

5 日本における刑法犯としての 交通犯罪の処理について

是木 誠

❖ 1 はじめに

日本における道路交通事故による死者数は近時減少傾向にあり、平成19(2007)年には54年ぶりに5千人台に減少している。しかし、その一方、多量の飲酒をした者などによる悪質かつ無謀な運転は後を絶たず、複数の死傷者を伴う悲惨な事故の報道を目にする機会も少なくない。このような状況の中、近年、悪質運転者に対する厳正な処罰を可能とするため様々な法改正が行われるとともに、捜査当局において、危険運転致死傷罪をはじめとする関係規定を適用し、悪質事案の適正な処罰を実現しようとする努力が続けられている。そこで、本稿においては、これら法改正の経緯及びその適用状況等について概観することとしたい。なお、本稿において、意見にわたる部分は私見である。

❖ 2 交通犯罪に関わる刑法改正等の状況

(1) 平成13(2001)年刑法改正

交通死傷事犯については、長年にわたり、刑法第211条の業務上過失致死傷等が適用されるのが通例であったが、平成13(2001)年の刑法改正により、危険運転致死傷罪が新設され、悪質かつ危険な自動車の運転行為による死傷事犯については同罪も適用されるようになった。危険運転致死傷罪の新設は、

当時、飲酒運転や著しい高速度運転などの悪質かつ危険な自動車の運転行為による死傷事犯が少なからず発生しており¹⁾、業務上過失致死傷罪では、これらの事犯の悪質性や重大性に的確に対応することができず、被害者やその遺族をはじめ、広く国民の間にも、その刑が軽すぎるなどとして罰則の整備を求める声が高まっていたことから、事案の実態に即した適切な処罰を行うために法整備が行われたものである。

危険運転致死傷罪については、故意に一定の危険な運転行為をし、その結果人を死傷させた者を、その行為の有する実質的な危険性に照らし、暴行により人を死傷させた者に準じて処罰しようとするものであり、同罪の構成要件においては、悪質・危険な自動車の運転行為のうち、交通事犯の実態等に照らし、重大な死傷事犯となる危険性がきわめて高いものが類型化されている。危険運転致死傷罪の新設等を内容とする刑法の一部を改正する法律（平成13（2001）年法律第138号）は、平成13（2001）年12月5日に公布され、同月25日から施行されている。

なお、この改正に際しては、刑法第211条に第2項が加えられ、自動車を運転して業務上過失傷害事件を犯した者については、傷害が軽いときは、情状により刑を免除することができることとされた。

(2) 平成19（2007）年刑法改正

危険運転致死傷罪の新設後、同罪の適用事例は徐々に増加したが、なお、同罪には該当しないものの、飲酒運転中などの悪質かつ危険な運転行為による死傷事故や多数の死傷者を伴う重大な事故などが少なからず発生しており、そのような死傷事故を業務上過失致死傷罪によって処罰することについて、量刑や法定刑が国民の規範意識に合致しないとの意見が見られるようになった。また、実際上の科刑状況としても、自動車運転による業務上過失致死傷事犯につき、法定刑や処断刑の上限近くで量刑される事案が大幅に増加するという状況が生じていた。かかる状況を踏まえ、平成19（2007）年の刑法改正において、新たに自動車運転過失致死傷罪が新設されることになった。自

自動車運転過失致死傷罪の法定刑については、7年以下の懲役若しくは禁錮又は100万円以下の罰金とされており、5年以下の懲役若しくは禁錮又は100万円以下の罰金との法定刑が定められた業務上過失致死傷罪と比し、より重たい刑を科すことが可能となった。

自動車運転過失致死傷罪の新設等を内容とする刑法の一部を改正する法律(平成19(2007)年法律第54号)は、平成19(2007)年5月23日に公布され、同年6月12日から施行された。なお、この改正に際しては、従前は四輪以上の自動車の運転者に適用対象が限定されていた危険運転致死傷罪につき、自動二輪車の運転者も対象にするという改正も行われた。これは、自動二輪車の運転者において、酒酔い運転や赤信号無視、著しい速度超過など悪質かつ危険な運転行為に及び、被害者を死傷させるという重大な結果を生じるという事案が少なからず発生している状況などを踏まえたものである。

