

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事項

'09年6月 北海道交通事故被害者の会

下線部分は今回の改訂箇所

1 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)および医療専用ヘリコプター(ドクターヘリ)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 公正で科学的な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」の不正捜査を生まないよう、「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。科学的捜査に基づき公正な裁判を行うこと。

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、検視検査に際しては、CTなど画像検査や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。交通事故自動記録装置を増設すること。

3 被害者の知る権利 司法手続きに参加する権利 被害回復する権利 二次被害を受けない権利の擁護

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 被害者や遺族の供述調書については、事故原因が知らされた後、冷静に加害者の事などを考えられるようにその時期等を配慮すること。

3-3 新設された被害者参加制度の制度趣旨を徹底し、被害者のために柔軟に運用すること。犯罪被害者等基本法前文および第18条の趣旨並びに被害者参加制度の実施を受けて、公判前整理手続に被害者ないし被害者参加人弁護士が出席できるようにすること。

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。また、新設された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。

3-4 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機構の改善をはかること。また、後遺障害認定基準を脳や神経の機能障害に着目したものに直すこと、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。

3-5 脳外傷による高次脳機能障害を重大な後遺障害として認定し、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。遷延性意識障害の当事者を介護する療養センターの充実をはかること。高次脳機能障害者の作業所、生活・就労支援センター等の設立および運営への支援を拡大すること。

3-6 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認め、保障を万全にすること。

3-7 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設の「犯罪被害者支援センター」(仮称)を設置すること。当会のような自助グループ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 自動車運転が危険な行為であるという社会的共通認識があるというべきであるから、交通犯罪の場合は、過失犯であってもその結果の重大性に見合う処罰を科すことが、交通犯罪抑止のために不可欠である。交通犯罪については、特別の犯罪類型として厳罰化をすること。

4-1 危険運転致死傷罪が全ての危険運転行為の抑止となるように、適用要件を大幅に緩和する法改正を行い、結果責任として厳しく裁くこと。前方不注意のような安全確認義務違反など、違法な運転行為に因って傷害を与えた場合は「未必の故意」による危険運転として裁くこと。交通犯罪のもたらす結果の重大性からも、新設された自動車運転過失致死傷罪の最高刑をさらに上げることや、飲酒ひき逃げの「逃げ得」という矛盾を生まない厳罰化など、法体系を整備すること。

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項の「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「刑の裁量の免除」規定は廃止すること。

4-3 危険で悪質極まりない飲酒運転での死傷事件を撲滅するために、事故の際の飲酒検査の徹底や、さらなる厳罰化とともに、飲酒の違反者には「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。

4-4 交通死について、24時間以内という扱いをせず、事故がもとで亡くなった方すべてを交通死とすること。

5 免許制度について

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原因や要因となる。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、重大な違反で死傷事故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 命と安全が最優先される社会の実現

6-1 交通安全運動の目標を「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。運転者の「マナー」に依拠するのではなく、運転行為の社会的責任が自覚され、歩行者等への「安全確認」が最優先される運転者教育を徹底すること。

6-2 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をつくること。幹線及び準幹線道路での完全歩車分離と住宅地や商店街など生活道路でのクルマ通行の規制による歩行者優先を徹底し、歩行者や自転車利用者の被害をゼロにすること。交差点での歩行者、自転車事故を防ぐために、歩車分離信号をスタンダードな信号と位置づけ普及すること。通学路をはじめ全ての道路について安全を最優先した点検と見直しを行い、信号や歩道の改善、防護柵の設置など二重三重の安全策を講じること。高速道路などでの野生生物のロードキル対策を万全にして、これによる交通事故被害を根絶すること。

6-3 速度超過による犠牲を無くすため、全てのクルマに安全な速度に設定した速度抑制装置(リミッター)装着を義務づけること。

6-4 運輸業者の安全に対する社会的責任を明確にし、悪質違反や重大人身事故を惹き起こした運輸業者に対する監査を徹底するとともに、罰則を強化するなど行政指導を強化すること。

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。

願いの実現めざし・・・・・・・・・・・・・・・・・・関係機関に要請

6・17 関係各省大臣宛 要望書提出

本年も総会で確定した要望書を、超党派で作る「交通事故問題を考える国会議員の会」所属の道選出議員を通して、警察庁長官はじめ、内閣府、法務省、国土交通省、厚生労働省の関係各省大臣宛、6月17日に提出しました。

