

恒光徹教授指導  
大阪市立大学大学院  
法学研究科法学政治学専攻  
修士論文

交通死亡事件の捜査・起訴の適正化  
刑事手続における交通事件遺族への捜査情報開示を中心に

ノイエンドルフ眞紀

平成 22 年度

## 交通死亡事件の捜査・起訴の適正化

### 刑事手続における交通事件遺族への捜査情報開示を中心に

#### 目次

はじめに	1
第1章 これまでの交通事件捜査・起訴方針と現状の問題点	7
1-1 検察庁による交通事件処理方針の変更	
(A) 1985年までの交通検察の理念	9
(B) 交通関係業過事件についての検察庁の処理のあり方等の 「見直し」とその捜査への影響	14
1-2 現状の問題点	
(A) 交通事件遺族を対象としたアンケート調査	22
(B) 副検事による交通死亡事件の捜査と起訴・不起訴の 判断の問題点	31
(C) 略式命令と検察審査会の問題点	34
(D) 交通事故鑑定人の問題点	38
第2章 交通事件遺族に対する捜査情報の早期開示の必要性とその法的根拠	40
2-1 海外の制度との比較検討	
2-1-1 ドイツ	
(A) 交通事件遺族に対する捜査情報の開示に 関する法的根拠	40
(B) 現地調査	42
(C) 警察官と検察官との関係	50

2-1-2	アメリカ	
	(A) 交通事故遺族に対する捜査情報の開示に 関する法的根拠	51
	(B) 現地調査	52
	(C) 警察官と検察官との関係	55
2-1-3	日本	
	(A) 交通事故遺族に対する捜査情報の開示 について	55
	(B) 日本の交通死亡事件遺族への捜査情報開示 に関する制度とドイツ、アメリカの制度との比較	58
2-2	捜査情報の早期開示による交通事故の捜査の適正化と 起訴・不起訴判断の適正化	
2-2-1	捜査情報の早期開示による交通事故の捜査の適正化	60
2-2-2	捜査情報の早期開示による交通事故の 起訴・不起訴判断の適正化	64
	おわりに	65

## 凡例

1. [ ]は、筆者の注である。
2. 引用に際して、原文の漢数字を算用数字に変更、および和暦を西暦に変更したことがある。

はじめに

2004年7月、大阪に事務局を置くTAV交通死被害者の会の支援弁護士松本誠氏の呼び掛けにより、交通事故捜査情報研究会が発足した。筆者は、この研究会に発足時から属し、最初の活動として、2004年にドイツでの現地調査を実施した。報告会には、2府8県の交通事件の犯罪被害者等<sup>1</sup>の参加があり、関心の高さと共に、意見交換により被害者等が抱える問題の深刻さを実感した。

さらに筆者のTAV交通死被害者の会の会員としての活動において、地方の被害者等は、都市部の被害者等とは違う問題を抱えていることにも気付いた。すなわち、地方では、捜査情報の開示を含め、警察・検察に対して捜査・起訴の適正化を求める要望をなすこと自体が、「何の権利もない被害者が、警察や検察のすることに口出ししないすべきでない」という「世間」からのバッシングにつながる可能性があるという点である。「世間」については、「欧米の権利・義務の論理的観念の代わりに、『義理・人情』という独特の心情が人間関係の接着剤の役割を果たしている<sup>2</sup>」、あるいは「『世間』に暮らす人にとっては、刑事司法という国家のしくみは、いわば、『お上』の領域であって、自分たちの関わることではなかった<sup>3</sup>」との指摘がなされている。つまり、事件発生後、被害者が、被害者に落ち度を押し付ける「被疑者」、客観的な証拠すら開示しない「警察・検察」、そして我慢を強いる「世間」という三者と戦わざるを得ないような状況に追い込まれることがあるという問題であった。

そして筆者は、犯罪被害者等の心情、特に遺族が、自分の家族が死亡に至った原因を知りたいと思う気持ちは、ごく自然な感情であるにもかかわらず、日本の刑事司法では、なぜ「家族が死亡に至った原因を納得できる形で知ること」が権利として認められていないのか、国際的にはどのような法制度になっているのかとの問題意識を強めた。さらに、「家

---

<sup>1</sup> 犯罪被害者等基本法において「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。

<sup>2</sup> 土本武司「刑事訴訟法要義」(有斐閣1998年)31頁。

<sup>3</sup> 船山泰範「裁判員制度と刑事司法の近代化」政経研究第46巻第2号(2009年)585頁。

族が死亡に至った原因を納得できる形で知ること」が権利として認められなければ、地域格差、すなわち、警察・検察の捜査・起訴に口出しをしても世間のバッシングを浴びる可能性が比較的低い都市部の遺族のみに、捜査情報が開示されるような事態が続いてしまうという懸念から、捜査情報の開示は、被害者の権利として認められるべきであるとの考えに至った。

まず筆者が注目した国際的な被害者の権利の潮流として、1985年8月、国連で「犯罪およびパワー乱用の被害者のための正義に関する基本原則宣言」が決議され、この基本原則は同年11月に国連総会において採択された。これを準則とし欧米諸国では、国の被害者対策の根幹として、権利章典<sup>4</sup>（アメリカ：1982年以降1998年までに全州で制定）、被害者保護法<sup>5</sup>（ドイツ：1986年制定）、被害者憲章<sup>6</sup>（イギリス：1990年制定）などが制定され、これらに基づいて各国で総合的な被害者対策が推進されてきた。その後、1996年には国連の経済社会理事会決議に基づき、専門家会議が組織され、1999年にこの専門家会議により「被害者の正義に関するハンドブック」および「政策決定者のためのガイド」が策定された。このガイドの序論においては、各国に対して基本原則宣言と現実との乖離などが指摘された。その後2000年4月の第10回コンGRESSにおいて採択されたウィーン宣言の内容には、各国が自国の実務を見直し、被害者支援および被害者の権利の啓蒙活動をさらに推し進めることなどが盛り込まれた。

これらの決議や勧告に法的な拘束力はないものの、これらが被害者支援および被害者の権利の発展を指導する潜在的な力を持つ点にその重要性がある。これらの決議や勧告は、共通の理想の表明と考えられる事柄を具体化している。（*Castandeda 1969, pp.193-195*）<sup>7</sup>

各国の法制度が国情に見合った形で整備され、それぞれの制度に差異が生じることは当然

---

<sup>4</sup> 被害者の尊厳とプライバシーを尊重した取扱いを受ける権利、手続その他に関する情報提供を受ける権利、公判手続に在廷する権利など。

<sup>5</sup> 被害者への一定の質問の規制、被告人の排除等の保護規定、情報を得る権利、訴訟参加など。

<sup>6</sup> 被害者が警察、検察庁、裁判所、保護観察所等の刑事司法機関から受けることのできる援護の内容及び基準、十分な援護が受けられなかった場合の不服申立の方法。

<sup>7</sup> Matti Joutsen 訳：水谷規男（1995）「犯罪被害者と刑事司法」：330頁。

のことながら、国家間における人的交流の盛んな現代における被害者支援および権利の具体的実現に向けて、各国が国際的な潮流を念頭に置き、いずれの国で犯罪被害者になった場合であっても保障される支援や権利<sup>8</sup>の国際的な最低ラインを模索すべきであると考え。

日本においては、1990年代に入ってもなお犯罪被害者のための施策に関する基本理念すら明文化されておらず、個別的な施策の実施や制度の創設<sup>9</sup>に留まっていた。しかし1999年10月の日本弁護士連合会による「犯罪被害者に対する総合的支援に関する提言」の公表などを経て、犯罪被害者遺族を中心とした被害者団体からの要望の高まりに応ずる形で、2004年12月1日第161回臨時国会において、ようやく犯罪被害者等基本法（以下「基本法」と称する）が成立した。この基本法前文で「犯罪被害者等の多くは、これまでその権利が尊重されてきたとは言い難いばかりか、十分な支援を受けられず、社会において孤立することを余儀なくされてきた」、「犯罪被害者等の視点に立った施策を講じ、その権利利益の保護が図られる社会の実現に向けた新たな一歩を踏み出さなければならない」とされ、第1章第1条に「犯罪被害者等のための施策の基本となる事項を定めること等により、犯罪被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進し、もって犯罪被害者等の権利利益の保護を図ることを目的とする」、さらに第3条第1項に「すべて犯罪被害者等は、個人の尊厳が重んぜられ、その尊厳にふさわしい処遇を保障される権利を有する」と規定された。

ただし、犯罪被害者等の権利と法的地位については、法曹および研究者の間でも包括的な議論がなお必要とされている状況にある。刑事訴訟における犯罪被害者の問題については、犯罪被害者に対する情報化の進展を前提に「このような趨勢に背を向け、旧態以前たる訴訟法観を捨てきれず、時代遅れの刑事訴訟のモデルにしがみついている怠惰な学者達に反省を求める必要がある」との指摘<sup>10</sup>や、被害者の権利論に抵抗する多くの研究者についての「来る日も来る日も被疑者・被告人の権利、権利、権利・・・としか考えない硬直化

---

<sup>8</sup> 例として、EU加盟国には、自国で犯罪被害に遭った他のEU加盟国国民に対して、欧州連合指令2004/80/ECに基づき、公平で適切な補償を提供する義務が課せられている。

<sup>9</sup> 公判手続の優先傍聴、公判記録の閲覧および謄写など。

<sup>10</sup> 宮澤浩一「被害者への支援活動に寄せて」警察学論集50巻4号（1997年）93頁。

した頭の持ち主があまりにも多かった」との指摘など<sup>11</sup>がなされていた。これらについて、専修大学教授庭山英雄氏<sup>12</sup>は、これまで日本の刑事訴訟において被害者問題が立ち遅れた原因として、日本では、被疑者・被告人の人権保障が十分でなく、憲法・国際人権法のレベルに達していない点、そして刑訴法学者が被害者の人権を論ずる前提として、弁護士会が被疑者・被告人と被害者との双方の権利保障のために組織的に動くという条件が整っていなかった点を示した<sup>13</sup>。現在では、日本弁護士連合会には1999年に設置された犯罪被害者支援委員会（1997年4月に設置された犯罪被害回復制度等検討協議会が発展改組された）があり、全国各地の弁護士会においても犯罪被害者支援委員会が設置され、活動している状況にある。

また日本では、当事者主義を採用している現行刑事訴訟法における犯罪被害者等の法的立場として、「訴訟の当事者ではないが、事件の当事者である」とした上で、限定的であっても犯罪被害者等に刑事司法への手続参加が認められている。しかし、この法的地位の現状が、犯罪被害者等自身や裁判員そして国民一般に広く理解され、受け入れられているかどうかには疑問がある<sup>14</sup>。さらに「犯罪等」<sup>15</sup>による被害内容は多岐にわたっており、また犯罪行為により直接損害を被った被害者、その家族・遺族が必要とする、あるいは求める支援や権利も同一ではない。

これらの問題を念頭に置きつつ、基本法第1条第2項に規定されている「犯罪被害者等のための施策は、被害の状況及び原因、犯罪被害者等が置かれている状況その他の事情に応じて適切に講ぜられるものとする」ことを具現化していくために、個別具体的な犯罪類

---

<sup>11</sup> 諸澤英道「新版被害者学入門、成文堂」（1999年）414頁。

<sup>12</sup> 当時。現在弁護士。

<sup>13</sup> 庭山英雄「刑事手続における被害者問題」専修法学論集第75号（1999年）133頁。

<sup>14</sup> 被害者の権利の確立のための運動が被害者遺族によって担われてきたとはいえ、被害者遺族の立場と被害者本人の立場は、必ずしも同一ではなく、被害者遺族の刑事司法手続への関与は、犯罪事実の認定と量刑という刑事裁判の目的との関係では必然的ではないとの指摘もある。（水谷規男「犯罪被害者の人間の尊厳と刑事司法」刑事法における人権の諸相 福田雅章先生古稀祝賀論文集（成文堂、2010年）7頁。

<sup>15</sup> 犯罪被害者等基本法において「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。



型および権利主体<sup>16</sup>に注目した検討を積み重ねることが、犯罪被害者等の権利および法的地位についての包括的な議論と法整備につながるものと考えられる。

警察と検察による捜査・起訴についての問題については、2010年、大阪地検特捜部の主任検事が証拠を改竄したとされる事件が発覚したことから、国民の検察に対する信頼が失墜し、同年10月には、法務大臣が私的諮問機関として「検察のあり方検討会議」を設置すると公表するに至った。さらに同年9月には、被疑者が、任意同行される車中から取調室での聴取の途中までの大阪府警東署警部補と巡査部長による捜査の様子をICレコーダーで録音し、聴取の際の暴言などを理由に特別公務員暴行陵虐などの罪で大阪地検特捜部に告訴する事件があった。この問題について、地検特捜部は、取り調べ中の暴言を社会通念上の脅迫とみなす極めて異例な方針で立件を検討するに至った。大阪府警は、国家公安委員会規則に抵触する不適正な取り調べがあったことを認め、警部補を懲戒処分する方針を示した<sup>17</sup>。

これらの事件を発端として警察と検察による捜査・起訴についての問題が改めて大きく報道され、被疑者・被告人を支援する市民団体<sup>18</sup>から、大阪地検証拠改ざん問題にとどまらず、冤罪を生む構造的問題にメスを入れることを求める要請書が、検事総長宛に、さらに「検察のあり方検討会議」座長および各委員宛に提出された<sup>19</sup>。2010年12月27日付で就任した東京高検検事長小貫芳信氏は、2011年1月5日の記者会見で「今年は検察改革の重要な年になる。第一歩として、（昨年未の）検証結果で示された再発防止策の実現に努力していく」と抱負を述べた。さらに大阪地検特捜部による一連の事件について「自分の描いた構図が正しくて、相手の言うことは間違いだという思い込みがあったのでは」と言及した。その上で「うそをつかない検事を育てなければいけないと痛感した。うそについて

---

<sup>16</sup> 犯罪被害者等の内、犯罪等により直接被害を被った者、その家族、遺族のいずれなのか。

<sup>17</sup> 2010年12月14日付産経新聞 Web 版。

<sup>18</sup> 日本国民救援会 <http://www.kyuenkai.org/index.php?FrontPage>。

<sup>19</sup> 被害者の尊厳とプライバシーを尊重した取扱いを受ける権利、手続その他に関する情報提供を受ける権利、公判手続に在廷する権利など。

はいけないということが信念に高まるまで、徹底教育することが大事だ」と述べた<sup>20</sup>。

警察と検察による捜査・起訴の問題点については、被疑者・被告人側のみならず、被害者側の立場からも、様々な改革が求められている。

本稿では、交通死亡事件、すなわち、毎年最も多くの人命が奪われている犯罪の捜査・起訴について、これまでの制度のあり方の再考、遺族による実際の体験や要望に関する調査、外国の制度を参考に現行制度を検討する。その検討において、特に刑事手続への参加を希望する割合が高い交通事件遺族への捜査情報開示に焦点をあて、国民から信頼される交通事件の捜査・起訴のあり方を論考したい。また交通死亡事件の遺族がどのような権利および法的地位に基づき捜査・起訴にかかわるべきかを論考することにより、今後あるべき日本の犯罪被害者等の権利と法的地位の法制確立に向けての一助としたい。

---

<sup>20</sup> 2011年1月5日付時事通信 Web 配信。

## 第1章 これまでの交通事件捜査・起訴方針と現状の問題点

近年、交通事件遺族による刑事司法への不満の高まりが厳罰化を求める運動につながり、2001年には危険運転致死傷罪、2007年には自動車運転過失致死傷罪が制定された。この厳罰化を求める運動の背景のなかには、1986年に検察庁が打ち出した交通事件についての起訴の方針転換に対する強い不満と、捜査に対する不信感があった。

1997年11月に東京都世田谷区で片山隼君（当時8歳）がトラックに轢かれて死亡し、運転手が業務上過失致死罪につき有罪となった事件の経緯は、2001年刑法改正までの捜査・起訴方針への交通事件遺族の不信を典型的に示すものである。この事件につき、当初東京地検は被疑者を不起訴処分とした。その後の検察審査会でも不起訴相当の議決がなされた。それにもかかわらず、両親は、原因の真相究明を求める訴えをねばり強く行い、それを支持する20万を超える署名が集まった。それを受けて、東京地検は、再捜査の結果、不起訴から一転、1998年11月に、略式手続ではなく公判請求した。そして東京地裁における公判審理の結果、2000年5月23日に禁固2年執行猶予4年の有罪判決が言い渡された。この事件について東京地検の検事が「今回のケースは、ここ数年の検察の交通事件捜査に対する対応を象徴したと言える。つまり、未済処理を急ぐあまり、十分な捜査を行わなかった可能性が高い。交通事件は件数が多いこともあるが、どうしても軽んじられる傾向が強かった。今回の事件は検察の交通事件の捜査実態を象徴したと同時に、交通事件捜査のあり方を改めて考えさせられたと言える<sup>21</sup>」と発言した。別の検事は「交通事件は、ある意味では汚職や殺人などと比べて、もっとも国民に密接した事件。交通事件の対処方法を検討することは社会的にも大きな意味のあることだ<sup>22</sup>」と語った。さらに元検事は「業過事件は、・・・実際はほとんど捜査を行わないで不起訴処分にしてきた。不起訴処分のうち30パーセントは真剣に捜査をすれば起訴できる事案である<sup>23</sup>」とコメントした。また、元

---

<sup>21</sup> 産経新聞特集部「検察の疲労」（角川書店、2002年）151頁。なおこの文献については発言時期が言及されていない。従って、以下、この文献中から引用する際、発言時期を示していない。