(3) 道路交通法の改正

悪質・危険な運転行為を抑止するためには、死傷結果を生じた事案のみを厳罰化することでは足りず、飲酒運転やひき逃げなど道路交通法違反に対する罰則の強化も行われる必要があることは言うまでもない。このため、例えば、酒酔い運転については、もともと6月以下の懲役又は5万円以下の罰金との法定刑が定められていたところ、身体刑・罰金刑とも徐々に上限が引き上げられ、平成13(2001)年の道路交通法改正により、3年以下の懲役又は50万円以下の罰金との法定刑が定められた後、平成19(2007)年の道路交通法改正によって、5年以下の懲役又は100万円以下の罰金と法定刑が引き上げられた。また、ひき逃げ運転についても、もともと、救護義務違反として、1年以下の懲役又は5万円以下の罰金との法定刑が定められていたが、徐々に法定刑が引き上げられ、平成13(2001)年の道路交通法改正により、5年以下の懲役又は50万円以下の罰金との法定刑が定められた。その後、平成19(2007)年の道路交通法改正においては、自らの運転により人を死傷させた者の救護義務違反について罰則が強化され、10年以下の懲役又は100万円

以下の罰金という法定刑が定められた。

また、平成19（2007）年の道路交通法改正においては、飲酒運転についての罰則強化に加え、飲酒運転を容易にする行為に対する規制も強化された。具体的には、飲酒運転をするおそれがある者に対して車両を提供したり、酒類を提供したりし、提供を受けた者が実際に飲酒運転をした場合において、提供者を処罰する旨の規定が新設されたほか（車両提供罪・酒類提供罪）、飲酒運転の要求・依頼をした上で、これに同乗した者に対する処罰規定も設けられた（同乗罪）。これらの行為については、従前も飲酒運転の幫助等として処罰される可能性がある行為であったが、改正法は、新たに独立した構成要件を設け、幫助犯と比して重く処罰することとしたものである。車両提供罪の新設等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（平成19（2007）年法律第90号）は、平成19（2007）年6月20日公布され、主要な改正部分は、同年9月19日から施行された。

❧ 3 危険運転致死傷罪の適用状況及び同罪の適用に伴う諸問題

危険運転致死傷罪については、平成13（2001）年の新設以降、着実に適用事例が増加しており、悪質危険な運転者に対する厳格な処罰を実現する上で重要な役割を果たしている。そこで、次に、危険運転致死傷罪の適用状況及び同罪の適用に伴う諸問題について検討する。

(1) 適用状況

ア 受理及び処分の状況

法務省がとりまとめた資料によると、全国の検察庁における危険運転致死傷罪の受理及び処分の状況については別表1のとおりである。危険運転致死傷罪が新設されたのが平成13（2001）年12月25日であるため、同年には適用事例が見られないが、その後は例年百件を超える起訴事例があり、起訴件数は増加傾向にある。これは、同罪の新設を

踏まえ、捜査当局の努力により、同罪が適用されるべき事案について、着実に検挙・起訴が行われてきた結果であると思われる。また、受理件数と比して起訴件数が多いことから、事故発生直後に業務上過失致死傷罪として立件送致された事案につき、その後に捜査が尽くされ、危険運転致死傷罪を適用すべき事案であることが明らかになったため、同罪により起訴されるという運用が見られることがうかがわれる。

イ 科刑の状況

最高裁がとりまとめた資料によると、全国の裁判所における危険運転致死罪の科刑の状況については、別表2のとおりである。科刑帯別に見ると、危険運転致死罪については、平成19(2007)年においては、5年以下がもっとも多く17件であり、次いで、7年以下が16件、10年以下が12件となっている。一方、危険運転致傷罪については、平成19(2007)年においては、1年以上の執行猶予事案がもっとも多く135件であり、次いで、2年以上の執行猶予事案が98件、1年以上の実刑事案が39件、2年以上の実刑事案が29件となっている。致傷事案の中には、相当数傷害の程度がさほど重大ではない事例も見られるであろうから、致死事案と科刑の状況にある程度差違が生じるのは当然であろう。