6・30 道警交通部と意見交換会

6月30日の道警との意見交換会には、世話人5名と樋口事務局長が出席。道警は交通企画課調査官・佐々木義文氏ほか、警務課の犯罪被害者支援室、そして新設された交通捜査課、計3課の担当部署より6氏が対応しました。

会の方からは、要望項目について改めて理解を求めました。特に捜査の問題については、昨年春に出された警察庁交通局長通知「ち密な交通事故事件捜査の推進について」の実質化を要請。道警からは、4月より交通捜査課を独立させるなど体制整備を行い、捜査の万全を図っているとの報告。

被害ゼロの社会実現について、車の効率的運行ではなく、歩行者や子ども、お年寄り、生活者の安全を優先した道路環境づくりを要請。歩車分離信号をスタンダードな信号とすることや、速度違反の取り締まり強化なども求めました。

なお、犯罪被害者支援室では、今年度の「社会全体で被害者を支え、被害者も加害者の出さない街づくり事業」の中で、当会と連携し、中高生対象に「命の大切さを学ぶ教室」を、大学生を対象に「被害者支援講話」を企画中です。講師の要請には積極的に応えたいと思います。

7・22 道知事宛要望書を提出

道に対する要望書提出には、前田代表、小野副代表、樋口事務局長の3名が出席。要望書を手渡し、11の項目について、趣旨を説明。基本法に基づき、被害者の視点に立った施策が道内各市町村までゆきわたるよう、一層の支援充実と連携強化を要望しました。

応対した稲垣利彦・道環境生活部長は「道内交通死は減ってきているが、今年もすでに90人を超える犠牲が出ている。(会の要望は)重要な要請



と受け止め、関係部局を含め、これからの対策に生かしていきたい」と述べました。

部長に要望書を提出

6・11 公訴時効についての意見書送付

法務省が意見募集をした時効問題について、世話人会で意見書をまとめ、6月11日、法務省刑事局へ送付しました。

法務省は7月17日、最終報告を行い、廃止を含めた見直しの方針を明確にしました。一歩前進です。

以下に会の意見書要旨を示します。

【意見の1】

凶悪・重大犯罪の公訴時効は廃止すべき

【理由】

(1) そもそも時効とは、犯罪追及に当たる国の負担を減らすという考えから政策的に定められたもの。恩赦や減刑と異なり、犯人に与えられる「権利」ではなく、不当な「恩恵」。(2) 時効制度の趣旨として「時の経過とともに、処罰感情等が希薄化」することが挙げられているが、被害者・遺族が真相を知り、加害者を厳正に裁いて欲しいという痛切な思いは、深く刻まれることはあっても、薄れるものではない。会員で、30年

前にひき逃げ事件の被害に遭い、重大な後遺症を伴う傷害を被った方のご家族は、事件後一変した介護の生活に、「30年間、辛い事が多すぎ、捕まっていないひき逃げ犯人の事を忘れることはできない。犯人が何のともがめも受けず生活している事を考えると、今でも許せない」と、犯人への変わらない憎しみを訴えている。(3) 被害者・遺族は、どうして被害に遭わなくてはならなかったのかという、事件の真相を知ること、そして加害者への公正な処罰を先ず求める。その事なしには、被害の現実に向き合い、回復への道を歩むことは不可能である。公訴時効という制度は、基本法でも謳われている被害者・遺族の「尊厳」にとって欠く事のできない必要条件を、制度として潰してしまうことにほかならない。(4) 被害者等にとって、いつか犯人は捕まり公正な処罰が下される時が来るという希望を絶たれることは耐え難く、時効期間の延長は、本質的改正とは成り得ない。(5) 交通犯罪は、複雑な要因が絡み、その解明に時間を要するケースも少なくない。一方的に加害者を利

する不当捜査の現状に援軍となっているのが時効制度。遺族等が必死に時間をかけて目撃者を探すなど真実発見に努めるが、時効制度はこうした捜査協力にも水をさし、真実から遠ざけ、犯罪行為を野放しにする。

【意見の2】

見直しの対象犯罪として、自動車運転過失致死罪など人を死亡させた罪に加え、後遺症の残る傷害事案の自動車運転過失致傷罪も重大犯罪に加え時効を廃止すべき

【理由】

(1) 交通犯罪の多くは、5~10年の短期間で公訴時効が成立してしまう。しかしながら、人の死傷という結果や、死に匹敵する後遺障害に苦しむ被害者がいることなど、重大性は殺人罪などと全く変わらない。(2) 交通犯罪抑止のため、逃げ得を許してはならない。短期間での時効成立は、交通犯罪を助長する。(3) 交通犯罪は、事件現場に証拠が存在する可能性が高い。科学捜査を徹底すべきであり、証拠散逸を理由に時効制度を維持することは本末転倒である。

