

## 2

## 我国の交通事故罪を処罰する 刑事政策

莫 洪憲

### ❖ 1 我国の交通事故罪を処罰する刑事政策の位置づけ

交通運輸事業が日増しに発達するのにもない、交通事故事件は大幅に上昇し、交通事故罪は多発性の犯罪となり、人民大衆の生命・財産の安全に重大な影響を及ぼしている。とりわけ、ここ数年来、自家用車が大量に増大するのにもない、我国の交通事故事件は、絶え間ない上昇態勢を露呈し、毎年、交通事故により死亡する人数は、約10万人前後であり、世界の他の国より遥かに多い。交通事故、特に重大な交通事故の発生を効果的に阻止するには、関連する刑事政策を遅滞なく調整し、刑罰の手段を運用し交通事故犯に対して法に従って処罰しなくてはならない。

我国政府は、交通事故犯罪の規制に対する刑事政策による指導を一貫して重視している。早くも1957年刑法草案第32稿の公共安全に危害を及ぼす犯罪の中に交通事故罪があり、1963年刑法草案第33稿は、交通事故罪の法定刑に対して改正を行なっている。1979年の刑法定定は、正に刑法草案第33稿の基礎の上に定められた交通事故罪である。当該刑法第113条は、次のように規定する。「交通運輸に従事する人員が規則制度に違反し、それにより重大事故を発生させ、人を重傷、死亡または公私の財産を重大な損失に遭遇させるに至ったときは、3年以下の有期徒刑または拘留に処し、情状が特に劣悪なときは、3年以上7年以下の有期徒刑に処す。交通運輸の人員でない者が前項の罪を犯したときは、前項の規定により処罰する」。この後、改革開放

と経済の迅速な発展は、中国に天地を覆すような変化をもたらしており、各種型式の車両が生産経営の中に入り、交通事故罪の適用に巨大な挑戦をもたらしている。一方では、交通事故罪の犯罪主体は多様化し、「交通運輸に従事する人員」がカバーし得るのとは程遠く、刑法適用における遺漏をもたらしている。他方では、各種の重大・特大の交通事故が次々と発生し、国民経済ならびに人民の生命・健康および財産的權益に重大な損害をもたらし、懲罰に大いに力を加えなくてはならない。1997年の刑法は、交通事故罪の規定をいっそう完備している。改正後の刑法第133条は、次のように規定する。「交通運輸管理の法規に違反し、それにより重大事故を発生させ、人を重傷、死亡または公私の財産を重大な損失に遭遇させるに至ったときは、3年以下の有期懲役または拘留に処し、交通運輸事故の後に逃走し、またはその他の特に劣悪な情状のあるときは、3年以上7年以下の有期懲役に処し、逃走したことによって人が死亡するに至ったときは、7年以上の有期懲役に処す」。この条文規定に基づけば、いわゆる交通事故罪とは、交通運輸管理の法規に違反し、それにより重大事故を発生させ、人を重傷、死亡または公私の財産を重大な損失に遭遇させる行為を指す。

新刑法実施後の数年、我国の経済は高度成長を保持し、小型乗用車が普通の庶民の家庭に入りこみ、都市農村での車両の大幅な増加をもたらし、交通事故が急激に増大し、刑法の規定が交通事故の犯罪を処罰する需要を保証することはすでに難しくなっている。2000年11月10日、最高人民法院裁判委員会第1136回会議は、『最高人民法院の交通事故刑事事件を審理し、法律を具体的に適用する若干の問題に関する解釈』（以下、『解釈』と略称する）を通じて、交通事故罪の確定基準を明確にし、詳細化し、様々な幅の法定刑が適用する条件および交通事故罪の共同犯罪の規定を明らかにしている。我国の刑事政策の指導の下で登場した『解釈』は、司法の実践が当該類型の犯罪を処罰するために明確で実行可能な運用根拠を提供しているだけでなく、刑事政策が事実のレベルと価値のレベルを結合し、具体的実践と巨視的な政策決定を結合するという特徴を重視し、刑事政策の価値追求の変化に注意し、純粋な功

利主義から人本位主義との結合へ転換することを明白にしている。犯罪に対する予防・コントロールの合理性と正義性を強調する。なぜなら、いかなる刑事政策も、十分に実効性を発揮しなければならず、社会の政治・経済・科学技術・法治・文化の発展変化にともない、速やかに調整し、しっかりと時代と共に進むようにし、社会発展の需要に十分に適応しなくてはならないから、である。刑事政策を、規範化・法治化の軌道を歩ませる。関連する制度を絶えず完備することを通じて、民意に合致することと刑事政策の規範化・法治化を同一歩調・協調させ、交通事故罪を予防しコントロールする面において刑事政策の効力と目標を十分に発揮させるよう努める。

## ❖ 2 我国の交通事故罪を処罰する刑事政策の刑事立法と司法の中における具現

我国の交通事故罪を処罰する刑事政策は、刑事立法と司法の中に集中的に現われ、刑事司法の実践にとって重要な指導的役割を果たし、具体的に以下のように現われている。

### (1) 「交通運輸の安全」の法益保護を強調する

交通事故罪の客体は、交通運輸の安全である。いわゆる「交通運輸の安全」とは、社会の公共的な、公衆が共同で使用する交通運輸の安全を指し、その特徴は、使用する主体の公共化と社会化を強調することである。関連する司法解釈と関連する法律・法規は、これに対して明確な規定をもつ。例えば、『解釈』第8条は、「公共交通が管理する範囲外において、自動車を運転し、もしくはその他の交通手段を使用して、人を死傷させ、または公共財産もしくは他人の財産を重大な損失に遭わせ、犯罪を構成するときは、それぞれ刑法第134条、第135条、第233条などの規定により罪を確定し処罰する」と規定する。更に例えば、最高検察院が発信した研究問題の覚書・1992年第三号指示回答（高検発研字〔1992〕3号批復）。1992年3月23日、「最高人民検察

