

（別紙）

第11次交通安全基本計画に盛り込むべき事項について

（1）課題（項目）分野 道路交通

視点

- ・交通安全マインドの推進
- ・道路交通環境の再検証
- ・技術による安全運転確保
- ・運転者の問題
- ・事故捜査の今後について
- ・被害者支援の推進

柱

- ・交通安全マインドの推進
 - 1：自治体職員向けの遺族講演研修の積極的導入
 - 2：「事故」ではなく「事件」である認識の推進

- ・道路交通環境の再検証
 - 3：交通標識体系の見直し

- ・技術による安全運転確保
 - 4：ドライブレコーダー設置義務化
 - 5：自動運転車のあり方
 - 6：安全サポート機能の限界についての周知推進
 - 7：静音機能の見直し

- ・運転者の問題
 - 8：高齢者の運転免許制度のあり方

- ・事故捜査の今後について
 - 9：事故捜査の外部委託の推進
 - 10：ひき逃げ死亡事故捜査の鑑定二次チェック体制化と時効撤廃

- ・被害者支援の推進
 - 11：被害者支援のより一層の推進
 - 12：裁判での二次被害抑止

- 13：偽証を許さない法整備の実現
- 14：交通事故犠牲者の臓器提供時のあり方について
- 15：司法解剖に関わる費用負担や配慮の拡充
- 16：成年後見制度による二次被害防止

（2）課題の具体的内容及び対策

．交通安全マインドの推進

【課題1】自治体職員向けの遺族講演研修の積極的導入

各自治体担当者と接し、交通安全基本計画の理念と考え合わせると、交通安全のための教育や周知が進められている実感はありません。交通安全基本計画の存在すら知らない担当者に接したこともあります。例え一部の自治体だけが意欲的でも、取り組みが全国で実施されなければ意味がありません。そんな現状を改善するため、各自治体職員向けの遺族の講演研修などをもっと積極的に導入してほしいと考えます。

【課題2】「事故」ではなく「事件」である認識の推進

各都道府県警察の交通担当部署は従来「交通課事故処理係」という名称でしたが、その責務の重さに鑑み、今は「交通課事故捜査係」になっていると伺っています。当然交通事故と言ってもさまざまです。横断歩道もない車道に急に飛び出して、よけきれなかった車に轢かれるなど、単純な事故と言うべきケースもあります。しかし落ち度もないまま被害を受けたり命が奪われたりしたケースは、「交通事故」ではなく「交通犯罪」として扱うことが適切です。それらは処理すべき「事故」ではなく、捜査すべき「犯罪事件」であるからです。警察庁とも連携して、そのような認識を基礎に、既存の交通課の中でも「交通犯罪捜査係」を配置し、その係の担当警察官が捜査を進めるように求めます。これらの「犯罪事件」捜査の場合、自損事故や物損事故など同一部署で同列に扱うべきではありません。明確に犯罪捜査としてあたっていただく必要があります。

これまで接してきた交通犯罪被害者遺族の中には、担当警察官の真摯な捜査姿勢に胸を打たれ、感謝の言葉を口にすることも多くいました。しかしなかには「処理する」などの無神経な言い方をされたり、事務的な処理によって重要な証拠を見落とされていたと刑事裁判終了後にわかったりして、警察に不信感を抱くに至ってしまう遺族がいるのも事実です。警察は大きな組織です。担当者によって能力や姿勢に個人差もあります。だからこそ交通犯罪捜査に当たっては、「交通犯罪捜査係」の警察官により、高い使命感で職務を遂行いただければ、現場士気向上にもつながり、効果的な捜査実現も期待できます。

．道路交通環境の再検証

【課題3】交通標識体系の見直し

特に近年、交通事故の被害者も加害者も高齢者が目立ちます。ただし高齢者に限らず、日本の道路標識は多くの人にとってわかりにくいことも事実です。それが悲劇となった象徴的事故として、昨年の京浜急行線脱線を引き起こしたトラック線路内進入事故があります。この事故ではトラック運転手が当地の複雑な道路標識を理解できずに、焦って線路内に入ってしまった可能性も指摘されています。

この事件にとどまらず、わかりにくい道路標識は全国各地で散見されます。特に日本の道路標識を見ると、赤色と白色で示される「入るな」「止まれ」がメインです。しかし運転手からすれば、走行中に「止まれ」が目に入っても、後ろから追突される恐れもあり、急停車はできません。そんなパニックを誘発するだけの道路標識も少なくありません。例えば欧米では青地に白矢印で進行方向だけ誘導する道路標識が主流で、運転手がパニックにならないように計算された道路設計がなされています。こうした外国の例も参考にして、わかりにくさを少しでも減らすよう、道路標識を一瞬で判断できるものに変えるよう国土交通省とも連携して進めてください。

