

平成26年9月24日

最高検察庁

検事総長 大野恒太郎殿

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)

上 申 書

第1 要望事項

平成26年7月13日小樽市銭函3の市道で起きた飲酒ひき逃げによる3人死亡1人重傷事件(以下「小樽事件」といいます。)の容疑者に対し、札幌地方検察庁は、危険運転致死傷罪ではなく過失運転致死傷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傷罪へ変更するべくお力添えをお願いしたく、要望いたします。

第2 要望の理由

1 はじめに

私たちは前記事件の被害4家族と危険運転致死傷罪の新設および自動車運転処罰法など刑法改正に係わった被害遺族で作る連絡会です。8月4日、札幌地検が起訴罪名を過失運転としたことを知り驚愕し、8月20日に訴因変更を求める要請書を提出しました。以降9月11日までの短期間に計46,427筆の要請署名を同地検宛提出し、明日9月25日にも3回目の署名提出と要請を予定しております。

署名活動を通して全国の方から「スマートフォン操作で7～8秒もの長時間脇見状態になったこと自体が飲酒の影響であることは間違いないのに、そして同様事件での最高裁判例もあるのに、どうして危険運転で立件出来ないのか。この事件に危険運転致死傷罪が適用できないのであれば、法の意味はない」という強い疑問の声が続々と寄せられています。報道機関も共感的に報じています。

私たちの要請趣旨は、被害者の感情から、法をまげた無理な判断を求めているわけではありません。法の趣旨とこれまでの適用例、最高裁判決等に則り適正に裁いて欲しいという願いです。本事件により最愛の家族を正に通り魔殺人的に奪われ、悲嘆と絶望の淵にある遺族、心と体に深い傷を負い苦しみのどん底にある被害者とその家族にとって、その因を為した加害者にせめて法に基づいた適正な刑罰をと願うのは当然のことではないでしょうか。悲惨な被害の続発を憂い、飲酒やひき逃げなど危険運転行為を厳しく処罰するための法整備を長年に渡って求めてきた被害遺族や国民世論からも厳しい指摘を受けている今回の札幌地検の判断です。

札幌地検への要請書提出から1か月が経過致しましたが、札幌地方検察庁は訴因変更の要請について、「慎重に検討している」と繰り返すのみです。このままでは被害家族の不安が検察庁に対する不信へと繋がってしまいます。同時に、この事件の推移を知る多くの国民に広がる怒りは、刑事司法全体に対する不信に成ってしまいます。検察庁の一刻も早い公正な判断を求めています。

ご賢察の上、お力添えをどうぞよろしくお願い申し上げます。

2 最高裁決定について

(1) 本事件は、平成18年8月25日発生いわゆる「福岡海の中道大橋事件」（以下「福岡事件」といいます。）に関する最高裁平成23年10月31日決定からすれば、危険運転致死傷罪に該当する事案であると考えます。

私たちは、法律の専門家ではありませんが、最高裁決定、福岡高裁判決、福岡地裁判決の原文を一所懸命読みました。また、岩崎邦生最高裁調査官の解説（ジュリスト1449号98頁以下）、首都大学の星教授の解説（ジュリスト1440号154頁以下）、一橋大学の本庄准教授の解説（法学セミナー2012年10月号147頁以下）、立法に関与した井上宏検事の解説（法曹時報54巻4号）なども読みました。読めばよむほど、本件について危険運転致死傷罪で立件しない札幌地検の判断は、あまりにも消極的に過ぎるという思いを強くしています。

釈迦に説法とは思いますが、同決定の要旨を確認してみたいと思います。

ここで問題となっているのは条文に書かれている「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」という言葉の意味です。私たちは、最高裁決定のポイントは、次の2点にあると理解しています。

(2) 最高裁決定の第1のポイントは「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、ブレーキ等の操作が正常に行えないことのみなら