院の、工場（鉱山）区域内において自動車が死傷事故をもたらす犯罪事件は如何にして性質を確定して処理するかという問題に関する回答」は、次のように指摘する。「工場（鉱山）区域内において自動車が作業する期間に発生した死傷事故事件は、様々な状況に基づいて区別して対処しなければならない、公共交通の管理範囲内では、交通運輸の規則制度に違反することにより、重大事故を発生させるときは、刑法第113条の規定に照らして処理しなければならない、安全生産の規則制度に違反して重大な死傷事故を発生させ、重大な結果をもたらすときは、刑法第114条の規定に照らして処理しなければならない、公共交通の管理範囲外で発生するときは、重大責任事故罪としなければならない」。この外、『中華人民共和国道路管理条例』の規定に基づくと、「道路〔公路〕」とは、道路主管部門がチェックして認定した都市間、都市農村間、農村間の自動車を走行させる公共道路を指す。道路には、道路の路基・路面・橋梁・排水路・隧道が含まれる。『中華人民共和国道路法』の規定に基づくと、道路には、道路橋梁・道路隧道および道路渡し場が含まれ、道路は、道路網の中のその地位により、国道・省道・県道・郷道に分かれる。したがって、「本罪の発生範囲は、主に、航空・鉄道運輸以外の陸路交通運輸および水路交通運輸の中で発生する重大交通事故を指し、特定の主体が航空運輸および鉄道運輸の中で重大交通責任事故を発生させたときは、刑法の関連条文に照らして罪を確定しなければならない。しかし、このことは、非特定の主体が鉄道運輸・航空運輸の中で鉄道運輸の安全、飛行の安全を保障する規則制度に違反することが、交通事故罪を構成することができることを決して排除しない<sup>1)</sup>」。

## (2) 交通運輸管理法規に違反する行為と重大事故罪の間に因果関係の存在することを強調する

交通事故罪は、客観面においては、交通運輸管理法規に違反し、そうして重大事故を発生させ、人の重傷・死亡をもたらし、または公私の財産を重大な損失に遭わせる行為として表われる。行為者が交通運輸管理法規に違反す

る原因は多方面にわたる。自分が故意に違反することもあり得るし、また過失で違反することもあり得るし、その他の要因によってもたらされることもあり得るし、行為者の過失とその他の要因が総合してもたらすこともあり得る。現実の生活の中では、交通運輸管理法規の違反の中には、外来の要因によって惹起されるものもある。すなわち、介入要因の発生が、交通事故の発生に対して一定の役割を果たしている。このことは、介入要因の交通事故認定に対する影響を確定する必要がある。交通事故において、常に見られる介入要因には、その一、交通の手段・施設に意外な故障が現われること、その二、被害者自身の過失、その三、第三者の過失、その四、自然現象・災害などが含まれる。「交通運輸管理法規に違反する」か否かは、様々に状況を分けて処理しなければならない。すなわち、もし交通運輸管理法規の違反が行為者の過失によって惹起されるなら、自ずから本罪の列に属し、もし交通運輸管理法規の違反が介入要因によって惹起されるなら、完全に行為者の予想外であり、行為者に交通事故の刑事責任を負うよう要求してはならず、もし交通運輸管理法規の違反が行為者の過失と介入要因によって共同で惹起されるなら、責任をはっきり区別した基礎の上で、事情を酌量して行為者に刑事責任を負うよう要求する。

交通事故罪を構成するには、重大交通事故が交通運輸の過程の中および交通運輸と直接の関係を持つ活動の中で発生することではならない。もし行為者が交通運輸管理法規に違反し、未だ重大交通事故を発生せず、重大交通事故がその他の原因によってもたらされるなら、本罪を構成しない。このことは、以下のことを意味している。その一、もし行為者が交通運輸管理法規に違反せず、例え、その他の過失行為があり、人が重傷・死亡に至り、または公私の財産を重大な損失に遭わせる重大交通事故を惹起するとしても、交通事故罪を構成しない。もしその他の犯罪を構成するなら、他罪とする。その二、もし行為者に交通運輸管理法規に違反する行為があるとともに、重大交通事故を発生させたが、当該事故が行為者の交通運輸管理法規に違反する行為により惹起されたものでなければ、行為者に対して、交通事故罪の責