危険運転致死傷罪の適用事例の中には、懲役20年を超える刑を言い渡される事案も複数見られる。具体的事例としては、平成19(2007)年12月、飲酒の影響により正常な運転をすることができない状況で貨物自動車を運転した者が、歩行者に自車を衝突させて死亡させ、さらに自車を対向車線に進出させて対向車であるタクシーに衝突させ、運転手及び乗客を死亡させたとの事案につき、懲役23年の判決が言い渡されたほか、平成18(2006)年1月には、飲酒の影響により正常な運転をすることができない状態で貨物自動車を運転した者が、赤信号を看過したまま交差点に進入し、自車を一時停止中の自動車に衝突させた上、同車及び自車を、歩行者の高校生等に衝突させ、3名を死亡さ

せ、15名を負傷させたとの事案につき、懲役20年の判決が言い渡されている。このように、悪質な飲酒運転によって極めて重大な結果を生じた事案については、相応の嚴重な刑が言い渡されている。

(2) 危険運転致死傷罪の適用に伴う諸問題

ア 危険運転致死傷罪の諸類型

危険運転致死傷罪については、重大な死傷事犯につながる可能性が極めて高い悪質な運転行為を類型化し、それによって人を死傷させた者を傷害罪や傷害致死罪に準じて重たく処罰することとしたものであり、同罪が成立するためには、運転者の行為が法定の諸類型に該当する必要がある。この法定の諸類型については、簡略化すると以下のとおりである。

- ① アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態での走行（刑法第208条の2第1項前段）
- ② 進行の制御が困難な高速度での走行（同条第1項後段）
- ③ 技術未熟での走行（同条第1項後段）
- ④ 人又は車の通行を妨害する目的での運転（同条第2項前段）
- ⑤ 赤色信号の殊更無視（同条第2項後段）

イ 類型別の諸問題

危険運転致死傷罪が成立するためには、運転者の行為が上記各類型のいずれかに該当することが必要であるところ、実際に危険運転致死傷罪により起訴された事例の中には、相当数、公判において、弁護側から、運転者の行為はいずれの類型にも該当せず、業務上過失致死傷罪（又は自動車運転過失致死傷罪）が成立するにとどまるとの主張がなされる事例がある。そこで、以下、これら実際の事例を参考にし、類型別に危険運転致死傷罪の成否が争いになり得る場面を紹介する。

- ① アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態での走行

「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」とは、道路交通法上の酒酔い運転罪の「正常な運転ができないおそれのある状態」、すなわち正常な運転ができない可能性がある状態とは異なり、例えば、酒酔いの影響により前方の注視が困難となったり、ハンドル・ブレーキ等の操作の時期やその加減について、これを意図したとおりに行うことが困難になるなど、現実にもこのような運転操作を行うことが困難な心身の状態にあることが必要であるとされている。このため、この類型の事案については、「運転者がアルコールの影響により正常な運転が困難な状態にあったか否か」という点が争点となることが多い。例えば、弁護側において、「被告人が飲酒していたことは事実であるが、酩酊はしておらず、正常な運転を行える状態であったものの、不注意で脇見運転をしてしまったために事故を生じたのであり、危険運転致死傷罪ではなく、業務上過失致死傷罪が成立するにとどまる。」などと主張する例などが見られる。

一般に、運転者がアルコールの影響により正常な運転が困難な状態にあったか否かについては、運転者の飲酒量、飲酒後の経過やその間の運転者の状況、運転者の認識、実際の運転状況、事故の態様、事故後の運転者の状態、飲酒検知の数値などに基づいて判断されるべきものと考えられている。薬物の影響により正常な運転が困難な状態にあったか否かについても、同様に、摂取量や運転者の状況、運転者の認識などによって判断される。具体的事例としては、裁判所において、①被告人が3時間半余りの間に焼酎の水割りを10杯程度飲んでいて、②被告人が事故現場に至るまでの間、速度調整をする必要がない場所で加速と減速を繰り返したり、急な割り込みを繰り返したり、赤信号に従って停止した際に居眠りを繰り返したりしていたこと、③被告人が、ブレーキをかけることなく赤色灯火の信号表示をしていた交差点に進入し、停止車両に衝突したこと、④警察官が事故直後に事情聴取した際、被告人は、強い酒臭がし、話

