

資料編

- 資料1 第8次交通安全基本計画より抜粋…………… 45
- 資料2 交通事故被害者の実態とその支援について…………… 48

第 8 次交通安全基本計画抜粋

(平成 18 年 3 月 14 日 中央交通安全対策会議決定)

第 1 部 陸上交通の安全

第 1 章 道路交通の安全

第 3 節 道路交通の安全についての対策

講じようとする施策

7 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又は掛け替えのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法等の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

自動車損害賠償保障法（昭和 30 年法律第 97 号）は、自動車の運行による交通事故について、加害者側の損害賠償責任を強化し、この損害賠償の履行を確保するため、原則としてすべての自動車に対して自動車損害賠償責任保険（共済）の契約の締結を義務付けるとともに、保険会社（組合）の支払う保険（共済）金の適正化を図り、また、政府において、ひき逃げや無保険（無共済）車両による事故の被害者を救済するための自動車損害賠償保障事業及び平成 13 年度末の政府再保険制度廃止時の累積運用益の一部を基金として、その運用により被害者救済対策事業等を行うことなどにより、自動車事故による被害者の保護、救済を図っており、今後も更なる被害者の保護の充実を図るよう措置する。特に、交通事故による重度後遺障害者数は依然として高い水準にあることから、引き続き、重度後遺障害者に対する救済対策の充実を図る。

また、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する。

【第 8 次計画における重点施策及び新規施策】

損害賠償請求の援助活動等の強化（（2）イ）

交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進（（3）イ）

(3) 交通事故被害者支援の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、自助グループの活動等に対する支援を始めとした施策を推進する。

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、警察署の交通相談係、交通安全活動推進センター、検察庁の被害者支援員等により推進するとともに、関係機関相互の連携を図り、さらに、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

警察においては、被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた「交通事故被害者の手引」を作成し、活用する。特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。また、被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに応じ、適切な情報の提供を図る。

さらに、交通事故捜査を担当する警察職員に対しては、各級警察学校における教育・研修を実施するほか、各警察署に対する巡回教育等を行い、被害者等の心情に十分配慮した適切な被害者支援が推進されるよう努める。

検察庁では、被害者等に対し、被害者等通知制度により、事件の処分結果、公判期日、刑事裁判結果等に関する情報を提供するとともに、全国の地方検察庁においては、被害者支援員を配置し、被害者からの様々な相談への対応、法廷への案内、付添い、各種手続の手助けをするほか、被害者等の状況に応じて精神面、生活面、経済面等の支援を行っている関係機関や団体等を紹介するなどの支援活動を行い、被害者等の心情に配慮した対策を推進する。

また、検察職員に対しては、日常業務において、上司による個別の指導等を通じて、捜査・公判に携わる検察職員が、被害者等の心情に十分配慮するように努めているところ、各種研修においても、被害者等の心情に十分配慮した対応ができるよう、被害者や犯罪被害者支援に携わっている学識経験者等による講義を行い、被害者等の精神的状態に対する理解の増進に努める。

交通事故被害者の実態とその支援について

富田信穂¹

1 はじめに

交通事故(『警察白書』の用語法に従い、ここでは「道路交通法第2条第1項第1号に規定する道路において、車両等および列車の交通によって起こされた事故で、人の死亡又は負傷を伴うもの(人身事故)」とする)の被害者(被害者本人および遺族や家族をいう。以下同じ)は、さまざまな問題に直面する。被害者は、後述するように、身体的、精神的、経済的打撃を受け、さらには、日常生活を送るうえで大きな不便を経験する。またこのような打撃から被害者が回復することは困難であることが多い。

本報告では、最近急速に発展してきた「被害者学」(犯罪などの被害の原因や実態を明らかにすると同時に、被害者の支援などの対策を研究する学問)の成果を利用し、交通事故の被害者の実態を明らかにすると同時に、被害者が被害から回復するためには、どのような支援が誰によってなされるべきであるか、について論じることとする。

