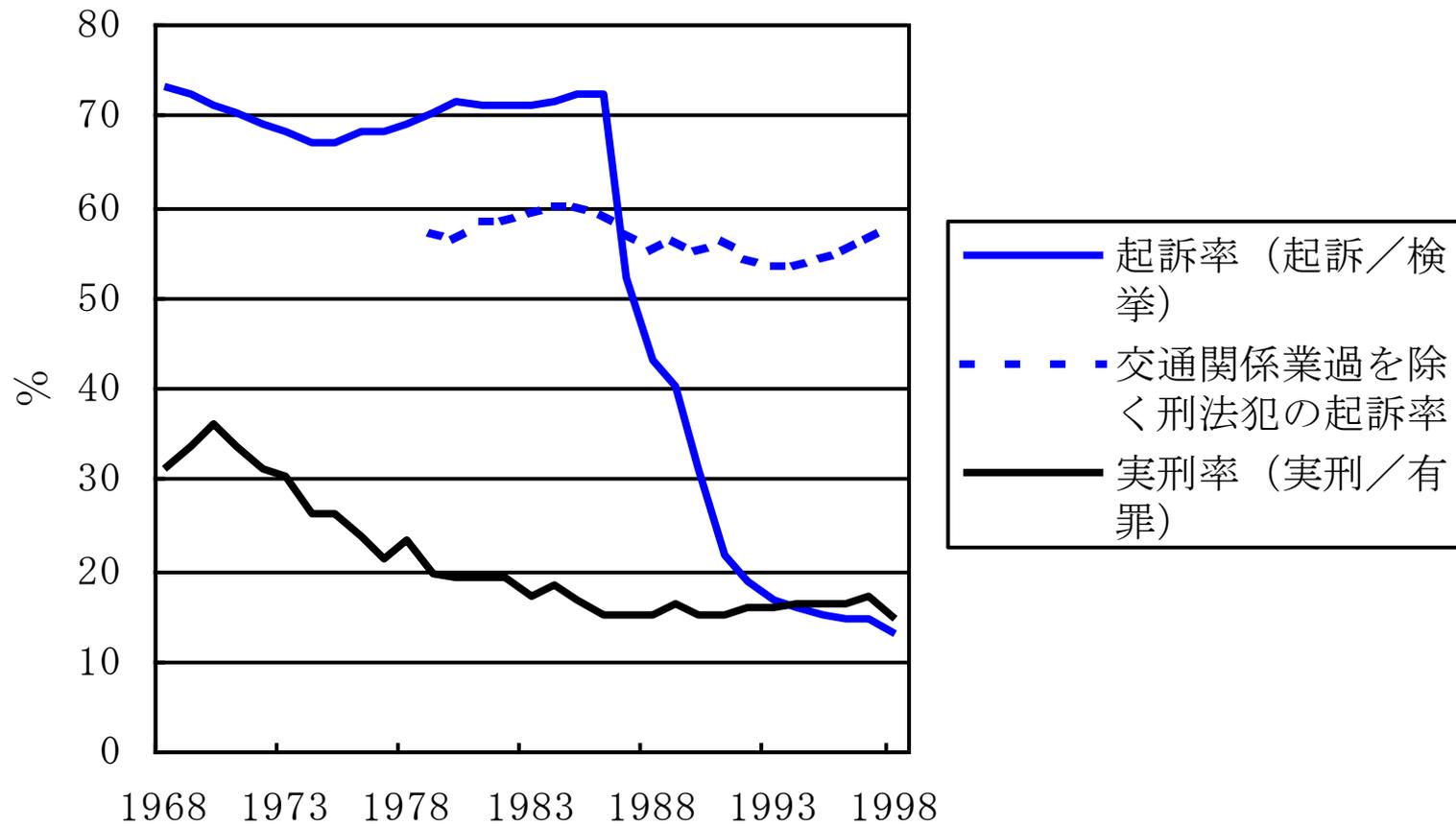
略式命令

不起訴

- 注 1 検察統計年報による。
 2 「自動車運転過失致死等」及び「自動車運転過失傷害等」は、それぞれ自動車による業務上(重)過失致死傷事件を含む。
 3 「道交法等」は、自動車の保管場所の確保等に関する法律違反事件を含む。
 4 「一般事件」は、危険運転致傷、自動車運転過失致死傷等及び道交法等違反以外の事件である。
 5 ()内は実人員である。