任を追及してはならない。

いわゆる「人が重傷・死亡に至り、または公私の財産を重大な損失に遭わせる」について、最高検察院の『解釈』第1条は、「……交通運輸管理法規に違反して重大交通事故を発生させ、事故責任を分けてははっきりさせる基礎の上に、犯罪を構成する場合に対しては、刑法第133条の規定により罪を確定して処罰する」と規定する。第2条は、次のように規定する。交通事故に以下に掲げる事由の一つがあるときは、3年以下の有期懲役または拘留に処す。(1)死亡1人または重傷3人以上で、事故の全部または主要な責任を負うとき、(2)死亡3人以上で、事故の同等の責任を負うとき、(3)公共財産または他人の財産に直接的損失をもたらし、全部または主要な責任を負い、金額30万元以上を賠償する能力がないとき、である。この外、当該条文(第2項)は同時に、以下のように規定する。交通事故が1人以上の重傷に至り、事故の全部または主要な責任を負うとともに、以下に掲げる6つの事由の一つがあるときも、また犯罪を構成する。(1)飲酒後、毒物を飲食後に自動車を運転するとき、(2)運転資格がないのに自動車を運転するとき、(3)安全装置が完全でなく、または安全部品が効力のない自動車であることを知りながら、運転するとき、(4)運転免許証がなく、またはすでに廃車が報告された自動車であることを知りながら、運転するとき、(5)著しく積載量を超えて運転するとき、(6)法律の追及を逃れるために事故現場から逃走するとき、である。

### (3) 交通事故罪の主体をめぐる論争が存在する問題の刑事政策的傾向

本罪の主体は、交通運輸の人員と非交通運輸の人員を含む。交通運輸の人員は、本罪の主要な主体であり、運転者、交通設備の操作要員、交通運輸の活動中の指導者と指揮者、交通運輸安全の管理者と協力者などを含む。非交通運輸の人員が本罪の主体であることに争いはない。ただし、本罪主体の認定が若干の論争問題に及ぶ刑事政策的傾向は、かなりはっきりしている。

### 1 自転車、馬車など非自動車の運転者は本罪の主体となり得るか否か

行為者が非自動車を運転し、例えば、自転車に乗り、馬車を御して、交通事故をもたらし、人が重傷・死亡に至るときは、交通事故罪によることができるか否か。これに対しては、理論と実践において、いずれも異なる主張が存在する。ある学者は否定的意見を持ち、自転車に乗り、馬車を御す者は、本罪の主体に属さないと考える。なぜなら、自転車に乗り、馬車を御すなど非自動車が交通運輸に従事して事故をもたらすのは、一般には特定の個人に死傷をもたらし、または有限の財産に損失をもたらすことができるだけであり、公共の安全に危害を及ぼす性質を備えていないから、である。もし交通事故が発生し、人が重傷・死亡に至るときは、過失致死罪または重過失致傷罪などの性質を確定することにより処罰しなければならず、交通事故罪をもって論じることはできない。より多くの学者は、肯定的意見を持つ。例えば、ある学者は、次のように考える。非自動車は本罪の中で関連する交通手段に属し、理由は以下のとおりである。その一、刑法の条文は、非自動車を利用し、規則に違反して事を起こし、重大安全事故を発生させるとき、本罪により処理することはできないと明文では規定していないが、1988年3月9日に国务院が発布した『道路交通管理条例』により規定される交通管制を受ける車両には非自動車が含まれ、当該条例第3条は、「本条で言う車両とは、道路で走行される以下に掲げる自動車および非自動車を指す。……(二)非自動車とは、自転車・三輪車・人力車・家畜車・身障者専用車を指す」と規定する。当該条例第4条は、「およそ道路上を通行する車両、歩行人、同乗者および道路上において交通に関わる活動を行なう人員は、いずれも本条例を遵守しなくてはならない」と規定する。この規定は、非自動車が道路上を走行すると、交通運輸管理法規に違反して事を起こす可能性が完全に存在することを物語っている。その二、一般的情况の下では、非自動車は、飛行機・汽車・船舶・自動車などの交通手段のように、1回の規則違反によって、広範な人民大衆の生命・財産・安全に危害を及ぼすことはない。しかし、非自動車も、いくつかの場所においては、不特定対象の安全の侵害をもたらす、交通の安

全に危害を及ぼす危険性を持つこともあり得る。正に、このような考慮に基づき、我国の『道路交通管理条例』は、自転車・家畜車などの非自動車の車両装置・車両走行などの面に対して、厳格な制限的規定を行なっている<sup>2)</sup>。したがって、自転車に乗り、馬車を御すなどの非自動車が交通事故をもたらすときは、自動車と本質的に異なるところはない。

司法の実践から見ると、行為者の行為が交通事故罪を構成するか否かは、その運転する車両が自動車に属するか否かと必然的關係はなく、鍵は、その行為がすでに公共の安全に危害を及ぼしたか否か、にある。客観的に言うと、自転車に乗り、馬車を御すなどの非自動車が完全に公共の安全に危害を及ぼすかもしれないので、これを交通事故罪の主体の外に排除する理由はない。例えば、胡某は、自転車に乗って幼稚園の門の前を通り過ぎるとき、ちょうど当該幼稚園の園児が列をなして外出するのに出逢い、これを見ていた。行為者が自転車に乗り、スピードを出し、かつブレーキ装置が具合悪く(事前に行為者は知っていた)、自転車は外出した幼児の中に突っ込むことになり、一人が死亡し、二人が負傷する事故をもたらした。当該事件において、胡某の行為は交通事故罪の構成要件の特徴に完全に合致し、交通事故罪を成立させなければならない。自転車・馬車などの非自動車の運転者は本罪の主体となり、すでに司法実践の支持を得ている。例えば、2006年4月27日19時30分前後、陳某はナンバープレートのない電動自転車を運転し、某県庁所在地の道路を通り、西から東へ向かって走行する過程で、路面状態を良く見ていなかったことにより、未だ道路右側を走行せず、同方向に走行する陸某の乗った自転車の後部と衝突し、陸某は転倒して負傷するに至り、病院へ送致されて応急措置を経たが、5月4日に死亡した。公安の交通警察部門は、陳某は事故の主要な責任を負うと認定した。司法機関は、陳某に対して交通事故罪をもって論じた。