ところで、交通事故の被害者は、「事故」の被害者であると同時に「犯罪」の被害者ともなりうる。なお、犯罪はさまざまに定義されるが、ここでは「法律によって刑罰が科せられる行為」を指す。交通事故の加害者は、いわゆる自動車運転過失致死傷罪(刑法211条2項)(刑法の一部改正に伴い平成19年6月12日施行)や危険運転致死傷罪(刑法208条の2)(刑法の一部改正に伴い平成13年12月25日施行)などの罪に問われることがある。従って、その場合の被害者は犯罪被害者の側面も有することになる。従来交通事故被害者を犯罪被害者として理解し、その支援のあり方を検討することはあまり無かったように思われる。以下においては、犯罪被害者としての交通事故被害者の視点にも関心を払いつつ、その実態や支援について論じることとする。

2 交通事故に関する統計

まず、交通事故に関連する統計を『犯罪白書』(平成19年版)から見ることにしよう。言うまでも無く、全ての交通事故が犯罪として処理されているわけではないが、平成18年における交通事故の発生件数は、886,864件であり、負傷者数は1,098,199人、死者数は6,352人となっている²。一方、平成18年における危険運転致死傷の検挙人員は380人、交通関係業過の検挙人員は856,728人となっている。また、同年における致死事件の検挙人員は、危険運転致死が60人、業務上過失致死が5,458人、過失致死(重過失致死を含む)が39人となっている。

またこれらの罪につき、検察庁における処理状況を見ると、交通関係業務上過失致死傷罪については、検察庁終局処理人員は861,586人であり、そのうち公判請求は0.9%、略式命令請

¹ 常磐大学大学院被害者学研究科教授(被害者学)日本被害者学会理事・社団法人いばらき被害者支援センター理事長・特定非営利活動法人全国被害者支援ネットワーク副理事長・「交通事故被害者支援事業に関する検討会(内閣府)」座長

² なお、平成19年中の交通事故死者数(24時間以内)は5,744人である(平成20年1月2日警察庁交通局交通企画課発表)

求は9.0%、不起訴は86.3%(不起訴のうち98.0%は起訴猶予である)家庭裁判所送致は3.7%となっている。危険運転致死傷罪では、検察庁終局処理人員は411人であり、そのうち公判請求は92.0%、不起訴は2.4%、家庭裁判所送致は5.6%となっている。以上の統計から読み取れることは数多くあるが、被害者にとって重要なことは、業務上過失致死傷罪においては、略式命令請求や起訴猶予の比率が高いことである。このことは「故意犯」と「過失犯」の違いについて理解しつつも、被害者が加害者の処分の寛大さに不満を抱く原因となっている。

3 交通事故被害者の受ける被害

交通事故の被害者はさまざまな被害を受ける。先に述べた通り、交通事故被害者は犯罪被害者となりうることから、交通事故被害者の受ける被害の種類は、基本的には犯罪被害者と同じである。被害者学においては、犯罪被害者の受ける被害は、一般的には「第一次被害」と「第二次被害」に大別される。第一次被害とは犯罪による直接的被害であり、具体的には、身体的被害、経済的被害、精神的被害などである。第二次被害とは、被害者が刑事司法との関わりを持つことによって生じる被害を指す。具体的には、警察等における事情聴取や法廷における証言等に伴う時間の損失や精神的負担、刑事手続きの処理状況などに関する情報不足、刑事司法関係者が被害者の心情等を正しく理解しないことによって生じる不適切な取り扱い、などがここに含まれる。

