

交通犯罪被害者の支援

公益社団法人京都犯罪被害者支援センター副理事長 川本 哲郎

I. 研究の契機と初期

刑法学の世界に入って最初に関心を抱いたのは過失犯でした。1970年代の過失犯論争を学んだことから、過失犯罪者の研究に取り組むことにしました。過失犯罪者の大半は交通犯罪者だったので、同志社大学大学院での研究テーマは「交通犯罪者の処遇」となりました。この時代には、まだ犯罪被害者、とくに交通犯罪の被害者の問題は大きく取り上げられていなかったもので、この時点では被害者の問題は取り上げていません。その後、指導教授の大谷實先生のご指導もあり、被害者についての研究を開始したのは、1990年代の終わりです。二木雄策著「交通死」と佐藤光房著「遺された親たち」という著作の書評から初めて、宮澤浩一先生の古稀祝賀論文集に「交通事故の被害者」という論文を書きました。大学院に入学する前から、大谷先生は被害者補償の問題について研究をされていたので、被害者学に関心はありましたし、1982年には慶應義塾大学と同志社大学において第4回国際被害者シンポジウムが開催されたこともあって、順調に研究を開始できたと思っています。また、1999年には当時在職していた京都学園大学で、「総合講座 交通問題を考える」という講義を開講することとし、心理学や経済学などの教授の協力を得ると同時に、実務から警察や自動車学校、保険会社にも参加していただきました。そして、交通犯罪によってご長男をなくされた母親の方に、大学で講義をしていただいたことが大いに勉強になりました。交通犯罪者の研究の際も、可能な限り現場の担当者のご意見を伺うという努力を重ねてきたのですが、被害者学においても、ご遺族の書かれた著作や講演を研究の初期の段階で参照できたことは有難かったと思っています。

II. 交通犯罪

交通犯罪の処罰規定は非常に複雑になっています。交通犯罪の被害者の要望として、厳罰と真相の究明、再犯防止などが挙げられることが多いのですが、厳罰の内容がわかりにくいものとなっていることが被害者支援の際にも障害となっています。まず、悪質・危険な運転行為自体は道路交通法によって処罰されます。その代表格は飲酒運転です。人の死傷を惹起しない場合でも重い刑罰が科されることになっているのは、交通の安全を阻害するだけでなく、一步間違えば重大な死傷事件につながる運転行為だからです。そして、そのような悪質・危険な運転行為によって人の死傷が発生すると、従来は、法定刑の上限が5年の業務上過失致死傷罪で処罰されていました。それに対して、被害者ないし被害者遺族の方たちから、悪質・危険な運転行為による死傷は故意犯に近いものであり、法定刑の上限を引き上げるべきだという声が上がって、2001年に危険運転致死傷罪が設けられることになりました。これによって、悪質・危険な

運転による事件に対しては、以前よりも重い処罰が可能となったのですが、問題が完全に解決したわけではありません。刑事法の世界には、謙抑主義という原則があります。これは、刑罰が厳しい処分なので、「刑法はあらゆる違法行為を対象とすべきでなく、刑罰は必要やむをえない場合においてのみ適用されるべきであるとする原則」のことで、おそらく、これに従って、危険運転致死傷罪制定のときには、「危険な運転」全体を対象とするのではなく、とくに危険な運転を数類型に限定することとされたのです。つまり、飲酒・薬物、高速度、未熟、迷惑、信号無視という運転行為に限られたのです。その後、高速道路等の逆走行為やおおり運転行為が追加され、現在は8類型となっています。また、道路交通法では、飲酒運転の厳罰化が大きな効果を上げ、その後、ながらスマホ運転や妨害運転（おおり運転）などの処罰が整備されました。妨害運転については、妨害目的で、交通の危険を生じさせるおそれのある方法により「一定の違反」をした場合とされ、一定の違反として、不必要な急ブレーキや車間距離不保持などが挙げられています。