交通関係業過の起訴率と実刑率

交通関係業過の起訴率と実刑率

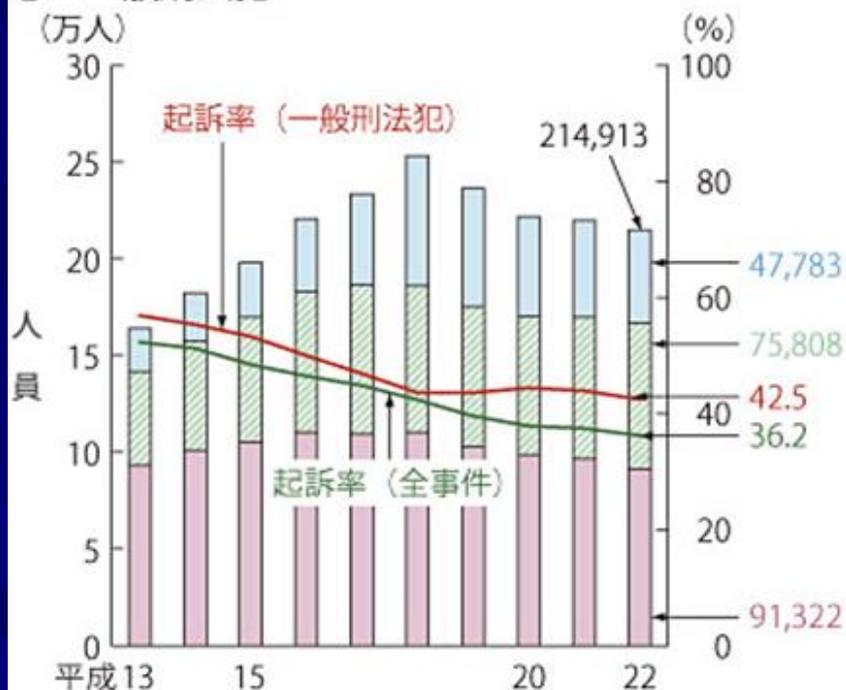


2-2-3-2 図

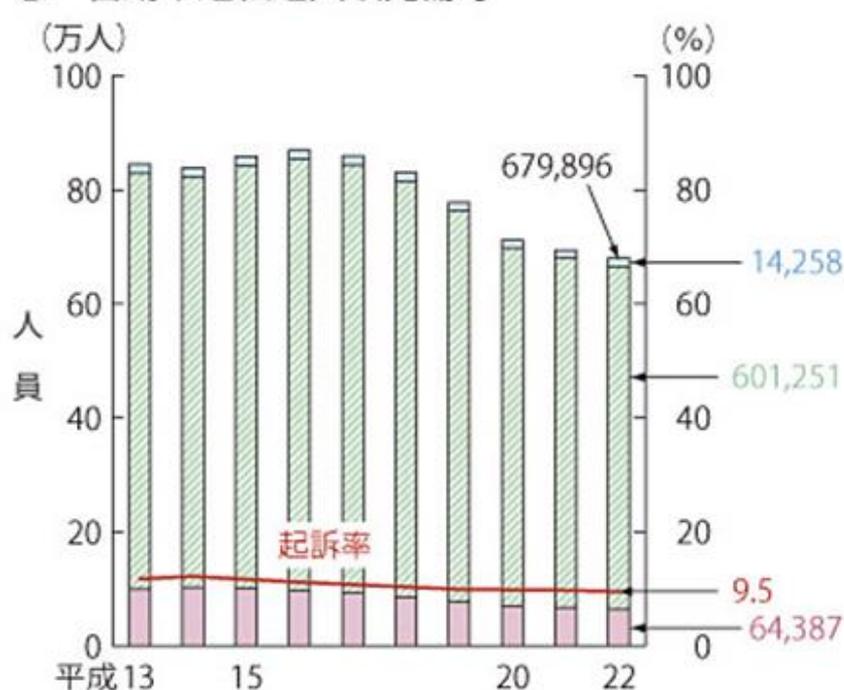
起訴・不起訴人員等の推移 (罪種別)