それでは、交通事故被害者の受ける被害の実態はどのようなものであろうか。被害の実態を調査するためにはさまざまな方法があるが、被害者学では一般的に次のような手法が用いられる。第一は一般人を対象とする被害調査である。これは一般人を対象として過去の一定期間において被害経験があるかどうか、経験がある場合にはそれを警察等に通報したかどうかなどについて調査票や面接で尋ねるものである。この調査により通報されなかった被害についても実態が明らかになると同時に、被害の程度や関係機関に対する一般人の意識等も明らかになり、きわめて有意義なものである。第二は、被害を経験し、それを何らかの機関に通報した被害者を対象として、調査票や面接で調査を行うものである。これがもっとも一般的な調査である。第三は、被害者自身が著した手記等や被害者に対するインタビュー記事等を参照することである。第四は、医師、カウンセラー、民間被害者支援機関の職員など、被害者支援関わる者による報告等である。これらの手法は一長一短であるため、併用することが必要となる。

ここでは、内閣府によって行なわれた交通事故被害者調査の結果を利用して、交通事故被害者の実態を明らかにする³。この調査は平成13年に都道府県および市町村の交通事故相談窓口を通じて5,000部の調査票を配布し、そのうち回収された1,190部(回収率は24.2%)の回答を分析したものである。なおこの調査の概要は、『人と車』(全日本交通安全協会)平成14年年8月号に掲載されている⁴。これによると「交通事故に遭って困ったこと」のうち、「大変困った」の多い項目は、「精神的なショックや苦痛」、「身体的な苦痛や障害」、「家事育児の負担」、「示談交渉や民事訴訟などの負担」、「医療費や失職等の経済的負担」の順となっている(図1を参照)。また、「交通事故に遭ってから直面した人間関係を巡る問題」につき「大変問題があ

³ 交通事故被害者・遺族を対象とした調査として、他に「交通事故被害実態調査研究委員会」による「交通事故被害実態調査研究」(平成11年)がある。この調査については、内閣府『犯罪被害者白書』(平成18年版)199頁に記述がある。

る」の多い項目は、「事件の相手方(加害者)との関係」、「保険会社や相手方の弁護士との関係」、「家族との人間関係」、「病院医療機関との関係」、「親戚との人間関係」の順となっている(図2を参照)。以上のことから、交通事故被害者が経済的な問題や補償を巡る問題のみならず、精神的な問題や家庭における家事育児や人間関係を巡る問題に直面していることが分かる。

4 被害者への支援

交通事故の被害者は以上に述べたような多種多様な被害に直面するが、それではこれらの問題に誰がどのように対処すべきであろうか。事故が民法上の不法行為にあたる場合には、被害者は加害者に対して逸失利益や慰謝料等を請求することが出来るが、必ずしも十分な補償を得られるわけではない。また、請求を行なう際に困難が伴うことが多い。さらに慰謝料を得たとしても、必ずしも精神的回復がなされるわけではない。また、人間関係を巡る問題については、損害賠償を求めることはほとんど無理である。このようなことを考えると、問題の解決や打撃からの回復には、加害者の行為に期待することはほとんど無理であるから、基本的には本人の自助努力に委ねられることになる。また、人間には打撃からの回復力が具わっているから、自助努力による回復も可能である。しかしながら打撃があまりにも大きい場合や解決しなければならない問題が多い場合には、自助努力のみに委ねることは適切ではない。このような場合には、被害者本人の回復力や主体性を前提としそれを尊重した上での、第三者による回復のための支援が必要となる。従来このような支援は地縁・血縁関係者によって提供されてきたが、都市化や核家族化によってこのような支援は衰退している。また、地縁・血縁関係者による支援が不適切な場合もある。また交通事故が犯罪として処理されるような場合には、被害者による刑事司法への協力や信頼を確保するためにも、支援が必要とされる場合もある。以上の諸点を考慮すると、被害者の同意を得た上で、被害者の主体性や回復力を尊重した被害者支援のための制度や組織を整備することが重要となる。