## 2 通行人は本罪の主体となり得るか否か

通行人が本罪の主体となり得るか否かについては、肯定説と否定説が存在

する。肯定説は、次のように考える。自動交通手段の運輸人員であれ、非自動交通手段の運輸人員・通行人であれ、いずれも自己の交通運輸管理法規に違反する行為により、重大事故に至らせることができ、したがって、交通事故罪の主体の中で、非自動車の運転手および通行人を排除することはできない。例えば、通行人が規則に背いて高速道路上を突然横切り、往来するバスに急ブレーキをかけさせて衝突または横転し、重大死傷事故をもたらすに至るときは、完全に交通事故罪の構成要件に合致する<sup>3)</sup>。否定説は、行為者が交通事故罪の主体に組み入れられることは立法の原意に背き、外国の立法から考察するのであれ、法哲学から分析するのであれ、通行人はいずれも交通事故罪の主体ではない<sup>4)</sup>。

司法の実践から見ると、筆者は肯定説に賛成する。理由は、通行人が交通運輸管理法規に違反し、公共の安全に危害を及ぼすかもしれない、故に、これを交通事故罪の主体の外に排除する理由がないこと、にある。例えば、2007年6月17日、昼12時30分頃、孔某と数名の友人が昌里路340路地の後門から出て、一緒に成山路北側の自動車と非自動車の車道の口が開いたところから、北から南へ通りを横切った。たった数歩歩いたところで、孔某は、成山路北側の快速車道を東から西へ向かった一台の二輪オートバイと衝突した。このために、孔某は軽傷を負い、オートバイの車主である林氏は、ちょうど真向かいから来た、急ブレーキをかけても避けるすべがなく衝突した重型トレーラーによって引っかけられ、応急措置を経てもその甲斐なく死亡した。上海の某区法院は、交通事故罪をもって孔某に対して罪を確定し量刑を行なった。

### 3 単位の主管者、自動車の所有者または請負者などの人員の犯罪主体の地位

単位の主管者、自動車の所有者または請負者などの人員は、交通事故罪の主体となるということは、司法解釈の規定である。例えば、1987年8月28日、最高人民法院、最高人民検察院の「厳格に法に従って道路交通事故を処理することに關する通知」（以下、「兩高」『通知』と略称する）の第1条第(5)号は、

「単位の主管責任者または車主が、その単位の人員または雇用された人員に規則に違反して運転するよう強制し、重大道路交通事故をもたらしたときは」、交通事故罪により刑事責任を追及しなければならない、と規定する。『解釈』は、上記「通知」の内容を基本的に留保しており、その第7条は、「単位の主管者、自動車の所有者または自動車の請負者が、他人に規則に違反して運転するよう強制し、重大道路交通事故をもたらし、本解釈第2条に定める事由の一つを備えているときは、交通事故罪をもって罪を確定して処罰する」と規定する。司法解釈は、単位の主管者、自動車の所有者または請負者などの人員の交通事故罪の主体資格が必要であることを認めている。この規定は、重大事故に対する国家の責任追及（刑事的追及を含む）責任の主體的転換が、「現場」の人員だけに関心を払うことから、「現場」の人員と背後における組織の指導者・管理者に同時に関心を払っていることを表わし、組織の指導者および管理者の管理監督責任を強調することは、現代社会の発展必要に合致している。事実、20世紀60年代から、日本などの国の刑法学者は、「監督過失」理論を提起して伝統的過失理論の不足を補っている。『解釈』第7条は、正に監督過失理論に基づき、単位の主管者、自動車の所有者または請負者が他人に規則に違反して運転するよう指示し、強要して、重大交通事故をもたらしたときは、交通事故罪をもって処すことを規定している。

### (1) 交通事故と監督過失

監督過失には、広義と狭義の区分がある。広義の監督過失は、監督地位者の過失責任を指し、管理過失と狭義の監督過失を含む。狭義の監督過失は、直接結果を発生させた過失（直接的過失）を実行した行為者が向き合う、直接的行為者を指揮・監督する立場の者（監督者）が当該過失を防ぐべき責任を怠る状況を指す。いわゆる管理過失とは、管理者などの物的設備、機関、人的体制などが完備していないこと自体により、結果の発生と直接的関連をもつ直接的過失を指す<sup>5)</sup>。監督過失は、通常、管理過失を指す。監督過失は、主に二種類の場合に発生する。一つは、人に対する監督義務を履行しなかつ

た場合であり、もう一つは、安全な管理体制を確立しなかったことであり、後者は、管理過失に対して言うのである<sup>6)</sup>。ある学者は、監督過失を応用して、指導・監督の地位にある者に過失が有るか無いかを確認するには、主な根拠は二つであり、一つは、事故の発生に対して指導・監督の職責をもつ指導者・監督者の範囲を合理的に確定することであり、もう一つは、信頼原則の理論を合理的に運用することである、と考える<sup>7)</sup>。もし監督者の信頼が合理的であるなら、やはり信頼の原則を適用し、監督者の信頼が合理的でないなら、監督過失の理論を適用する<sup>8)</sup>。

