

水戸地方裁判所委員会（第27回）議事概要

- 1 日 時 平成28年6月6日（月）午後1時30分から午後3時30分まで
- 2 場 所 水戸地方裁判所大会議室
- 3 テーマ 茨城県内における交通関係訴訟事件について
- 4 出席者 （委員）

跡部尚子，卜部晴比古，垣内正（委員長），河田泰常，北島重司，北村和，武山忍，出井滋信，根本祥枝，水上嘉寛，皆川昭，村上信夫，村上正子（敬称略）

（事務局等）

植月覚民事首席書記官，三神晴彦刑事首席書記官，橋本ひろみ事務局長，椿礼和事務局次長，小古瀬敬一総務課長

5 議事

- (1) 開会
- (2) 新任委員挨拶
- (3) 委員長代理として指名されたことの報告
- (4) 委員長の選出（互選）
- (5) テーマ「茨城県内における交通関係訴訟事件について」

ア 茨城県内における交通事故の説明

委員長は，近時の茨城県内の交通事件の概要について説明した。

イ 民事事件の説明

民事首席書記官は，民事裁判における交通事件の概要について説明した。

ウ 刑事事件の説明

刑事首席書記官は，刑事裁判における交通事件の概要について説明した。

エ テーマについての意見交換（発言者：●委員長，○委員，■事務局等）

- 簡易裁判所に民事訴訟の訴えを提起できる請求額が140万円以下というのは，ずっと変わらないのでしょうか。というのは，弁護士保険が普及

すると、事件数が増加したり、難しい事件も提起されて審理が長期化したりすることが想定されると思うので、そういう状況を回避するのに簡裁の訴額上限額を変えることも考えられるのではないかと思ったものです。

- 簡裁の訴額の上限は90万円でしたが、平成16年に140万円に上げられました。今後、改正されるような話は聞いておりません。
- 交通事故の増加や審理の長期化に伴い、簡裁の裁判官の人数は変わっているのでしょうか。
- 変わっておりません。ただ、交通関係訴訟事件は先に述べたとおりですが、簡裁の事件全体は平成22年以降ほぼ一貫して減少しております。
- 1回で審理が終わる少額訴訟の中で、交通事故の割合はどの程度でしょうか。
- 水戸簡裁では、既済件数（その年に事件が終了した件数）ベースで平成27年が49件中13件、平成23年が126件中21件となっています。割合としては増えていますが、少額訴訟自体の既済件数は減っております。
- 交通事故の事件で証拠が少ないとなると、1回で終わる少額訴訟で解決することは難しいことが推測されます。
- 1回で終了する少額訴訟を選びたい当事者の方はいますが、弁護士の立場からすると1回で終わってしまう手続には消極的です。
- 少額訴訟は、1回の審理で主張や証拠をすべて出せることを前提にしているため、これにそぐわないような事件はなじまないかもしれません。
- 審理の長期化、件数の増加は、当事者にとっては負担が増すわけですが、ドライブレコーダーを利用する方法はいかがでしょうか。
- 以前勤務していた庁での話になりますが、調停委員との研修会で、事故状況が明らかでない事件について、ドライブレコーダーの証拠が出され、事故状況が明らかになったとの報告がされたことがありました。ただ、ドライブレコーダーのデータを偽装した事例も聞いており、万能とまでは言

えないように思います。

- 今後、ますます自動運転が進んでいくと思われ、私も興味があるところですが、事故が発生した場合、メーカー側が責任を負うのか、運転手側が責任を負うのか、皆様の意見を聞きたいと思います。
- 今後議論がされていく分野だと思います。これまでのような交通事故の議論の延長にあるのではなく、違う領域として議論を進めなければならないように思います。
- 交通事故が起こった場合、その事故に一番近い人が責任を負うのではないのでしょうか。自動運転といってもブレーキやアクセルの制御は可能となるわけですから、可能な制御を怠った事故に一番近い人は運転者ではないのでしょうか。一方、メーカーが作るプログラムに問題があれば、そのことの責任が問われるのではないのでしょうか。
- 刑事裁判において、被害者と加害者とが法廷内や裁判所敷地内で会わないようにするという措置の話がありましたが、改めて、説明をいただけないのでしょうか。
- 例えば、殺人事件の場合、被害者と加害者とは何らかのいきさつや関わりがあるといった事情があつてか、すべての遺族の方が厳しい被害感情を表明されるものではないのが実情ですが、他方、交通死亡事故の場合、ある日突然に近親者等の死亡という結果に直面するといった背景事情もあつてか、過失事案と言うものの、ひき逃げや過失を争う事案、被害者への謝罪等が不誠実な場合等には、むしろ交通死亡事故の方が厳しい被害感情を表明されることも少なくありません。このような事案では、被告人関係者と被害者遺族等とが法廷内や裁判所構内で鉢合わせることになると、トラブルの原因になることもあります。法廷内はもとより裁判所は公正中立な審理を行う場であり、こうしたトラブルを未然に防止するため、訴訟関係人の協力を仰ぎつつ、被告人関係者と被害者関係者の入退廷の時間をずら