それでは具体的には、どのような機関や組織による、どのような支援活動がなされるべきであろうか。まず、支援活動を提供する機関としては、警察、検察等の刑事司法機関、県や市町村の交通事故相談所、福祉関係の諸機関などの公的機関が考えられる。民間機関としては、犯罪被害者支援を目的とする民間機関や被害者の自助グループなどが考えられる。また提供されるべき支援活動としては、自賠責保険制度などの経済的支援、カウンセリングなどの精神的支援、危機介入や生活支援などの直接支援がある。また刑事訴訟法や「犯罪被害者等の権利利益の保護を図るための刑事手続に付随する措置に関する法律」の規定に基づいて行なわれる被害者の刑事司法上及びそれに関連する法的地位の向上のための諸制度も重要である。

ところで、あるべき支援活動を考える場合には、被害者の意向も尊重しなければならないが、この点に関し前述の内閣府の調査では次のような結果が得られている。まず「支援の頼り先」については、「強く頼る」の比率が高い機関は、「家族」、「弁護士会や弁護士」、「病院や医師」、「友人や知人」、「警察や警察官」の順となっている(図3を参照)。また、支援の内容については「強く望む」の比率が高い項目は、「被害補償に関する手続きの教示や援助」、「事件の真相に関する情報の提供」、「経済的な支援」、「裁判などの手続きについての具体的な説明」、「精神的な支援」の順となっている(図4を参照)。なお、この結果の解釈であるが、次の点を指摘でき

⁴ この調査については、内閣府『犯罪被害者白書』(平成18年版)198頁に記述がある。

よう。第一に家族など身近な者による支援が求められているが、先に見たとおり家族関係を巡る問題も発生しており、家族による支援に全面的に依存するのは望ましいとはいえない。第二に家事育児などについての支援ニーズは小さいようにも見えるが、これに困っている被害者も存在するので、生活支援サービスも必要となる。第三に刑事司法に関するニーズは小さいように見えるが、これは業務上過失致死傷罪の多くは、先に見たとおり略式命令請求や起訴猶予処分となることが多く、従って被害者と刑事司法との接点がそれほど多くないことによる。従って刑事司法機関とのかかわりを持った被害者では、刑事司法に関する支援活動を望んでいることが多く、これに応える必要がある。

以上を総合的に考えると、交通事故の被害者に対する支援活動として現在期待されるものは、精神的回復の支援、日常生活上の支援、刑事手続に関する支援ということになる。またこのような支援活動は、予算や本来の役割や機能との関係から公的機関よりも民間機関によって提供されるのが望ましい。もっともこのような支援活動を行なう民間機関と公的機関との連携が重要であることは言うまでも無く、また従来さまざまな機関によって提供されてきた支援活動も継続して行なわれるべきである。

5 民間機関による被害者支援

民間機関による本格的な犯罪被害者支援は、平成3年に開催された「犯罪被害者等給付制度発足・犯罪被害救援基金設立 10周年記念シンポジウム」における、飲酒運転による死亡事故の遺族である大久保恵美子氏の訴えに応えて、東京医科歯科大学の山上皓教授が「犯罪被害者相談室」を設立したことに始まる。なお、「犯罪被害者相談室」は発展的に解消して「社団法人被害者支援都民センター」となり、大久保恵美子氏は現在その事務局長に就任している。また平成7年には直接的支援や危機介入を含む総合的被害者支援を目指して設立された「水戸被害者援助センター」(現在の「社団法人いばらき被害者支援センター」)が活動を開始した。平成10年にはそれまでに設立された民間機関が集まり「全国被害者支援ネットワーク」が立ち上げられ、現在はこれに加盟する民間機関の数は46に上る。これらの民間機関は、交通事故の被害者を含む犯罪に被害者に対して、面接や電話等による精神的な支援を中心として活動を行なっているが、最近では危機介入、法廷付き添い、生活支援などの直接的支援も行なわれるようになってきている。また、犯罪被害者等給付金の支給等に関する法律第23条に基づき、都道府県公安委員会の指定に基づく「犯罪被害者等早期援助団体」の制度が平成14年に発足し、警察から提供された情報を基に早期支援活動が行なわれている。なお、この法律は故意による生命・身体を害する罪の被害者を対象とするものであるため、交通事故関係では危険運転致死傷罪の被害者が対象となるが、他の被害者に対する支援が行なわれないわけではない。