す言い回しがくどいなどの状況にあったこと、㊦事故後40分余り経過して行われた飲酒検知の結果、呼気1リットルあたり0.3ミリグラムのアルコールが検出されたことなどの事実に基づき、被告人は正常な運転が困難な状態で自動車を走行したものと判断し、危険運転致死傷罪の成立を認めた事例などがある。

㉒ 進行の制御が困難な高速度での走行

「進行の制御が困難な高速度での走行」とは、速度が速すぎるために、道路の状況に応じて進行することが困難な状態で自車を走行させることを意味するとされており、典型例としては、カーブを曲がることができないような高速度で自車を運転する行為などが想定されている。また、運転者においては、速度が速すぎるために当該道路状況等に応じて進行することが困難な状態で走行しているという認識を有していることが必要である。

この類型の事案に関しては、道路状況及びそれを前提にした限界速度、被告人運転車両の実際の走行速度、被告人の速度に関する認識などについての事実認定が争点となることが多いようである。具体的事例としては、被告人がトンネル内の道路を時速約90キロメートルないし100キロメートルの速度で走行した際、道路の湾曲に応じて自車を進行させることができず、同車を対向車線に進出させて対向車と衝突させ、対向車の運転手及び同乗者を死傷させたとの事案について、弁護士が「被告人は犯行当時、進行を制御することが困難な高速度で自車を走行させているとの認識は有しておらず、危険運転致死傷罪は成立しない。」と主張したのに対し、裁判所において、道路状況、計算上の限界旋回速度、被告人の走行速度等を証拠に基づいて認定した上、被告人は危険運転致死傷罪の故意を有していたとの判断を示した事例などが見られる。

㉓ 技術未熟での走行

「技術未熟での走行」とは、ハンドル・ブレーキ等の運転装置を

操作する初歩的な技能すら有しないような運転の技量が極めて未熟なことをいうとされている。この要件に該当するためには、単に運転免許を有していないということだけでは足りず、それまでの運転経験、事故前の運転状況、当該事故の態様等を総合的に考慮する必要があるものと考えられている。

かかる要件を充足するか否かについては、実際には判断が困難な場合もあると思われるが、実務においては、例えば、同乗者や周辺者の供述のほか、運転シミュレーションなどを利用して立証が行われているようである。具体的には、走行を開始するにあたり、運転者が操作方法を知らないため、同乗者がシフトレバーの設定やサイドブレーキの解除を行ったという事情などをもとに、裁判所において、運転者が技術未熟であることを認定した事例などが見られる。

④ 人又は車の通行を妨害する目的での運転

「人又は車の通行を妨害する目的」とは、相手方に対して自転車との衝突を避けるために急な回避措置をとらせるなど、相手方の自由かつ安全な通行を妨げることを積極的に意図することをいうとされている。本類型の危険運転致死傷罪が成立するためには、かかる目的の下、走行中の自動車の直前に進入し、その他通行中の人又は車に著しく接近することが必要とされている。具体的には、割り込み行為のほか、幅寄せ行為やあおり行為などがこの類型に該当し得る。実際上の事案においては、かかる行為があったか否かが争点になることが多いようであり、例えば、幅寄せ行為の存否に関する目撃者の供述の信用性が争われた事例などが見られる。

本類型の危険運転致死傷罪が成立するためには、上記要件に加え、重大な交通の危険を生じさせる速度で運転していることも要する。重大な交通の危険を生じさせる速度とは、妨害目的で相手方に著しく接近した場合に、自車が相手方と衝突すれば大きな事故を生じさせると一般的に認められる速度、あるいは、相手方の動作に即応す

るなどしてそのような大きな事故を回避することが困難であると一般的に認められる速度を指しており、通常、時速20から30キロメートルであればこれに当たり得ると考えられている。

⑤ 赤色信号の殊更無視

「赤色信号の殊更無視」とは、赤色信号に従わない行為のうち、およそ赤色信号に従う意思のないものを意味し、例えば、赤色信号について確定的な認識があつて交差点手前の停止線で停止することが十分可能であるのにこれを見逃して交差点に進入する行為や、信号の規制自体を見逃しておよそ赤色信号であるか否かを一切気にすることなく赤色信号の規制に違反して交差点に進入する行為などが考えられる。赤色信号を殊更に無視したか否かが問題となった代表的事例としては以下のようなものがある²⁾。