ず、そのような操作の前提となる「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た点です。アルコールは、適切な運転をするための人間の能力に様々な悪影響を及ぼしますが、最高裁決定の第1の重要なポイントは、ハンドルやブレーキ等を操作するという身体の運動機能だけではなく、その前提となる認知機能全般や、判断力、注意力の低下も、「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」に含まれることを示した点にあると思います。もちろん、私たちも、単に結果として事故が起きたことだけから、常に「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態であった」と判断することはできないことは理解しております。しかし、他方で、井上検事ら立法担当者の説明では「当該状態に陥ったことについて、過労等の他の原因のみではこの状態に至るとまではいえないが、飲酒の事情と相まってこのような状態に至った場合は充足される」と説明されています。したがって、最高裁決定から導かれるのは、事故原因となった直接（直近）の過失が、「ハンドル操作ミス」「ブレーキ操作の遅れ」「前方不注視」「脇見」であっても、それらの原因がアルコールの影響によるものと考えられるのであれば「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」の認定は可能であるということです。小樽事件に即していえば、「直接の過失が脇見であること」は、「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」を否定する理由とはならないということです。

- (3) 最高裁決定の第2のポイントは、個別の事件において、「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」をどのように認定していくのか、という点について指針を示したことです。最高裁決定は「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。」と明示しています。そして、岩崎最高裁調査官は、最高裁決定がこの基準をふまえて福岡事件について行った判断について、次のとおり解説しています。

（これまでに本罪が）認められた事案は、自動車の運転を開始する時点で既に酩酊が著しく、ハンドル、ブレーキ等の操作自体が困難であった事案や、運転中に仮睡状態に陥った事案などがほとんどであった。本件事案には、運転開始後事故現場に至るまでの間、幅員の狭い道路を通るなどしながらも事故を起こしておらず、ハンドル、ブレーキ等の操作自体が困難であったとはいえないこと、事故後の飲酒検知の結果が呼気1リットル中0.25mgにとどまること（これは反対意見が指摘するとおり、一般的な酔いの分類によれば、「微酔」の中でも下の方の数値である。東京地方検察庁交通部研究会編『三訂版道路交通法事典（上）』788頁）など、正常な運転能力を一定程度うかがわせる事情も認められるという特徴がある。本決定は、飲酒状況、事故前後の酩酊状況のほか、事故直前に被告人が自車を時速約100kmで高速度走行させていたにもかかわらず、8秒程度

にわたって被害車両の存在を認識していなかったという本件事故の客観的態様を重視して、被告人は正常な状態にある運転者では通常考え難い異常な状態で自車を走行させていたとし、被告人は、ハンドル、ブレーキ等の操作の前提となる、「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認定したものと思われる。

すなわち、「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」の判断基準のうち、最高裁が重視しているのは、何よりも「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」という点です。この点は、大谷裁判官の補足意見でも詳細に指摘されています。

3 福岡事件と小樽事件の比較

以上の最高裁決定の二つのポイントをふまえて、福岡事件と小樽事件を比較してみます。

(1) 事故態様の異常性

最高裁決定が示しているとおおり、「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」であったか否かは、事故態様そのものが「正常な状態にある運転者では通常考え難い異常な状態で自車を走行させていた」と評価できるか否かにかかっていると思われまます。

福岡事件において、最高裁は、「自車を時速100kmで高速走行させていたにもかかわらず、8秒程度にわたって被害車両の存在を認していなかった理由は、その間終始前方を見ていなかったか、前方を見ることがあっても被害車両を認識することができない状態にあったかのいずれかということになる。」と判断し、後者の場合はもちろん、「前者の場合であっても、約8秒間もの長い間、特段の理由もなく前方を見ないまま高速度走行して危険な運転を継続したということにな(る)」とし、このような運転を「正常な状態にある運転者では通常考え難い異常な状態で自車を走行させていた」と評価しています。