6 今後の課題

現時点においては、民間の被害者支援機関は活動資金が十分ではなく、また提供されている支援活動も不十分である。今後は他機関との連携をさらに進め、多様な支援活動を行なうことが期待される。また、民間機関によるこのような活動が発展してゆく前提として、国民全体が交通事故被害者の直面している困難な状況を理解することが重要である。そのためには、交通事故被害者の声に耳を傾けることが何よりも重要である。

また交通事故被害者に関する実態調査や外国における交通事故被害者支援の状況などについて

での研究も継続して行なわれる必要がある。これに関し、内閣府においては平成 13 年度より「交通事故被害者支援事業」が開始されており、平成 13 年度には、先に紹介した実態調査などの事業がその一部として行なわれている。平成 15 年度には、各種相談窓口において交通事故の被害者と対応する人を対象として、交通事故被害者の精神的被害について分かりやすく解説した『交通事故被害者の支援 担当者マニュアル』を発行した。また平成 16 年度においては、「研修教材等開発事業」として『交通事故被害者の受ける精神的影響とその対応 - 担当者マニュアル(ダイジェスト版) -』を発行すると同時に、『交通事故被害者の抱える問題とその精神的影響』と題するビデオテープも作成された。また「パートナーシップ事業」として交通事故被害者の自助グループの立ち上げ支援、「パイロット事業」としてアメリカ合衆国における MADD(Mothers Against Drunk Driving) (「飲酒運転に反対する母親たち」) の活動の研究もなされている。平成 17 年度および 18 年度においては、交通事故被害者遺族の自助グループへの支援に関して『交通事故被害者遺族の自助グループ支援マニュアル』およびその改訂版なども発行されている。今後も継続してこの「交通事故被害者支援事業」が行なわれることが期待される⁵。

最後になるが、「犯罪被害者等基本法」(平成 16 年 12 月 8 日法律第 161 号、平成 17 年 4 月 1 日施行) 第 2 条第 1 項は、「この法律においては『犯罪等』とは、犯罪及びこれに準ずる心身に有害な影響を及ぼす行為をいう」と規定しており、また同条第 2 項は「この法律において『犯罪被害者等』とは、犯罪等により害を被った者及びその家族又は遺族をいう」と規定されている。犯罪となる「交通事故」の被害者等が、この法律でいう「犯罪被害者等」に含められることは言うまでもない。今後は他の犯罪被害者と同等の支援策が提供されることを期待するものである。

参考文献

1. 警察庁『警察白書』(平成 19 年版)
2. 法務省法務総合研究所『犯罪白書』(平成 19 年版)
3. 富田信穂「交通事故被害者の実態 内閣府の交通事故被害者調査から」『人と車』平成 14 年 8 月号(およびそこで引用されている文献)
4. 内閣府政策統括官(総合企画調整担当)交通安全対策担当『交通事故被害者の支援 担当者マニュアル』(交通事故被害者支援事業・平成 15 年度)
5. 内閣府政策統括官(共生社会政策担当)交通安全対策担当『交通事故被害者の受ける精神的影響とその対応 - 担当者マニュアル(ダイジェスト版) -』(交通事故被害者支援事業・平成 16 年度)
6. 内閣府政策統括官(共生社会政策担当)『交通事故被害者遺族の自助グループ支援マニュアル』(交通事故被害者支援事業・平成 17 年度)

