

平成 29 年 8 月 31 日

関係各省大臣殿

(内閣官房長官、警察庁長官、法務大臣、国土交通大臣、厚生労働大臣)

交通犯罪被害者の尊厳と権利、交通犯罪・事故撲滅のための要望書

北海道交通事故被害者の会

憲法は「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」(憲法 13 条)と謳っています。しかし、交通犯罪・事故の犠牲者は、今も死者が年間 4,682 人(2016 年、警察庁交通局統計 30 日以内死者)に達し、負傷者も年間 61 万 8075 人と、国民のおよそ 200 人に 1 人が被害に遭うという深刻な事態が続きます。北海道においても、2007～2016 年の 10 年間で、2,025 人の死者(24 時間内)、196,133 人の負傷者という膨大な犠牲です。

他の事件に比べ、道路上での車両による事件や事故については、未だに交通犯罪という認識は薄く「事故だから仕方ない」「運が悪かった」と軽視され、原因究明と抜本対策が不十分です。結果として多数の被害が続き、本来社会で保護すべき子どもやお年寄りの犠牲も後を絶たないという、人命軽視の異常な「クルマ優先社会」となっているのです。

交通犯罪によってかけがえのない家族を失う、あるいは後遺障害などにより人生をも変えられるなど、深く傷つけられた私たち被害者のせめてもの願いは、尊い犠牲が生かされ、真に命と人権が大切にされる社会がつくられることです。交通犯罪被害者の尊厳と権利を護り、現代の最大の人権侵害ともいうべき交通死傷被害を根絶するため、以下の事項について、抜本的で具体的な改善を要請致します。(下記項目中、下線の箇所は昨年提出の事項からの変更箇所です)

記

1 人身にかかわる交通事故が発生した場合の救命救急体制を万全にすること

- 1-1 医療活動のできる高規格の救急車(ドクターカー)および医療専用機(ドクターヘリ・ドクタージェット)を整備・配備して、人身にかかわる事故に対し、地域格差なく全ての人に迅速、適切な医療が施される体制を確立すること。
- 1-2 そのためにも、救急救命士の医療的権限の明確化や、救急指定病院の拡大、指定外病院でも迅速な医療が施されるシステムの確立、さらに遠隔地医療の充実などをはかること。

2 「死人に口なし」のような不公正を正し、公正な裁きと原因究明、再発防止のために科学的捜査を確立すること

- 2-1 加害者供述に依存した「死人に口なし」などの不公正捜査を生まないように、「事故処理」ではなく「事件捜査」として物証に基づいた捜査を徹底すること。事故原因を徹底究明すること。
- 2-2 被害者の知る権利と、捜査の公正さを保障するため、実況見分調書など交通事故調書や鑑定報告書を、当事者の求めに応じ、送検以前の捜査過程の早期(実況見分調書は事件後 1～2 週間以内)に開示すること。
- 2-3 科学的捜査と原因究明のために、検視検案に際しては、CT や MRI など画像検査および薬毒物検査を義務化し、医師が的確に死亡診断し、解剖の必要性を判断する仕組みをつくること。遺族等へ配慮し必要な情報提供や相談ができる体制を作ること。死因究明を専門的に行う機関を一元化して設置すること。生体鑑定についても同様に万全にすること。
- 2-4 科学的捜査と原因究明のために、航空機のフライトレコーダーに相当するドライブレコーダー(事故やそれに近い事態が起きた際、急ブレーキなどに反応し事故前後の映像等が記録され、分析によって速度や衝撃の大きさなど詳細が再現できる)の全車装着義務を法制化すること。

2-5 公訴時効制度は、逃げ得を許し、被害者が望む公正な裁きを損なう悪しき制度である。時効撤廃の対象には、危険運転致死傷罪など自動車運転死傷行為に関わる犯罪も加えること。

3 被害者や遺族に対しては、①尊厳が護られる権利 ②知る権利 ③司法手続きに参加する権利 ④被害から回復する権利の4つの権利が厳格に擁護されるよう、必要な制度や行政上の措置を行うこと。

3-1 事故原因、加害者の処遇、刑事裁判の予定など、被害者の知る権利を保障する通知制度を徹底すること。

3-2 犯罪被害者等基本法前文および第18条の趣旨から、刑事裁判における被害者参加制度の充実をはかること。公判前整理手続への被害者等および被害者参加弁護士の出席を、運用のみならず制度として明記すること。さらにすすめて、捜査、公訴提起、刑事裁判手続に被害者が直接関与できる制度を整備するとともに、かかる権利の実現に資する制度、例えば、捜査情報の提供を受け捜査に参加する権利の確立や検察審査会の機能と権限の強化等をはかること。損害賠償命令制度の適用対象を、過失により人を死傷させた犯罪にまで拡大すること。

3-3 被害者に対する損害賠償が適正に措置されるように、保険賠償制度は国が管理する自賠責保険に一本化し、対人無制限など充実させること。自賠責保険の支払限度額や給付水準を抜本的に改善するとともに、公正な認定がされるように実態把握に努め機構の改善をはかること。交通事故被害者への適正な治療と補償、後遺症認定がなされるように、初期診断にあたっては、全身の検査が重要であることを医療機関に指導徹底すること。外傷がなくても頭部打撲や脊髄液減少症などの発症の可能性のある全ての場合にMR Iなどの画像診断記録を義務づけるなど制度整備を図ること。事故による流産もしくは帝王切開術に対する保障、およびその結果発生する後遺障害に対する保障について早急に整備するなど、労災保険の認定基準に準拠している現行の認定基準を抜本改定して十全な損害賠償を実現すること。経済的支援と合わせ、PTSDに対する支援制度など精神的な支援を含めた被害回復の補償制度を確立すること。