して御案内するなどの配慮を行っています。

- 弁護士保険制度が浸透しても事件が長期化すれば保険会社が損をすることになりますが、このような長期化の状況を保険会社はどう見ているのでしょうか。
- どこかの保険会社が弁護士保険という新しい商品を始めると他の保険会社も始める。一旦新しい商品を始めると、それを終わりにしてしまうと競争力が下がるため止められない。このような状況ではないでしょうか。もっとも、弁護士への報酬については、一定程度の枠をはめて支払うようにしつつあるというような話を聞いたことがあります。
- 長期化すると弁護士の報酬が増えるわけではなく、解決した額に応じて報酬を決めるケースが多いと思います。東京ではタイムチャージで支払われることもあるようですが、県内ですと、車で移動する関係上、時間をきちんと決めることは難しく、やはり訴額や解決額によって支払われることが多いです。
- 社会に新しい制度ができると紛争が増えることもありますが、この弁護士保険制度は、紛争が増えたのではなく、少額の物損請求の紛争が裁判手続に乗るようになったものと考えています。
- 訴える側が、自分の主張や立証について強い権利意識を持っていることは当然にあると思います。その中で、地裁の訴訟指揮と同じようなことを簡裁においても行うことが求められるのではないかと思います。
- 簡裁の交通事故が長期化してしまうのは、証拠が少ないことが挙げられます。貸金事件であれば、契約書や金銭の振込証書など一定の証拠が提出されることが多く、1回や2回で審理が終了することがあります。また、地裁の交通事故は人身事故が多く、この場合、警察が事故現場に駆けつけて事故の状況を記録します。そうすると、事故状況に関する証拠が提出され紛争が明らかになるのです。

しかし、簡裁の物損事故の場合、事故証明書は作成されますが、どのような事故状況であったかは書面には残されていません。このような理由から証拠が少ないため、双方の言い分を聞いたり、写真など少ない証拠から判断せざるを得ないため、審理期間が長期化しているのが実情です。

- 証拠が少ないというのがありますが、例えば、貸金であれば貸した借りたということになります。しかし、交通事故は、どちらがどれくらい悪いかという過失割合が問題となることから、それぞれの言い分があると思います。例えば、過失割合の大きい方が高級車に乗っていた場合、修理費用が高額になることから、過失割合の少ない方が多く支払うケースもあり、感情面からも難しい場面もあります。損害賠償請求は、結論的にはいくら支払うかであり、1割でも割合が増えれば、支払う額も当然増えるわけですから、その辺にこだわると感情的になり、なかなか解決しないことになります。
- 民事訴訟法の改正では、市民により近い裁判を目的として、簡裁の訴額が140万円に引き上げられたり、少額訴訟という新しい制度ができたりしたわけですが、新しい制度ができて利用されないことも多くあります。少額訴訟については、代理人弁護士を付けなくても利用できることをイメージしていますが、実際には付いていることもあるようです。少額訴訟の利用については、どのような状況でしょうか。
- 平成23年からの資料になりますが、少額訴訟の事件は減少しています。これはあくまでも想像ですが、過払金返還請求の減少に伴い、民事訴訟そのものの件数が減少していることが考えられます。
- 過払金請求のピークが平成21年から平成22年だろうと思われれます。この関係で少額訴訟も平成23年ころまで件数が増加しているのかもしれませんが。
- 通常訴訟でも1回で終結することもありますし、争いがないのであれば

支払督促を選ぶこともあるでしょう。このような場合には少額訴訟を敢えて選ばないことも根底にはあると思います。

- 裁判所も交通事故の被害者の救済を目指しておられるのでしょから、県民がもっと救済してもらいやすいように県民の求めるものに合せて仕組みを作ることができないのでしょうか。その辺りの説明をお願いします。
- 裁判所は、自ら制度を作ることはありません。法律でできた制度を基にして、利用いただく方にいかに裁判という形で応えるかが重要になります。そのために裁判官は日々勉強し、さまざまな研修に参加する形で研さんしています。また、最初から、一方の当事者の側に立って裁判をするということはありません。出された証拠を基にいかに公平・公正に判決するかを常に考えています。