(a) 1件目の事例は、赤色灯火に気が付いた被告人において、その時点で急ブレーキをかければ停止線の手前あるいは停止線をタイヤ1個分越えた位置で停止できるだろうと考えたが、交差道路を進行する車両や歩行者の姿がないように見えたことなどから、そのまま時速約60キロメートルで交差点内に進入したため、その前方を横断中の自転車に衝突し、被害者を転倒させて負傷させたという事案である。

同事例の第一審判決は、被告人は赤色信号であることを認識したものの、その時点において、停止位置で停止することが十分可能とはいえなかったために進行を続けたもので、およそ赤色信号に従う意思がなかったとはいえないと判断し、危険運転致傷罪の成立を否定した。しかし、控訴審判決は、赤色信号の意味は、停止線を越えたとしても、なおその進行を禁じる趣旨のものであると解するのが相当であり、赤色信号に気が付いて急ブレーキをかけることにより停止可能な位置を越えて更に自動車を進行させた被告人の行為は、故意に赤色信号に従わずに自動車を運転したも

のと評価できると判断した。控訴審判決は、かかる判断を前提とし、被告人は、赤信号を守るべき必要性が高い状況を認識しながら、およそ許容し得ない動機に基づき、赤色信号規制が実現しようとする道路上の安全の確保に対する配慮を全く欠いた態様で自動車を運転したものであり、このような被告人の行為は、およそ赤色信号に従う意思のないものに当たると解するのが相当であると指摘し、危険運転致傷罪の成立を認めた。

- (b) 2件目の事例は、対面信号機の黄色表示に気が付いて急ブレーキをかけたため、交差点入口付近に一時停止した被告人において、同信号機が赤色灯火を表示していることを認めたものの、交差道路を進行してくる車両がなかったことから、時速約31キロメートルで再度進行したため、前方を横断していた女兒に自車を衝突させ負傷させたとの事案である。

同事例につき、第一審判決は、被告人は黄色信号を認識して停止を試みた結果として交差点内に進入するに至っており、当初から信号規制を無視して交差点を通過しようとしたものではなく、その後、停止位置に停止し続けることが交差道路を進行する車両の通行を妨げると考えたため、交差点から退出する手段として発進、進行したのであるから、赤信号を「殊更に」無視したとはいえないとし、危険運転致傷罪の成立を否定した。しかし、控訴審判決は、被告人の停止位置においては、交差道路を通行する車両の妨げには全くなっておらず、被告人もそれを認識しつつ再度発進したものと認定し、停止後の発進・進行につき、赤色信号を「殊更に」無視する行為と判断して危険運転致傷罪の成立を認めた。

ウ ま と め

このように、危険運転致死傷罪については、いずれの類型においても、その成否が公判段階で争われることは珍しくない。したがって、捜査機関においては、あらかじめ一定の弁解がなされることを想定し、

鑑定やその他の証拠に基づいて、同罪の成否について慎重な検討を加えているのが実情であると思われる。

❖ 4 自動車運転過失致死傷罪の適用状況及び同罪の適用に伴う諸問題

(1) 適用状況

自動車運転過失致死傷罪については、平成19年に新設されたばかりであるが、従前は業務上過失致死傷罪として処分されていた事案の多くにつき自動車運転過失致死傷罪の適用が可能あり、既に多数の起訴事例が見られる。法務省がとりまとめた資料によると、平成19(2007)年の自動車運転過失致死傷罪の通常受理件数は34万9380件であり、起訴件数は2万3546件である。受理件数と比較し起訴件数が相当少ないが、これは、危険運転致死傷罪と異なり、傷害が軽微な事案の多くについて不起訴処分となっていることなどが影響しているものと思われる。

(2) 自動車運転過失致死傷罪の適用に伴う諸問題

自動車運転過失致死傷罪については、「自動車の運転上必要な注意を怠り」人を死傷させた場合に成立する。「自動車の運転上必要な注意」とは、自動車の運転者が、自動車の各種装置を操作し、そのコントロール下において自動車を動かす上で必要とされる注意義務を意味するとされている。