3-4 脳外傷による高次脳機能障害及び脳脊髄液減少症を重大な後遺症として積極的に認定する制度を構築すること。これらを含む後遺障害者の治療と生活保障を万全にすること。介護料の支給対象を診断書による判断として拡大すること。遷延性意識障害者を介護する療護センターの充実をはかること。高次脳機能障害者の早期脳リハビリ施設の充実と一般就労支援窓口の充実をはかること。

3-5 交通犯罪・事故の被害に遭った胎児の人権を認め、人として扱うこと。加害者の刑事罰、損害賠償および保険制度においても胎児の人権を認め、保障を万全にすること。

3-6 交通犯罪被害者など犯罪被害者が、被害直後から恒常的に支援を受けられる公的機関の整備・充実をはかること。当会のような被害者団体の活動に財政的支援が受けられる制度を整備すること。

4 交通犯罪を抑止し、交通死傷被害ゼロを実現するために、交通犯罪に関する刑罰適正化を進めること。

4-1 自動車は、その運転方法いかんによっては、凶器となる。そして、危険な運転によって重大な被害をもたらすことは、これまでの幾多の事件により明らかである。危険な運転行為を行い、その結果、死傷の結果を生じたのなら、他の過失犯よりも重い処罰を科すことが、交通犯罪抑止のために不可欠である。「自動車運転処罰法」の危険運転致死傷罪等については、目的などの主観的要素の要件を緩和するなど、危険な運転行為一般に適用可能な内容に改正すること。同じく過失運転致死傷罪の最高刑を引き上げること。死亡事件の最低刑を罰金刑ではなく有期刑とすること。

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。新法(自動車運転処罰法)第5条に残された「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」規定は即刻廃止すること。

- 4-3 危険で悪質極まりない飲酒や薬物使用での死傷事件を撲滅するために、厳罰化とともに事故の際の運転者の飲酒検査の徹底や血液検査を制度化すること。飲酒の違反者にはアルコール依存症検査を義務付けることや、「インターロック」（アルコールを検知すると発進できない装置）装着を義務化するなど、再犯防止を徹底すること。飲酒運転を、させない、許さないという国民意識の形成と具体的施策を推進すること。

5 交通犯罪を撲滅し、交通死傷被害をゼロにするために、国民皆免許主義ではなく、安全運転のための専門的な技能をもった者に限るよう、免許付与条件を厳格にすること。

- 5-1 運転免許取得可能年齢の繰り上げ（バイクも18歳へ）や教習課程の抜本的見直し、さらに「運転適性検査」（医学的など）の徹底と診断義務の拡大など、免許付与条件を厳格にすること。
- 5-2 免許者の違反行為はすべて重大な人身事故の要因となる。累犯と事故の未然防止のために安全確認違反など悪質な道交法違反は全て免許取り消しとし、その他の違反にも欠格期間を長期にする、重い罰金を科すなど免許付与後の資格管理を適切に行うこと。また、免許再取得の制限を厳しくし、重大な違反を繰り返した場合や違反による死傷事件を起こした場合などは永久に免許取得資格を与えないこと。

6 交通死傷被害ゼロをめざし、命と安全が最優先される社会を実現すること。

- 6-1 安全の課題を交通の「円滑」と同列視せず、命の尊厳を貫くこと。交通安全対策基本法に基づく「交通安全基本計画」の目標を「交通死傷被害ゼロ」とし、事故原因と原因にいたる要因を完全に絶つ施策を講じること。そのために、運輸安全委員会の調査対象に、アクセルとブレーキの踏み間違い事故など一般の自動車事故を加え、車の安全性能の問題や道路構造の問題など、事故原因を徹底究明し、被害ゼロへの方策を明らかにすること。政府および道の交通安全基本計画の専門委員に交通事犯被害者団体からの委員を加えること。
- 6-2 車道至上主義を改め、歩行者や自転車通行者、とりわけ子どもやお年寄りが安全・快適に通行できる道路環境など、二重三重の安全対策を講じて被害ゼロを実現すること。自転車道・自転車レーンの整備を急ぐこと。幹線道路での歩車分離、通学路や住宅地、商店街など生活道路においては、クルマ通行に優先権を与えず規制速度を30キロ以下とする「ゾーン30」など、交通静穏化と歩行者優先を徹底すること。交差点での歩行者、自転車事故を防ぐために、歩車分離信号への切り替えを速やかに進めること。ロードキルが原因の交通事故被害を根絶するために、高速道路における野生生物の侵入防止対策を万全にし、一般道路においては速度抑制を徹底すること。
- 6-3 自動車事故被害が深刻な事態となる根本要因は、クルマ依存と高速走行を最善の価値とみなすスピード社会である。「自動運転車」のような、一部の「未来の」クルマではなく、規制速度遵守の段階別速度抑制装置（リミッター）など、全てのクルマを対象にした安全運転支援施策を急ぐこと。自動ブレーキや道路ごとの制限速度に応じて自動で速度制御を行う技術（Intelligent Speed Adaptation）等の普及と実用化を早急に図ること。
- 6-4 運輸業者の安全に対する社会的責任を明確にし、監査を徹底するとともに、悪質違反や重大人身事故を惹き起こした場合の罰則強化など行政指導を強化すること。職業運転手の労働条件を悪化させ、因って安全運転管理に逆行する交通運輸産業の規制緩和政策および「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」を早急に見直すこと。
- 6-5 事故原因解明と再発防止のため、行政指導に必要な情報開示を徹底すること。
- 6-6 公共交通機関網を整備し、クルマ（とりわけ自家用車）に依存しない安全で快適な生活を実現すること。

以上