なお、簡裁については、複雑困難な事件の場合、審理を地裁に移すこともあります。

- 茨城県内の事件状況については、どのように考えていますか。
- 全国的に見て、特徴があるわけではなく標準的な状況と捉えており、概ねうまく処理できているという印象を持っています。
- 交通事故、過払い、不貞行為は、全国どこにでもあります。茨城県の交通状況で見れば、車が多いことから事故も多く、事件数も多いのが現状だろうと思います。民事訴訟が減っていく中で、交通事故が減らないということは事件の割合が増えるわけで、交通事故自体が減らないと事件も減らないという裁判所だけでは解決できない問題もあります。
- 刑事事件の交通関係事件では、法改正が次々になされ、厳罰化の傾向が進んできています。県内では年間147人の交通事故のうち14人が実刑になっている現状をみてどのようにお考えでしょうか。
- 厳罰化が進んではいますが、新聞報道などを見ますと、起訴の段階で被害者の心情とは必ずしも一致しないのではないかと感じています。特に大

きな事件になると、報道も過剰となる中で、もっと厳罰化するべきではないかという印象があります。

- 検察官としては、交通事故を扱う際に、法律を適用して起訴することになりますが、被害者感情や厳罰化の流れに抑制的な考えを持っているわけではありません。以前であれば、業務上過失致死傷罪だけを適用していた事件につき、さまざまな法律を適用して起訴しています。例えば、危険運転致死傷罪は、要件が厳しく事件によっては当てはまらないケースもあります。御遺族の方や被害者のケアというのは、制度はもちろんありますが、検察官が真摯に話を聞くことが最も大事になります。

交通事故は、被害者がお亡くなりになっているか、過失割合はどうなっているかなど類型化しやすいところがあります。しかし、被害者からすれば一生に一度起こるか起こらないかの御不幸ですから、典型的な当てはめをして、法律を適用することは容易ですが、被害者感情を調書化して裁判官に被害感情を分かってもらうこと、法律の適用だけでなく、被害者の思いを丁寧に聞きとることが大切であると考えています。

- 交通事故の事件のうち、執行猶予は何件になるのでしょうか。
- 先ほど147人のうち14人が実刑という説明をしましたが、14人以外が執行猶予となります。判決の中には保護観察になることもありますが、飲酒運転の場合には、飲酒運転防止プログラムという制度も定めています。

法整備の中で、被害者の意見陳述ができるようになったことは、被告人にとって事件を身に染みて感じることができ、実感を伴うものになっています。一方で、刑事裁判は何をしたかが大事ですので、同じような事件で被害者感情が強い事件の刑を重くして、そうでない事件を軽くすることで不公平が生じないよう気を付ける場面があります。

- 交通事故のうち、実刑となる割合は他の事件と比べて多いのでしょうか。
- 正式な統計は把握していませんが、その他の事件と比べて実刑となる割

合は変わらない印象です。故意に人を殺していたり、かなり悪質な事件を別にすれば、日本の刑事裁判では、被告人に一度はチャンスを与えることが多いため、交通事件でも執行猶予が多くなってきます。また、茨城県だけ実刑が多いという印象もありません。

- 実刑14人のうち、再犯は多いでしょうか。それとも重大な事件が多く初犯でも実刑になっているのでしょうか。
- すべての事件を確認してはいませんが、死亡を伴うような重大な事件で、酒気帯びや無免許といった故意の違法行為を伴っていない限り、初犯で実刑となるケースはあまりないため、実刑となるケースは再犯の場合が多いと思います。
- 先ほど、被害者の意見陳述の話がありましたが、犯罪被害者配慮制度についてはどのような状況でしょうか。
- 平成27年の交通死傷事件のうち被害者参加の事件は5件です。事件別の意見陳述については、統計資料はありませんが、稀な手続ではなく、交通事故の致死事件などでは行われることが多いと思います。
- 刑事和解については、何か意見あるでしょうか。
- 刑事裁判が終了したとしても、損害額は確定していないことがほとんどのため、刑事和解を利用しようと思ったことはありません。
- 本日は、皆様の貴重な御意見をいただきありがとうございました。

6 次回期日等

- (1) 平成28年11月14日（月）午後1時30分
- (2) 次回の意見交換会テーマ「裁判所における広報活動について」