(平成13年～22年)

① 一般刑法犯

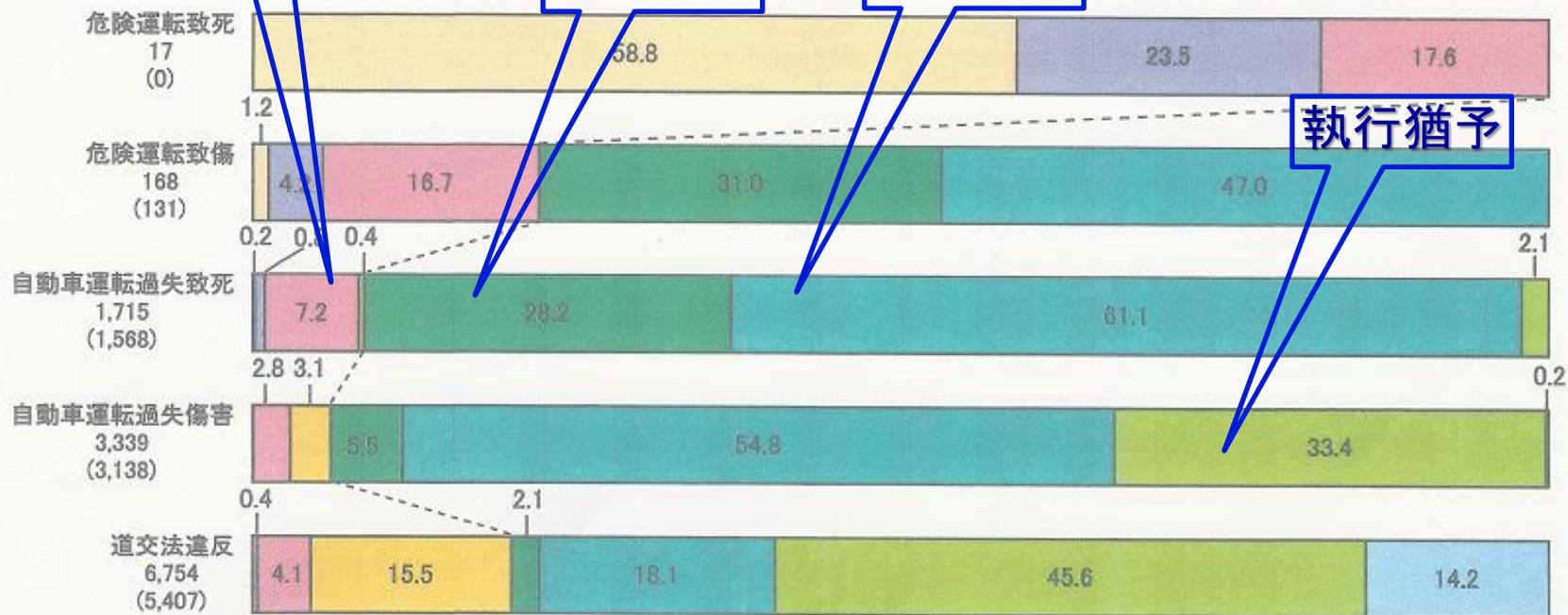


② 自動車運転過失致死傷等



危険運転致死傷罪等の第一審における刑期別構成比

(平成23年)



■ 実刑5年超	■ 実刑3年超5年以下	■ 実刑1年以上3年以下	■ 実刑1年未満
■ 執行猶予・2年以上	■ 執行猶予・1年以上2年未満	■ 執行猶予・6月以上1年未満	■ 執行猶予・6月未満

