



ひき逃げ事件に関する私見

傳 躍建 陳 雷

【内容摘要】 交通事故の犯罪発生率は高く、事故後の逃走の問題も、その複雑なことから頗る論争がある。逃走は、交通事故者が法律の追及を逃れるため、行為が重傷・死亡をもたらし、または公私財産を重大な損害に遭わせる交通事故の発生を知っているのに、未だ関連部門による捜査・処分の前に、自分の交通事故を隠蔽する行為として確定しなければならない。逃走は、責任認定の推定要素であり、量刑加重の情状としなければならない、ある程度の重複評価が存在している。逃走は、事故者の故意による行為であることから、共犯が存在し、また未遂と中止もあるべきである。

【キーワード】 交通事故（交通肇事）、逃走（逃逸）

交通事故は高い発生率を備えていることから、実践および法律・法規において関心がもたれている。その「逃走」問題は、更に主観・客観等の面が複雑なことにより、頗る異議がある。交通事故逃走に対する認定は、すでに司法による実践および法律・法規の重要な難題の一つになっている。法律および相応する司法解釈は、交通事故逃走もいくつかの規定を行なっているが、司法による実践の需要を満足させることは決してできない。筆者は、交通事故後の逃走により人を死に至らせた事件は、如何に罪を確定するかという問題について、自分の見方を少しばかり提出してみよう。

❖ 1 交通事故逃走の定義

『中華人民共和国交通事故処理程序規定』第94条：「交通事故逃走とは、交通事故を発生させた後、交通事故の当事者が法律の追及を逃れるために、車両を運転し、または車両を遺棄して交通事故の現場から離れる行為を指す」。

『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）第3条：「交通運輸事故後に逃走するとは、行為者が本解釈第2条第1項に規定し、および第2項第(1)号乃至第(5)号に規定する事由の一つを備え、交通事故を発生させた後、法律の追及を逃れるために逃走する行為を指す」。

陳興良は、「逃走とは、交通事故を発生させた後、法に従って警察に通報し現場を保全するなど処理を待つことなく、勝手に逃げ、法律の追及を逃れる行為を指す」と指摘する。また、何秉松は、その主編『刑法教科書』において、逃走とは「交通運輸事故後に追及捜査を避けるために逃げること」を指す、と指摘する。『刑法』の条文における「逃走」について如何に理解するか、立法機関は未だ解釈を行っていない。筆者は、「逃走」は法律の追及を逃れることであるという結論を単純に出すことはできないと考えるとともに、交通事故逃走の諸要件を分析することを通じて筆者の定義を与えようと思う。

(1) 交通事故逃走の主観的動機

交通事故から逃走する動機は、法律の追及を逃れるためである。しかし、「法律の追及」を如何に理解しなければならないかについては、違いが存在し、ある者は刑事的な法律の追及を指すだけと考え、ある者は刑事、民事および行政の責任を含むべきと考える。筆者は、これに対して当然広い解釈を行なうべきである、と考える。すなわち、刑事、民事または行政を問わず、

追及しなければならない全ての法律責任を広く指す。なぜなら、交通事故が発生した後、少なからぬ事故者は、事故の結果に対して曖昧な認識を持つだけであり、具体的に如何なる法律責任を負わなければならないかについては、未だ必ずしもはっきりしていないから、である。もし法律の追及を刑事の面に限定するなら、多くの逃走は認定することができない。例えば、事故の運転手が、被害者がごねたり、言いがかりをつけるのを恐れて行ってしまった状況では、その逃走は民事責任であるが、交通事故罪を構成するなら、逃走と認定しなければならない。

『中華人民共和国道路交通安全法』第70条に基づくと、「道路上で交通事故が発生させると、車両運転者は、直ちに車を止め、現場を保護しなければならない、人身の傷害・死亡をもたらした車両運転者は、直ちに負傷者に応急措置をするとともに、当番の交通警察または公安機関交通管理部門に迅速に報告しなければならない」。故に、交通事故後の核心的な義務は、負傷者の応急措置と警察への報告である。もし事故者が応急措置の義務を逃れ、負傷者を現場に放置したにもかかわらず、自分は公安機関へ自首するなら、この状況は、また逃走と認定しなければならず、かつ、逃走により人を死に至らせることを構成するかもしれない。結局、人の生命健康権が第一であり、負傷者の応急措置は最も差し迫った任務であり、死亡であれ傷害であれ一旦もたらされた結果は、もはや回復させることはできない。この点から言うと、救助を避ける全ての行為は、いずれも逃走と認定しなければならない。