<sup>22</sup> 「検察の疲労」前掲注（21）153頁。

<sup>23</sup> 「検察の疲労」前掲注（21）153頁。

検察幹部は、国民の関心が高い交通事件について、検察としても被害者感情を考慮して十分な捜査をしたいが、態勢などを考えると、とても事件すべてに対応できないというジレンマについて、「過失犯の処理については、隼君事件を契機に、それまでに『だれもが処罰の対象になる可能性が高い』という見方から『(同時に)だれもが被害者になる可能性も高い』ということに気がついたようだ。両方のことを考えなければいけない。とはいっても、今後、どう対応していくのか。法整備を含め、そのバランスをどうとるのが今後の課題だ<sup>24</sup>」と述べた。

隼君事件の経緯について、1998年11月26日の記者会見において、東京地検の斉田次席検事は、「再捜査の結果、新たな証拠を収集できたのだから、結果的には捜査が不十分だった。先の業務上過失致死事件の不起訴処分は誤りだったといわざるを得ない。これを反省の契機として、いっそう被害者の立場に配慮した検察権行使に努めたい<sup>25</sup>」と発言した。

しかしながら、検察内部で上記のような問題意識があったにもかかわらず、現実には、それらの検事の発言の後も、検察による捜査・起訴判断に対して、交通事件遺族が信頼を回復するような理念や方針が打ち出されることはなく、交通事件の起訴率も低下を続けた。膨大な数の交通事件の起訴・不起訴の判断にメリハリをつけることが目的であったはずの検察庁による以下に述べる処理方針転換は、結果として、担当官の士気を低下させることになり、事件の個別具体的内容による起訴便宜主義の運用に対する深い考慮がみられることもなくなった。また、一方の当事者が死亡している事件についても、その多くが「軽微な事件」として扱われる状況が改善されることもなかった。隼君事件は、「あってはならない特異なケース」ではなく、不起訴を原則とする起訴・不起訴の判断から必然的に導かれる不十分な捜査であった。このような捜査方針に納得できない多数の遺族の不満は、法改正を求める運動、すなわち、交通事件の軽視を許さないために、交通事件の法定刑を引き上げることにより、「重大な事件」として十分な捜査が尽くされ、画一的な原則不起訴との

---

<sup>24</sup> 「検察の疲労」前掲注(21)154頁。

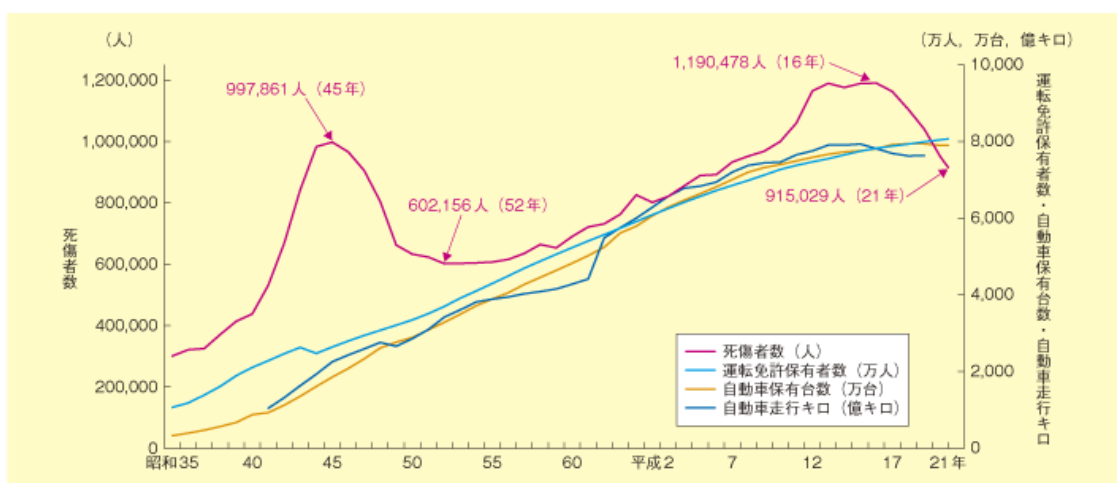
<sup>25</sup> 「検察の疲労」前掲注(21)150頁。

判断がなされないことを求める運動につながった。

以下では、まず 1986 年を境とした検察庁における交通事件原則不起訴への転換の経過を分析し、次いで転換後の問題点を指摘する。

### 1-1 検察庁による交通事件処理方針の転換

図 1：死傷者数、運転免許保有者数、自動車保有台数および自動車走行キロの推移<sup>26</sup>



注 1 死者数は警察庁資料による。  
2 運転免許保有者数は警察庁資料により、各年12月末現在の値である。  
3 自動車保有台数は国土交通省資料により、各年12月末現在の値である。  
4 自動車走行キロは国土交通省資料により、各年度末の値である。軽自動車によるものは昭和42年度から計上された。

#### (A) 1985年までの交通検察の理念

かつて「交通戦争」という言葉が広く国民に浸透していた時代があった。貨物自動車を中心としていた自動車交通が、二輪車、乗用車の保有台数の急増および高速道路網の整備により急成長し、その一方で交通警察官増員等の対策が追いつかず、1970年に、年間交通事故死者数が過去最悪の16,765人に達した1960年代前半（昭和30年代後半）から1970

<sup>26</sup> 2010年度版交通安全白書第1章第1節  
[http://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h22kou\\_haku/zenbun/genkyo/h1/h1b1s1\\_1.html](http://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h22kou_haku/zenbun/genkyo/h1/h1b1s1_1.html).

年代後半（昭和 50 年代前半）までが、第一次交通戦争と位置づけられた。その後、図 1 に示されたように、車両保有台数は引き続き増加し、国民皆免許時代と称され、自動車交通が成長を続ける一方、1980 年以降減少傾向にあった交通事故死者数が、交通警察官増員等の十分な予算が確保できなかった等の理由から再び増加に転じた 1980 年代前半以降（昭和 50 年代半ば以降）1988 年に 1 万人を超えた死者数が減少に転じ、9,942 名になった 1996 年までが第二次交通戦争と位置づけられている<sup>27</sup>。この第一次交通戦争当時の交通検察の実務について、1971 年当時の東京地検交通部長竹村照雄氏は、次のように述べている。すなわち同氏は、就任して 1 ヶ月半の間に強く感じたこととして、「被害が大きく、過失の認定が複雑困難な、いわば重要事件ほど長期未決として残る傾向があり、このような検察の力量に期待されている事件が、いつまでも処理されず、証拠も稀薄となって証拠不十分で不起訴ということになると被害者は浮かばれない<sup>28</sup>」と述べている。この問題に対して、竹村氏は交通部長として、以下の 2 つの柱を強調して対応しようとした。[1]検察の力量に期待されている重要事件を中心に、迅速適正処理を推進すること。[2]明確な理念として「命を守る検察」を掲げることである<sup>29</sup>。

その当時、二代前の交通部長武田昌造氏が打ち出した交通検察の方針は、「選択的厳罰主義」と称されていた。すなわち車を走る凶器として運転するという故意の道路交通法違反は、事故発生の危険性が極めて高いということも十分認識可能であって、そのような業務上過失致死傷罪は、限りなく故意の傷害致死傷罪に近い実質を備えており、単なる個人法益侵害犯から転じて、大きな社会問題 = 公共危険犯的性格すら帯びるに至ったとされる。この方針のもとで、従来の単純過失犯的处理、すなわち在宅事件としての扱いを転換し、これを原則として身柄事件として取り扱うよう警察を指導し、勾留中のまま起訴すると共に、裁判においても生命に対するその危険性を強調して、量刑における実刑率を高めるこ

---

<sup>27</sup> 「平成 17 年版警察白書」（2005 年）第 1 章第 1 節「交通事故との闘いの軌跡」。

<sup>28</sup> 竹村照雄「一検察官の軌跡」（法学書院、1995 年）163 頁。

<sup>29</sup> 竹村照雄前掲注（28）166 頁。

とを導いたとしている<sup>30</sup>。

この理念に、検察実務を近づけようとしたのが、1971年当時の竹村照雄氏東京地検交通部長であったといえる。その結果、1980年代の前半までは、被疑者を原則身柄拘束して徹底した捜査がなされ、画一的な処罰基準によらず、行為と結果の総合的な判断によって適正に起訴・不起訴の決定がなされていたと考えられる。1991年に、全国交通事故遺族の会が千葉県で発足するまで、交通事件遺族による主だった運動がみられなかったことから、1985年までの「選択的厳罰主義」の時代には、交通事件遺族の刑事司法に対する不満は大きくなかった。

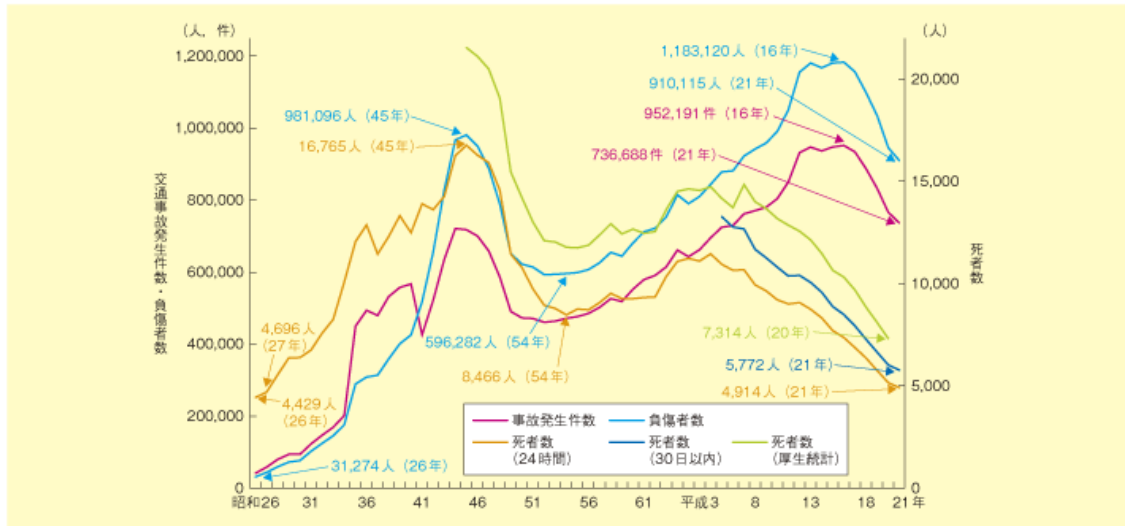
戦後の交通事故発生件数、死者数及び負傷者数の統計(図2)が示すように、道路交通事故発生件数は、1968年(昭和43年)に業務上過失致死傷罪の法定刑上限が3年から5年へと引き上げられた後、1969年をピークに減少傾向にあったが、1978年以降は、2001年に危険運転致死傷罪が制定された後、2004年に減少に転じるまで増加を続けた。しかし、負傷者数については、1978年以降、増加を続け、1999年には100万人を突破し、2004年のピーク時には、120万人近くになった。死者数が減少する一方で、傷害被害者、後遺症被害者数は、増加傾向にあるのである<sup>31</sup>。

---

<sup>30</sup> 竹村照雄前掲注(28)168頁。

<sup>31</sup> 国土交通省ホームページ「自賠責保険の損害別支払保険金の推移」  
<http://www.mlit.go.jp/common/000010081.pdf>。

図 2：道路交通事故発生件数、死者数及び負傷者数<sup>32</sup>



注 1 警察庁資料による。  
 2 昭和41年以降の件数には、物損事故を含まない。また、昭和46年までは、沖縄県を含まない。  
 3 「24時間死者」とは、道路上において発生した事故により24時間以内に死亡したものをいう。  
 4 「30日以内死者」とは、交通事故発生から30日以内に死亡したものを（24時間死者を含む）をいう。  
 5 「厚生統計の死者」とは、警察庁が「人口動態統計」に基づき作成したものであり、当該年に死亡した者のうち原死因が交通事故によるもの（事故発生後1年を超えて死亡した者及び後遺症により死亡した者を除く）をいう。なお、平成6年までは、自動車事故とされた者を、平成7年以降は、陸上の交通事故とされた者から道路上の交通事故ではないと判断されるものを除いた数を計上している。

図 2 において、各色の線は、薄い青：負傷者数、赤：事故発生件数、黄緑：死者数（厚生統計）、濃い青：死者数（30日以内）、オレンジ：死者数（24時間）を示している。

近年の道路交通事故による死者数減少の要因について、警察庁長官安藤隆治氏は、シートベルト着用者率の向上、事故直前の車両速度の低下、悪質・危険性の高い違反に起因する事故の減少などを挙げている<sup>33</sup>。その他の要因には、医療の進歩や、若者のクルマ離れなどが考えられる。若者による死亡事故の件数の減少が顕著な要因には、交通安全や環境問題についての教育普及が進められていることなどに加え、長期にわたる景気低迷も若者のクルマ離れに影響していると考えられ、今後の景気の動向が若者による死亡事故件数の増減に影響する可能性がある。一方、高齢化社会の到来により、高齢者による死亡事故件数

<sup>32</sup> 2010 年度版交通安全白書第 1 章第 1 節

[http://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h22kou\\_haku/zenbun/genkyo/h1/h1b1s1\\_1.html](http://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h22kou_haku/zenbun/genkyo/h1/h1b1s1_1.html).

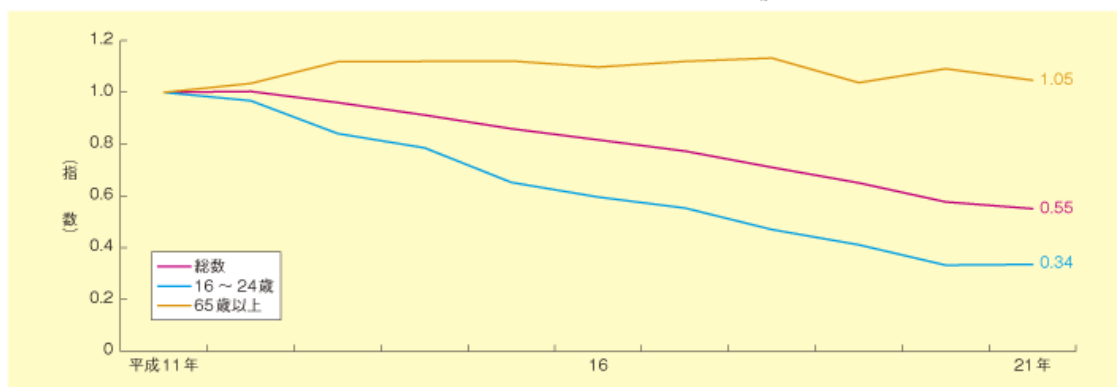
<sup>33</sup> 2010 年 1 月 2 日警察庁交通局交通企画課資料 [http://www.npa.go.jp/toukei/kouki/0102\\_H21dead.pdf](http://www.npa.go.jp/toukei/kouki/0102_H21dead.pdf).



が増加している（図3および表1）。

図3：自動車（第一当事者<sup>34</sup>）運転者の若者・高齢者別死亡事故発生件数の推移<sup>35</sup>

（1999年を1とした指数）



注 1 警察庁資料による。  
2 平成11年を1とした指数。

表1：第一当事者世代別死亡事故発生件数の推移<sup>36</sup>

年	16～24歳	65歳以上
平成元年（1989）	2,564	274
6年（1994）	2,300	530
11年（1999）	1,627	727
16年（2004）	969	798
21年（2009）	546	761

注：警察庁資料による

交通事故死者数減少においては、過去10年間、特に自動車乗車中の減少が顕著であるが、2008年からは歩行中の死者数が自動車乗車中の死者数を上回っている（図4）。

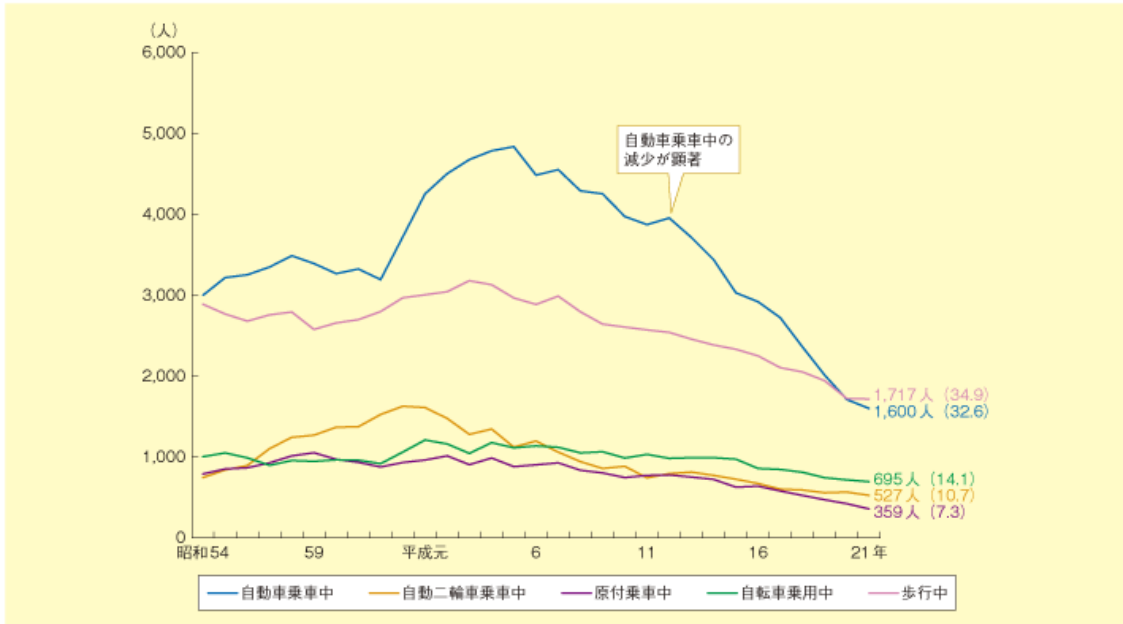
<sup>34</sup> 交通事故の当事者のうち、過失が最も重い者又は過失が同程度の場合は被害が最も軽い者。