注 1 司法統計年報及び最高裁事務総局の資料に基づき、法務省刑事局において作成。
 2 罪名の下の数値は実人員であり、()内は執行猶予言渡実人員(内数)である。

平成23年の検挙者の処理 ※()は致死

自動車運転過失致死傷罪による検挙者

674,758(4,809)人

起訴
60,091人(3,145)

不起訴
592,439人(1,544)人

裁判
公判
5,054人(1,803)

略式命令
54,267人(1,342) 罰金

刑務所
実刑
348人(147)

執行猶予
4,706人(1,568)

※法制審配布資料(平成23年度)を基に作成。

自動車運転過失致死傷罪の低い起訴率と実刑率

■起訴率＝起訴(致死＋傷害)／受理人員(同)
＝3,145＋56,946人／4,809＋669,949人
＝0.089(8.9%)

(略式命令 致死:1,342人 傷害:52,925人)

■実刑の割合＝実刑数(致死＋傷害)／公判請求数(同)
＝147＋201人／1,715＋3,339人＝0.0069(6.9%)

■「致死」事件の実刑率＝実刑数／検挙数
＝147人／4809人＝0.031(3.1%)

■「傷害」事件の実刑率＝実刑数／検挙数
＝201人／669,949＝0.0003(0.03%)

※法制審での配布資料(平成23年度、司法統計年報及び最高裁事務総局の資料に基づき、法務省刑事局にて作成の資料)を基に作成

「交通事故は、誰でも加害者になりうる過失犯だから重罰に出来ない」

→→→ 「静かなる大虐殺」へ

実刑率(実刑／検挙)比が70年以降減少傾向にあることに対し、ある裁判官は、(現在のクルマ社会では)

「被害者やその家族も、まかり間違えば自分たちが刑事裁判を受けかねないことを認識して、加害者の立場をそれなりに理解し、十分な慰謝の措置をとってもらえれば、厳罰を必ずしも望まない風潮がある」

からだ、と述べている

(「交通死」二木雄策著 岩波新書p67)

背景にある

人命軽視の「クルマ優先社会」

■「第9次交通安全基本計画」の中での記述

「道路交通事故による「経済的損失」:

6兆7,457億円

死亡1名あたりの損失額:2.6億円(うち、非金銭的損失は2.3億円)なお非金銭的損失の総計は2兆3,300億円)」

内閣府の「交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査研究」(平成19年3月)

■「犯罪白書」(平成11年度版)

(交通事犯の起訴率が70%台から10%台へと低下した事について)

「国民皆免許時代に国民の多数を刑事罰の対象にはできない」

「保険制度が普及し、補償が充実してきた」

■「交通安全白書」(平成12年度版)

「現代の自動車社会においては、誰もが交通事故の当事者になってしまう危険と背中合わせであると言ってもよく、(中略)社会として自動車交通の便益を享受している以上、自動車交通社会の便益の裏返しとしての社会的費用である交通事故の被害を(中略)社会全体がバランスよく負担していく方向で」