．技術による安全運転確保

【課題4】ドライブレコーダーの設置義務化

ドライブレコーダーは、記録映像で事故の真相を明らかにするだけでなく、記録されているという意識を促すことで安全運転の推奨にも役立てることができるので、国土交通省とも連携して、全車両への設置義務化を推進してほしいと考えます。

まだ設置義務化されていない今現在、最も懸念されるのはトラック業界の現状です。悲惨な死亡事故の加害者に最もなりやすいトラックで、なぜかドライブレコーダーの普及が遅れています。しかしドライブレコーダー設置によって、そのデータを運転手の実技指導や安全教育、適正指導に活かすこともできるはずですが、そのためまずはトラック業界でドライブレコーダー全車両設置が義務付けられるよう法整備と助成金運用を進めてほしいと思います。

またドライブレコーダーを事故捜査に活かすことで、警察捜査の負担軽減を図ることもできるのは言うまでもありません。

【課題5】自動運転車のあり方

自動運転車の報道に接すると、未来テクノロジーへの期待と経済効果ばかりが目立っている印象があります。このままでは誰もが加害者になる可能性への想像力を欠き、自らの責任を顧みない状況を作り出さないか懸念します。

一部地域では自動運転車の試験的導入が既に始まっていると聞いています。しかし自動

運転車推進の本来の目的は、まずは事故抑止のためであり、奪われずに済む命を守るための、安全な交通社会の実現するであつたはずで、国土交通省とも連携して、そうした原点を思い出させ、自動運転車はまず交通安全のためのものであるとの周知を再度促進してほしいと考えています。

また付け加えると、自動運転にもいくつかのレベルがありますが、運転中は手放しでよく、食事もできる」というレベル3を導入する必要性は現時点では全くないと考えます。

【課題6】安全サポート機能の限界についての周知推進

現在、安全サポート機能として喧伝されている技術は、ぶつかりそうな電柱は感知するけれども、動いている人は感知できないなどの限界があります。またハンドルやブレーキのわずかな操作で、すぐ警告音や制御が止まってしまうなど、時にはむしろ危険度が増す設定であることも問題だと思ひます。

これらの機能上の限界は、自動車メーカー側でも認識しており、自動車のCMでもかつでの「自動ブレーキ」ではなく、「ブレーキアシスト」という表現を使っています。しかし自動車販売店で、こうした説明が正確になされているか疑問は残ります。販売現場で正しい説明が徹底されるよう、国から自動車メーカーへの指導の継続が必要だと考えています。

【課題7】静音機能の見直し

トヨタのプリウスに代表される高性能車で装備されている静音機能ですが、後ろから近づいてくる音が聞こえないため、歩行者にとってはむしろ危険性を高めているという声をよく聞きます。交通安全上逆効果である可能性の高い静音機能は、今後果たして推進すべきものなのかどうか、あらためて見直しを行ってほしいと考えています。

・運転者の問題

【課題8】高齢者の運転免許制度のあり方

現在、後期高齢者の運転免許更新期間は3年となっています。しかし後期高齢者の今後3年間というタイムスパンは、次回更新時には健康維持ができなくなっていたり、亡くなっている可能性すら高い期間です。その間に進む可能性の高い認知能力の衰えのスピードを考えると、後期高齢者の運転免許更新期間は警察庁とも連携してもっと短縮しないと、「本当に運転できる人なのか」を見定めるための運転免許制度の主旨からも乖離します。

またアプリなどで使うことができ、どこでも簡単にできる運転能力シミュレーションテストも警察庁とも連携して運転免許更新制度に取り入れてほしいと考えています。そのテストでは五感すべての総合的能力を見る設問内容にして、運転免許更新希望者の属性とテスト得点数を蓄積していけば偏差値も出せます。そうすれば運転能力の衰えた高齢者にも自らの偏差値を理解させることが可能となります。それにより、周囲や家族も運転免許の

返上や更新見送りを説得しやすくなり、本人も運転はもうやめるべきだと納得しやすくなるはずで

・事故捜査の今後について

【課題9】事故捜査の外部委託の推進

事故捜査の実況見分調書を見ると、事実とかけ離れた記述がされていたというケースを時々聞きます。加害者の自己弁護のための主張がまかり通り、その過失が過少評価され、死人に口なし」の状況で調書が作成されてしまう。そしてそんな調書を元に刑事裁判が進められ、執行猶予付きなどの軽い判決に終わってしまう。その結果、仕事も失わず、家族も一緒のまま安寧と過ごす加害者を目の当たりにして、生涯苦しみを抱え続ける遺族もたくさんいます。納得できない調書に抗うために、自ら必死の思いで目撃者探しをする遺族もいます。しかし家族を失った遺族がそこまで自らを犠牲にしなくてはならないこと自体、捜査の不備がもたらす深刻な罪悪に他なりません。