<sup>35</sup> 2010年度版交通安全白書第1章第1節前掲注（32）。

<sup>36</sup> 2010年度版交通安全白書第1章第2節

[http://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h22kou\\_haku/zenbun/genkyo/h1/h1b1s1\\_2.html](http://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h22kou_haku/zenbun/genkyo/h1/h1b1s1_2.html)。

図4：状態別交通事故死者数の推移<sup>37</sup>



注 1 警察庁資料による。ただし「その他」は省略している。  
 2 ( )内は、状態別死者数の構成率(%)である。

## (B) 交通関係業過事件についての検察庁の処理のあり方等の「見直し」とその捜査への影響

1985年に伊藤栄樹氏が検事総長に就任し、交通関係業過事件についての検察庁におけるこれまでの処理のあり方等が、大きく「見直された」。

まず伊藤栄樹氏が東京高検検事長前田宏氏とともに、副検事による職務の肩代わり現象是正の方策を実行し、法律で定める職務配分の原則<sup>38</sup>に立ち帰ることこそ国民のための検察であるとの名分を掲げた。それを受けて、東京高検管内では、東京高検検事長名によって、副検事に取り扱わせて差し支えない地検事件を罪名によって具体的に指定した。その後、

<sup>37</sup> 2010年度版交通安全白書前掲注(36)。

<sup>38</sup> 検察庁法16条2項には「副検事は、区検察庁の検察官の職のみにこれを補するものとする」と規定されている。区検察庁とは、簡易裁判所に対応する検察庁で、比較的軽い刑事事件を取り扱う。(検察庁ホームページ <http://www.kensatsu.go.jp/>)。つまり、「法律で定める職務配分の原則」に立ち返った結果、交通関係業過事件は、副検事に取り扱わせて差し支えない、簡易裁判所に対応する軽微な事件として指定されたことになる。

時の経過とともに、肩代わり是正措置は次第に他の高検管内にも波及した<sup>39</sup>。この結果、交通事件捜査は、正検事ではなく、軽微な事件として副検事が担当することとされた。交通死亡事件は、自動車運転過失致死罪、危険運転致死罪、あるいは車両を用いた殺人罪、その他の罪名で公判請求し得る可能性が十分ある。それにもかかわらず、当初から不起訴あるいは略式起訴を前提とした捜査担当検事の配置は、遺族にとって全く納得できるものではない。副検事は、警察から送致された交通事件について、捜査の現場に臨むことはおよそなく、原則不起訴の交通検察の政策にそって、書類の点検作業のみで、不起訴処分に仕上げて職務上マイナス評価されることもないのが実情である<sup>40</sup>。遺族が、副検事と面会をしても、捜査情報は開示されないため、事件の内容が分からない状態のまま、副検事から「示談はまだか」、「前を向いて歩きなさい」、「加害者もかわいそうだ」、「告訴を取り下げなさい」、「刑事処分に不満があれば民事で争えばいい<sup>41</sup>」等の公判請求を諦めよとの趣旨を言われることが多い。それらの発言を理由に、遺族が検事交代を申し立て、正検事に交代になった事例も複数ある。

さらに東京高検検事長は、許すべきは許し、罰すべきは感銘力ある刑罰を科して寛厳よろしきを得るという名分の下に、新たに業務上過失致死傷事件を中心に起訴基準を示した。その実際の運用では、傷害の結果が全治 3 週間以内のものにつき、ほとんど過失のいかんを問わず業務上過失致死傷罪では不起訴にすることとし、証拠上明白な道路交通法違反で起訴すれば足るという基準を打ち出した。東京高検の新基準に追随した札幌高検以外の六高検は、独自に傷害の結果が全治 2 週間以内という新基準を策定した。さらに 1986 年当時

---

<sup>39</sup> 竹村照雄前掲注(28)186頁。

<sup>40</sup> 松本誠「加害者天国ニッポン」(GU企画出版部、2001年)77頁以下。

<sup>41</sup> 被害者が求めているのは、いうなれば「金の問題ではない」。被害者が目的とするのは、加害者が権利を侵害し被害者の尊厳を傷つけたことに対して責任を問い、それによって自らの尊厳を回復することである。しかし民事提訴をしても、加害者と対面して責任を追及する場が保障されるわけではない。加害者が収監されていたり、代理人を選任したりすれば、被害者は加害者と直接対面して責任を問うことはできないのである。

滝川裕英「被害者参加制度と応答責任」法学雑誌第55巻第2号(2008年)10-11頁。

<sup>42</sup>の大阪地検交通部長田邊信好氏は、東京高検の新基準を批判する論文<sup>43</sup>を公表した。同氏の指摘には、以下の内容が含まれていた。1) 交通事犯が過失犯とはいえ、人の死傷事件が頻発するのを国民が日常茶飯事として軽視する風潮こそ、検察が恐れ、必罰主義にこだわってきた理由である。2) 安易な起訴便宜主義の活用・拡充は、心なきドライバーの拍手喝采を浴びるであろうが、いかなる角度から見ても邪道である。さらに捜査の手抜きや全件送致主義の崩壊等、新たな弊害を生む恐れさえある。

しかし田邊氏の批判は事実上、無視された。そして新基準の不統一は、全国的な起訴率の隔差を大きくし、同様の事案でも一方では不起訴、他方では起訴という公平性の問題につながった<sup>44</sup>。その結果、数年後には東京高検の新基準が全国的な基準になった。そして、交通検察が新たな起訴基準を設定した時期から交通事故の死傷者数が急増し、1989年には、死者が11,000人を超え、政府が非常事態宣言を発するに至った。

---

<sup>42</sup> 1986年当時の交通事故発生件数は大阪府下が全国で最も多い48,940件、死者461名、負傷者60,249名であった。

<sup>43</sup> 田邊信好「罰金刑運用についての一つの見解」ジュリスト第891号（有斐閣、1987年）。

<sup>44</sup> 竹村照雄前掲注（28）187頁。

表 2：道路交通関係被疑事件の起訴人員、不起訴人員および起訴率の推移<sup>45</sup>

年	自動車等による 業務上過失致死傷罪			自動車運転 過失致死傷罪			危険運転 致死傷罪		
	起訴 人員	不起訴 人員	起訴率	起訴 人員	不起訴 人員	起訴率	起訴 人員	不起訴 人員	起訴率
1975	280,073	140,842	66.8						
1980	305,024	126,696	70.7						
1985	353,822	130,800	73.0						
1990	167,678	371,869	31.1						
1995	94,948	536,027	15.0						
2000	93,106	716,368	11.5						
2002	101,891	735,785	12.2				311	7	97.8
2005	91,980	766,694	10.7				302	11	96.5
2007	53,550	390,853	12.0	23,546	309,472	7.0	364	16	95.7
2009	372	12,137	3.0	67,249	613,989	9.9	256	11	95.9

注 1：危険運転致死傷罪および自動車運転過失致死傷罪が統計に加えられたのが、それぞれ 2002 年、2007 年である。

注 2：統計に 2007 年以降も業務上過失致死傷罪の起訴・不起訴人員があるのは、事件発生時にはまだ自動車運転過失致死傷罪が制定されていなかったためである。

このような起訴率低下（表 2 の示すこと）の理由、すなわち、検察庁による交通事件処理の見直しの背景にある理由について、1993 年の犯罪白書が、次のように指摘している。

[1] 「国民皆免許時代」「くるま社会」の今日、軽微な事件について国民の多数が刑事罰の対象となるような事態となることは、刑罰のあり方として適当ではないこと

[2] 保険制度が普及し、治療費や修繕費に対する保険による補償が充実してきたことに伴い、加害者が起訴されなくても、被害者が納得することが多いこと

<sup>45</sup> 検察統計年報。

[3] 交通事故の防止は、刑罰のみに頼るべきものではなく、行政上の規制・制裁をはじめ、各種の総合的な対策を講ずることによって達成されるべきものであること

[4] この種事件を起訴するとはいっても、従来から、その多くは略式手続によって処理され、少額の罰金が科されていたわけであるが、このように少額の罰金を科するのは、罰金の刑罰としての感銘力を低下させ、刑事司法全体を軽視する風潮を醸成することとなること

しかしこのような理由は、合理的ではなかったと、筆者は考える。

[1]について、「国民皆免許時代」や「くるま社会」の到来を理由に、状況や過失のいかんにかかわらず、検察庁が軽微な事件とみなした交通事件を一律に刑事罰の対象外とする処理基準は、一般予防、特別予防の観点から不適切である。特に交通参加者として保護されるべき免許保持者でない高齢者、身体障害者および子供が被害者になる場合の視点が欠けている。また、「国民の多数が刑事罰の対象となるような事態」が想定されているが、今日の日本では、多数の外国人も運転をしている状況にあり、業務上過失致死傷罪の被疑者である外国人が海外に逃亡する事案も発生している。このような状況も考慮した上で、身柄の拘束や刑事罰のあり方を検討すべきである。

[2]について、自動車損害賠償責任保険への加入は、1955年に12月1日に施行された自動車損害賠償保障法により、被害者救済を目的に定められたドライバーの義務である。自動車損害賠償保障法が制定された目的が、保険にさえ加入していれば、どのような過失があってもドライバーの刑事責任を問わないことであるかのような理由付けは、不適切である。交通検察に求められているのは、発生した事件の過失の内容によって適切に起訴・不起訴の判断をなし、さらなる被害者を生み出さないための国の姿勢を社会に示すことであり、自動車保険制度の充実による被害者への金銭的救済とは何ら関連性がない<sup>46</sup>。さらに損

---

<sup>46</sup> 「保険強制加入制度が確立されていなかった時代においては、交通事故を起こした運転者は、賠償資金を工面するため、預貯金をはたき親戚を駆けずり回るなどして苦労したのに対し、今日では、事故後保険会社に任せておけばよいようになったのであるから、保険強制加入制度の恩恵を受けるだけで、被害者救済のために昔日ほどの努力をしていないのが実情であり、不起訴を決定づけるほどの被疑者に有利な情状

害保険会社は営利企業であり、保険会社の担当者あるいは顧問弁護士が、被害者を死傷させたドライバーの代理人として交渉にあたり、被害者の落ち度を指摘することが一般的である。このような行動は「ドライバーの謝罪、誠意がない」との被害者の不満、怒りにつながる。事実上、交通事故における示談では、単に被害者と損害保険会社との間で、過失割合と金額についての攻防がなされるだけであり、このような被疑者が関与することのない示談では、被害者側が被疑者の謝罪の意思や反省の態度等を知ることはできず、被害感情が和らぐこともない。

[3]について、交通事故防止のためには、各種の総合的な対策の実施が必要とされていることは事実である。しかし日本では、そのような対策が十分なされているとはいえない。例えば、主な先進諸国との国際比較<sup>47</sup>において、全交通事故死者数中の歩行者と自転車乗用中の割合は、日本がそれぞれ 32.8%、16.1%と最も多い<sup>48</sup>。自動車保有台数が増加するにつれて、道路の舗装率も 1957 年の全国平均 1.0% から 1965 年には 3.7%、1975 年には 24.2%、1985 年には 51.8% と上昇を続け、2008 年には最も舗装率が低い岩手県でも 90.3% と全ての都道府県で 90% 以上の道路が舗装されている<sup>49</sup>。このように全国的に道路が舗装され、車両にとって速度が出しやすい環境が整えられる一方、生活道路での歩道やガードレール、ハンブ等の設置は遅れており、国家公安委員会と国土交通省が全国的に「あんしん歩行エリア」の整備を進めるなどの対策が講じられなければならないほどである。しかしなお、通学路を含め、交通弱者にとって未だに危険な道路は多数存在している。自動車運転過失致死傷罪の新設・法定刑の引き上げのきっかけになった 2006 年 9 月 25 日に埼玉県川口市で発生した、園児 4 名が死亡し、園児と保育士 17 名が重軽傷を負った事件の現場となった道路は、生活道路であるにもかかわらず、事件発生当時、速度規制がなく、法定最高速度

---

とは評価し難く、これを理由にどんどん起訴猶予処分に付するのは、理不尽である。」

田邊信好前掲注(44)119頁。

<sup>47</sup> IRTAD- OECD International Road Traffic and Accident Database (2008年)。

<sup>48</sup> 歩行者と自転車乗用中の交通事故死者数：米国 11.7%と 1.9%、ドイツ 14.6%と 10.2%、英国 22.5%と 4.5%、フランス 12.8%と 3.5%、スウェーデン 11.3%と 7.6%。

<sup>49</sup> 国土交通省「道路統計年報」。

は60キロであった。その後、2009年10月に、ようやく、警察庁が生活道路の最高速度を30キロとする新基準を設定し、都道府県公安委員会が定める各道路の規制速度を見直すよう各都道府県警察に指示した。

交通死亡事件が多数発生した後、あるいは一度に多数の被害者が死亡する悲惨な事件が発生してから1つ1つ対策を講じるだけでは、国の対策としては不十分である。ドライバーには、一定の犯罪的結果の発生を予見すべき義務と、そのような予見に基づいて犯罪的結果の発生を回避すべき義務が課せられている<sup>50</sup>のであり、交通検察には、国民の命と健康を守る義務、すなわち車両を凶器にさせない意識をドライバーに与える義務が課せられている。なにより重要なドライバーの交通道德の維持には、刑罰の感銘力が必要である。また交通事件の刑罰のあり方について、懲役、禁固、罰金以外にも免許剥奪<sup>51</sup>や社会奉仕命令を取り入れる等、刑罰自体の多様性を検討する余地がある。

[4]について、起訴する場合であっても原則罰金での処理は軽すぎ、さらに罰金の額自体も軽すぎたのである。それゆえ、刑法211条が改正され(2006年5月28日施行)、業務上過失致死傷罪罰金刑の額が50万円以下から100万円以下に引き上げられたのである。業務上過失致死傷罪の罰金引き上げは、交通事故被害者の要望が強かった上、捜査関係者からも「ケースによっては現行の罰金の上限は軽すぎる」と指摘されていた<sup>52</sup>ことが背景にある。これに対して、自動車運転過失致死傷事犯関係の刑法改正要綱についての意見表明におい

---

<sup>50</sup> 最決昭42.5.25判タ208号140頁。

<sup>51</sup> 第153回国会参議院法務委員会(2001年11月27日)において京都学園大学教授川本哲郎氏(当時。現在は京都産業大学教授)が以下のように発言した。「我が国とイギリスの大きな違いは、やはり運転資格の剥奪が刑事罰であるということです。先ほど申し上げたように、我が国の場合の運転資格の剥奪は、これは行政処分ですので、そこが非常に大きな違いだろうということです。私個人としてはもう随分前から、運転資格の剥奪を刑事罰として取り入れて運用してはどうかと。実際に運転者の方も、免許の剥奪というのは非常に威嚇効果があると。免許の剥奪と罰金を比べても、威嚇効果というのはむしろ運転資格の剥奪の方が大きいかわからないという結果も出ておりますので、それは検討に値するのではないかと考えておりますし、さらに一つつけ加えますと、イギリスではいろんな提案が出てくるわけですが、車両の使用禁止とか、そういうような処分というもあり得るわけですし、つまり自分の自宅のガレージに車を置いている場合でもチェーンとかをつけて運転させないようにする、そういうようなことも考えられるので、もう少し、私個人としたら、制裁の幅を広げるというか、多様性というのを考えていただきたいと思っております。」

<sup>52</sup> 2006年4月25日付共同通信Web版。



て、被害者が死亡した場合については、罰金刑という選択は削除すべきとした被害者団体もあった<sup>53</sup>。この問題については、2005年6月に業務上過失致死罪により略式起訴され、姫路簡易裁判所から罰金35万円の略式命令を受け、さらに兵庫県公安委員会から免許取り消し処分を受け、2007年2月まで再取得が認められていなかった運転手が、2006年9月20日に、勤務地から帰宅途中に自宅近くの市道でワゴン車を運転していたところを、業務上過失致死罪の被害者遺族が発見し、兵庫県警姫路署に通報、運転手が逮捕される事件があった。この道交法違反（無免許運転）の罪について、姫路区検は同年9月11日、姫路簡裁に略式起訴し、運転手は姫路簡裁から罰金30万円の略式命令を受けた。この事件が示すように、被害者の傷害の程度が小さい事件のみならず、死亡した場合であっても、略式手続によって少額の罰金を科し、罰金の刑罰としての感銘力を低下させてきたのは交通検察であり、刑事司法全体を軽視する風潮を醸成しないためには、捜査を尽くし、適正に自由刑、罰金刑あるいは不起訴の判断をなすべきである。

新たな業務上過失致死傷事件の起訴基準が示された後の警察官の士気の低下については、検察庁のなかにも、どうせ不起訴なら警察も捜査しなくてもよいということになるという懸念があった<sup>54</sup>。その後1999年に、警察庁が行なった交通警察官のアンケート調査の結果が報道され、最も多かった回答が「ストレスがたまりやすい」（93%）、次いで「仕事に対する評価は他に比べて低い」（86%）であった。この記事は、「どんなに丹念に捜査しても大半は起訴されない現場警察官の本音がある」と結ばれていた<sup>55</sup>。

上記のように、検察庁が打ち出した交通事件の実務による「非犯罪化<sup>56</sup>」により、起訴率が低下しただけではなく、1999年から2008年までにおける検察庁終局処理人員について、

---

<sup>53</sup> 北海道交通事故被害者の会 2007年2月19日。

<sup>54</sup> 竹村前掲注(29)190頁。

<sup>55</sup> 1999年6月26日付日経新聞朝刊。

<sup>56</sup> 本稿で使用する「非犯罪化」という用語は、欧米における刑法の改正に結実するような形での非犯罪化とは異なる、日本において、捜査・訴追機関に与えられた広範な裁量権の行使を通じた、組織的かつ大量に行われている「事実上の非犯罪化」を意味する。