前述した『解釈』第7条の、単位の主管者、自動車の所有者または請負者は交通事故罪の刑事責任を負うことに関する規定は、正に、管理者が他人に規則に違反して運転するよう指示し、強要して、重大交通事故をもたらす場合においては、規格に合った管理者が交通運輸の安全を保証・維持する管理体制に負っている責任を履行せず、また、合理的信頼が存在しない場合は、主観上は明らかに監督過失が存在することに基づき、これは、それが然るべき刑事責任を担う主観的よりどころである。この種の規定は、社会発展と時代の進歩の要求に呼応し、危害が重大であり、日増しに増大する交通事故の犯罪事件を防ぎ止めるのに有利である。

## (2) 交通事故と信頼の原則

上に述べたように、単位の主管者、自動車の所有者または請負者が交通事故罪の刑事責任を負うことを要求するには、運転者に対して合理的な信頼がそれに存在しない場合でなくてはならない。そうでなければ、関係のない管理者が責任を負うよう要求することはできない。信頼の原則はドイツで生まれ、ドイツ・日本の刑法理論の中で過失責任の有無およびその程度を確定する重要な根拠となった。いわゆる信頼の原則とは、「行為者がある種の行為を実行する際において、被害者または第三者を信頼して適切な行動をするとみなし、この信頼が相当の事由に属すときは、例え、被害者または第三者に不適切な行動をさせて結果を生じさせたとしても、当該結果に対して責任を

負う必要はない」という原則を指す<sup>9)</sup>。信頼原則の理論的基礎は、許された危険の法理である。信頼原則が生じた背景は、交通事故と密接に関係もっている。道路交通運輸の過程において、もしもその他の者の交通運輸の不適当な行為に対して、ことごとく慎重に注意することに常に直面するなら、道路交通における高速走行は不可能なのである。したがって、運転者または管理者に、被害者、第三者または運転者が適切な行為を行なうと信じる合理的理由があるときは、運転者または管理者の過失または監督過失の責任を免除しなければならない。

信頼の原則について、これまでの理論界は、適用するときは、行為者自身が交通法規を遵守することを前提条件とし、行為者は、すでに法に違反した状況の下では、その他の交通参加者が自分の規則違反行為に基づいて事故発生を回避するリアクションを行なうことを期待することはできない、と通常は考える。ある学者は、このような状況の下では、信頼の原則を適用することができないということでは決してない、と考える。違法行為が事故発生の原因でないこと、および違法行為が危害結果を発生させる危険性の増大の可能性を備えていないこと、という二つの状況の下では、行為者に対して信頼の原則を適用することができる<sup>10)</sup>。

筆者は、信頼の原則は、通常、行為者の違法行為と交通事故の発生との間において直接的因果関係を備えるという場合に存在することはあり得ない、と考える。理由は、以下のことにある。もし行為者の違法行為と交通事故の発生との間に因果関係が存在するなら、行為者が合理的に信頼する前提として、すなわち、被害者または第三者に適切な行為を取る理由があると信じることは、成立し得ない。行為者が、自分の行為は高度の危険性を備えた規則に違反する運転行為であることを知っている以上、自分の規則違反行為が、ある種の危害を発生するに至るのを回避する適切な行為を取るよう他人に要求する資格はなく、ましてや、この要求が合理的でもなければ、現実的でもないことを要求するとは。したがって、信頼の原則は、行為者の違法行為と交通事故の発生との間に直接的因果関係が存在しない場合にのみ適用するこ

とができる。一般的に言うと、違法行為が事故発生の直接原因でなく、違法行為が危害結果を発生させる危険性の増大の可能性を備えていないときにも、信頼の原則を適用することができる。

### (3) 交通事故後における責任転化の問題

交通事故後に逃走して人を死亡させるに至ることに、責任転化の問題が存在するか否か。すなわち、交通事故後に逃走して人を死亡させるに至ることが不作為の故意殺人罪・故意傷害罪を構成し得るか否か。学界には違いが存在する。一つは肯定説である。先行行為は犯罪行為であり得ると考えて、交通事故の犯罪行為が先行行為となり得ることを認める<sup>11)</sup>。「バス運転手が車を動かしたとき、不注意で通行人にぶつかって重傷をもたらすと、傷つけられた者を救助する義務を負う。積極的措置を取らず、重大な結果を発生させたときは、不作為犯の刑事責任を負う」<sup>12)</sup>。もう一つは否定説である。交通事故後に逃走して人を死亡させるに至ることに、間接故意殺人の問題と責任転化の問題は存在しない、と考える。ある学者は、次のように提起する。先行行為に犯罪行為を含むか否かは、二つの状況に分け区別して対処しなければならない。一つは、刑法がある種の犯罪行為について結果的加重犯を規定し、または重大な結果を発生したことにより重罪を成立させるとき、加重結果を、然るべき結果的加重犯または別の重罪の中で評価することができることから、先行する犯罪行為は、行為者が重大結果の発生を防ぐ義務を備えることには決してならないこと、である。もう一つは、刑法がある種の犯罪行為について結果的加重犯を規定せず、またある種の重大結果を発生させて、その他の重大な犯罪を成立させることを規定していない状況の下では、もし先行する犯罪行為が別の法益を危険な状態に置くことになるなら、当該犯罪行為は、行為者が別の法益が侵害を受けることを防ぐ義務を備えることになる、と適切に考える<sup>13)</sup>。