2011年11月1日、江別で飲酒、ひき逃げ死亡事件発生

事件翌日(11月2日)のあるTV局の報道シーン

加害車両が無保険車であれば、自賠責保険の対象にならないが、政府の保障事業(自動車損害賠償補償法)がある。しかしその限度額は3千万円。

殺人被害だったら、今は1億5千万円くらいの賠償のはず

アナウンサー

コメンテーター

「誰でも加害者になりうる過失犯だから
重罰にできない」は、「負の連鎖」に陥る

交通死傷被害頻発



クルマ使用の麻痺
人命軽視
注意義務希薄
賠償(お金)で「解決」
被害側に責任転嫁



誰もが加害者になるから
軽い刑に

■危険運転致死傷罪は
「画餅」

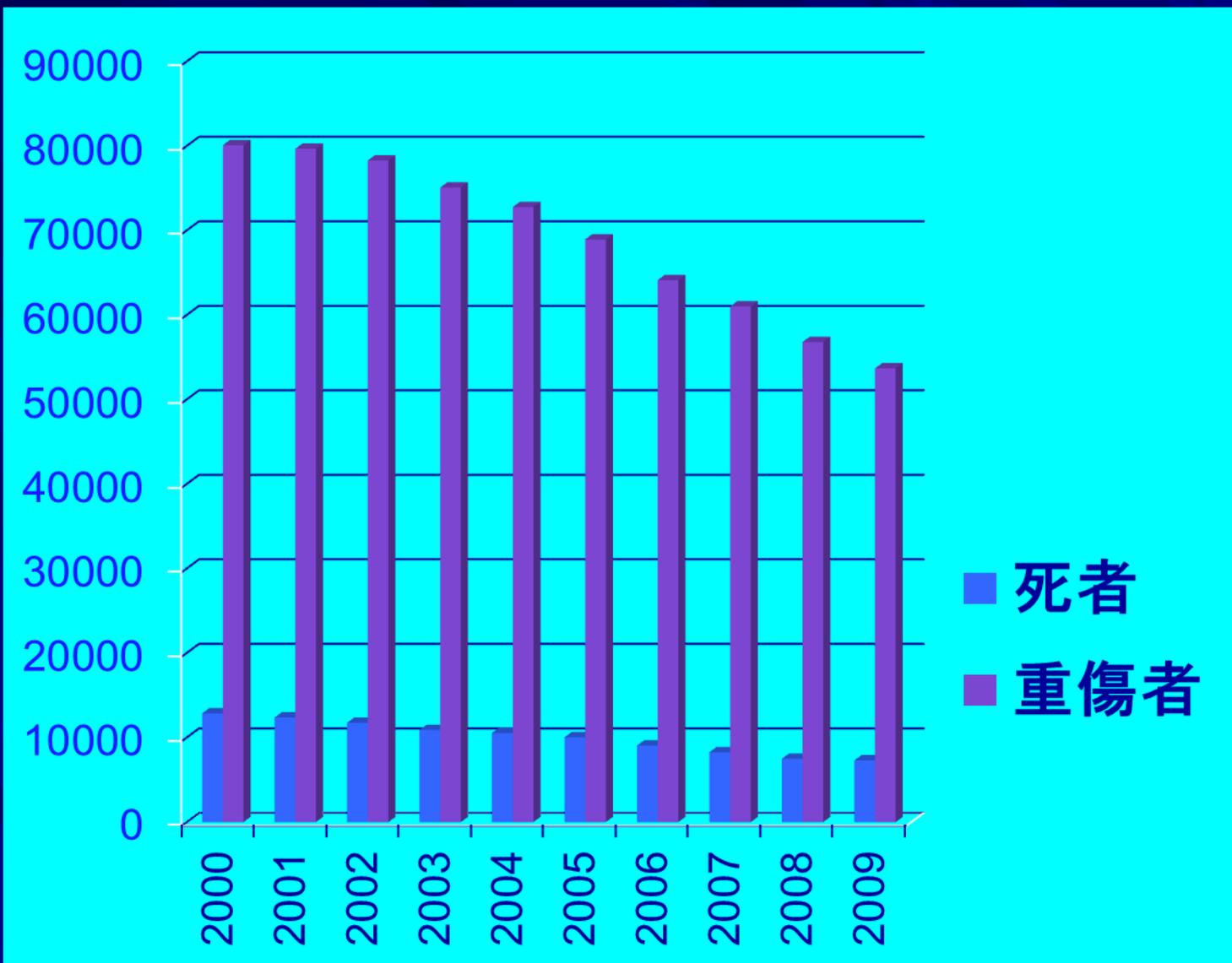
■自動車運転過失致死傷
罪は「許容できる(仕方な
い)」事故として、「寛大」な
刑に。