中島宏「非犯罪化的機能からみた公訴権濫用論の限界 - 濫用的訴追の抑制から手続きの打切りへ - 」(立教大学大学院法学研究 15号、1996年)167頁以下。

交通関係過失致死傷事件の公判請求と略式命令請求、それぞれの数と割合は、公判請求が6,917名、略式命令請求が63,094名、略式命令が9割となる。

1985年の起訴基準の転換は、ドライバーの増大とともに膨大な数の前科者を生み出すことに対する懸念を出発点として、被害の程度が小さい事件が対象であったはずにもかかわらず、実務では、結果が重大な過失致死事件も対象としていった。その結果、捜査担当者の士気が低下し、適正さを欠く起訴・不起訴の判断につながった。この点が問題なのである。

## 1-2 現状の問題点

以上指摘したことを、筆者が行ったアンケート調査の結果(A)、副検事による起訴・不起訴の判断(B)、略式命令と検察審査会(C)、交通事故鑑定人(D)の問題により論証していきたい。

### (A) 交通事件遺族を対象としたアンケート調査

#### <アンケートの目的>

筆者は、2010年7月、交通死亡事件の捜査・起訴のあり方の見直しと捜査情報の早期開示について、具体的に体験に基づくどのような要望があるのかを把握し、検討することを目的に、TAV交通死被害者の会(会員数153家族<sup>57</sup>)の会員である遺族を対象にアンケート調査を実施した。

#### <アンケート調査方法>

調査方法として、調査目的および今回のアンケートについては、遺族のみを対象とする旨を記載したアンケート用紙に返信用封筒を同封し、会員全員に郵送した。回答は無記名

---

<sup>57</sup> 会員の構成は、事件の発生前年別では1990年に発生した事件の遺族から2009年に発生した事件の遺族までである。会員数は家族数でカウントしているが、1家族に複数名の会員をすべてカウントした場合、性別では男女ほぼ半数ずつである。

とし、アンケート用紙の返送または会のホームページに設置した会員専用アンケート記入ページのいずれかでの回答を依頼した。

得られた回答は、郵送分が 21 名、ネット経由が 15 名の合計 36 名( 23.5% )であった<sup>58</sup>。

表 3：回答者の性別と年代

			年代（歳代）					合計
			～ 20	30	40	50	60～	
性別	男性	回答数	0	1	0	6	8	15
		性別の%	0%	6.7%	0%	40.0%	53.3%	41.7%
		年代の%	0%	3.3%	0%	54.6%	53.3%	
性別	女性	回答数	0	2	5	5	7	19
		性別の%	0%	10.5%	26.3%	26.3%	36.9%	52.8%
		年代の%	0%	6.7%	71.4%	45.4%	46.7%	
性別	未記入	回答数	0	0	2	0	0	2
		年代の%	0%	0%	28.6%	0%	0%	5.5%
合計		回答数	0	3	7	11	15	36
			0%	8.3%	19.4%	30.6%	41.7%	

上記表 3 に示した通り、回答者の過半数が女性であったが男女差に大差はなく、年代別では 50 歳代以上が過半数であった。

<sup>58</sup> 母数である会員数には、今回のアンケート対象外とした重度障害被害者の家族が含まれている。

表 4：直接的被害者と遺族との関係

			合計
直接的被害者との関係 (遺族は直接的被害者の・・・)	親	回答数	20
		総和の%	55.5%
	子	回答数	9
		総和の%	25.0%
	配偶者	回答数	5
		総和の%	13.9%
	兄弟姉妹	回答数	1
		総和の%	2.8%
関係 未記入	回答数	1	
	総和の%	2.8%	
合計		回答数	36

上記表 4 に示した通り、直接的な被害者との関係では、被害者の親が過半数を占め、次いで子、配偶者の順であった。

< アンケート調査結果 >

表 5：起訴・不起訴決定前の段階での捜査情報開示申し入れの有無

した	しなかった
16	20

起訴・不起訴決定前の段階での捜査情報開示を申し入れた理由として、最も多かった回答は、「事故・死亡原因が知りたかった」であった。その他の理由として、初動捜査への不審、科捜研の鑑定過程が知りたかった、家族の最後の様子を知りたかった、加害者の供述が知りたかったという回答があった。

申し入れなかった理由として、泣き寝入りの状態だったという回答があった。これは、関心があったにもかかわらず、被害者としての権利が認められているわけではなく、どうすればよいのか分からなかったという意味であると思われる。

表 6：警察（送検前）での捜査情報開示の有無

開示を受けた	開示を受けなかった
13	24

どのような形で情報開示を受けたかについて、最も多かった回答は、「口頭での説明」であった。次いで「実況見分調書」と「写真」、その他、手書きの図面、TAAMS(警察が設置した交通事故自動記録装置)の映像という回答があった。

表 7：検察（起訴・不起訴決定前）での捜査情報開示の有無

開示を受けた	開示を受けなかった
9	27

どのような形で情報開示を受けたかについて、最も多かった回答は、「口頭での説明（加害者の証言、証人の証言、罪歴[前科前歴]）」、捜査報告書、捜査調書、実況見分調書、鑑定書、図面、信号無視の距離という回答があった。

表 8：警察・検察（起訴・不起訴決定前）に受けた弁護士援助の有無

支援を受けた	支援を受けなかった
19	17

私選弁護士から受けた援助の内容について、最も多かった回答は、「検事への面会の申し入れや面会時のアドバイス」であった。その他、送検番号を含む警察への問い合わせや情報開示を求める対応の仕方のアドバイス、検事との面会の際の同席およびその他のアドバイス、検事交代の指示や文書の書き方のアドバイス、弁護士から警察に電話をして要望を

伝えてもらった、弁護士から検察官に遺族の検事調べの要望をしてもらった、上申書の書き方のアドバイス、告訴状、告発状の作成、追起訴の際の支援、現場検証、警察の記録閲覧、検察審査会、精神的・法律的な様々な支援、起訴を求める署名、目撃情報を求めるピラ配りという回答があった。

表 9：遺族による捜査に関わる行動の有無

捜査に関わる何らかの行動をした	捜査に関わる行動はしなかった
17	19

遺族による捜査にかかわる何らかの行動の内容について、最も多かった回答は、「ピラ配り、看板設置を含む目撃者探し」であった。その他に、現場での撮影、相手車両の撮影、双方の車両の整合性と現場の見通し状況の捜査、信号周期調査、現場ガードレールの買い取り、相手車両の撮影、被害車両の保管、複数回の警察官との面会、署名活動、上申書提出、事故通報者との面会という回答があった。

表 10：損害賠償請求

民事提訴をした	民事提訴はしなかった
29	7

民事提訴の理由として、最も多かった回答は、「加害者に謝罪や反省がなく許せなかったから」であった。その他に、謝罪と反省を理由に刑事裁判で減刑されたことで「許すという機会さえ与えられなかった」ことを主張したかった、刑事裁判での被告人弁護人が指摘した被害者の落ち度の主張が[被告人]本人の主張なのかを民事で確認したかった、加害者側から提訴されたため、被害者の落ち度を指摘するなどの加害者の態度[が許せなかった]、損害保険会社の態度[が許せなかった]、刑事裁判の事務的処理や信憑性のなさなどから真実を知りたかった、過失割合をはっきりさせるため、刑事告訴とほぼ同時に提訴した、刑事裁判の判決に納得できなかった、加害者を尋問するため、独自に捜した目撃者の証言と刑事

裁判での被告人の証言との違いを正したかった、刑事裁判が知らない間に進行していたので民事で真実を知るため、民法の不法行為責任の追求、何らかの罰を与えるため、被害者の名誉を守るため、被害者の無念を晴らすため、被害者の命を返してほしい[と言いたかったから]という回答があった。

表 11：検察審査会への申し立ての有無

申し立てをした	申し立てはしなかった
4	32

検察審査会への申し立てについて、嫌疑不十分での不起訴、救護義務違反での不起訴、証拠不十分での不起訴とされ、申し立てをしたとの回答があった。

検察審査会への申し立てをしなかった理由については、納得できなかったが略式起訴のためできなかったという回答があった。

表 12：交通事件の捜査・起訴の適正化について要望する法改正・制度改正（自由回答）

警察に対する要望	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 送検前の捜査情報全面開示</li> <li>・ 実況見分調書の開示</li> <li>・ 被害者通知制度実施の義務化と実施時の捜査情報開示拡大</li> <li>・ 遺族調書のあり方の検討（遺族の気持ちを汲み取った書類を作成してほしい、言ってもいないことを記載しないでほしい、遺族が自ら文書を作成するなど選択する権利や配慮がほしい）</li> <li>・ 事情聴取の書式を改ざんできないような様式にしてほしい（調書に訂正や行間がまばらにあるのはおかしい）</li> <li>・ 物語形式ではなく問答形式の調書作成</li> </ul>
----------	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 遺族調書の控えを公文書として、作成時点で遺族に渡す</li> <li>・ 先入観のない客観的状況の把握と証拠保全</li> <li>・ 形式的な調査ではない捜査</li> <li>・ 夜間の捜査での見落としを防ぐ捜査[方法]</li> <li>・ 飲酒（血液）検査の徹底</li> <li>・ 携帯履歴捜査の徹底</li> <li>・ 目撃者情報の正当性[可視性]の確保</li> <li>・ 捜査員の増員と質的向上（物理[学]に詳しい捜査員）による捜査の徹底</li> <li>・ 被疑者・目撃者からの事情聴取の可視化を導入すべき</li> <li>・ 担当官ごとの大幅な[捜査の]差の是正</li> <li>・ 捜査でなすべきことを明文化し、[各事件において]等しく同じプロセスでの科学的な捜査の義務付け（勘と経験による先入観をもった捜査を止める）</li> <li>・ 送検時期を早めて事件を多くの人目にふれさせ、裁判にならせてほしい</li> </ul>
<p>検察に対する要望</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 起訴前の捜査情報全面開示</li> <li>・ 迅速かつ正確な情報の開示</li> <li>・ 捜査・裁判とも担当を正検事にする</li> <li>・ 横柄な態度を改める</li> <li>・ 被害者側の立場の理解と被害者とのコミュニケーション</li> <li>・ [被害者からの]担当者交代請求の制度化</li> <li>・ 副検事の増員と質的向上による公判起訴か略式起訴かの判断適正化</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 遺族聴取の実施</li> <li>・ 遺族調書の控えを公文書として、作成時点で遺族に渡す</li> <li>・ 警察の作成した調書のみによ拠しない主体的な捜査（警察捜査のまとめにしないほしい）</li> <li>・ 「お抱え鑑定士」による警察捜査の追認[を止める]</li> <li>・ 現場に足を運ぶことの義務化</li> <li>・ 起訴・不起訴の決定の通知</li> <li>・ 正義を貫いてほしい</li> <li>・ 公判起訴率の向上</li> <li>・ 軽すぎる求刑の見直し</li> </ul>
<p>弁護士に対する要望</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 受任後途中で辞任する場合の返金の義務化</li> <li>・ 適正な費用体系と透明性の確立</li> <li>・ 警察による捜査段階からの支援（情報開示を求める、証拠保全に関する助言）</li> <li>・ 遺族側への法的な説明（事件発生後の流れや被害者の権利など）</li> <li>・ 「被害者専門」弁護士と名乗るのであれば、過去の担当事件（受任・事故概略・判決）を公表し、経歴で判断できる制度</li> <li>・ 損保の代理人をしている弁護士は、被害者弁護を控えてほしい</li> </ul>
<p>鑑定人に対する要望</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公的な第三者[としての]鑑定人制度[の創設]</li> <li>・ 国家資格</li> <li>・ 過去の担当事案を公表し、鑑定人の評価ができる制度</li> <li>・ まともな鑑定人に会える制度（裁判に反映されにくい）</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高額すぎる費用</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 嘘が多すぎるので、警察・検察での加害者の調書を起訴・不起訴を問わず、遺族にも読ませて欲しい</li> <li>・ [交通捜査を専門とする]科捜研要員の増員と質的向上</li> <li>・ 住所確認もしていない加害者側目撃者の警察調書を検察・裁判所とも信憑性があるとして採用した</li> <li>・ 警察・検察・弁護士・鑑定人などの交通事件関係者と被害者遺族団体が定期的な会合を持つ制度の確立</li> <li>・ 警察官・検察官・弁護人が被害者心理等を勉強する制度</li> <li>・ [地方]運輸局[国交省の出先機関]による特別監査制度の見直し</li> </ul>

損害賠償請求に関しては、民事提訴をした理由のうち「加害者に謝罪や反省がなく許せなかったから」が最も多かった。またその他の理由は、事実の解明、責任追及、被害者の落ち度の指摘に対する反論、被害者の名誉・無念といった心情に大別される。

上記のアンケート結果から、まず交通死亡事件の特性として、次の2点を指摘することができる。1) 交通事故の「非犯罪化」後の警察と検察の捜査に対して遺族が抱く不信任感。2) 損害賠償の請求先が被疑者・被告人本人ではなく、損害保険会社であること。

また日本では、弁護士による犯罪被害者支援の制度が始まったばかりであり、「交通事故に詳しい」と自称する弁護士のなかには、損害保険会社の顧問弁護士を務め、損害賠償請求における遺族の心情等に関心あるいは無配慮な弁護士も存在する。

交通事故遺族は、捜査情報の開示を受けることもないまま、また、損害保険会社から保険金を受領すれば、被疑者・被告人の刑罰が軽減されることも知らされないまま、検察官、損害保険会社担当者、さらに自ら依頼した弁護士から示談を促される場合が少なくない。そもそも遺族に捜査情報を開示しないまま、遺族調書の作成において、被疑者・被告人に

対して、厳罰を望むのか、寛大な処分を望むのかの判断を求めることには無理があり、損害保険会社からのどのような支払提示額が妥当であるのかを判断することもできない。

## (B) 副検事による交通死亡事件の捜査と起訴・不起訴の判断の問題点

交通死亡事件遺族の検察庁に対する最大の不満の1つが、交通死亡事件を「軽微な事件」のみしか取り扱えないはずの副検事に担当させていることである。検察庁では、交通死亡事件を、法曹資格を有する正検事を担当させるまでもない軽微な事件とみなして副検事を担当させているが、遺族にとっては、被害者死亡という結果に至った「重大な事件」である<sup>59</sup>。

筆者が実施したアンケート調査での回答でも、捜査・裁判とも担当を正検事にすべきとの要望があった。副検事の増員を要望する回答もあったが、法律を学んだことのある遺族でもない限り、被害者が死亡した事件を、法曹資格のない者が担当しているなどとは思いません。誰からも知らされることもないため、この遺族は、副検事を「新人正検事」のような検事だと考えているものと思われる。検察に対する要望には、担当者交代請求の制度化という回答も含まれている。これは、遺族が被害者団体の会員になった後に、他の会員から副検事には法曹資格がなかったことを知らされ、正検事への交代を求めることを、制度として遺族の権利とすべきとする主張になったという意味であると思われる。

この点については、2006年2月22日および3月2日に法務省が実施した犯罪被害者等基本計画の施策の検討に向けての犯罪被害者団体やその支援団体からのヒアリングにおいても、「交通事件を副検事が担当することにより軽微な事件として扱われていると感じる犯罪被害者等の心情を考慮すべき」「犯罪被害者等にとって真相追究は生きるために欠かせな

---

<sup>59</sup> 2002年に兵庫県で発生した事件では、書類送検後、被疑者の大学生が海外留学したため、処分が放置されたことに不信感を持った遺族が副検事の交代を申し立て、正検事が事件を担当することになった。この交代について、平田建喜神戸地検次席検事が「実況見分の結果と遺族側の主張に食い違いがあり、副検事が処分について逡巡している間に容疑者が海外留学してしまった。遺族が不信感を持って申し立てをしたため、本庁で処理する方が良いと判断した」とコメントした。(2004年2月19日付毎日新聞 Web版)。このように副検事が交通死亡事件の捜査に真剣に取り組んでいないと思われる事案が複数ある。

いことを司法関係者は認識すべき」との要望が出された。

また遺族に対する捜査情報の開示が必要とされる日本独自の理由として、「裁判なんてしたくない副検事の本音」、すなわち、捜査内容がどうであろうと、副検事は、公判を担当せずに済む罰金刑あるいは不起訴処分にしてしまいたい事情があるとして、以下の2点が指摘<sup>60</sup>された。1) 法廷での副検事の態度について、公判を傍聴した遺族からは「おどおどしていた、弁護人に比べ自信がなかった、弁護人や裁判官に何か指摘されるとうまく答えられなかった」といった感想が多く聞かれる<sup>61</sup>。2) 副検事は、もともと検察事務官の仕事しかしておらず、裁判官や弁護士とはそれまでの仕事や体験が違い、法廷の仕事に慣れていない。従って自信もなく裁判を避けたい。結果的に、不起訴や罰金での処理となる。

さらに、副検事が捜査における本来の職務を果たしていないことについて、以下のような構造上の問題も指摘されている。1) 法務省が交通事故を犯罪扱いしないので、警察は被疑者の言い分に従った捜査書類を作成し、検察も監視役の仕事をしなない。正義感のない副検事が遺族に「にらみ」をきかせる。2) 捜査情報が捜査段階で開示されないので、誰も捜査の適正をチェックせず、手抜き捜査やねつ造捜査がまかり通る。一旦終わった捜査は、クレームがあっても組織的に隠蔽ねつ造する。3) 刑事裁判が[事実上]書面審理主義となっているため、真実を求める警察官や検事や裁判官がいない。このため捜査官はずさんな捜査をしても、書面が真実とされ、真実が追求されず、ますますずさんな捜査がまかり通る<sup>62</sup>。