交通事故後に逃走して人を死亡させるに至ることに、責任転化の問題が存在するか否かは、実質上は、不作為の先行する行為が義務の源泉およびその

範囲としての問題となり得るか否かに関係する。大陸法系の刑法理論においては、先行する行為が義務の源泉となり得るか否か、先行する行為が違法行為に限定されるのか、それとも合法的行為であってもいいのか、故意・過失行為に基づかなくてはならないのか、それともその他の責任のない行為でもかまわないのか、それとも他人の行為に対してもこの作為義務を認めることができるのか、などに対して、論争が存在し、我国も例外でない。しかし、我国の刑法理論と司法の実践から見ると、犯罪行為は作為義務の源泉となることができる、と考える。例えば、最高人民法院の『解釈』第6条は、「行為者が交通事故後に法律の追及を逃れるために、被害者を事故現場から連れて離れて隠匿し、または遺棄し、被害者に救助を得ることをできなくさせて、死亡または重大な障害をもたらすときは」、それぞれ故意の殺人罪、故意の傷害罪（重傷）により罪を確定して処罰しなければならない、と規定する。この規定は、交通事故後に逃走して人を死亡または重傷に至らせるときは、不作為の故意殺人罪または故意傷害罪を成立することができることを明確に承認し、司法の実践のために、交通事故後に逃走して人を死亡させるに至るときは、不作為犯として認定することを解決するよりどころを提供している。注意に値することは、『解釈』の規定は特定条項かそれとも例示条項かであり、軽視し得ない問題である。もし特定条項であるなら、当該規定は、交通事故罪に対して出された特別規定であるにすぎず、もし例示条項であるなら、犯罪行為が不作為犯の先行行為となることを承認しているに等しい。刑法の規定から見ると、例示条項としては多くの難題に直面している。筆者は、『解釈』は、交通事故後に逃走して人を死亡させるに至ることに責任転化の問題が存在することは特例であることを認め、これを拡大してはならない、と考える。

#### (4) 規則に違反したとき悪意をもって車をぶつける行為の性質の確定

近年来、司法の実践において一つの重大な難題に出会っている。すなわち、交通管理法規に違反する他人の行為を故意に利用し、交通事故をもたらす場

合については、依然として規則違反者が全責任を負うと認定するのか否か、である。例えば、広東省の珠江三角地帯にひとしきり「当たり屋」が現れた。「当たり屋」の犯罪方式には二種類がある。一つは、「人をもって車に衝突する」ものであり、もう一つは、「車をもって車に衝突する」ものである。「人をもって車に衝突する」「当たり屋」は、一般に、4・5人が一台の一流車（BMW、ベンツなど）に乗り、高速道路、大通りまたは都市の車両の多い区域において、専ら規則に違反する車両を選んで事を行ない、その後で金銭をたかる。この種の行為は、軽ければ財産的損失をもたらし、重ければ重大な交通事故をもたらすかもしれない。交通警察部門の報告に基づけば、当たり屋は通常いずれも準備しているが、当てられた者は、往々にして交通規則違反が先である。重大な交通事故を発生させる場合、「当たり屋」は、事故を惹起する行為——車をぶつけることを実行するとき、その主観上において法に違反して罪を犯す明らかな故意は存在するが、交通運輸管理法規に違反していないことから、それが刑事責任を負うと認定することはできない。規則に違反する車主について言うと、事故を惹起する行為——車をぶつけることを実行するときは、その主観上において、明瞭な違法犯罪の故意が存在することはあり得ず、反対に規則違反が先にあり、それが刑事責任を負うことを完全に認定する。このように、規則に違反する車両は、「当たり屋」が金儲けをする効果的な手段である。この状況について、ある学者は、規則違反者が責任を負うことは完全に自業自得であり、もし規則に反しないなら、他人によって利用されることはあり得ない、と考える。また、ある者は、「当たり屋」は下心を用いて陰險劣悪であり、もし処罰しないなら、交通事故の大量の発生をもたらすことになるだろう、と指摘する。

筆者は、このような状況に対して、刑法の中の因果関係の原理を借りて問題を解決すべきであり、一刀で切り捨て、凡そ先に規則に反する者に全責任を負わせるのはよくない、と考える。もし前述したように、交通事故罪を成立させるなら、交通管理法規に違反する行為と重大な交通事故の発生との間に因果関係をもつことでなくてはならない。如何なる因果関係が刑事責任を