《是非ご参加下さい》

世界道路交通犠牲者の日 北海道フォーラム

「交通死傷ゼロへの提言」

11月13日(金) 18:00~20:30

「かでる2・7」(北2西7)4階大会議室

講演 まちと生命を守る「脱スピード社会」を
~ 北海道から世界へ、悲しみを希望に ~

講師：小栗幸夫氏
千葉商科大学政策情報学部教授
ソフトカー・プロジェクトチーム代表
著書に「脱・スピード社会」

これまで「フォーラム・交通事故」として10月に行ってきましたが、今年、WHOが提唱した「世界道路交通犠牲者の日」(11月第3日曜日)に連帯し、交通死傷被害ゼロへの課題について考えます。

当日は、ゼロへの願い(被害者のメッセージ)、ゼロへの提言(講演)、ゼロへの誓い(関係機関の言葉)で構成し、参加者とともにクルマがもたらす幻想としてのスピード社会を問います。

主催：北海道交通事故被害者の会(入場無料)

書籍紹介

「脱・スピード社会~まちと生命を守るソフトカー 戦略」

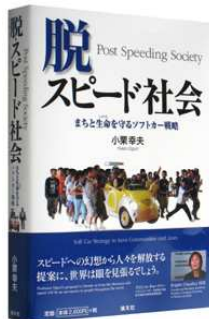
小栗幸夫著 清文社 '09年4月刊
2600円+税

11月13日のフォーラムに記念講演をお願いしている小栗教授の研究ドキュメントです。

「静かに進行する大虐殺」。これが世界で1年間に120万人の死者、負傷者5000万人とも言われる道路交通被害を表す的確な言葉です。この犠牲は、時間的空間的に散発して起こることから、効率や開発、そしてスピードの価値を優先して押しつけられた現代社会において、人々は感覚麻痺に陥り、日常の「仕方ない事故」とその重大性を見過ごします。

著者はこの被害を、コミュニティや自然の破壊と併せ、自動車の高速化と普及がもたらした「20世紀のディレンマ」と捉え、スピードに酔い理性を失ってきた百年の歴史と、課題克服への道筋を説きます。

具体的に提唱・実践する「ソフトカー」(速度制御カー)とは、安全な制限速度を外部に「表示」し、その設定速度以上の加速ができないように「制御」できる車です。当会の要望事項、6-3項には「速度超過による犠牲を無くすため、全てのクルマに安全な速度に設定した速度抑制装置(リミッター)装着を義務づけること」とありますが、この具体化とも言える研究と普及活動(社会実験)を、小栗教授は



「悲しみの現場こそ原点」(第6章)と、多くの交通犯罪遺族との交流を深めながら進めてきました。

被害ゼロのためには、速度制御の社会的システムを構築し、スローライフへと暮らし方自体を変えなくてはなりません。本書は、21世紀の真に安全で豊かな社会へ、世代や国を超えてつなげるものです。(前田記)

(紹介する書籍は、事務所に有り貸出をしています)

会の目録

2009.4.11. ~ 8.10.

会合など

4/8、5/13、6/10、7/8 世話人会・例会

4/16 会報29号発送

5/16 定期総会、会員交流会

6/30 道警との意見交換会、7/22 道へ要望書提出

訴えの活動

4/21 札幌工業高校 4/28 追分高校

7/1 月形学園 7/9 北海少年院(前田)

5/15 千歳高校定時制(伊藤)

6/9 大麻高校(高石)

7/22 旭川交通安全市民大会(山下)

処分者講習での講師

4/30 佐川 5/21 前田 6/18 荻野 7/24 前田

パネル展示

4/6~10 厚別区民センター 4/13~17 白石区民センター

4/20~24 豊平区民センター

6/8~10 大麻高校 6/29~7/3 北海道大学

7/21~24 札幌学院大学

8/10~14 JR手稲駅



いのちのパネル展

札幌大麻高校
6/8~10



生徒の感想

命の大切さについて、たくさん学ぶことが出来ました。あまり意識したことがなかったので、良い機会だと思いました。この活動を続けて欲しい。

最初は興味本位で見ていただけだったけど、全てを見ていくうちに、このパネル展の伝えていることがわかった気がします。自分も絶対に交通事故を起こさないようにしたいと思います。

今後の予定 10/10~12 札幌学院大学

11/13~19 札幌中央区民センター

11/16~20 札幌地下街オーロラタウン