⁵ 「交通事故被害者支援事業」の詳細については、<http://www8.cao.go.jp/koutu/sien/index.html> を参照のこと。

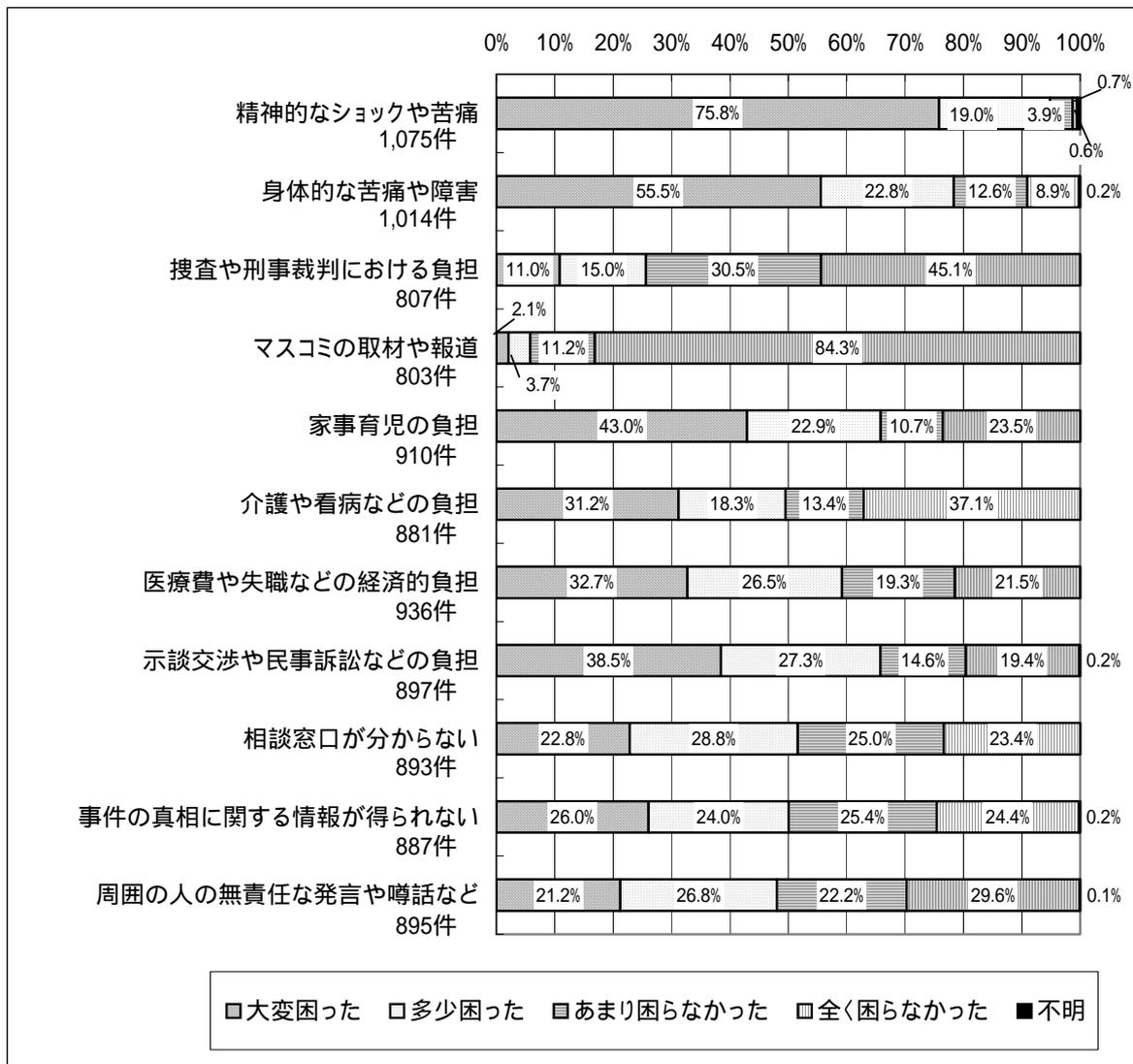


図1 交通事故に遭ってからの困難に遭った項目別評価の構成比