交通事故の現場検証実績では警察に遜色のない民間調査会社もあります。そうした調査会社では遺族から依頼され、あらためて事故現場を再検証します。その結果、警察が見落としていた真相を見つけ出した例もいくつかあります。

警察官の多くはキャパオーバーのなかでの捜査を余儀なくされ、十分な調書作成もままならない現実があります。「働き方改革」とは全く無縁で、残業時間が月100時間を超える警察官も少なくありません。警察官も人間である以上、実況見分調書も時間をかけて丁寧に作成したいと思っても、早く終わらせたいと無意識にでも思うあまり、雑な仕上がりになることも懸念されます。もし民間調査会社に一部でも事故調査を業務委託すれば、そうした諸々の問題も軽減され、丁寧な実況見分調書作成を可能にする時間を作ることができるようになります。よって警察庁とも連携して実況見分調書に民間調査会社の活用を推進してほしいと考えます。

【課題10】ひき逃げ死亡事故捜査の鑑定二次チェック体制化と時効撤廃

犯人逃亡中のひき逃げ死亡事故捜査では、複数の別専門家による二次鑑定実施の制度化を強く要望します。あいの会の関わったあるひき逃げ遺族の場合、事故当時の警察鑑定結果が、その後民間調査会社による鑑定で大きく覆り、1台の車に轢かれたと10年間ずっと思われていたものが実は2台の車に立て続けに轢かれた可能性が高いと判明したケースもあります。鑑定者が複数いれば、警察だけでも民間調査会社を入れてもどちらでも構わないと思いますが、より精度高く鑑定を行い、犯人特定の可能性を高めることができます。

またひき逃げ死亡事故で、もう一つ強く要望したいのは時効撤廃です。時効の多くは犯人の逃げ得にしか役立っていません。家族の命を奪われて、真実を知ることができず、一生苦しみ悲しみ続ける遺族の存在に思いを馳せてほしいのです。それを考えれば、殺人だ

けではなく交通犯罪や重過失致死事件でも、時効の存在自体が決して有益なものになっていないことが想像できると思います。どうか法務省とも連携を図り、その動きを作っていたいただきたいと考えております。

・ 被害者支援の推進

【課題 11】被害者支援のより一層の推進

被害者参加旅費等支援制度が開始されました。しかし託児をどうするか、有給休暇を取らなければならないことなど、裁判員に比べて、まだまだ被害者の現状は顧みられていません。せめて公判出廷時くらいは、裁判員と同じレベルの支援を受け、託児や有給休暇で困らない制度を進めてほしいと思います。厚生労働省からも犯罪被害者のための休暇制度が設けられていますが、全く浸透していないのが現実です。被害者参加をする場合は、従来の労働基準法で定められている有給休暇とは別の有給特別休暇の取得を義務付け、それを妨げる雇用主は罰し、被害者参加によって生活やキャリアに支障が及ばないようにする最低限の制度を整備してほしいと考えます。

また保護観察官や被害者担当保護司を見ていると、まだまだ発想が加害者寄りで、被害者の思いに接すること自体に慣れていないように感じます。特に交通事故の場合、加害者が実刑判決を受けて刑務所に収監されても、短期間で出所して保護観察に移行することが多いなか、保護観察の意味すら理解しないままの加害者も少なくないと感じています。

また被害者・遺族が被害者支援に早期につながるができるよう、当会でも繰り返し各方面で訴えてきていることではありますが、まず被害に遭って最初に接する警察で、被害者支援を行う人や団体、窓口があることを必ず説明するようにしてほしいと思います。そうすることで被害者・遺族が孤独のうちに悶える苦しみを少しでも軽減させることが急務だと考えます。

【課題 12】裁判での二次被害抑止

刑事裁判と民事裁判では目的が異なります。交通犯罪では民事裁判になると、加害者・加害者弁護士・保険会社の主張が荒唐無稽で侮辱的なものに転じます。保険会社にとっては保険金コスト削減という利益追求目的のためでしょうが、遺族の尊厳を踏みにじるものが多く、そのあまりのひどさに自殺を考える遺族もいるほどです。まさに「殺人的発言」です。例えそれが遺族の主張を否定する内容になっても、正当な主張をすることは当然です。しかし「死」という結果に対し、どのような立場でも最低限の敬意は払うべきです。