(2) 交通事故逃走の主観的認識

交通事故の行為者が逃走するとき、自分の行為が交通事故の発生をもたらしたことを知らなければならず、事故の発生に対して認識を持っていないなければならない。もし、いささかの認識もなければ、例えば、酔っ払って車を運転し人をはねたが、覚えていない状況は、現場離脱に属すが、現場逃走ではなく、逃走と認定することはできないが、普通の交通事故罪を構成することはできる。これは交通事故を構成する主観的前提であり、もし行為者が交通

事故の発生を意識せずに現場から離れるなら、交通事故後の逃走と認定することはできない。

(1)事故の重大さに対する認識。事故が重大でないと思い、すぐに離れた状況がもし前述のようであり、民事責任を逃れたのであるなら、なお逃走を構成することができる。しかし、もし補償金を残した後に離れたなら、これは具体的に分析しなければならない。被害者が補償金の額に同意しないなら、逃走を構成することができる。もし被害者がこれらの補償金に同意したなら、逃走ではなく、普通の交通事故罪を構成することができるにすぎない。例えば、筆者がある交通事故事件を理解するように、被害者は当時はっきりし、また、さほど大したこともなく、補償を手にして満足し、帰宅した後に傷の状態が急変して死んだ場合である。

(2)責任に対する認識。責任に対する程度の認定は、権限のある機関がこれを行ない、事故者自身の感覚は基準となることはできないが、逃走に対する認定に影響を及ぼすことになる。例えば、事故者自身は責任がなく、または二次的責任を負うにすぎないと考えたが、実際には主たる責任以上を負わなければならない状況であり、筆者は、警察への通報、救助などの義務に違反しさえすれば、法律の追及を逃れる故意があったと推定し、逃走と認定することができる、と考える。しかし、もし事故者が自分には責任がなく、または二次的責任と考えた状況の下では、緊急の事情が別にあったので離れたが、後に速やかに公安で処理を受け入れたなら、逃走と認定しなくてもよい。かなり典型的な状況は、以下のものである。事故者は自分に責任があり、例えば、飲酒後に車を運転し、現場で処理を待って検証されるのを恐れ、そこで暫くして離れ、酒の覚めるのを待って自首し、自分が事故当時に酒に酔っていた事実を隠すときは、これに対し、その逃走を認定しなければならないだけでなく、自首を認定することもできず、それにより事故当時の現状を変更しており、かつ、自首の際にも未だありのままに供述していない、などである。

(3) 交通事故逃走の客観的表れ

司法の実践の中で、逃走の行為は、客観的にはいずれも車を運転して現場を離れる行為であるが、上述した事件の中からは、逃走の表れは枚挙にいとまなく、司法の実践はかなり複雑であり、車を運転して現場を離れるあらゆる行為は、すべてが逃走の行為であるというのではない。交通事故における逃走行為を如何にして正しく認定するかは、司法の実践の中で我々が検討しなければならない話題である。事故が発生した後に、現場を離れた絶対多数の犯罪容疑者の中で、彼らはいずれも自分の主観では交通事故が発生したことを知らず、または事故発生後に彼らは事件を報告していることなどを強調しようとするが、では、どのように現場を離れるつもりであったのか。例えば、甲が事故の運転手であり、乙は当該車に同乗し、事故後に甲乙は共謀して、乙が事故者の身分で事件を報告し、処理を待つ、などである。ここでは、甲は物理的位置においては未だ現場を離れていないが、法律関係においては、完全に「現場」を離れている。ある観点は、甲は自分のために乙に罪をかぶせているが、その行為は救助、現場の保護および警察への通報などの法律義務には違反しておらず、故に逃走ではない、と考える³⁾。筆者は、この観点は現場を離れることに対する機械的理解である、と考える。司法の実践においては、行為者の主観面と客観面の要素を全面的かつ十分に考慮しなければならず、証拠を通じてそれぞれから考証を行ない、容疑者の主観・客観面の表れを一つの全体として総合して考慮して、初めて、如何なる行為が交通事故の逃走であるかに対して正しい認定を行なうことができる。事実、法律の追及を逃れるということが向き合うのは、事故者であり、もし事件の中で、ある者が法律の追及を受け入れるが、この者が本当の事故者ではなく、事故者は一般の目撃証人に紛れ込み、ひいては偽装して関係ない者になるなら、これは、交通事故犯罪に打撃を与えるのに不利であるだけでなく、また法執行機関が事件を処理するのを攪乱し、情状は実に悪質であり、当然逃走とすべきである。反対に、ある事故者が物理的空間において現場を離れたとしても、自分で保全し、またはその他の正当な目的から離れるとともに、速やか