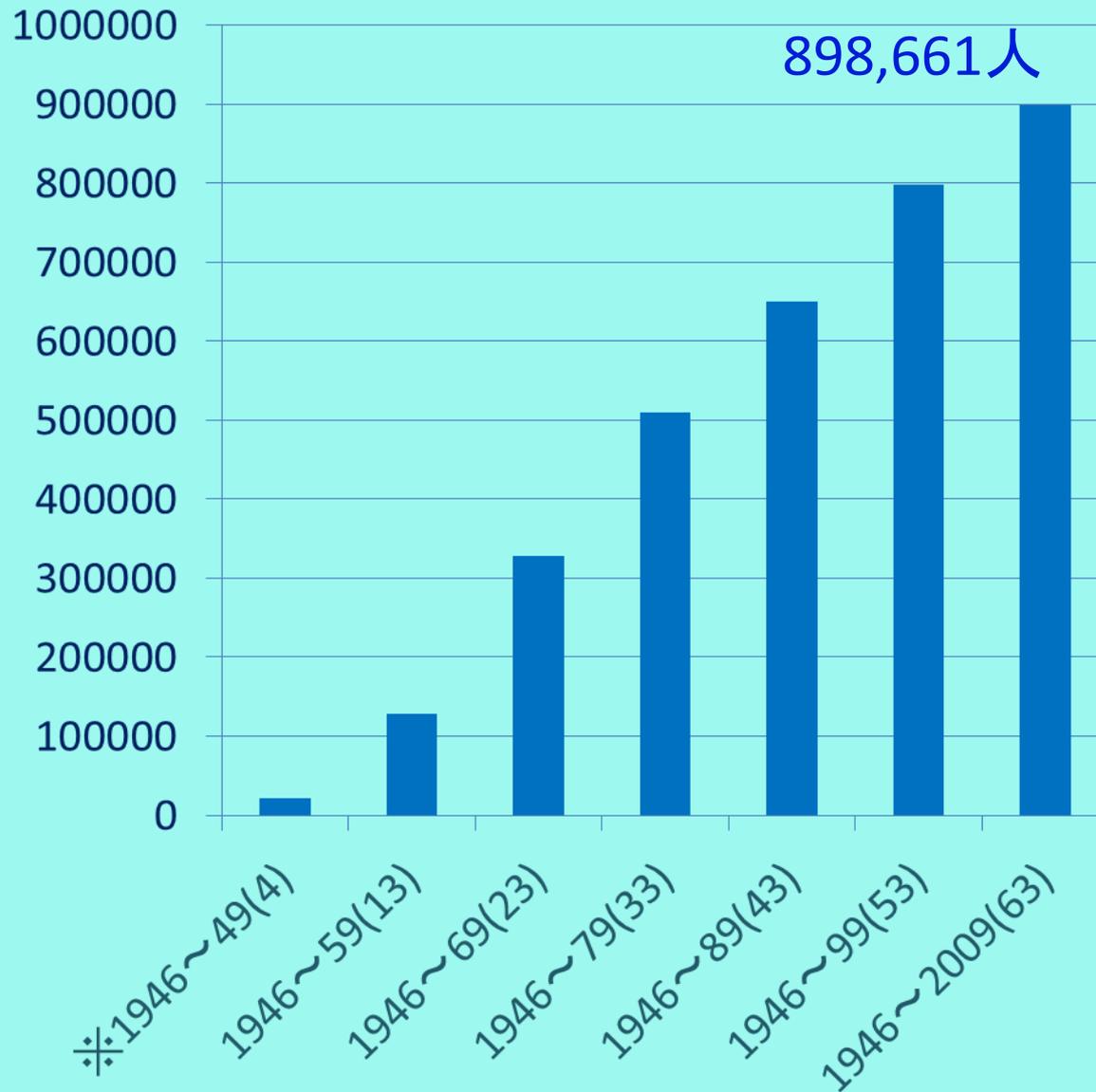
被害者の願いと厳罰化

私たちが厳罰化を望むのは、感情に流された「報復」の意識では決してありません。理不尽に、通り魔殺人的被害で命や健康を奪われ、悲惨な状況におかれた私たち被害者・遺族は、悲嘆と絶望の痛みをわかる当事者だからこそ、同じ被害者を生まない社会を創って欲しいと願い、それが死者への供養になるのでは、という純粋な気持ちになるのです。私たちが常に思い浮かべるは「命の尊厳」という言葉です。私たちの願いは、(理不尽に)奪われた肉親を、損なわれた健康を元のままで返して欲しい、それしかありません。それが叶わないのであれば、せめて命を、犠牲を、無にして欲しくないという願い、命の重みに見合う刑事罰が科せられて事故抑止につながることを望むのです。(「要望意見書」より)