このような理由から、交通事件遺族は、大半を占める略式起訴や不起訴の判断が、適正な捜査の結果に基づく適正な判断なのかを確認するために、捜査情報の開示を求めている。

実際に交通死亡事件の捜査では、当事者の双方から事情を聴取することはできず、1つ1つの事件の物理的な捜査結果の分析によって、被害者の落ち度と被疑者の過失の判断をし

---

<sup>60</sup> 松本誠弁護士講演「加害者天国ニッポン：なぜ交通事故が軽く扱われるのか」(2003年)

[http://tav-net.com/matsuben/matsu\\_030916\\_01.htm](http://tav-net.com/matsuben/matsu_030916_01.htm)。

<sup>61</sup> 遺族が検事交代を申し立て、検事が交代した事例には、福岡で、副検事が第1回公判で被告人を、「さん付け」で呼んだためという事例も含まれている。

<sup>62</sup> 松本誠弁護士「加害者天国ニッポン：ずさん捜査を生む原因」

[http://www.higaishasien.com/topics/050521\\_topics.html](http://www.higaishasien.com/topics/050521_topics.html)。

なければならない。また類似事件の判例の把握と解釈など、起訴・不起訴の判断も容易ではない。にもかかわらず、検察庁が、交通死亡事件を軽微な事件として法曹資格者でない副検事に担当させていること自体が、遺族にとっては「命の軽視」であり、被害者の尊厳を著しく損なっている。これは、犯罪被害者等基本法の基本理念にも反しており、すべての交通死亡事件について、法曹資格者である正検事が担当すべきである。また日弁連が2002年11月に実施した副検事の肩代わりによる弊害についての会員アンケート調査結果においても、検察官不足と肩代わりにより、捜査の質の低下や事件処理の遅延の問題が生じているとの指摘がなされている。

しかしながら、根本的な問題として、法曹人口増加を目指した司法改革に伴う新司法試験合格者の採用が始まった2007年度以降も検察官任官者数はさほど増加しておらず（表13）交通死亡事件を担当する正検事の数不足している実情は解消されていないことがある。

表 13：検察官数と任官者数

年度	任官者数	調査日	検事	副検事	検察官総数
2004	77	2004.3.31	1563	855	2418
2005	96	2005.3.31	1627	846	2473
2006	87	2006.3.31	1648	831	2479
2007	113	2007.3.31	1667	823	2490
2008	93	2008.3.31	1739	817	2556
2009	78	2009.3.31	1779	822	2601

出典：法務省ホームページ

[http://www.moj.go.jp/keiji1/kanbou\\_kenji\\_03\\_index.html](http://www.moj.go.jp/keiji1/kanbou_kenji_03_index.html)

検察官に与えられている権限の大きさと職務の重要性を考えれば、副検事が検事の職務を肩代わりする必要性がなくなるよう検察官任官者、すなわち正検事の数を増やすべきで

ある<sup>63</sup>。

### (C) 略式命令と検察審査会の問題点

#### <略式命令>

筆者が実施したアンケート調査での検察審査会への申し立てについての質問に対して「納得できなかったが略式起訴のためできなかった」という回答があった。検察官が公判請求または不起訴の判断をなした場合と異なり、略式命令請求がなされた場合、遺族には全く意見を述べる機会がなく、裁判官による略式命令がなされた後に、記録の閲覧が認められているだけである。

現行の刑事実務においては、大半の交通事件が、裁判官によって公判で事実認定されることなく、被疑者は、検察官による不起訴処分あるいは簡易裁判所における略式命令を受けている。制度上は、略式起訴がなされた場合、裁判官が略式不相当<sup>64</sup>の判断を下すことができる。ただし、略式不相当の判断がなされることは極めて稀である。たとえ被害者にとって不利益な認定であっても、被告人に不利益な事実認定でなければ、検察官の起訴事実を容認する形で略式命令がなされている交通事件の実務について、現役の裁判官による指

---

<sup>63</sup> 「検察官は、刑事について、公訴を行い、裁判所の法の正当な適用を請求し、且つ、裁判の執行を監督する等公共の代表者として、職務を遂行するものであるから、法曹資格を有する検察官によって、担われることが、原則である。これに対して、検察庁法により、副検事制度を認めるに至ったのは、戦後、裁判所法の実施に伴い違警罪即決例が廃止され、従来警察署長によって即決されていた違警罪事件(拘留、科料にあたる罪)はすべて検察官の起訴によって簡易裁判所に係属することになり、事件の激増を見たことに端を発する。これに対応して、にわかには多数の検事を養成することは困難であつたので、この検事の人手不足を補うため、副検事制度を認めると共に、また、副検事から検事への昇進の道を開くことによって、検察事務官等の優遇による能率の増進を図るという必要性との妥協による産物であった。公益の代表者たる検察官の職務の重大性に鑑みれば、何時までも、検察庁内において、検事、副検事という資格を認めて、2段階構造を採用しておく必然性はない。検察官が、公益の代表者として、起訴を独占し、国民や国民生活を犯罪から擁護するという重要な責務を有していることからすれば、人員不足を理由とする制度については、人員の確保こそ、最優先課題であり、人員の確保のために、法曹養成制度を経ない副検事の資格を付与する制度自体が、むしろ解消されるべきである。」

名古屋弁護士会 2003年2月26日付決議書(簡易裁判所判事・副検事経験者の活用問題について)

<http://www.aiben.jp/page/frombars/topics/90ketugi.html>

<sup>64</sup> 刑事訴訟法第463条1項「前条の請求があった場合において、その事件が略式命令をすることができないものであり、又はこれをすることが相当でないものであると思料するときは、通常の規定に従い、審判をしなければならない。」

摘を以下に引用する<sup>65</sup>。

「刑事裁判官の仕事は、無罪の者を処罰しないことと、過大な刑罰をチェックすることだと考えているので、検察官が罰金刑を求刑した場合、被害者の立場に配慮して懲役刑を選択するようなことはしない。

民事で交通事故の損害賠償請求事件をたくさん経験してきたが、その証拠として、当該交通事故の略式命令（自動車運転過失致死傷罪の刑事裁判）の記録の一部が提出されることが多かった。略式命令の『罪となるべき事実』は、起訴した検察官と略式命令を発した裁判官が当該交通事故について認定した事実を示しているものだと考えていたので、民事裁判の証拠としてもそれなりに尊重していた。無条件に略式命令の罪となるべき事実を受け入れていたものではないが、これを左右するに足りる証拠が民事裁判で提出されない限りは、略式命令の罪となるべき事実上添った認定をしていたと思う。

しかし、自分が略式命令を担当するようになって、考えが変わった。略式命令の罪となるべき事実は、起訴検察官の事実認定であって、略式命令を発した裁判官の認定ではない、ということだ。起訴検察官の認定に疑問を抱いても、被告人に不利益な認定でなければ（すなわち、被害者にとって不利益な認定であっても）、検察官の起訴事実を容認して略式命令を発しており、略式不相当として、正式裁判をすることはしていない。」

簡易裁判所の裁判官による略式不相当の判断がいかに稀であるかについても、2011年1月4日付日本裁判官ネットワークブログ<sup>66</sup>での指摘を、以下に引用する。

「司法の危機が叫ばれた1960年代後半に、大阪簡易裁判所の裁判官が検察官の略式請求について、罰金額を下げるなどの判断をしたことに対して、検察庁を中心とする猛反発を受け、裁判官の独立をめぐる大論争に発展しました。その際は裁判官会議の抗議などで裁判所と裁判官の独立は守られた形となりましたが、その後は検察官の略式請求と異なる判断をすることは簡易裁判所の裁判官にとってかなりの覚悟を要する実情になっ

---

<sup>65</sup> 2010年5月17日付日本裁判官ネットワークブログ <http://blog.goo.ne.jp/j-j-n/m/201005>。

<sup>66</sup> <http://blog.goo.ne.jp/j-j-n/m/201101>。

てしまいました。

大量の類型的処理を迫られる事件が略式命令の宿命ですから、多くの事件について検察官の請求を是認する結果となるのはやむを得ませんが、その中に類型的処理に親しまない事件がある場合には異なる判断をするようにと法律が定めていますから、そのような事件を発見した場合に、略式不相当の判断をすべきということになるのですが、言うは易く行うは難しがこれまでの実情だったと思われます。」

さらに取り調べ中に暴言で相手を脅したとして脅迫罪に問われた大阪府警警部補が大阪地検に略式起訴された事件を、大阪簡裁が2010年12月に略式不相当とし、2011年1月には公判審理を大阪地裁へ移送する決定をしたことについて、筑波大名誉教授土本武司氏(元最高検検事)が、以下のようにコメントした。「どのような形で起訴するかの判断は検察官が一手に引き受け、従来は裁判所もそれをベースに裁判権を行使してきた傾向があるが、今回の移送決定は、検察への信頼が揺らぎ、独占的な判断が許されなくなった時代の変化の表れとも言える<sup>67</sup>」

交通事件遺族が持つこだわりは、客観的な証拠が遺族に示されることのないまま、「被害者の落ち度が大きく、死亡したのは自業自得」を意味するような事実認定がなされ、死亡した被害者の尊厳が損なわれることは容認できないという点である。

刑事訴訟の目的は、適正な手続を通しての正しい裁判にあり、それは適切な事実認定の起訴の上にものみ可能である。裁判の基礎となる事実が、間違った事実、単なる推測であってはならないという意味で、真実(発見)は、刑事手続に欠かせない構成原理といわなければならず、適正手続は、刑事手続の必須の原理であると考えられる。たとえ罪がある者にも、手続において人間としての尊厳それ自体は尊重されねばならないのである<sup>68</sup>。

犯罪被害者等は、刑事手続において被疑者・被告人の尊厳だけでなく、犯罪被害者等の尊厳も尊重される形での、適正手続を要望しているのである。

---

<sup>67</sup> 2011年1月20日付読売新聞Web版 <http://osaka.yomiuri.co.jp/e-news/20110120-OYO1T00599.htm>.

<sup>68</sup> 光藤景皎「口述刑事訴訟法中補訂版」(成文堂、2005年)7頁。



#### <検察審査会>

検察審査会については、2009年5月21日、改正検察審査会法が施行された。改正前の第32条の条文には「検察官の公訴を提起しない処分の当否に関し検察審査会議の議決があつたときは、同一事件について更に審査の申立をすることはできない」と規定されていたが、その解釈において、検察が事件を再起することにより、別の事件として扱うとされ、公訴時効を迎えるまでは複数回の申し立てが可能であった。

交通事故においては、2002年12月に岡山県で発生した自転車運転中の短大生（当時19歳）が死亡した事件で、被疑者である高校生（当時18歳）が、道路交通法違反（酒気帯び運転）で罰金20万円の略式命令を受けたものの、業務上過失致死罪については、岡山地検が、原因を被害者の飛び出しとして不起訴処分にした。その後、遺族は民間会社に交通事故調査鑑定を依頼し、衝突は自転車の真後ろからなされたとの鑑定結果を得た。その鑑定結果をもとに、遺族による検察審査会への審査申し立ては3回なされ、議決はすべて不起訴不当とされ、議決理由には「酒気帯び運転が最大の原因」「前方注視義務違反が明らか」「雨上がりの夜道で前照灯を下向きにして、制限速度20キロオーバーで被害者を追い抜こうとした運転は通常考えられない」「被疑者の供述に一貫性がなく実況見分調書に信用性がない」「検察官が例示した下級審の判例の引用に大いに疑問がある」「検察側の鑑定人は元検察庁職員であることから、一方に偏った鑑定をしているのではないかの疑念を抱かざるを得ない」「被疑者が酒気帯びをせず、制限速度を遵守し、かつ前方注視義務を遵守した運転をしておれば、本件事故について、予見可能性、回避可能性があったのではないか」「検察官による捜査、鑑定、信頼の原則適用の可否の再検討を要請する」等が挙げられていたが、検察が4度目の不起訴処分をした後、2007年12月に時効が成立した。

しかし、改正後は「第41条の8 検察官が同一の被疑事件について前にした公訴を提起しない処分と同一の理由により第41条第2項の公訴を提起しない処分をしたときは、第2条第2項に掲げる者は、その処分の当否の審査の申立てをすることができない。」という条文が追加され、遺族による複数回の申し立てはできなくなった。

なおかつ第 41 条 6 項 2 として「検察審査会は、起訴議決をするときは、あらかじめ、検察官に対し、検察審査会議に出席して意見を述べる機会を与えなければならない」という条文も追加されており、検察官に与えられることになった意見を述べる機会が、審査請求人には与えられていない点も問題である。

一方、2010 年 4 月から 9 月の共同通信社が行った全国 165 の検察審査会のうち、地裁の本庁所在地にある 67 力所を対象に聞き取りをし、56 力所から回答を得た調査によると、交通事故の被害者が全国の検察審査会に不服を申し立てた後、検察が審査会の判断を待たずに起訴する事案が 112 件中 30 件ある。検察が、当初の捜査が不十分だったことを認め、審査会で「起訴相当」や「不起訴不当」と議決される前に自発的に判断を覆したとみられるとの報道がなされた<sup>69</sup>。しかしながら、現状の法制度においては、上記の通り、略式起訴がなされてしまうと、事実上、審理を経ることなく、検察官による事実認定が裁判官に追認されてしまうため、交通事故遺族は、公判請求がなされ、よって裁判官による事実認定がなされることを望んでいるのである。

#### (D) 交通事故鑑定人の問題点

筆者が実施したアンケート調査では、制度として、国家資格等の公的な第三者としての鑑定人制度や、裁判で証拠として採用されるために鑑定人の信頼性を評価できる制度の創設が要望されていることが分かった。

交通事故の訴訟においては、交通事故の再現を行って鑑定意見書等を提出する「交通事故鑑定人」という存在があるが、公的な資格はなく、自称鑑定人の間には質的にかんがらばらつきがあるとも指摘されている。

またアンケート結果では、検察の「お抱え鑑定士」による警察捜査の追認を止めてほしいとの要望もみられ、検察審査会の議決でも、検察庁 OB による鑑定について、一方に偏

---

<sup>69</sup> 2010 年 12 月 26 日付産経新聞 Web 版 <http://sankei.jp.msn.com/affairs/trial/101226/tr11012261712001-n1.htm>。

った鑑定であるとの疑念が指摘された事例もある。このように、捜査や裁判において、被害者側にも信頼される客観的な証拠としての鑑定意見書等を作成する公的な交通事故鑑定人制度の確立を求める声がある。

以上のような現在の問題の改善のため、筆者は、交通事件遺族に対する捜査情報の早期開示がまず緊急の課題であると考えている。次章では、その点について、ドイツ、アメリカとの比較により論証したい。

## 第2章 交通事件遺族に対する捜査情報の早期開示とその法的根拠

日本の刑事手続は、明治以来、ヨーロッパ大陸法の影響を受け、戦後には英米法、特にアメリカ法の影響を強く受けた。しかも、現行刑法はドイツ法系の影響下にあり、本来一体不可分の関係にある刑法と刑事訴訟法が、いわば本籍の異なる性格をもちながらも、一体化しなければならないという関係に立つという比較法的にみても、極めて類例をみない立法例になった<sup>70</sup>。

現行刑事訴訟法の制定過程では、新憲法の精神に基づき、旧刑事訴訟法に欠けていた被疑者・被告人の人権を保障すべく規定された。

その後 21 世紀を迎え、犯罪被害者の権利利益に関する法整備については、欧米諸国から約 20 年遅れの 2004 年、憲法第 13 条の幸福追求権<sup>71</sup>を根拠に犯罪被害者等基本法が施行された。

本章では、日本の交通事件遺族が強く要望している捜査情報の早期開示について、戦前および戦後に日本が法整備において強く影響を受けたドイツとアメリカでの実情とその法的根拠を、現地調査を含めて論考する。

### 2-1-1 ドイツ

#### (A) 交通事件遺族に対する捜査情報の開示に関する法的根拠

ドイツにおける犯罪被害者の法的地位に関する本格的な改革案は、「刑事手続における被害者の法的地位」がテーマとされた 1984 年第 55 回ドイツ法曹大会においてペーター・リース<sup>72</sup>によって提示された。この意見書において、リースは、被害者の立場の正当化について、以下の見解を示した。[1] ドイツ連邦共和国基本法第 1 章第 1 条に規定された国家権力による人間の尊厳の尊重と保護を出発点とし、被告人のみならず、被害者の人間とし

---

<sup>70</sup> 中山善房「大コメンタール刑事訴訟法」(青林書院、1995年)9頁。

<sup>71</sup> 「すべて国民は、個人として尊重される。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。」

<sup>72</sup> 当時ドイツ司法省参事官(Ministerrat)。

での尊厳も、訴訟法において尊重すべきである。 [2] 被害者を単なる国家の保護対象として取り扱うだけでなく、その自立性を十分に発揮できる場の保障も、人間の尊厳を守るといふ保護領域の一部である。 [3]十分に効果的な刑法のみが、国家が定める自力救済の禁止を正当化し、国家の治安維持力を保証する。 [4]刑法が持つ社会規範の安定化と治安維持効果は、被害者を自立した訴訟手続参加者として認めるかどうかによって左右され得る<sup>73</sup>。

その後リースが指導的役割を担い、1986年12月に被害者保護法が成立した。被害者に対する捜査情報開示関連では、同年改正された刑事訴訟法において、被害者のその他の権利として、以下のような権利が認められた。第406条d [被害者に対する通知]:「被害者に対しては、請求により、その者に関係する手続の結果を通知するものとする」、第406条e [記録の閲覧]:「被害者のための弁護士は、裁判所に所在する記録または公訴提起の際に裁判所に提出されることになる記録を閲覧し、また職権で保管されている証拠物を見分することができる。[2項略]。3項:弁護士は、請求により、証拠物を除き記録をその事務所または住居に持ち帰ることができる。4項:検察官が記録閲覧を拒絶したときは、第161条a第3項第2文から第4文までの規定に従い、裁判所の判断を請求することができる」、第406条f [弁護士による被害者の援助および代理]:「被害者は、刑事手続において、弁護士の補佐を受け、または弁護士に代理されることができる。2項:裁判所または検察官が被害者を取り調べるときは、弁護士の同席が許される」、第406条g [弁護士による訴訟参加人の権利のある者の援助]:「第395条の規定により付帯訴追人として参加する権利のある者は、まだ参加の申出をしていないときであっても、公訴提起の前から弁護士の補佐を受け、または弁護士に代理させることができる」、第406条h [被害者に対する権利の告知]:「被害者には、第406条d、第406条e、第406条fおよび第406条gの権利、提起された公訴に付帯訴追人として参加する権利(第395条)、ならびに補佐人としての弁護士の任命またはその助言を受ける権利を告知しなければならない」。

---

<sup>73</sup> Peter Riess, Verhandlungen Des Funfundfunzigsten Deutschen Juristentages. Die Rechtsstellung des Verletzten im Strafverfahren. Band I (Gutachten) C 47 für den 55. Deutschen Juristentag, 1984.