に事件を報告し、彼自身が逃走処罰の主観的動機のないことを十分に説明すると、この行為に対しては逃走の主観的・客観的な要件に決して該当せず、逃走と認定することはできない。また例えば、運転手が交通事故の後、すぐに“120”などの電話をして警察へ通報し、その後、被害者側に殴られるのを恐れて車を捨てて現場から逃げ、他人に現場で交通事故を処理するよう委託する（現実には、特に農村では事故処理の過程において、被害者側が事故の運転手に対して殴打するとともに傷害に至る状況が確かに存在する）などであり、その主観的心理は、傷害を受けることを恐れるものであり、応急措置の義務および責任の追及を逃れるものではない。また例えば、事故者がそもそも危篤の親族を病院へ送る途中であったなどの特殊な状況も、実際の取り調べの状況に基づいて処理し、単純かつ軽率に逃走であると認定してはならない。

(4) 交通事故逃走の時間

多くの者は、逃走は現場からその時点で逃げることでありと考へ、事実、多くの状況は、事故が発生した一定時間の後はじめて逃げるものである。例えば、事故の運転手が負傷者を病院へ搬送し、その後負傷者が死亡し、運転手は刑事責任を負うことを恐れて隠れるというものである。この状況と現場からの逃走との違いは、救助義務を履行したことであるが、それが法律の追及を逃れる行為は同じであり、その上、それが刑事責任を負うことが明らかになった後に直ぐさま逃げ隠れるのは、逃走と認定することができる。しかし、それが逃げ隠れる前に、すでに事件を通報するとともに、自分の本当の身分を明らかにしているなら、この状況は、事故者が保釈期間に逃走することと類似点があり、多くの観点は、逃走と認定しない傾向があり、この時の法律の追及を逃れる行為は法定の加重をもって処罰してはならず、酌量する情状の一つとすることができるにすぎない、と考へる。天津市交通管理局の規定は、交通事故の当事者が取り調べを受けている期間に逃げ隠れることも逃走と認定する⁴⁾。ここで、取り調べを受けている期間について、筆者は、刑事立件の前と理解すべきである、と考へる。

しかし、一旦逃走すると、挽回することができないのかどうか。例えば、事故後に車を運転して逃げ、暫く行った後で心情の葛藤を経て引き返し、負傷者を救助し、事件を通報することがあり、事故後どうしていいか分からず家に帰って目上の者に助けを求め、または単位に戻って指導部に報告し、その後自首することもある。筆者は、次のように考える。もし戻ったのが適時であり、逃げる前と比べて未だより重大な結果をもたらしていないなら、逃走を認定しなくてもよい。もしそれが戻った時に負傷者はすでに最も適切な救助の時間を逸し、または負傷者はすでに他の者によって救助され、現場はすでに交通警察が処理しているなら、逃走後の自首を構成するだけかもしれない。

もちろん、行為者の交通事故の行為は、「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」程度に達していなくてはならず、これは、交通事故後の逃走を認定する前提および基礎である。

以上のことから、筆者は、交通事故逃走の定義は、以下のようでなければならないと考える。すなわち、交通事故者が法律の追及を逃れるために、行為は人が重傷・死亡に至り、または公私の財産を重大な損失に遭わせる交通事故の発生を明らかに知りつつ、救助義務を履行しない行為であり、未だ関連部門によって捜査処分されない前に、自分の交通事故を隠蔽する行為である。

❧ 2 交通事故逃走の重複評価

刑法上の重複評価禁止の原則は、一般には、定罪量刑のときに、同一犯罪の構成事実に対して二回以上の法律的評価を与えることを禁止すること、を指す⁵⁾。では、交通事故罪の定罪量刑において、逃走に対する重複評価があるのか否か。我々は、以下のような分析を試みよう。