最高裁決定をふまえて、福岡事件と小樽事件を比較してみます。

- ① 速度については、福岡事件のほうが高速であり、その意味では福岡事件のほうが「異常性」を認定しやすいものといえます。
- ② しかしながら、福岡事件の事故現場は「海の中道大橋」という整備された幹線道路であり、歩車道は完全に区分されており、場所柄、深夜に横断歩行者が横断することは全く想定されない場所です。そうすると、進路上に存在することが想定されるのは車両のみであり、対向車両はライトによって容易に認識できますし、先行車両は尾灯により発見が容易です。ちなみに、福岡地裁判決では、事故現場は、夜間、高速で走行する車が少なくないため、時速100キロでの走行が異常とまではいえないと判断していました。したがって、速度の点だけで「福岡事件

は異常だが、小樽事件は異常ではない。」と評価するのは疑問です。

- ③ 小樽事件の加害者の速度は、報道等からすると、時速50～60キロ程度のようにですが、法定速度以下で走行していることから、ただちに「異常ではない。」とはいえないと考えます。小樽事件の事故現場は、福岡事件と異なり、幅員が狭く、歩車道の区分もない市道であり、本件事故当時は、海水浴客等が歩行していることが少なくない状況でした。こうした状況からすると、このような道路を、7～8秒間（報道による）も全く前を見ずに走行するということは、福岡事件と同様に「正常な状態にある運転者では通常考え難い異常な状態で自車を走行させていた」といえると思われます。署名をした市民は、皆、そのように考えて、署名に応じてくれています。
- ④ また、福岡事件は、事故の1秒前にはブレーキをかけていますが、小樽事件では、ブレーキすらかけずに、歩行者4名に次々に衝突しています。仮に、スマホを見るとしても、アルコールの影響さえなければ、前方をチラチラ見ながら走行するはずであり、衝突するまで全く気付かないというのは、きわめて異常な運転です。
- ⑤ このように考えると、小樽事件における「7～8秒間も、前方を見ないで自車を走行させていた。」という運転は、福岡事件と同様（それ以上）に「正常な状態にある運転者では通常考え難い異常な状態で自車を走行させていた」と認定できるように思えます。少なくとも、大多数の良識ある市民は、そのように判断すると思われます。逆に「歩行者が想定される、歩車道の区分のない狭い一般道で、7～8秒間も全く前を見ないで走行するのは『よくある』ことで異常なことではない。」などと判断をする市民（裁判員）がいるとは思えません。仮に、海津容疑者が「飲酒しない普段の運転でも、歩車道の区分のない一般道で、7～8秒くらい前を見ないで走行することはある。（だから脇見は飲酒とは関係ない。）」という弁解をしたとしても、そのような滅茶苦茶な弁解は、裁判員も裁判官も一蹴してくれるものと思えます（普段から、そのような運転をしていれば、毎日のように事故を起こしているはずです。）。

(2) その他の事情

上記(1)の「運転の異常性」が最高裁決定が最も重視していた事情ですが、その他の事情をみても、小樽事件のほうが、より「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」を示す事情が多いと思われます。

- ① まず、重要なのは、飲酒検知の結果です。小樽事件では、呼気1リットルあたり、0.5～0.6mg であると報道されています。これは、酒気帯び運転で処罰される基準の約3倍、福岡事件のアルコール量の2倍以上です。
- ② また、実際に飲酒していた時間や量についても、福岡事件は、午後6時から午後10時35分までの4時間半程度ですが、小樽事件では午前4時半から午後4

時頃まで約12時間近く飲酒を続けており、しかも前日の仕事が終わってから睡眠をとらずに飲酒をしていることなども含めて考えれば、小樽事件のほうが酩酊は深刻であると考えるのが常識的です。

- ③ 事故現場までの走行状況については、福岡事件では、事故現場まで約8分間（距離にして6km）運転して、その間に、事故を起こしていません（地裁判決では危険運転を否定する重要な根拠とされました。）。小樽事件の走行時間や走行距離の正確な数値はわかりませんが、福岡事件よりもかなり短い距離・時間と思われます。また、最高裁決定が指摘するとおり、現場まで事故を起こさずに走行しているからといって、その点のみで「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」を否定することはできません。最高裁決定の大谷裁判官の補足意見では、事故現場まで事故を起こさずに走行できていることを「過大に評価することは相当でない」と指摘し、重要なのは、あくまでも、事故が異常かどうかだ、としています。大谷裁判官は刑事裁判官としての経歴が長い最高裁判事ですが、その大谷裁判官は「約8秒間が脇見運転によるものかどうかについて第1審と原審で判断が分かっているが、私としては、被告人がとにかく約1秒前まで被害車両を発見、認識していなかったことにこそ、本件事故当時の被告人の尋常でない心身の状態がうかがわれると考える。」と明言しています。