負う基礎であるのかについては、ドイツ・日本などの国の理論においては、一般的に相当因果関係説と考える。この説は、社会生活上の経験に基づき、通常ある行為の中からある結果が生じることが一般的であり、相当であると考えるとき、因果関係を認めるが、結果の発生と相当の関係を備える条件である、と考える。「相当」を如何に判断するかについては、主観説・客観説・折衷説が存在する。主観説は行為者の主観的認識を基礎として判断を行ない、客観説は一般人の主観的認識に立脚して「相当」であるか否かを判断し、折衷説は行為者の当時の認識と一般人の当時の認識を基礎として、原因と結果の間における因果関係が相当であるか否かを判断する。「当たり屋」の行為から見ると、規則に違反していないが、車をぶつけるときは悪意によることから、その行為は、普通に言うと、交通事故をもたらす相当性を全く備えない。なぜなら、待ちかまえている当たり屋であれ、他人の規則違反に便乗して悪意で車をぶつける者であれ、他人の規則違反の瞬間をとらえて事故をもたらさなければならず、車をぶつけるその行為は、多くは突発性を備え、この突発性行為は、規則違反行為に対して言う、通常の状況の下では全く存在しないものであり、惹起される交通事故も、通常は相当性を備えないから、である。もちろん、結局は、行為者の規則違反が先にあり、プラス交通事故をもたらした事情は非常に複雑であり、例え当たり屋が悪意をもって車をぶつけるにしても、相当因果関係説の助けを借りて、問題を徹底的に解決することはできない。したがって、特殊な事情もまた、許される危険理論または信頼の原則などの助けを借りて（一般に規則違反行為を用いることはできないが、特殊な事情のときにこの理論の助けを借りることも、できないことではなからうか）、総合的に判断することができる。総じて、他人の規則違反に便乗して車をぶつけることは大変に複雑な問題であり、直面するのは法と理の衝突と矛盾であり、司法の実践の中で、このような問題を処理することは大変やっかいである。このような問題を如何に科学的・合理的に処理するかは、理論上におけるいっそうの探求を必要とする。

### (5) 交通事故罪の共同犯罪問題

『解釈』第5条第2項の規定に基づくと、交通事故後に、単位の主管者、自動車の所有者、請負者または同乗者が事故を起こした者に逃走するよう指示し、被害者に救助を得ることができないようにして死亡させるときは、交通事故罪の共犯をもって論じる。当該規定は、学界内において大きなセンセーションと論争を惹起し、反対と支持の二つの大きな対立する主張を形成した。

反対者は、主に刑法の規定に基づき、共同過失犯の存在を否定する。なぜなら、刑法第25条の規定に照らすと、共同犯罪は、故意犯罪によってのみ構成することができるが、交通事故罪は典型的な過失犯罪であり、共同犯罪が存在してはならないから、である。

支持者は、行為共同説<sup>14)</sup>に基づき、我国刑法は共同過失犯罪を認めなければならぬ、と建議する。理由は、行為者が共同して法益の侵害を惹起し、かつ、法益の侵害に対して故意または過失を備える状況の下では、各行為者は、共同で惹起した法益の侵害に対して当然刑事責任を負う、ということである<sup>15)</sup>。支持者は、行為共同説の理論に基づき、交通事故罪に共同犯罪が存在することを採用することができる、と考える。理由は、以下のことにある。すなわち、まず、車両運転者が事を起して交通事故を発生させることは過失ではあるが、交通事故後の逃走行為は故意であること、である。前後、主観面において変化が生じ、異なるところはあるが、刑法は、これにより故意に逃走する行為に対して単独で罪を確定することはなく、「交通事故後に逃走する」および「逃走により人を死に至らせる行為」を交通事故罪の加重処罰の情状として定め、一罪により処罰を論じている。次に、指図する者が未だ実行し事を起こす行為を幫助または教唆していないが、事を起こし、すでに発生したことを明らかに知っている状況の下で、事を起こす者が実行し逃走する行為を支持、教唆すること、である。最後に、事を起こす行為と共同で逃走する行為とが被害者が死亡する結果をもたらしており、支持者と事を行なう者が事を起した後の逃走に対して共同の故意をもち、それ故、支持

者は事を起こす者とこの結果に対して共同して刑事責任を負わなければならない、かつ、ただ交通事故罪の共犯をもってのみ処罰を論じることができること、である<sup>16)</sup>。

『解釈』第5条は、「『逃走により人を死に至らせる』とは、行為者が交通事故後において法律の追及を逃れるために逃走し、被害者を、助けを得ることができないことにより死亡させるに至る事情を指す」と規定する。第6条は、「行為者が、交通事故後において法律の追及を逃れるために、被害者を事故現場から連れ離れた後に隠匿し、または遺棄し、被害者が助けを得ることができないことにより死亡または重大な障害を残すに至るときは、それぞれ刑法第232条、第234条第2項の規定により故意殺人罪または故意傷害罪をもって罪を確定し処罰しなければならない」と規定する。この二つの規定に基づき、「逃走により人を死に至らせる」の「人を死に至らせる」責任は、過失によるのであり、このことは、最高15年の有期懲役である法定刑からも証明することができる。

#### (6) 交通事故認定書の犯罪確定における役割に関して

『解釈』の規定は、交通事故罪の構成要件を詳細化し、交通事故事件の有罪と無罪を認定するために具体的な運用基準を提供している、と言わなければならない。ある学者は、最高人民法院『解釈』の内容は、実際は、交通事故罪の構成要件に対して実質的に補充する改正を行なっている。なぜなら、『解釈』第1条は、「事故責任をはっきり分ける基礎の上に」ということを突出させ、当該事実を、本罪を認定する前提としているからである、と考える。『解釈』第2条の二つの項も、「全責任」・「主要な責任」・「同等の責任」などの要素を重ねて述べている。上述した『解釈』の規定を遵守し、司法の実践の中で交通事故の刑事事件を処理するには、事故責任の認定を前提としなければならない（我国の道路交通運輸法規の規定に基づき、交通事故責任に対する認定は、公安機関が「道路交通事故認定書」の形式をもってこれを出す）、もし事故責任が尚はっきり分かれなければ、行為者を追訴するのはよくなく、犯罪を確定する