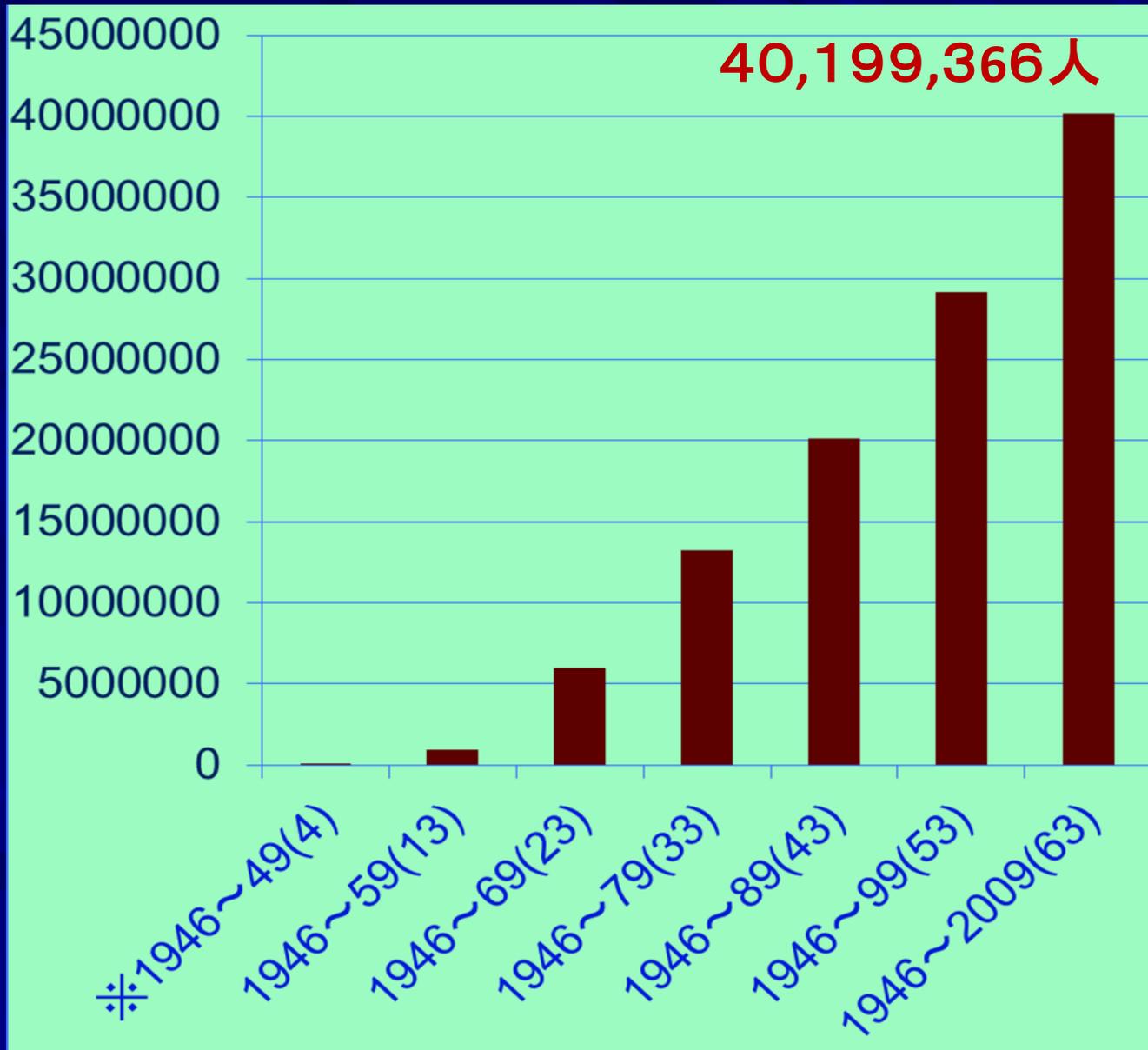
死者の背後に膨大な重傷者



戦後日本の累積交通死者数の推移



戦後日本の累積交通負傷者数の推移



問) 次の空欄に入る語句は？

人の命は
等価である

その人の命

と

(尊厳は等しく、奪って良い命などない)

人の命は

①金銭 ②あらゆる便益

③自動車交通の円滑化やスピード

と

等価(較べるべきもの)ではない

未必の故意(みひつのこい)

「行為者が、罪となる事実の発生を積極的に意図、希望したわけではないが、自己の行為から、ある事実が発生するかもしれないと思いつつながら、発生しても仕方がないと認めて、行為する心理状態」(「広辞苑」)

「未必の故意も故意の一種であり・・・故意犯の責任条件として十分である」

(「新法律学辞典」有斐閣)

(前半略)そういうことを言われるまで、「お金を払えば誠意として謝罪として受け取ってもらえて、終わりだろう」と自分の中で勝手に(謝罪の)終わりを決めていました。

僕自身が変わらなければ、お金を払っていたって、また平気でやって、どんどん被害者を増やしていくのではないかと考えました。(道内の少年院生)

私はずっと気になっていたことがあった。それは交通事故の刑罰の軽さである。殺人も交通事故も同じ人を殺めることがあるのに、殺人は何年も刑務所に入るのに、交通事故は1～2年ですぐ釈放される。この違いがわからない。だから少しずつ免許を持っている人の運転に対する意識が軽くなっていくと思う。もう少し刑罰を重くして安全運転の意識を持たせるべきだ。

交通事故、車、運転に対する考えが変わったとても良い時間だった。
(2012年5月、江別高校3年女子)

殺人も交通事故死も、誰かを殺したことに変わりはないのに、こんなにも罪の重さが違うのはおかしいと思った。「少しのギセイは当たり前」と思っているような社会からこの国は変えていかなければならないのだろう。私はまだ高校生で、やりたい事もたくさんある。きっと娘さんも同じように考えていたのだと思う。すごく無念さがうかがえる。今日は本当にありがとうございました。

(2011/4/27 江別高校3年女)

交通事故も人を殺したということでは殺人と同じなのに、不注意だからと、罪が重くないのには、同じ命で尊さは平等なおかしいと疑問に思いました。

命の重さはみんな同じで、一つの命を大切に生きていかなければいけないし、自分だけでなく周りにいる人たちの命も大切にしないといけないと思えた。

そして生きていることはとても尊くて素晴らしいことだと感じれた。なので、命をそまつにするようなことは絶対にしてはいけないと気づけたし、周りの人にもしてはいけないと思った。

(札幌市立青葉中学校2年女子)

(危険運転致死傷)※2001年12月施行

第208条の2

アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態で自動車を走行させ、よって、人を負傷させた者は15年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は1年以上の有期懲役に処する。その進行を制御することが困難な高速度で、又はその進行を制御する技能を有しないで自動車を走行させ、よって人を死傷させた者も、同様とする。

2 人又は車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の直前に進入し、その他通行中の人又は車に著しく接近し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転し、よって人を死傷させた者も、前項と同様とする。赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に無視し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転し、よって人を死傷させた者も、同様とする。

危険運転致死傷罪の5つの類型

第208条の2

- ① アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態で自動車を走行させた事案
- ② その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事案
- ③ その進行を制御する技能を有しないで自動車を走行させた事案
- ④ 人又は車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の直前に進入し、その他通行中の人又は車に著しく接近し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転した事案
- ⑤ 赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に無視し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転した事案