まず、事故責任を認定するとき、逃走は、その中の考慮される情状の一つである。『道路交通事故処理辦法』第20条は、「当事者が逃走し、または現場

を故意に破壊、偽造し、証拠を隠滅し、交通事故の責任を認定できなくするときは、全責任を負わなければならない」と規定する。『中華人民共和国道路交通安全法实施条例』第92条も、「交通事故を発生させた後に当事者が逃走するときは、逃走した当事者が全責任を負う。しかし、相手方当事者にも故意・過失のあることを証明する証拠があるときは、責任を軽減することができる」と規定する。この二つの規定は、いずれも、逃走して責任を認定することができなくなったときは、全責任を推定するが、証拠があり、責任がはっきりすることができる状況に対しては、前者は証拠によって認定すると考えることができ、後者は責任を軽減することができると言い、一般的な理解は、軽減したとしても主要な責任であるというものである。筆者は、もし現場の証拠が責任をはっきりさせることができるのに足りるときは、逃走は再び責任認定の要素としてはならず、もしはっきりさせることが難しく、かつ、双方いずれにも責任があるときは、逃走者は主要な責任以上を負い、もし責任を認定できないなら、逃走者は全責任とする。

同時に、逃走は、また交通事故罪を構成する一つの認定の情状である。『解釈』第2条第2項は、「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、以下に掲げ事由の一つがあるときは、交通事故罪をもって罪を確定し処罰する……(六)法律の追及を逃れるために事故現場を離れるとき」と規定する。ここでは、まず責任認定があり、その後で逃走の情状があることを考慮するが、逃走は責任認定の中で常に考慮される。公式表記を用いると、Aはその他の要素を代表し、Bは逃走の情状を代表し、 $A+B$ は主たる責任以上であり、 $(A+B)+B$ が交通事故罪を構成する。このように、逃走は、犯罪構成要件の定罪の情状として、繰り返し評価されている。つまり、事故者は本来必ずしも主たる責任以上ではないが、逃走によって主たる責任以上を認定する。かつ、交通事故の行為自身は犯罪を構成しないが、逃走行為があると犯罪を構成する。立法者の趣旨は、その他の定罪条件を備えていないが、逃走という悪質な行為を実行した者を懲罰し、逃走を定罪の情状とし、刑法へ上昇させて打撃を与えること、である。ある観点

は、犯罪構成要件の要素個体について言うと、重複評価を完全には排斥せず、重複評価禁止の原則は、立法および司法の中の量刑原則であり、立法および司法の中の定罪原則ではない、と考える⁶⁾。筆者は、逃走は責任認定の要素であり、主として行政法・民法上の評価であり、犯罪構成要素の一つとすることは、刑法上の評価であり、重複評価の問題は決して存在しない、と考える。もし我々が表記方式を変えるなら、すなわち、1人以上の重傷に至り、逃走により主たる責任以上と認定するときは、交通事故罪を構成し、なお公式表記を用いると、 $A+B$ は交通事故罪を構成する。我々は、重複評価のいささかの痕跡もなかったことを発見した。

しかし、量刑の中では、重複評価の問題が現われている。『刑法』第133条によると、「交通運輸事故後に逃走し、……3年以上7年以下の有期徒刑に処し、逃走したことによって人が死亡するに至ったときは、7年以上の有期徒刑に処す」。そこで、逃走は犯罪構成要件の要素であり（責任認定の中も含む）、量刑においてもまた刑罰裁量の事実と見なされ、刑を加重する根拠であり、これは重複評価となっている。筆者は、状況を分けて討論しなければならないと考える。すなわち、一、逃走後の事故責任が現場の証拠に従って適切に確認することができるなら、逃走は、ここでは責任認定の視野に入れてはならず、量刑の情状としてのみ、一回評価する。二、双方に責任があるが、逃走により責任の程度をはっきりさせることが困難であるなら、この時は逃走者に不利な評価を行ない、その主たる責任以上を認定することは、逃走者に相応の懲罰であり、一旦逃走するや、事故と逃走の行為に対して刑事、民事、行政上の責任を負わなくてはならず、責任認定は、刑事責任・民事賠償・行政処罰に関係する。同時に、その逃走行為により、主観的悪質さが大きいと、刑法上は加重懲罰も当然である。この状況での重複評価の程度は大きくなく、受け入れることができる。三、逃走が責任の認定をできなくすると、逃走者の全責任の状況を推定する。このときは、リスクが生じており、実際の状況（逃走がないと仮定する）は、事故者の主たる責任、同時責任、二次的責任ひいては責任なしであるかもしれず、責任認定においてそれに不利