図2 交通事故に遭って問題を感じた人間関係の項目別評価の構成比

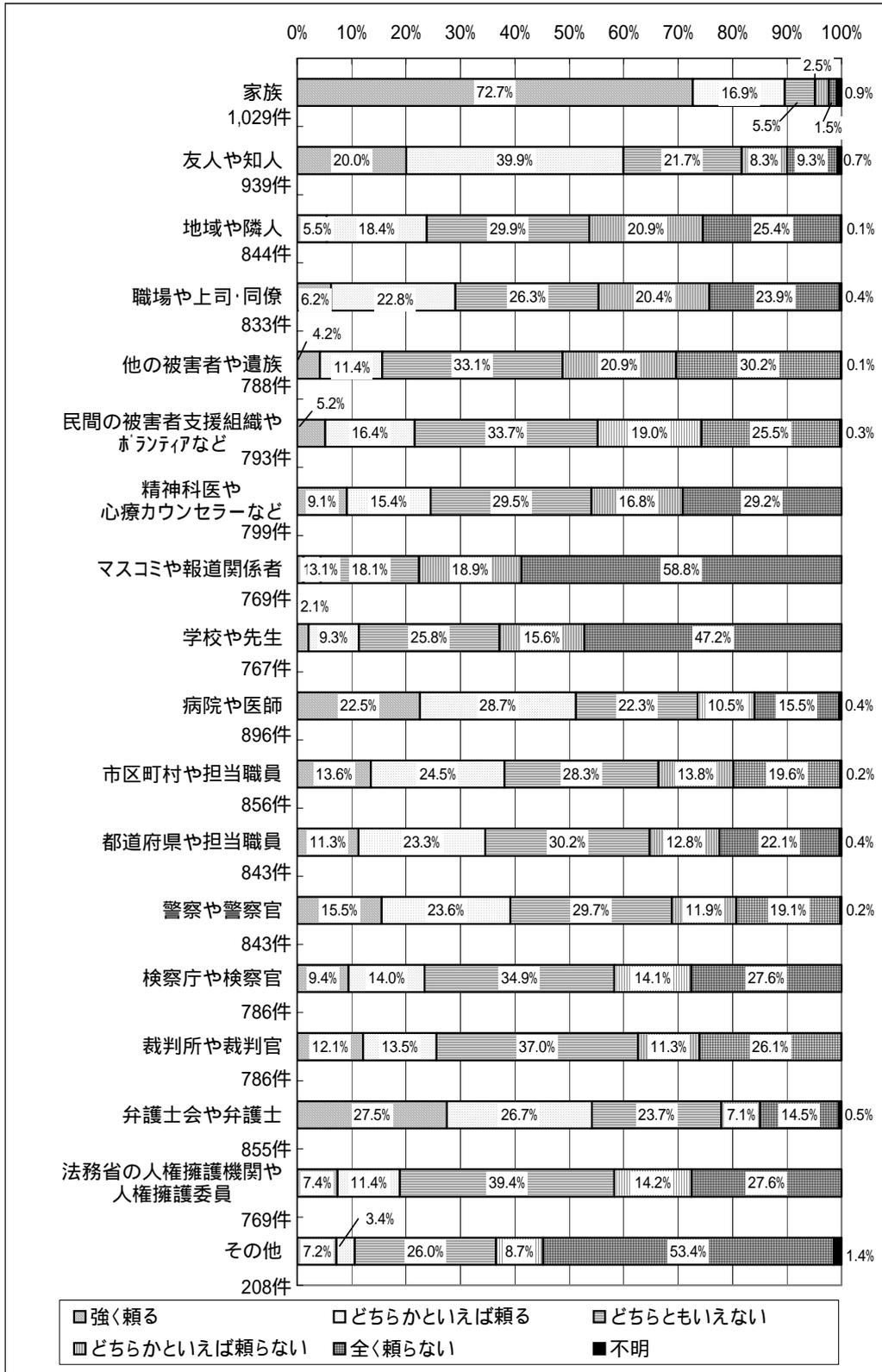


図3 交通事故の被害者の支援の頼り先の構成比



図4 周囲からの支援内容別支援の希望別の構成比