条件においても、『解釈』によって規定された「全責任」，「主要な責任」および「同等の責任」などの要素を考慮しなければならない。凡そ規定する要素を備えないときは、犯罪としてはならない<sup>17)</sup>。この分析は、法律の規定に合致すると言わなければならない。『中華人民共和国道路交通安全法』第73条の規定に基づくと、公安機関交通管理部門は、交通事故現場の検証・点検・調査の状況および関連する検査・鑑定の結果に基づき、速やかに交通事故認定書を作成し、交通事故処理の証拠としなければならない。交通事故認定書は、交通事故の基本的事実、原因および当事者の責任を明記するとともに、当事者に送達しなければならない。全国人民代表大会常務委員会法制工作委员会が發布した「交通事故責任の認定行為は具体的行政行為に属するか否か、行政訴訟の事件受理の範囲に入れるべきか否かに関する意見」（法工辦復字〔2005〕1号）は、更に以下のように確認している。「道路交通安全法第73条の規定に基づき、公安機関交通管理部門の作成する交通事故認定書は、交通事故事件を処理する証拠として使用する。したがって、交通事故責任の認定行為は、具体的行政行為に属さず、人民法院に行政訴訟を起こすことはできない。もし交通事故認定書がつながる民事訴訟に対して当事者が不服ならば、人民法院に民事訴訟を起こすことはできる」。したがって、交通事故責任の認定が交通事故罪を認定する前提条件であることは、認めるに値することである。

交通事故罪における交通事故責任の認定の役割に対して、ある学者は、絶対化してはならないと指摘する。交通事故の処理において、公安交警部門の作成する交通事故責任書は、事故当事者の刑事責任の認定に対して重大な影響力を備えている。しかし、交通事故責任書の中には、ある程度の司法推定が存在していることから、刑事裁判官は、それを交通事故罪を確認する直接的根拠とすることはできず、当事者の規則違反と事故の間における因果関係の有無は、検査してはっきりさせなければならない。この点は、交通事故後に当事者が逃走した刑事責任の認定について言うとき、特にそうである<sup>18)</sup>。筆者は、交通事故の責任認定を、犯罪を確定する前提にすると、欠陥は免れな

い、と考える。結局、交通事故罪の客観的要件に対する『解釈』の具体化・実質化と同時に、行政機関の責任認定書を、行為者が犯罪を構成するか否かを確定する極めて重要な前提とする、というやり方自体に疑問が存在し、科学的・合理的であるか否かは、いっそう研究することが必要である。

#### 注

- 1) 馬克昌主編『刑法学』, 高等教育出版社, 2003年, 第380頁。
- 2) 黃明儒, 蔣小燕「浅析交通肇事罪的範圍——從交通肇事罪的客體着手」, 『国家檢察官学院学報』, 2000年第5期, 第58頁。
- 3) 趙秉志, 肖中華「交通肇事罪中主體的認定」, 正義網, 2001年11月13日。
- 4) 蘇青「論行人不是交通肇事罪的主体」, 『湖南公安高等專科學校学報』, 2007年第5期, 第52頁。
- 5) 馬克昌著『比較刑法原理——外国刑法学総論』, 武漢大学出版社, 2002年, 第269頁。
- 6) 張明楷著『外国刑法綱要』, 清華大学出版社, 1999年, 第240頁。
- 7) 林亞剛著『過失犯罪研究』, 武漢大学出版社, 2000年, 第251頁。
- 8) 張明楷, 前掲書⑥, 第241頁。
- 9) [日]川端博著『刑法総論二十五講』, 余振華訳, 中国政法大学出版社, 2003年, 第52-53頁。
- 10) 林亞剛, 前掲書⑦, 第251頁。
- 11) 李学同「論不作為犯罪的特定義務」, 『法学評論』, 1991年第4期。
- 12) 馬克昌, 前掲書①, 第65頁。
- 13) 張明楷著『刑法学』, 法律出版社, 2003年, 第154頁。
- 14) 大陸法系の国においては、これまで犯罪共同説と行為共同説の争いがあった。犯罪共同説は、共同犯罪は数人が共同で一つの特定の犯罪を行ない、客観的には、共同行為者の行為が同じ一つの犯罪の構成要件に該当しなければならず、二つの過失行為は共犯を構成しない、と考える。行為共同説は、共同犯罪は数人が共通の行為を通じて各自の犯罪を完成し、行為者に主観において共通行為の意思があり、客観的な行為が共同で行われさえすれば、共犯を成立させることができ、二つの過失行為は共犯を成立することができる、と考える。
- 15) 張明楷「共同過失與共同犯罪」, 『吉林大学社会科学学報』, 2003年第2期。
- 16) 孫軍工「關於審理交通肇事刑事案件具体适用法律若干問題的解釋的理解與適用」, 『刑事審判参考』, 法律出版社, 2001年。
- 17) 肖中華「論交通肇事罪的認定與處罰」,  
<http://www.bianhu66.com/gezuibianhu/whggaqz/jtzzsz/1759.html>
- 18) 王立志「交通事故責任書不能直接確認交通肇事罪——以交通事故當事人逃逸刑事責任認定為切入」, 『河南省政法管理幹部学院学報』, 2008年第1期, 第181頁以下。