上記のように、ドイツでは被害者から選任された弁護士が、被害者への捜査情報の開示を含めた刑事手続において重要な役割を果たしていることが分かる。

## (B) 交通事件遺族に対する捜査情報の開示に関する現地調査

ドイツの交通事件遺族に対する捜査情報の開示について、筆者は、2004年9月10日にベルリンでインタビューを実施した。ベルリン自由大学法学部教授：元裁判官クラウス・ゲッパート氏 (Klaus Geppert)、区裁判所裁判官ロナルド・シュティーゲルト氏 (Ronald Stiegert)、弁護士ノーマン・コンドー氏 (Norman Kondo) に対するインタビューの内容は以下の通りである。

Q1: 被害者の弁護士を通じてのみ捜査情報が被害者遺族に開示、すなわち記録の閲覧が許されると規定されている<sup>74</sup>理由は？

A:ゲッパート氏：「ドイツの法律ではもう何年も前から、調書閲覧、現在捜査中の事件の調書閲覧の権利は、常に弁護士かその組織に制限されています。なぜなら弁護士とは、ドイツの法律では、被疑者や被害者一方の側の援助をするのではなく、連邦弁護士法により、連邦刑事訴訟において中立的で独立した機関でなければならない、つまり真実に基づき法秩序を守った瑕疵のない裁判が行われるよう務める義務があるからです。」「調書閲覧が弁護士に限られているのには、証拠が隠滅されてしまわないようにという理由もあります。しかし弁護士はいつでも調書のコピーを取り、依頼人に渡す権利をもっています。開示で得た情報の守秘義務などはありません。」「注釈をしますと、ドイツでは調書閲覧が弁護士のみに限られている事に対して、世論の中で批判がでています。20年程前[1980年代半ば頃]からドイツでは、被害者や被疑者が直接調書閲覧できるように法律を改正しようという努力がなされています。この努力は欧州共同体の観点からも支持されています。欧州には

---

<sup>74</sup> 刑事訴訟法第 406 条 e。

超国家の制度、欧州人権裁判所が存在します。この欧州人権裁判所が、最近、被疑者および被害者の調書閲覧権を大幅に拡大する判決を出した結果、ドイツの立法機関は、2004年9月1日をもって発効する法律で、状況をかなり改善しました<sup>75</sup>。」「1986年からドイツ刑事訴訟法には『それが被害者にもかかわるものであれば、被害者から請求があれば手続の結果を被害者に通知する義務がある<sup>76</sup>』と規定されています。この条項が2004年9月1日をもって次のような方向に、改正されました。『それが被害者にかかわるものであれば、被害者からの請求があれば捜査の打ち切りおよび手続の結果について被害者に通知する義務がある』、つまり通知義務が拡大されたのです。『被害者のための弁護士は、裁判所に所在する記録または公訴提起の際に裁判所に提出されることとなる記録を閲覧し、また職権で保管されている証拠物を見分することができる』、被害者は弁護士を通じて早い段階で、調書閲覧を要求できます。『そこに正当なる利益があるのであれば』、重要なことは、そこに正当な利害があるとみなされればという点です。」

「しかしこの被害者に関する権利は、第406条eの2項で制約を受けて、狭められています。『被告人またはその他の者の保護に値する利益が閲覧と対立し優越するときは、拒否することができる』。つまり検察、のちには裁判所は、被害者の情報開示への利害と被疑者や被告人もしくは第三者の秘密厳守への利害との間の利益考慮をしなければならないのです。すなわち、どちらの利益を尊重するかという困難な判断です。1986年からは法律にこうありました。『被害者は調書閲覧の権利があることを知らされるべきである』。この「べきである」という一言が重要です。これは義務規定ですが、強制義務規定ではありません。2004年の9月1日に施行された条文では『被害者は、そのもつ権利について知らされる』と規定されました。大変重要な、実務においても重要な規定で、犯罪訴追担当機関、つまり検察や裁判所は、被害者がそのような情報閲覧の権利を有していることを被害者に通知せね

---

<sup>75</sup> 欧州人権裁判所の判決はドイツの国内裁判所を直接拘束するものではないが、欧州人権条約締結国は欧州人権条約の遵守義務を負う（欧州人権条約第1条）。

<sup>76</sup> 刑事訴訟法第406条d。

ばなりません。」

A:シュティーゲルト氏「現場ではこうです。交通死亡事件の場合は事故の被害者の遺族に対して警察が、遺族にどのような権利が与えられているかを説明するリーフレットを渡します。ただし、しばしば裁判で被害者が裁判官に、他にどんなことができるのか。と質問することもあります。すると被害者は、弁護士を依頼できること、また自分で費用が負担できなければ国が弁護士の費用を負担することの説明を受けます。」

A:ゲッパート氏「ドイツの刑事訴訟法では、特定の事件において被告人は、弁護士によって弁護される権利を得ます。被告人にお金があれば弁護士への報酬は国が負担します。これが、犯罪の被害者の権利にも適用されるようになったのです。被害者本人だけでなく、死亡した被害者の遺族にもです<sup>77</sup>。」

A: シュティーゲルト氏「情報を得る可能性はその以前からありました。しかし家族や被害者本人は、まずは自分で弁護士を立てるべしとされていました。ドイツでは交通事件の場合、ほとんど全てのケースで事故をおこした車両、つまり加害者側の保険で、事故の被害者やその家族の弁護士報酬が支払われています<sup>78</sup>。」

A:ゲッパート氏「この保険の問題も重要なポイントです。ドイツには二重の保険システムがあります。もちろん日本のようにドイツにもどの車両に対しても義務づけられている自賠責保険があります。それに加えて、ドイツには任意ですが、多くの人加入している弁護士・訴訟費用保険があり、多くの車両運転者が追加で加入しているこの任意保険により、

---

<sup>77</sup> 第 397 条 a。

<sup>78</sup> シュティーゲルト氏の説明にある「加害者側の保険で被害者側の弁護士報酬が支払われるほとんど全てのケース」に当てはまらず、ゲッパート氏の説明にある「国が弁護士の費用を負担する」ケースには、加害者が特定できないひき逃げ等があると思われる。



弁護士援助を保険が費用負担してくれることです。それだけに刑事犯罪訴追機関が、できるだけ早い段階で、弁護士の援助を求める権利を被害者に告知するよう義務づけられた法改正は重要な意味を持ちます。」

A: シュティーゲル氏「警察は捜査の結果を検察に送致し、検察が起訴するかどうか判断します。送検された案件すべてが起訴に到るわけではありません。もし起訴されなければ刑事訴訟手続きは取り下げられます。それ以外の場合、書類は裁判所に提出され起訴となります。裁判官は書類を審査し、判断を下すに十分かどうか検討します。もし十分であれば訴訟手続きが始まり、公判がおこなわれます。もし十分でなければ公訴棄却となり書類は検察に差し戻されます。」

A: ゲッパート氏「ドイツ法では、被害者に対してさらなる救済を提供しています。『起訴強制手続<sup>79</sup>』というものです。172 条以下[に続く条文も含む]の内容を次にご説明します。起訴強制とは、ある条件を満たしていれば被害者は公訴を強制できるというものです。シュティーゲルトさんが今お話ししたケース、警察が事件を検察に送致したが、検察が証拠不十分で起訴に至らずと判断した場合、被害者は複雑な手続きが必要ですが、担当検察官の上級官庁に抗告することができます。そしてそこでも却下されれば、検察を起訴に踏みらせるために、ある一定の条件を満たしている場合、第 3 番目の当該官庁である州高等（州上級）裁判所の決定をあおぐことができます。」

A: ゲッパート氏「もう少し複雑になりますが、刑事訴訟と民事訴訟の区別に話を戻します。刑事訴訟が、損害賠償をめぐる民事訴訟の結果とは異なる結果になることがあります。刑事訴訟に関しては、「疑わしきは罰せず」の原則が有効です。つまり明白な証拠がなく、疑

---

<sup>79</sup> 第 172 条。

わしい場合は、裁判所は被告人に有利な事実関係があったという判断を下さねばならなりません。損害賠償をめぐる訴訟では、別の立証責任規則が適応され、その原則はあてはまりません。」

Q2: 検察が起訴しなかったとき被害者は裁判所に申し立てできるのか？

A: シュティーゲルト氏「そんなケースには起訴強制手続を用います。検察が、否というときは起訴強制手続が可能です。」

A: ゲッパート氏「3段階の手続きがあります。まず被害者は担当検察に異議を申し立てます<sup>80</sup>。それは被害者自身あるいは弁護士を通じて行います。もし第1段階の検察がその異議申し立てに応じなければ、第2段階として、担当検察官の上司に申し立てを行います<sup>81</sup>。それも被害者自身か弁護士を通じて行います。そしてその上司が行動を起こさなければ、第3段階、最後の段階ですが、弁護士を通じて州高等（州上級）裁判所に持ち込みます<sup>82</sup>。3段階の手続きです。」

Q3: それで不起訴なら手続は終わりか？

A: ゲッパート氏「もうそれ以上はしようもないです。」

Q4: ドイツでは遺族聴取があるか？

A: シュティーゲルト氏「そういうものはドイツにはありません。しかしドイツでは、死亡

---

<sup>80</sup> 第172条1項「請求した者が被害者であるときは、前条の通知を受けたときから2週間以内に、上級の検察官に対して抗告をすることができる。検察官に対する抗告の申立により、前期の期間は、遵守される。この期間は、前条第2文の教示がなかった時は、進行しない。」

<sup>81</sup> 第172条2項「上級の検察官が抗告を棄却した時は、申立人は、その告知を受けたときから1月以内に、裁判所の裁判を求めることができる。この請求ができる旨およびその方式については、申立人に教示するものとし、この教示がなかった時は、前期の期間は進行しない。」

<sup>82</sup> 第172条3項「裁判所の裁判を求める請求には、公訴の提起を理由付ける事実および証拠を示さなければならない。またこの請求には、弁護士の署名がなければならない。」

交通事故の場合は遺族が、付帯訴追人(Nebenklaeger)として訴訟参加できます。付帯訴追人にはもし自分で払う能力がない場合は弁護士を付けてもらう権利があります。さらに付帯訴追人は裁判の公判に出席し、被告人や、証人、鑑定人などに質問することができます。またどんな量刑を望むかを申し出ることができます。そしてもし判決に不服であれば、上訴できます、控訴か上告ですね。この訴訟参加は、交通事故の過失致死の裁判では非常に多くみられます。」

Q5: ドイツでは民事裁判の結果が刑事裁判に影響を与えるか？

A: シュティーゲルト氏「これは複雑な、区別せねばならないことがいろいろ混ざっている質問です。もし刑事訴訟と民事訴訟が同時に進行すれば、民事裁判は、刑事裁判が終わるまで待つことができます。」

A: ゲッパート氏「ドイツ法ではそれは平行して行われている、別々の二つの訴訟としてみなされます。」

Q6: 日本では刑罰は公共の秩序を守るためにあり、被害者のためにあるのではないとされており<sup>83</sup>、その判断が被害者への情報開示拒否の大きな理由になっているが、ドイツではその点はどうか？

A: シュティーゲルト氏「ドイツでもそれは同じです。刑事訴訟とは、国家が犯罪者に対する刑罰請求権を遂行するということです。しかしドイツには被害者が訴訟に参加する制度があります。被害者が付帯訴追人として訴訟に参加できるのです。」

---

<sup>83</sup> 「犯罪の捜査及び検察官による公訴権の行使は、国家及び社会の秩序維持という公益を図るために行われるものであって、犯罪の被害者の被侵害利益ないし損害の回復を目的とするものではなく、また、告訴は、捜査機関に犯罪捜査の端緒を与え、検察官の職権発動を促すものにすぎないから、被害者又は告訴人が捜査又は公訴提起によって受ける利益は、公益上の見地に立って行われる捜査又は公訴の提起によって反射的にもたらされる事実上の利益にすぎず、法律上保護された利益ではないというべきである」(最判平成2年2月20日判例時報1380号95頁)。

A: ゲッパート氏「国民は、司法が裁判所を通して加害者をどう扱うかだけでなく、被害者をどう扱うかもその国の司法を判断する際の基準にします。ドイツでは、被害者に対して、交通法で情報閉鎖のハードルを設けるような規則はありません。私の見解ですが、これは法治国家の『合目的性』の問題です。国民がその国の司法と法文化をどう評価するのか、それを左右するのは刑事裁判所の仕事ぶりです。刑事訴訟における被害者について、私の専門分野のひとつに、被害者に関する学問『被害者学』というのがあります。学者たちが実証的な研究をおこなうことによって、被害者に対する意識が責任ある人々の中でも高まったのかもしれない。」

Q7: 交通事故被害者遺族が弁護士を選ぶ方法は？

A: コンドー氏：「交通事故の場合は、例えばドイツで一番大きい ADAC（全ドイツ自動車クラブ）などの自動車協会が、交通法専門の弁護士を推薦します。当事者が地元の弁護士協会に問い合わせをすることも多いです。実際に、ドイツでは弁護士・訴訟費用保険が大変普及しているので、弁護士を依頼することをあまり躊躇しません。なぜなら弁護士・訴訟費用保険に入っていれば、当事者が費用を負担する必要がないからです。」

Q8: 交通死亡事件の被害者遺族に選任された弁護士の業務の流れは？

A: コンドー氏「経験上、大抵 1 人の弁護士が刑事も民事も扱います。」

ゲッパート氏「第一審では、たいてい 1 人の弁護士を立てるのが普通です。もし民事裁判も刑事裁判も上級の裁判所にいけば、民事訴訟と刑事訴訟で、それぞれ専門の弁護士を依頼することがよくあります。しかし一審ではたいてい 1 人の弁護士に任せます。」

Q9: 捜査情報を入手した被害者遺族が証人に質問する機会はあるか？

A: コンドー氏：「理論的には、弁護士が全ての捜査記録を受け取り、直接証人とコンタク

トを取ることが可能です。ただ問題になるのは、弁護士には証人に協力を強制することはできないということです。つまり弁護士は、調書閲覧をしてもまだ十分解明されていない問題があり、弁護士活動に必要な情報を集めるために、その疑問に対して証人がまだなか証言できる可能性があると考えれば、証人とコンタクトを試みることはできます。しかし召喚することはできません。弁護士には、国家捜査機関と違って召喚する権利がなく、証人に協力を強制することはできないのです。ドイツでは刑事訴訟と民事訴訟はまったく別です。民事裁判ではよくあることですが、損害賠償請求の問題において、たとえば民事裁判所が鑑定人を依頼することがあります。そしていろいろな結果が導き出される可能性があります。もちろん弁護士が、いわゆる私的鑑定書を依頼することもできます。」

A: ゲッパート氏「弁護士が証拠申請すれば、『この事故については私は 教授を鑑定人として尋問したい』と申し立てることができます。」

A: コンドー氏「そして証拠申請が受け付けられなかった場合は、法律的手段を用いるということを意味することも可能です。つまり抗告です。」

A: ゲッパート氏「証拠申請で、区裁判所のシュティーゲルト裁判官に、ある鑑定人を尋問したいと申請します。しかし裁判官が拒否する。そうすると弁護士がその決定に対して、一級上の裁判所に抗告した場合、そこで自分が出した判決がひっくりかえされることもありえます。それが嫌なので裁判官は、弁護士が希望した鑑定人に鑑定を依頼することが結果的には多くなっています。」

A: コンドー氏「最初の一步として、通知を受けます、警察が交通事故の処理にあたりますが、そこで事故番号がつかます。そして死亡事故であればその遺族に通知が届きます。そうすると車両自賠責任保険の被保険者の捜査が始まります。私は保険会社に遺族の代理人

になったことを知らせます。それからなぜ損害賠償を求めるかその理由を知らせます。捜査機関が集め調べた全ての情報が利用できます。これほどの情報は、通常弁護士一人では集められるものではありません。」

Q10: 記録を閲覧する場所は？

A: コンドー氏「普通は、希望に応じて調書閲覧のために書類が、検察から弁護士事務所に送られてきます。もちろん検察に連絡して電話で質問もできますが、書類の中身の分析に集中するほうが、意味があります。書類を送ってもらう費用は10ユーロぐらいです。もし相手に責任があれば保険会社と連絡をとり、損害賠償がどのくらいになるか、裁判せずに解決できないかなどの協議をし、それが無理であれば民事裁判となります。」

### **(C) 警察官と検察官との関係**

刑事訴訟法第163条2項では、「警察署および警察官は、遅滞なく、捜査記録を検察庁に送付する」と規定されている。

ドイツでの交通事件捜査と捜査記録開示の流れについて、2004年9月8日に、ベルリン州第4方面本部44署でミオスガ署長代理、ヤーン交通事故処理担当官、ショマー担当官、および第4方面本部交通事故捜査課で、ベッカー交通事故捜査官、ローン交通事故捜査官、交通事故捜査課カーシュンケ交通事故捜査課課長代理にインタビューを実施した。その内容は、以下の通りである。