同罪の成否に関しては、例えば、自動車を路側帯に停止させた上、運転者が降車しようとして運転席ドアを開けたところ、後輪の二輪車が衝突し、同車に乗車していた者が死亡した事例などにおいて問題となり得る。なぜならば、このような事例において、運転席ドアを開ける上で必要な注意義務は、「運転上必要な注意」に含まれないと考えられるからである。したがって、かかる場合には、自動車運転過失致死傷罪ではなく、業務上過失致死傷罪が成立するにとどまるということになる。

もっとも、信号待ちのために自動車を停止中にドアを開け、後続の二輪車がそれに衝突したため、同車に乗車していた者が死亡した事例などにおいては、停止は「一時的」なものに過ぎず、未だ「運転」中と変わらないことから、自動車運転過失致死傷罪の成立を認めることができる場合もあろう。したがって、停車後のドアを開ける上で必要な注意義務が「運転上必要な注意」といえるかについては、エンジンをかけたままか、運転者の意図はどのようなものであったかなどを個別事案ごとに判断し検討すべきものと思われる。

❖ 5 おわりに

紹介してきたとおり、日本においては、近年、悪質な運転者に対する適正な処罰を実現するため、交通犯罪に関する様々な法改正が行われてきたところであり、それらを的確に適用するための関係機関の努力も続けられてきている。今後、新設規定についても裁判例が蓄積され、適用範囲がより一層明確化していくものと考えられ、引き続き適用状況について注視していく必要がある。

注

- 1) 具体的事例としては、平成11(1999)年11月、東名高速道路において、大型貨物自動車を酒酔い運転した者が、前方を進行していた自動車に追突し、同車を炎上させ、幼児2名を死亡させるなどした事例、平成12(2000)年4月、神奈川県座間市内において、無免許で酒気を帯び自動車を運転していた者が、警察官の追跡を振り切るために高速度で走行し、ハンドル操作を誤って歩道上に乗り上げたため、歩行中の大学生2名を死亡させた事例などが発生していた。
- 2) その後、最高裁平成20年10月16日第1小法廷決定において、赤色信号を「殊更に見視し」の意義について、およそ赤色信号に従う意思のないものをいい、赤色信号の確定的認識がない場合であっても、信号の規制自体に従うつもりがないため、その表示を意に介することなく、たとえ赤色信号であったとしてもこれを無視する意思で進行する行為も含まれる旨が判示されている。

別表 1

年次	罪名	通常受理	起訴	不起訴
平成13年 (2001)	危険運転致傷	0	0	0
	危険運転致死	0	0	0
平成14年 (2002)	危険運転致傷	146	259	5
	危険運転致死	26	52	2
平成15年 (2003)	危険運転致傷	160	272	2
	危険運転致死	41	60	4
平成16年 (2004)	危険運転致傷	170	275	9
	危険運転致死	21	41	0
平成17年 (2005)	危険運転致傷	176	256	9
	危険運転致死	26	46	2
平成18年 (2006)	危険運転致傷	207	321	8
	危険運転致死	34	57	2
平成19年 (2007)	危険運転致傷	211	318	14
	危険運転致死	20	46	2

別表 2

年次	罪名	25年	20年	15年	10年	7年	5年	3年		2年以上		1年以上		6月以上	
		以下	以下	以下	以下	以下	以下	実刑	猶予	実刑	猶予	実刑	猶予	実刑	猶予
平成15年 (2003)	危険運転致傷					1	7	3	14	20	60	37	127	2	5
	危険運転致死			3	3	13	24	3	2	5					
平成16年 (2004)	危険運転致傷						7	3	7	23	80	24	124	5	4
	危険運転致死		1		5	12	23	4	2	3					
平成17年 (2005)	危険運転致傷				1	1	5	4	11	14	71	26	115	1	3
	危険運転致死					12	23	2	4	1					
平成18年 (2006)	危険運転致傷						11	6	20	20	74	43	122	3	3
	危険運転致死		3	3	6	12	22	2		2					
平成19年 (2007)	危険運転致傷					3	11	6	13	29	98	39	135	2	2
	危険運転致死	1			12	16	17	2	1						