そもそもの加害者からして、刑事裁判では「一生かけて誠心誠意謝罪していきます」と述べて執行猶予付き判決等を得ておきながら、民事裁判になるや一転して手のひらを返す例があまりにも多すぎます。多くの加害者は、民事裁判は全て保険会社任せで、自分はただの一度も出廷せず、遺族に対しても音信不通になるパターンがほとんどです。遺族の電

話番号を着信拒否にした加害者もいます。

そんな加害者の弁護士も、多くは民事裁判になると荒唐無稽な主張に転じます。例えば、危篤状態でベッドからずり落ちた病院記録をあげて、報酬を渡した医師に意見書を書かせた上で、「この時に頭を打ったことが被害者の死因に違いない。交通事故とは因果関係がない」と主張した弁護士もいます。また遺族が家族の死を受け入れられず、年数が経ってからようやく決心して民事裁判を提訴したことについて、「遅延損害金が目当てだろう」と主張した弁護士もいます。また法廷外ですが、高次脳機能障害の被害者とその家族に対して、馬鹿にした表情で「高次脳機能障害はこれですから」と言いながら、指を頭の横で回す「クルクルパー」の動作をした保険会社担当者もいます。小銭稼ぎのために保険会社の指示のままに荒唐無稽な作文を書く医師の存在や、それを実質的に容認し続けている医師会や医学会の姿勢も問題です。

ダメ元でとりあえずなんでもかんでも主張だけして、おかしな裁判官に当たったらラッキーだという、なんでもありの現状を少しでも改善して欲しいと思います。そこで、死者に対して最低限の敬意を払わず、明らかに荒唐無稽な主張をする弁護人を排除するため、法務省において、弁護士「法」を改正し、弁護人の活動に一定の歯止めをかけてください。

またこれらの加害者側関係者による2次被害をなくすために、司法研修所、大学医学部、医師会、各保険会社、日本損害保険協会の全てにおいて、交通犯罪の被害者理解のために、研修の実施を強く推進してほしいと思います。

【課題13】偽証を許さない法整備の実現

前項のような交通犯罪の犯罪被害者への冒流行為がまかり通る背景として、「嘘付き放題」の現状があります。定番を言えば「車は一生乗りません」車は手放しました」と言っておきながら、刑事裁判が終わるや当然のように運転を再開するパターンがあります。真実を述べる旨を宣誓した以上、法廷で嘘を付けば偽証罪に問われると考えるのが普通です。しかし偽証罪に問われるのは召喚された第三者の証人のみで、加害者本人は嘘が露呈しても何ら責任を問われません。だからそこに弁護士や保険会社が乗っかり、冒流や侮辱が当たり前の法慣習を生んでいます。偽証罪立件となれば、何が嘘と言えるか難しい側面もあると思いますが、少なくとも「嘘付き放題」が今後もずっと当然視されていくことは被害者遺族として到底容認できません。

犯罪被害者等基本法第6条には「国民は、犯罪被害者等の名誉又は生活の平穩を害することのないよう十分に配慮」しなければならないと明記されています。そして加害者、嘘を当然視する加害者弁護士、そう指示する保険会社社員、小銭稼ぎで虚偽文書作成に手を染める医師、これら全て同法が定める同じ「国民」のはずです。しかし「民事になると手のひら返し」は残念ながら遺族間の常識です。ひとえに「嘘付き放題」を許し続けてきた法慣習ゆえです。

しかし亡くなった故人にも守られるべき名誉はあります。被害者が故人だから何を言っ

てもいいなどということは決してありません。よって被害者の名誉が守られ、冒涇を許さない法整備を進めてください。少なくとも刑事裁判での証言と逆の主張を民事裁判で行うことは禁止ないし罰せられる法整備を行ってください。また当面は難しくても将来的には、嘘の証言のおかげで減刑されたり執行猶予がついたりしたことが明らかになれば、刑事裁判の一部やり直しを可能とする法改正も検討してください。一事不再理は法の原則ですが、それは加害者の嘘を許すものではないはずです。例えばアメリカの多くの州では、法廷での偽証は厳しく罰せられます。それが国民の多くにも受け入れられる自然なルールのはずです。単純にアメリカの例を参考に、そこに近づけてもらえるだけでも状況は大きく改善できると考えます。