- ④ 事後の行動について、たしかに、海津容疑者は、みずから110番通報をしたようです。しかし、他方で、海津容疑者は、4人の人間に衝突しながら、ただちに自動車を停車させて被害者の状況や自車の損壊状況等を確認するなどの常識的な行動をとっていません。これは、最高裁決定の補足意見で大谷裁判官が述べている通り、「正常な判断能力があれば、被告人車両は大破しているのであるから、まずは事故の状況を確認するはずであるのに、被告人はこれを全く確かめていない」「(したがって)むしろ、正常な判断能力が損なわれていたことを示すもの」と思われます。

4 裁判員裁判で判断されるべきであること

福岡地裁と福岡高裁・最高裁で判断が分かれたように、本件も、簡単な裁判ではないと思います。しかし、このような事案こそ、裁判員裁判により、市民感覚で裁かれるべきだと思います。特に、危険運転致死罪は、もともと、悪質な運転の被害者の悲痛な声を受けて立法されたものです。どうか、私たち被害者や、市民の声にも耳を傾け、裁判員裁判での審理・判断を受けさせていただきたいと思います。

札幌地検は、本件事故について「脇見による事故であって、海津容疑者は『正常な状態にある運転者では通常考え難い異常な状態で自車を走行させていた』わけではなかった」と判断しましたが、多数の署名が示すように、市民の率直な感覚として「脇見運転が直接の事故の原因だとしても、歩行者が歩いているかもしれない歩車道の区分のない狭い市道で、全く前を見ずに、7～8秒間も、スマホをみながら、走行をし

ていたこと」は「正常な状態にある運転者では通常考え難い異常な状態で自車を走行させていた」ものと判断するように思います。海津容疑者の行為が「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」であったか否かについては、検察官限りの判断で決定するのではなく、公開の法廷で、裁判員によって審理されるべきと考えます。

裁判員裁判で、福岡事件との比較を丁寧に説明すれば、裁判員も裁判官も、危険運転致死傷罪の成立を認めてくれるように思います。私たちには、「起訴すらしめない」という、札幌地検の判断は、あまりにも消極的に思えます。

また、本件の主因から飲酒を除き過失と裁くなら、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ます。

さらに、「『協見をしていた』という弁解をすれば危険運転致死傷の適用を免れる」という、前記最高裁が否定したはずの悪しき前例を再び作ってしまいます。

悲惨な人身被害事件に直結する飲酒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。

なお、平成23年12月10日に兵庫県加西市で月蝕観察中の児童2名が飲酒運転の車に跳ねられて死亡した事件で、当初、神戸地検は、過失運転致死傷罪で起訴しましたが、被害者遺族らが署名を集め（当時北海道交通事故被害者の会の仲間も厳寒の中街頭署名を行いました）て要請した結果、危険運転致死傷罪に訴因を変更し、判決においても、危険運転致死傷罪が認定されています（神戸地判平成24年12月12日判決）。この事案をみても、検察庁は、危険運転致死傷罪の立件に、あまりにも消極的すぎるように思えてなりません。

どうか、検察庁として、今一度、本件について御検討ください。

以上

添付資料

- 1 札幌地検宛 8月20日提出の要望書及び署名提出鑑文書と署名用紙
- 2 報道記事抜粋
- 3 ニュース映像（8月20日STV、9月18日報道ステーション）
- 4 署名活動の中で寄せられた声

「7・13小樽飲酒ひき逃げ事件被害者等連絡会」連絡先

〒063-0850 札幌市西区八軒10条西2丁目7-22

前田敏章

（携帯）090-6871-6757