謙抑主義自体は、刑事法の大原則なので、これに反対する意見はほとんどないのですが、実際には、悪質・危険な運転行為を限定したことによって、被害者からは不平等感が訴えられるということになりました。ながらスマホ運転は、道交法では犯罪とされていますが、その結果、人の死傷を惹起した場合は、危険運転致死傷罪の危険運転の8類型には該当しないので、同罪は成立しません。また、道交法の妨害運転は10類型が指定されていますが、危険運転致死傷罪では8類型しか規定されていません。つまり、道交法では、悪質・危険な「妨害運転」とされているハイビームやクラクションを使用して死傷事故を起こしたときに、危険運転致死傷罪は成立しないのです。とくに、ながらスマホ運転による死傷事故の被害者遺族からは、危険運転致死傷罪の危険運転と同様に悪質・危険な運転による死傷事故なのに扱いが異なることに対して、大きな不満が表明されています。このことについて、被害者ないし被害者遺族から質問があったときに、被害者支援の側から、納得のいく説明をするということは困難であるように思われます。

また、危険運転については、犯罪の証明が困難であるということも問題になります。たとえば、2013年に京都府八幡市で起きたドリフト運転の事件があります。ドリフト運転とは、自動車の後輪を滑らせて直角に曲がる運転行為のことで、高度なテクニックを要するものです。公道ではほとんど見かけないドリフト運転によって、集団登校の小学生に傷害を負わせた事件について、裁判所は、危険運転のひとつである「制御困難な高速度」で走行したことが証明できないとして、自動車運転過失致死傷罪によって処罰したのです。また、2020年6月には、三重県の津地裁が、危険運転の故意の認定ができないとして、自動車運転過失致死傷罪により7年の懲役刑を言い渡しました。この事件は、140kmを超える速度で運転をしていた被告人が、道路わきの施設から出てきた自動車に衝突し、4人が死亡し、1人が重傷を負ったというものです。裁判官は、「高速度で進行すると、・・・危険が生じる状況が発生し得ること・・・の故意があったと認定するには、合理的な疑いが残る」としたのです。さらに、2021年2月の控訴審でも控訴は棄却されました。これらは刑法理論としても疑問のある判決なので、被害者の方は到底納得されないと思います。

認知症などの一定の病気が原因で死傷事故を起こしたときの取り扱いに関しても、被害者等からは様々な不満や非難が示されています。病気によって責任能力がないと裁判において認定されれば有罪とはされません。また、2020年には、池袋暴走事故の加害者が公判において、「車の制御システムの異常が暴走の原因」であるとして、無罪を主張しました。他方で、2018年1月に87歳の男性が女子高生2人を死傷した事件では、第一審において、過失犯の予見可能性が認められず、無罪が言い渡されましたが、被告人の家族が有罪を望んでいることから、控訴審では被告人が有罪を主張し、自動車運転過失致死傷罪の成立が認められて、禁錮3年が言い渡されました。認知症の患者ないし患者家族が、どのような態度をとるかという問題と、社会や裁判所がどのような判断を下すかということが、被害者には大きな関心事であり、それをサポートしていくのは極めて重要なことであると思います。

Ⅲ. 交通犯罪被害者の支援

被害者支援全般としては、すべての被害者が、いつでもどこでも同様の支援を受けることができるのが重要であり、また、木目細かな途切れることのない支援が必要です。そして、被害者を社会全体で支えるためには、その前提として、犯罪被害者を温かく支える地域社会が存在していなければなりません。また、支援の際には、「ともに寄り添う」という姿勢が大事です。具体的には、第1に、地方自治体による支援の充実が要請されます。最近では、自治体が、安心安全街づくり条例を超えて、犯罪被害者支援に特化した条例を制定するという動きが出てきていますが、全国的に見ると、そのような自治体の数は少ないのが現状です。したがって、このような動きを加速させる必要があります。第2に、被害者支援は単一の機関で担えるものではないので、多機関の連携が求められます。これについても、最近では、性犯罪・性暴力のワンストップ支援センターを設置する自治体が増加し、現在ではすべての都道府県に設置されています。しかし、この動きは交通犯罪には広がっていないので、今後の検討が必要だと思います。なお、連携には、支援が広域にまたがる場合の地域的な連携と、継続的な支援が求められる場合の時間的な引継ぎという問題も忘れてはならないものです。いずれにしても、被害者の要望は様々であり、時間が経つと需要も異なってくる場合があります。被害者の多様なニーズに柔軟に対応できるような制度を作り上げることが望まれるところです。