【課題 14】交通事故犠牲者の臓器提供時のあり方について

交通事故で死亡した場合、臓器移植ネットワークのコーディネーターが仲介して、遺族に臓器提供ドナーが勧められるケースがあります。家族を失った直後で心神喪失ともいえるべき状態の遺族に対し、臓器提供の承諾を強く迫ったという話も聞きます。コーディネーターが臓器提供の成立を焦り、遺族が嫌な思いをしたり、後々悔いを残すとしたら本末転倒な話です。

そんな状況をなくすため、臓器提供の判断や手続きの際は、コーディネーター単独ではなく、各自治体の被害者支援担当者も同席させる制度の確立が必要だと考えます。そうすることによって遺族の感情に寄り添った流れの中で、臓器提供するか否かを落ち着いて判断できる場を作り、遺族が後悔を残さず、納得できる臓器提供のあり方を目指してほしいと思っています。

【課題 15】司法解剖に関わる費用負担や配慮の拡充

死が引き起こされた犯罪の場合、故人に対する司法解剖が行われることがあります。それが必要なことは理解していますが、その実情は凄惨です。あいの会々員でも家族を司法解剖された者が複数いますが、司法解剖後の、さんざん切り刻まれ、切開跡はホチキスで乱暴に止められたり黒い糸で雑に縫われるなど、まるでゾンビのようなグロテスクで尊厳の欠片もない故人の姿を目の当たりにさせられ、長くトラウマを抱える遺族もいます。また多くの司法解剖では開頭執刀を行います。頭部は丸坊主にされた上に、ホチキスで止められただけというやり方ようです。

さらにそうした司法解剖を行うために、多くは遺体を大学病院などに運びこまれるのですが、その運搬費用は遺族に請求されます。さらにあいの会々員が実際に経験したことで、大学病院の裏門から搬送された際、喫煙スペースのそばを通り、煙草臭くて灰の散乱しているなか、搬送に気づいた喫煙中の職員に「おっ？」と興味深げな表情をされるなどの経験を強いられた例もあります。こうした尊厳のない無遠慮に本人は深く傷ついていました。

については司法解剖を行う際、搬送時は最低限の人払いを行うなどのガイドラインを作成してください。またゾンビのようなむごい姿で遺族に返すようなことはせず、国費でエンバミングを施してから返すようにしてください。搬送費用も、司法解剖は遺族の意向に関係なく行われるのですから、警察で負担するように経理体制を変えてください。また司法解剖後の措置についても、ホチキス止めや黒い糸など使わずとも、現在の医療技術のレベルではもっと目立たなくする措置は十分可能なはずです。また脳の状態を調べる時も頭を丸坊主にしなくてもできる方法はあるはずです。

以上のことは日本法医学会から「司法解剖標準化指針」が出されていて、死体の移動・保管に当っては部外者の目に触れぬように配慮する」とありますが、実態として守られないケースもあり、解剖後の縫合に当っては復元・整復を心がけ（後略）」ともありますが、現場では縫い合わせさえすれば問題なしと解釈されてしまっているようです。また日本法医学会としても上記指針配信にとどまり、あとは現場に委ねている実情があり、もっとひどい対応を受けている遺族の存在も懸念されます。よってこれらの配慮ができるよう警察庁、厚生労働省とも協議して、実際の運用方法を適正に変えてください。

【課題16】成年後見制度による二次被害防止

心身が消耗した家族の惨状を民事裁判で訴えるために、弁護士の勧めでその家族に対して成年後見申請を行うケースをよく聞きます。しかし申請時に弁護士も、面談審査する家庭裁判所の担当裁判官も、弁護士や司法書士の監督人を付けられ、高額な監督人報酬を毎年支払わなければならない事実について、一言も申請する遺族本人に説明をしません。民事裁判も終わってようやく穏やかさを取り戻すタイミングで、驚くほど高額な監督人報酬を突然請求され、しかも毎年それを支払い続けなければならない事実で困惑する遺族も少なくありません。あいの会の会員の中にも、弁護士に勧められるまま、悪徳商法対策にもなるという程度の理解のまま成年後見が認められてしまい、結局何回も悪徳商法に引っかかったのと同じほどの高額監督人報酬がかかり、悔しい思いをしている遺族もいます。

成年後見制度については、決して本人と家族のためになっていない実態について既に批判も起きている実情があります。遺族本人の十分な理解もないまま、弁護士の裁判対策として利用されている状況も問題です。については法務省とも連携して、交通犯罪が原因で本当に成年後見が必要なほど消耗した対象者に成年後見認定を行う場合の監督人報酬は国費負担としてください。またそもそも申請時に申請者本人に対して、監督人やその高額な監督人報酬についてきちんと説明義務を課するようにしてください。

以上