- ・交通事件が発生した場合、まずパトカーが現場に急行する。結果が重大な交通事件（死亡・重体）であれば交通事故捜査課の捜査官2名が事故現場で事故捜査を引き継ぎ、現場にいる警察官と協力して事故の事実関係を明らかにするために必要な証拠収集や目撃者確保にあたる。

- ・事件発生後、担当官は被害者家族に、ドイツ司法省発行の被害者読本(Opfer Fibel)、民間の被害者サポートグループのパンフレット、弁護士費用の国費による援助に関するパンフ

レット等被害者の権利および援助に関する資料を配布する。警察には被害者保護法の内容を被害者家族に説明する義務があり、義務違反に対する罰則規定もある。

(被害者読本 Opfel Fibel の掲載内容) 警察への犯罪の届出、検察庁および警察による客観的な捜査義務、訴訟却下抗弁および被害者による異議申立ての権利、警察における証言者としての立場、裁判所および検察庁からの召喚、裁判所での証言、被害者の恐怖心への対応、被害者が子供の場合の対応、情報および臨席の権利、付帯私訴、私訴、弁護士の依頼および支払方法、苦痛に対する補償、社会補償およびその他の援助

- ・警察から被害者遺族への情報開示：事件番号、加害者の名前、住所、車両番号、目撃者の有無 - 目撃証言の内容を含め、警察段階では捜査資料は開示されない。

- ・目撃者が必要な場合は、地方紙さらに全国紙、ラジオやテレビを通じて広く目撃情報を求める。

- ・交通事故捜査は原則として 3 か月以内に捜査を完了するという警察内部で目安にしているルールがある。もし複雑な事故で 3 か月以内に捜査が終了しなければ、3 か月というのはあくまで内部規定なので、捜査を継続する。

- ・被害者遺族の弁護士から警察に調書閲覧請求があれば、捜査資料にその旨を注記(弁護士からの書類を添付)して送検する。

## 2-1-2 アメリカ

### (A) 交通事件遺族に対する捜査情報の開示に関する法的根拠

刑事手続における被害者の地位については、連邦においては、1982 年の被害者および証人保護法(Victim and Witness Protection Act)を皮切りとして、1990 年の被害者の権利および弁償に関する法律(Victim's Rights and Restitution Act)、1997 年の被害者の権利を明確化する法律(Victim's Rights Clarification Act)などによって明確にされていった。また、州についても、1980 年代以降、多くの州において被害者の権利章典が定められる中で、手続

の各段階で被害者に一定の地位が与えられていった<sup>84</sup>。

捜査情報は、各州の情報公開法に基づき、犯罪被害者に開示されている。アメリカでは、連邦法として 1966 年に情報公開法が定められているが、州政府の保有する情報の開示は、すべての州が制定している州の情報公開法によって実施されている<sup>85</sup>。カリフォルニア州など多くの州の情報公開法は、連邦情報公開法を模範にしている。例えば、カリフォルニア州情報公開法は、州内のいかなる行政機関も、その職務上、準備または所持している公文書は、非開示事由として法制化されていない限り、すべて開示されるとの規定がなされている<sup>86</sup>。同法では、これら非開示事由の他に、非開示決定の通知<sup>87</sup>、開示拒否に対する不服申立て<sup>88</sup>等に関する規定がなされている。

#### **(B) 交通事故遺族に対する捜査情報の開示に関する現地調査**

アメリカの交通事故遺族に対する捜査情報の開示について、筆者は、2010 年 8 月 25 日にカリフォルニア州ロサンゼルスでインタビューを実施した。ロサンゼルス市警察副本部長(Deputy Chief, Los Angeles Police Department)テリー・ハラ氏(Terry S. Hara)、弁護士：元ロサンゼルス地区検事代理(Deputy Los Angeles District Attorney)ビル・セキ氏(Bill H. Seki)に対するインタビューの内容は以下の通りである。帰国後のテリー・ハラ氏に対する追加質問に対するロサンゼルス市警察警部補マーティン・バエザ氏(MARTIN A. BAEZA)からの書面での回答を注記に含めた。

---

<sup>84</sup> 中島宏「季刊刑事弁護 22 号」(現代人文社、2000 年)124 頁。

<sup>85</sup> Clair Report 第 226 号「米国における情報公開制度の現状」(財団法人自治体国際化協会ニューヨーク事務所、2002 年)18 頁以下 [http://www.clair.or.jp/j/forum/c\\_report/cr226m.html](http://www.clair.or.jp/j/forum/c_report/cr226m.html)。

<sup>86</sup> 州法政府規則第 6250-6276。

<sup>87</sup> 対象機関が開示請求記録の一部分でも非開示とする判断を下した場合、対象機関は、その決定を下した責任者の名前、肩書きを明らかにし、非開示の理由と併せ、書面にて申請者に通知しなければならない。

<sup>88</sup> 対象機関の非開示決定に不服のある者は、管轄権を有する郡裁判所において、不服申立ての裁判を提起することができる。



Q1:交通死亡事件が発生した場合、警察から遺族に捜査情報が開示されるのか？

A: ハラ氏 :「遺族は、警察が作成した自動車衝突レポート(Traffic Collision Report)<sup>89</sup>のコピーを入手することができます。このレポートは遺族だけでなく、関係者(interested parties)に対して開示されます。つまり車両登録名義人、同乗者、当事者となった運転手全員、関係者の代理人となる弁護士に対してです。」

Q2:遺族はどの時点で、警察のコピーを入手できるのか？

A: ハラ氏 :「警察での捜査としては、まず衝突が、殺意のない故殺<sup>90</sup>(manslaughter)、重過失(gross negligence)あるいは過失 (negligence)のいずれであったのかを捜査し、事件によっては、衝突以外の犯罪についてそれぞれの犯罪を担当する刑事が事件を引き継ぎます。ロス市警では、衝突について、他の犯罪の有無に関わりなく自動車衝突レポートを作成します。請求があれば、レポートの作成が完了した時点で、遺族にコピーが郵送されます<sup>91</sup>。他の犯罪が認められない場合、故殺あるいは重過失の事件、つまり重罪(felony)は、ロサンゼルス郡地方検察局(Los Angeles County District Attorney's Office)に、過失の事件は、ロサンゼルス市検察局(Los Angeles City Attorney) に送検します。」[郡と市とは、ロサンゼルス市がロサンゼルス郡の郡庁所在地という関係]

---

<sup>89</sup> 警察では、自動車衝突レポートおよび/または逮捕レポートを作成する。被疑者が逮捕された場合、遺族は逮捕レポートの一部、すなわち警察官がどのように被疑者と接触し、逮捕に至ったのかについての情報を入手することができる。被疑者の供述、前科および運転歴は開示されない。遺族に郵送されるレポートは、送検される書類と異なり、逮捕手続 (booking) 番号、逮捕に関する情報、飲酒運転に関する情報、写真、実力行使その他の逮捕に関する追記が編集される場合がある。自動車衝突レポートは、クラス I とクラス II のカテゴリーに分けられている。当事者が死亡した場合はクラス I とされ、重罪で起訴される可能性があるため、物的証拠および目撃者証言を含む詳細なレポートが作成される。クラス I の捜査では、CHP555 フォームセット(衝突、車両および当事者全員に関する情報)、図面、完全な説明の逐語供述 (full narrative and verbatim statement) が要件とされている。他の犯罪の有無に関わりなく、衝突については、このクラス別に自動車衝突レポートが作成される。自動車衝突レポートに被疑者の供述が含まれる場合もあるが、原則として被疑者の供述は逮捕レポートあるいは刑事によるフォローアップレポートの一部に含まれ、遺族には開示されない。目撃者の住所、氏名および供述内容は、自動車衝突レポートに含まれ、開示される。

<sup>90</sup> 在日米国大使館ホームページ「米国政府・政治 司法府：米国の司法制度第 5 章刑事裁判の過程」  
<http://aboutusa.japan.usembassy.gov/j/jusaj-outline-legalsystem5.html>

<sup>91</sup> レポート郵送の処理手続は LAPD Records and Identification (R&I) Division が担当する。記録の開示は、情報公開法カリフォルニア州政府規則 6250-6270 項 (Public Records Act Govt Code 6250-6270) に基づく。

Q3: 検察官は、死亡事件の遺族から意見を聴取するのか？

A: セキ氏「司法取引（plea-bargain）について、検察官が遺族の意見を聴取（consult）します。遺族の同意（agree）を得た後、司法取引による起訴・不起訴を決定します。」

Q4: 検察官は司法取引の有無に関わりなく、遺族の意見聴取をするのか？起訴・不起訴の決定前の司法取引について、遺族の意見聴取の後、最終的には検察官が遺族の意に反して決定できるのか？

A: セキ氏「検察官は、通常、司法取引に関する決定を遺族に知らせ、決定に至った理由や事件における問題点などを説明します。司法取引をする理由によっては、遺族の意見がそのまま司法取引を進めるか否かに影響する場合があります。」

Q5: 警察作成の自動車衝突レポートのコピーを遺族が入手した後、検察官がさらに捜査情報を得た場合、遺族には検察官が追加で得た情報にアクセスする権利はあるのか？

A: セキ氏「遺族はいつでも新たな進展について知らせてほしいと要望することができます。アクセスは遺族の権利ではありませんが、通常、要望があれば、検察官は捜査の進展に関する情報を遺族に知らせます。」

Q6: 遺族が警察に自動車衝突レポートのコピーを請求しなかった場合、検察官に捜査情報の開示を請求することは可能か？

A: セキ氏「遺族がそのような請求をすることは可能ですが、通常、レポートには、被疑者の住所や生年月日、電話番号等の個人情報含まれません。」

Q7: 遺族が検察官に意見を述べる法的根拠は存在するか？

A: セキ氏「遺族が検察官に対して意見を述べる権利は法で定められていません。ただし、遺族には法廷で量刑について意見し、裁判官に対して司法取引には不同意であると述べる

権利は法に定められています<sup>92</sup>。つまり裁判所は、遺族の意見を考慮して司法取引を認めない決定を下すことができるということです。」

### (C) 警察官と検察官との関係

当初警察官は、検察とは独立して捜査にあたるが、検察官の意見を求めることもある。書類が送検された時点で、警察の統計上レポート作成は終了したとみなされる。その後、警察の捜査担当官は検察局の補充捜査に協力し、通常、事件が終結するまで検察官と緊密に連携する。捜査担当官が、証人として償還される場合、刑事手続において補助的な役割を果たす場合や補充証拠を収集する場合がある<sup>93</sup>。

## 2-1-3 日本

### (A) 交通事故遺族に対する捜査情報の開示について

1996年に交通科学研究会を組織した庭山英雄氏は、その後取り組んだ交通事故被害者の問題について「なぜ交通事故についての情報開示に関し警察が遅れをとったのか、理解しがたい。自算会<sup>94</sup>への情報提供の実体を知るほどにその感は深い」とコメントした<sup>95</sup>。この点については、TAV 交通死被害者の会協力弁護士を務めていた松本誠氏の著書にも、実際に扱った事件の内容（損保の下請リサーチが事故後の調書作成の2日後に警察の調べと寸違わぬ数字を記入し、損保の内部資料を作成し『部外秘』とされていた）が示されており、不可解な捜査情報開示の流れについて、さらに以下の点が指摘されている。1) 加害者側は損保の下請であるリサーチ会社を通じ、数多くの警察OBや検察OBを使い、秘密とされている捜査情報に容易にアクセスできる。2) 被害者側は、不起訴処分や罰金確定後に

---

<sup>92</sup> カリフォルニア州刑法第 1191 条 1 項以下 (Penal Code section 1191.1, et seq.)。

<sup>93</sup> 筆者からの捜査における警察官と検察官との関係に関する質問に対するマーティン・バエザ氏からの書面での回答。

<sup>94</sup> 現損害保険料率算出機構：2002年7月1日損害保険料率算定会と自動車保険料率算定会が統合。

<sup>95</sup> 庭山英雄前掲注(13)135頁。

ならないと捜査情報を入手することはできず、圧倒的に不利益<sup>96</sup>」。

捜査情報の早期開示については、交通事故被害者団体（全国交通事故遺族の会：1991年設立、北海道交通事故被害者の会：1999年設立、TAV交通死被害者の会：1999年設立、交通事故調書の開示を求める会：2004年設立、交通事故被害者遺族の声を届ける会：2004年設立など）が、制度改革を求める活動をしてきた。

日本で公判開廷まで被害者に対して捜査情報が開示されない根拠は、刑事訴訟法第47条「訴訟に関する書類は、公判の開廷前には、これを公にしてはならない。但し、公益上の必要その他の事由があつて、相当と認められる場合は、この限りでない」の規定である。

交通事件に関しては、従来「交通事故の被害者等から民事訴訟の準備のために刑事事件の記録の開示が求められる場合があるが、これは原則として開示すべき事由には当たらないと解すべきである（松尾ほか・条解刑訴75頁）」とされてきた<sup>97</sup>。

国会では、2008年5月30日、交通事故遺族に対する捜査情報の開示について、国会第169回衆議院法務委員会14号での質疑応答において、民主党細川律夫議員が、以下の発言および質問をした。1)超党派の「交通事故問題を考える国会議員の会」に対して、交通事故の被害者からいろいろな要望がある。2)調書は、起訴されるまでは非開示であり、不起訴の場合には、特に供述調書などはなかなか開示されない。特に、警察や検察の捜査に不満がある場合、不起訴になって初めて実況見分調書などの内容がわかって驚いたといった例が相次いでいる。3)交通事故の場合は、どちらが被害者かわからないような場合が多く、特に一方が死亡したような場合には、生存者の供述がそのまま採用されるということもいまだにある。4)冤罪事件を例に出すまでもなく、むしろほとんど検察は警察の捜査を追認しているというふうにししか思えない。警察の捜査に問題があった場合ではなくて、捜査が適正に行われる場合も含めて、被害者や遺族のできるだけ真実を知りたいという気持ちを生かそうとするのが犯罪被害者等基本法の趣旨である。5)捜査段階であっても、せめてそ

---

<sup>96</sup> 松本誠前掲注(40)126頁。

<sup>97</sup> 中山善房前掲注(70)497頁。

の交通事故の実況見分調書くらいは、一般に公開するのではなく、被害者の気持ちにこたえる意味で、捜査に支障を来さない範囲で開示すべきではないか。

これに対し法務省刑事局長大野恒太郎氏は、「刑事訴訟法 47 条の規定について、原則として捜査段階の書類は捜査段階においては公にしないということになるわけだが、これはもちろんプライバシー保護あるいは円滑な捜査遂行の必要性を踏まえた規定である。ただ、この 47 条にはただし書きがあり、『公益上の必要その他の事由があつて、相当と認められる場合は、この限りでない』とされている。そうした観点で、犯罪被害者等基本計画の中でも、検察官が捜査への支障等を勘案しつつ、犯罪被害者等に対し、適時適切に捜査状況等の情報を提供しよう努めることという条項も入っている。そこで、現在、検察当局は、捜査段階でも、犯罪被害者等の方々から要望がある場合には、可能な範囲で、捜査への支障等を勘案しながら捜査状況等について説明をしている。実況見分調書については、いわば客観性の高い証拠ということになるわけであり、被害者に対する説明の際に、必要に応じて実況見分調書をお示しする場合もあるというように承知している」と答弁した。

これに対し、細川議員は、「実況見分調書も示す場合もあるということだが、現実には、まず見せてもらえないというふうに聞いている。刑事訴訟法 47 条の後半では、『但し、公益上の必要その他の事由があつて、相当と認められる場合は、この限りでない』という規定があり、実況見分調書というのは本当に客観的な証拠であるので、それを被害者が見ても捜査の妨害になるとかそういうようなことは一切ない。被害者が真実を知りたいときには、実況見分調書を見せるということが大事ではないか」と発言した。

この点について、鳩山邦夫法務大臣<sup>98</sup>は、「刑事訴訟法 47 条というのは、その読み方は、ただし書きを極めて重く、あるいは幅広く読みほどこくべきであり、実況見分調書を遺族の方にお見せするのが原則であってしかるべき」と答弁した。

2008 年 7 月 23 日には、交通事故被害者 4 団体（交通事故被害者遺族の声を届ける会、

---

<sup>98</sup> 当時。

TAV 交通死被害者の会、北海道交通事故被害者の会、交通事故調書の開示を求める会)の代表者が、鳩山法務大臣と面会し、実況見分調書などの捜査書類を捜査段階で開示するよう要望した。鳩山氏は「できる限り事実関係をお知らせして、被害者遺族のご意見を少しでも反映するようにしたい。被害者が亡くなって『死人に口なし』とされ、加害者が適当な言い逃れをするようなことがあってはならない」と述べた。

その後、2008年9月の最高検通達で、被害者参加人に対して刑訴法47条の解釈により運用上公判前に開示可能とする指針が示された。また2008年11月の最高検通達では、不起訴事案について、目的が「事件の内容を知ること」などの場合にも、客観的証拠については運用上原則として閲覧を認める指針が示された。