次に、交通犯罪の被害者支援としては、被害者基本法8条の定める犯罪被害者等基本計画において、被害者支援の重要課題として掲げられている5つのうち、とくに、「⑤国民の理解の増進と配慮・協力の確保への取組」が重要です。そこでは、「交通事故被害者等の声を反映した国民の理解増進、交通事故の実態及びその悲惨さについての理解の増進に資するデータの公表、交通事故統計データの充実」が取り上げられていますが、被害者の声を反映する機会もそれほど多くはないので、国民の理解が進んでいるとはいえないのが実状です。筆者も、前述のように、大学において被害者遺族の方に講演をお願いするなどの活動を続けており、各地の被害者支援センターも講演会やフォーラムを開催していますし、全国被害者支援ネットワークも大学に講座を提供しているのですが、学校教育の中で、犯罪被害者の問題が取り上げられるの

は稀であるので、今後もさらに活動を拡大していくことが望まれます。大学で犯罪被害者の問題を取り上げた時の学生の反応の大半は、「初めて知った」というものであるというのが現状なのです。

次に、交通犯罪に固有の問題としては、その数の多さがあります。モータリゼーションが始まってから約100年が経っており、とくに第二次世界大戦後の自動車大衆化以降の交通事故死者数総計は50万人を超えています。さらに、交通犯罪の大半が過失犯であるところから、交通犯罪は、交通事件ではなく交通事故と呼ばれています。これは犯罪でないものも含むという趣旨もあるのですが、被害者の方からは、事故ではなく、(犯罪による)事件であることを認識してほしいという要望も出されています。たしかに、事故というときには災害に近いものにとらえられることもあるので、理解できる場所です。日本では、地震や台風などの大規模な自然災害が発生することがあり、PTSD(心的外傷後ストレス障害)やサバイバーズギルト(survivor's guilt:生き残った者が感じる罪悪感)などは共通するところがありますが、決定的に違うのは、加害者=犯罪者が存在するということです。被害者の悩みのひとつは、加害者の態度について生じます。被害者の要望として、加害者の厳罰化が挙げられることが多いのですが、その際には、交通犯罪の加害者とはどのような人間なのかという問題が出てきます。また、被害者の要望には、真相の解明、再発の防止などもあるので、真相解明のために事故調査に重点を置く方や、再発防止のために加害者の更生を考える方も存在します。とくに、大規模な鉄道事故や航空機事故では、責任を負う可能性のある者が複数存在することから、誰を本当に非難すべきなのかということが問われます。また、トップの責任や企業の責任も問題になります。支援する側としては、いずれの方の要望も重要なものであるので、相応の支援が求められるところです。

自動車運転では、過失犯であるところから、運転者であれば、すべての人に犯罪を実行する可能性のあることが指摘されることがあります。たしかに、ちょっとした不注意で人に死傷を加えるというものはありうるわけですから、運転者の注意を喚起する手段として、そのような指摘は有用であると思います。ただ、危険運転致死傷罪の制定前後から問われている問題は、それとは異なったものだと思います。事故の起きる直接の原因は運転者の不注意という過失なのですが、事件の大半は、運転者の悪質・無謀な運転によるものなのです。被害者の大きな怒りを引き起こしているのは、運転者の不注意よりも、それに先立つ悪質かつ横着な運転なのです。大量かつ常習の飲酒や薬物によるものを始めとして、ながらスマホ、あおりなどの運転自体は、過失ではなく故意によるものです。近年、自動車にドライブレコーダーが設置されるようになり、以上のような悪質な運転の実態が明らかになってきたので問題化したところもあり、運転者の意識が変わっていくことを期待したいのですが、「国民皆免許」といわれるような大衆化が図られたことにも一因があると思っています。「誰でも運転できる」ということが自動車の大きな特徴であり、利点ですから、自動車は人間に大きな恩恵をもたらしたのですが、今後は、現在よりも「運転の適性の判断」の精密化を考えるべきだと考えています。

筆者は、大学の研究者として、外国や国内の文献を読み、考察を深めるのに加えて、できる限り支援の実態を学ぶように努めてきました。各地の犯罪被害者支援センターを訪問して、ボ

ランティアの方たちの日頃の悩みなどを伺ったり、被害者の方たちの講演を拝聴したりすることによって、知見を拡大し、検討を重ねてきたのです。その点で、京都犯罪被害者支援センターの理事や全国被害者支援ネットワークの監事を務めてきたことも勉強になりましたし、警察庁の交通事故被害者サポート事業検討会委員として、各地の被害者支援の窓口担当者の意見交換会に出席したことや、大阪府、大阪市、高知県の条例制定に関わったことも、参考になりました。今後もこのような活動を通じて、被害者支援のお手伝いをすると同時に、自分自身の研鑽にも努めていきたいと思っております。