しかしながら、現在でも、交通事件遺族に対する起訴・不起訴決定前の捜査情報開示の明文法の制定には至っていない。

## **(B)日本の交通死亡事件遺族への捜査情報開示に関する制度とドイツ、アメリカの制度との比較**

上記のドイツ、アメリカにおける交通死亡事件遺族への捜査情報開示に関する制度と日本の制度を、以下に比較する(表14)。

表 14：交通死亡事件遺族への捜査情報開示の国際比較

	ドイツ・ベルリン州 ベルリン市	アメリカ・カリフォルニア 州 ロサンゼルス市	日本
(警察)	<p><b>原則非開示</b></p> <p>ただし、捜査が長期化した場合等に遺族から開示要請があれば、捜査担当官は、その旨を検察に報告 →捜査情報を一部遺族に開示するか、非開示かは検察官が判断する</p>	<p><b>開示</b></p> <p>Traffic Collision Report の作成が完了した時点で、警察署に郵送で開示を要請 →コピーが遺族に郵送される</p>	<p><b>非開示</b></p> <p>・ 刑法 47 条の「書類」に抵触しないとの解釈で、映像が開示された事例はある。</p>
(検察) 起訴・不起訴 決定前	<p><b>開示</b></p> <p>遺族から要請があれば、警察での捜査完了後、送検された捜査資料の原本を、検察から遺族弁護士に郵送</p>	<p>司法取引 (plea-bargain) については、検察官が遺族の意見を聴取 (consult) →遺族が同意 (agree) して司法取引による起訴・不起訴決定へ</p>	<p><b>非開示</b></p>
起訴・不起訴 決定後			<p><b>開示</b></p> <p>(第 1 回公判期日後)</p> <p>・ 冒頭陳述：検察官があらかじめ書面を作</p>

			<p>成して裁判所に提出した場合、原則として、冒頭陳述実施後に、その内容を記載した書面を交付</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・被害者参加人：刑訴法 47 条の解釈により運用上公判前に開示可能とする指針(2008年9月の最高検通達)</li> <li>・不起訴事案：目的が「事件の内容を知ること」などの場合にも、客観的証拠については運用上原則として閲覧を認める指針(2008年11月の最高検通達)</li> </ul>
--	--	--	--

## 2-2 捜査情報の早期開示による交通事件捜査の適正化と起訴・不起訴の適正化

### 2-2-1 捜査情報の早期開示による交通事件捜査の適正化

上記の通り、日本の刑事法固有の問題として、一体のものとして機能しなければならない実体法と手続法について、実体法である刑法がドイツ法系、手続法である刑事訴訟法がアメリカ法系の影響を強く受け、この独自の法体系のもとで、絶えず各種の批判が集中し



てきたのは、被疑者の取調の問題であった<sup>99</sup>。

また、実体法である刑法が、ドイツ法系の影響を受けて、行為者の故意・犯意を核心とする主観的な要素に重きをおく構成要件により規定されているため、捜査段階では行為者・被疑者の故意・犯意の有無が最大の関心事になり、被疑者の取調が捜査の中心に置かれることは必至であり、また当然なことでもある<sup>100</sup>との指摘もある。

交通事故の訴訟においては、生存した当事者の供述に基づき警察官が作成した実況見分調書が重要視される。しかし死亡事件の場合、そのような実況見分調書の任意性・信頼性に対して、遺族が異議を申し立てるケースも多い<sup>101</sup>。

---

<sup>99</sup> 中山善房前掲注(70)41頁。

<sup>100</sup> 中山善房前掲注(70)42頁。

<sup>101</sup> 訴訟に際してのドライブレコーダーの証拠能力やデータ保存方法などの法的な面の検討についての研究経過報告において、福田弥夫日本大学教授は以下のように述べている。「特に事故の当事者の一方が死亡した場合には、生存した側の供述をもとに実況見分調書を作成することになるために、死亡した側の遺族としては、その内容に疑問を提示したくなるのも当然といえば当然といえよう。そのため、交通事故訴訟においては、事実をめぐる争いが多く、正確な事実(事故の再現)の重要度は高い。実況見分調書の作成に際しては、衝突時の速度であるとか、ブレーキ、ハンドルの操作状況などの、事故の再現のために必要な各種情報の提供を当事者に求める。ブレーキのスキッド痕のようにはっきりとわかるものは別として、それ以外の情報は事故の当事者である運転手の供述や目撃証言などに頼らざるを得ないのが現状である。しかし、この供述は本当に信用できるのかという大きな問題がある。考えてみれば、他車等との衝突直前に速度計を見てその速度を認識したうえで衝突する者などはいらぬわけもないし、どの時点から相手のクルマを認識し、ブレーキ操作を行ったか、どのようなハンドル操作を行ったかなどというのは、極めて曖昧な記憶に頼らざるを得ないのが実情である。そのため、結果的に不正確な内容の実況見分調書が作成される結果となる危険性が高い。」 日本自動車工業会 JAMAGAGINE 2007年5月号 <http://www.jama.or.jp/lib/jamagazine/200705/10.html>。

交通死亡事件の遺族が科学的・客観的な証拠の入手を求める場合であっても、日本には公的な交通事故鑑定人の制度が存在しない。そこで、筆者は、公的な鑑定人制度が存在するドイツで、2004年9月10日にベルリン警察から紹介された、ドイツの交通事故鑑定人の権威としてバイエルン州の鑑定人試験委員長も務めたベルリン自由大学教授ハルトムート・ラウ氏(Hartmut Rau)に対するインタビューを実施した。2003年春頃、日本の警察官もラウ教授の鑑定技術研修を受けたとのことであった。鑑定人と捜査情報との関係について、ラウ氏に対するインタビューで判明した内容は、以下の通りである。

・ドイツに州登録の交通鑑定人制度が存在する理由は、公判において裁判官が鑑定結果を判断する際に、鑑定人の資質(独立性・中立性・信頼性等)が重要な判断基準となるため、検察あるいは個人が鑑定人を選ぶ際に必要とされる基準となる。

・連邦制をとるドイツでは、州により警察の捜査手順が異なり、ベルリン州では死亡(重大)事故を専門に捜査する交通事故捜査課が設けられていることもあり、警察ではなく検察が必要に応じて交通事故鑑定人に鑑定を依頼する。死亡事故や大事故発生直後に事故現場での鑑定を鑑定人に依頼する州もある。この制度により、鑑定書に対する被害者遺族の信用性も増す。

・被疑者には黙秘権がある為、科学的な事故鑑定が処分の判断に重要と考えられており、現場での事故再現による鑑定には、現場検証した警察官、被疑者とその弁護士、鑑定を依頼した検察官、被害者遺族とその弁護士が立会い、当事者・関係者立会いのもと公正に鑑定が行われる。

上記のようなドイツの制度とは異なり、日本の実務では、被疑者の供述のみに基づく実況見分調書が作成される場合も多く、これまでその科学的(工学的)な信頼性が、重要視されてきたとはいえない。今後は、実況見分調書の科学的(工学的)な客観性を高めるべく、検察官による起訴・不起訴の決定がなされる前に、遺族に捜査情報を開示し、その任

---

意性・信頼性に疑義がある場合、信頼性の高い公的・中立な立場の鑑定人による鑑定がなされる制度の確立が必要であると考え。これについては、筆者が実施したアンケートの回答でも、相場の分からない高額な鑑定費用を支払い依頼した鑑定が証拠として採用されなかった体験から、どの鑑定人に依頼すれば、証拠として採用されるような信頼性があるのかが分かる公的な鑑定人制度に対する要望がみられた。

交通事故の事実認定については、民事裁判において目撃者の供述調書捏造が疑われ<sup>102</sup>、遺族の主張が認められた事例もある。交通事故が「非犯罪化」されているなかで、警察・検察の死亡した被害者に落ち度押し付ける形のストーリーに沿って、誘導された供述が証拠採用されることのないよう、目撃者の供述調書作成過程についても、録画・録音による可視化を実現すべきと考える。また遺族に捜査情報を開示し、目撃証言の矛盾（見えるはずのない場所からの目撃証言等）があれば、遺族がそれらを指摘した場合、適切な再捜査が義務付けられる制度の確立も必要であると考え。

交通事故捜査において、「捜査への影響」を理由とする被害者側への開示制限は、ドイツ、アメリカでも規定されている。発生した交通事故に別の犯罪、例えば共犯者を伴う交通事故を装った殺人の疑いがある場合等に、被疑者の供述を開示することは「捜査への影響」が懸念される状況であろう。しかし日本のように、衝突が発生した原因について実況見分調書や目撃者の供述調書が「捜査への影響」等を理由に、起訴・不起訴決定前に全面開示されていない先進国は、現在日本以外に存在しない。欧米諸国における交通事故の捜査情報を起訴・不起訴決定前に被害者側に開示する実務は、「捜査への影響」が何らみられないこと、捜査機関に対する猜疑心が生まれにくいこと、そして被疑者の人権を侵すような制度でもないことを示している。反対に、客観的証拠を開示しないことが、被害者側の「警察・検察にとっての、『捜査への影響』とは、自分たちが描いたストーリーに沿って固めた証拠

---

<sup>102</sup> 供述調書の作成における問題は、交通事故のみの問題ではなく、全国の検事や警察官が作成した被疑者や参考人の供述調書に、ページが連続していない、訂正前の調書が訂正後の調書と共に閉じこまれていた等のミスが相次いで発覚し、さらに法廷で弁護側から調書捏造の可能性を追求された事件もあったことを受けて、「最高検察庁は、調書の全ページに、各ページをまたぐ形で、容疑者らの割り印を求めよう、全国の各地検に指示した模様だ」との報道がなされた。2006年7月12日付毎日新聞 Web版。

の矛盾を被害者側に指摘されることなのではないか」との猜疑心につながっている。このようなデメリットがあり、かつ合理性が認められない「起訴・不起訴決定前の遺族に対する交通死亡事件の客観的証拠の開示」は、法改正により、犯罪被害者等の権利として、開示が認められるべき制度である。さらに人的な要素、自動車工学的な要素、環境的な要素の 3 つの重要な要素が不可欠な交通事件の捜査情報の内容に、捜査機関外部からのチェック機能が働くことは、捜査の質の向上にもつながるものと考える。

## 2-2-2 捜査情報の早期開示による交通事件の起訴・不起訴判断の適正化

日本の起訴便宜主義については、ドイツ法の強い影響を受けて主観的要素を重視する構成要件により規定された刑法の建前と相まって、一段と被疑者の取調を捜査の中心に置く現象を生じさせ、裁判官が証拠を直接に取り調べるという直接主義の建前を後退させる結果となっており、刑法および特別法上のすべての犯罪への起訴便宜主義の適用に一切例外を認めないとする建前を再検討する時機が到来しているのではないかと指摘がある<sup>103</sup>。

しかしながら、まず、筆者が、ドイツおよびアメリカで、現役および元裁判官、元検察官、弁護士、警察官に対して実施したインタビューでは、いずれの国においても、日本のように被疑者の取調が捜査の中心に位置づけられてはならず、被疑者の権利を尊重した上で、客観的証拠が捜査の中心とされていた。そのような捜査結果に基づく起訴・不起訴の判断についても、いずれの国においても、被害者の権利も尊重した上で、検察官による起訴・不起訴の判断前に、捜査情報が被害者側に開示され、被害者側の意見も考慮して、起訴・不起訴の決定がなされる制度が確立されていた。検察官のみが起訴・不起訴の判断をしている日本とは異なるのである。

世界の趨勢を見ると、被疑者・被告人の人権が十分に守られていない国では被害者の人権も守られていない。両者は車の両輪のようなもので双方のバランスが保たれなければ人

---

<sup>103</sup> 中山善房前掲注(70)44頁。

権保障全体の向上はない<sup>104</sup>。

市民の視点を刑事司法に取り入れることを目指す改革への取り組みを始めた現在の日本において、起訴・不起訴判断の適正化に関して望まれている点は、被疑者・被告人および被害者双方に、明確に共通している。「密室での取調・自白中心の捜査、書面中心主義と決別し、客観的な証拠に基づき、被疑者・被告人および被害者双方の人権を尊重した刑事手続に基づき、適正に起訴・不起訴の判断をなすことによる真実の発見」である<sup>105</sup>。

検察審査会法改正は、「不起訴不当」議決の扱いについて、交通事件遺族にとっては「改悪」となってしまった。この問題については、そもそも不起訴不当と起訴相当を区別する必要があるのか、すなわち、裁判員裁判が導入され、公判において市民の視点が重視される現在の日本の刑事司法において、公訴提起についてのみ、今後も検察官の強大な権限を温存しなければならない必要があるのか、そして、過半数をもって不起訴相当と起訴相当のいずれかの議決とした場合、誰にとって何が問題なのかを含めて、再検討がなされるべきであるとする。さらに、検察審査会のあり方の再検討において、審査請求人への捜査記録の閲覧と検察審査会への証拠提出が権利として認められるべきであるとする。遺族に捜査情報が開示され、遺族によるチェックにより不起訴理由が合理的でないとは判断される場合、さらに検察審査会において厳しいチェックがなされる制度が確立されれば、適正な捜査が実施されないまま、交通死亡事件が安易に不起訴処分とされる事案の減少につながるものとする。

---

<sup>104</sup> 庭山英雄前掲注(13)144頁。

<sup>105</sup> クラウス・ゲッパート氏は、2003年10月7日に日本大学法学部での記念講演において、以下のように述べた。「刑事手続法は、法秩序を確証することによって法的平和に奉仕します。そこでは次のようなことが留意されると考えられます。それは、(1)単に「形式的」なものではなく可能な限り「実質的」(実体的)な真実に適合した結果が目指されるということ、そして(2)その真実の探求は、法治国家的基礎と司法の形式に則った手続に関与するすべての者の人権への配慮の観点から、連邦通常裁判所刑事判例集(BGHSt)145巻358頁、とくに365頁の有名な文言を引用するなら、「いかなる犠牲を払ってもというのではなく」、すべての手続関与者の基本権を尊重しながら、おこなわなければならない、ということです。正しい刑事手続の目的は、「正義の志向、法的安定性への志向、人間の尊厳の維持への志向のそれぞれの相互の調和」であるように思えます。」

クラウス・ゲッパート「実体刑法と刑事訴訟法の相互作用(設楽裕文訳)」日本法学70巻3号(2004年)132頁。

おわりに

本稿においては、交通事件遺族にとっての捜査情報開示を中心とする交通事件の捜査・起訴の適正化の問題を取り上げた。しかしこの問題は、犯罪被害者等だけの問題ではない。特に交通事件は、多くの国民および日本で車両を運転する外国人にとって、被害者等だけでなく、被疑者・被告人になる可能性も高い犯罪であり、捜査・起訴の適正化は、被害者遺族のみならず、被疑者・被告人の立場にとっても重要な意義がある。「警察・検察が描いたストーリーに、誘導や捏造をしてでも供述や証拠を合わせているのではないか」という疑念あるいは真実の発見を理由として、交通事件遺族が、目撃証言を含む客観的な捜査情報の早期開示を要望するのと同じ理由で、被疑者・被告人も開示を要望するはずだからである。

これに加えて、交通事件遺族が、捜査情報の起訴・不起訴決定前の開示を求める特有の理由もある。遺族に対する捜査情報の起訴・不起訴決定前段階での開示が、捜査・起訴の適正化につながり、現在、遺族にとって、先に指摘したような問題のある略式命令、検察審査会および鑑定人の制度の改善について、副次的に効果があがることも期待されるのである。

上述のように、1986年から実施されている交通犯罪の「非犯罪化」は、遺族にとって、到底容認できない政策である。基本法が施行され、犯罪被害者等の権利については、その質が問われる段階に入っている。近い将来、交通事件に関する刑事政策について、被疑者・被告人と犯罪被害者等の人権、被疑者・被告人の謝罪や反省の気持ちと犯罪被害者等の心情を総合的に判断した上で再考がなされ、犯罪被害者等に対する捜査情報の早期開示については、その権利を刑事訴訟法に明文化すべきであると考えられる。

## 参考文献

### <文献>

- ・ 土本武司「刑事訴訟法要義」(有斐閣 1998年)
- ・ 船山泰範「裁判員制度と刑事司法の近代化」政経研究第46巻第2号(2009年)
- ・ Matti Joutsen 訳:水谷規男(1995)「犯罪被害者と刑事司法」
- ・ 宮澤浩一「被害者への支援活動に寄せて」警察学論集50巻4号(1997年)
- ・ 諸澤英道「新版被害者学入門、成文堂」(1999年)
- ・ 庭山英雄「刑事手続における被害者問題」専修法学論集第75号(1999年)
- ・ 産経新聞特集部「検察の疲労」(角川書店、2002年)
- ・ 竹村照雄「一検察官の軌跡」(法学書院、1995年)
- ・ 松本誠「加害者天国ニッポン」(GU企画出版部、2001年)
- ・ 滝川祐英「被害者参加制度と応答責任」法学雑誌第55巻第2号(2008年)
- ・ 田邊信好「罰金刑運用についての一つの見解」ジュリスト第891号(有斐閣、1987年)
- ・ 中島宏「非犯罪化的機能からみた公訴権濫用論の限界 - 濫用的訴追の抑制から手続きの打切りへ - 」立教大学大学院法学研究15号(1996年)
- ・ 中島宏「季刊刑事弁護22号」(現代人文社、2000年)
- ・ 光藤景皎「口述刑事訴訟法中補訂版」(成文堂、2005年)
- ・ 中山善房「大コメンタール刑事訴訟法」(青林書院、1995年)
- ・ Peter Riess, Verhandlungen Des Funfundfunzigsten Deutschen Juristentages. Die Rechtsstellung des Verletzten im Strafverfahren. Band I (Gutachten) C 47 für den 55. Deutschen Juristentag, 1984
- ・ Clair Report 第226号「米国における情報公開制度の現状」(財団法人自治体国際化協会ニューヨーク事務所、2002年)
- ・ 日本自動車工業会 JAMAGAGINE 2007年5月号
- ・ クラウス・ゲッパート「実体刑法と刑事訴訟法の相互作用(設楽裕文訳)」日本法学70

卷3号(2004年)

<統計>

- ・ 交通安全白書
- ・ 警察白書
- ・ 警察庁交通局交通企画課資料
- ・ 検察統計年報
- ・ IRTAD- OECD International Road Traffic and Accident Database (2008年)
- ・ 国土交通省「道路統計年報」