な評価を行なうことについては、自業自得ではあるが、もしこれにより犯罪を構成し、逃走によって刑を加重するなら、重複評価は重すぎる。筆者は、責任認定においては、もとより逃走者に不利である原則を取り入れなければならないが、量刑においては、犯罪者に有利である原則を取らなければならない。逃走についてはもはや評価せず、3年以下の量刑の幅の中で適用する。たとえ逃走を認定しなければならないとしても、責任認定におけるリスクを考慮して、3年以上において軽い刑にしなければならない。かなり簡便な処理の方式は、逃走しなかったと仮定し、罪を確定することができ、逃走すると量刑加重の情状とすることができ、そうでなければできない、というものである。

❖ 3 交通事故逃走行為の性質

(1) 交通事故逃走の犯罪の主観的故意

交通事故について言うと、事故者の主観的心理状態は過失であり、交通逃走の主観的心理状態は故意であり、事故発生を知った後に主導的に逃げようとした結果である。もし被害者が負傷したなら、逃走は、事故という先行行為がもたらす結果に対する放任である。事故者は、法律上、自己の先行行為に対して応急措置を行なう作為義務をもつが、履行しない。『道路交通安全法』第70条は、「道路上において交通事故が発生したときは、車両運転者は直ちに車を止め、現場を保護しなければならない、人員の傷害・死亡をもたらしたときは、車両運転者は直ちに負傷者に応急措置を行なうとともに、当番の交通警察または公安機関交通管理部門に迅速に報告しなければならない」と規定する。このことから分かるように、交通事故の逃走は、完全に故意の違法犯罪行為であり、行為者は、自分の行為がある種の危害結果を生じることになるのを明らかに知っているが、この危害結果の発生を望みまたは放任し、直接的故意または間接的故意の心理状態を持っている。交通法規について言うと、事故後の逃走は直接的故意であり、事故後にもたらされるかもし

れない人員の傷害・死亡または公私財産の損失について言うと、事故後の逃走は間接的故意として表われ、甚だしくはある種の直接的故意の存在を排除しない。例えば、事故者が他人にぶつかり、応急措置をしないと必ず死亡が生じることを明らかに知っていたが、負傷者の救助がもたらす経済的損失や煩わしさから逃れ、負傷者の死亡を望んで事故現場から逃げ、客観的に応急措置の義務を履行せずに、負傷者の死亡をもたらすのは不作為の直接的故意である。事故者は、主観においては、被害者の死亡に対して放任の態度を持ち、性質は間接的故意殺人に似ている。したがって、過失殺人罪の最高刑期は7年であるが、交通事故の逃走が人を死亡させるに至る最高刑期は15年に達することができ、立法者は恐らくこのような考慮があった。また、ある論者は、交通事故の逃走が人の死亡に至る場合を、別に一罪を設けて、または故意殺人罪に改正するよう建議するが、確かに一定の道理がある⁷⁾。

(2) 交通事故の逃走の共犯

いわゆる共同犯罪とは、二人以上の共同の故意犯罪を指す。交通事故者の主観面は、典型的な過失犯罪であるが、『解釈』第5条第2項は次のように規定する。交通事故後において、単位主管者、自動車所有者、請負者または同乗者が事故者に逃走するよう指示し、被害者が救助を得ることができないことにより、死亡するに至ったときは、交通事故罪の共犯をもって処罰する。多くの者は、これに対して異議を提出し、刑事法の原理に矛盾すると考える。筆者は、この規定を受け入れることができると考える。なぜなら、もしその期間にある種の原因によって転化が生じ、教唆内容が犯罪内容の性質をすでに備えたなら、教唆犯を構成するから、である。交通事故の後、単位主管者、自動車所有者、請負者または同乗者が事故者に逃走するよう指示し、被害者が救助を得ることができないことにより、死亡するに至った行為は、共犯理論における教唆行為に属す。かつ、交通運輸の法律・法規に対する事故者の違反が故意であるかにかかわらず、その事故は過失であるが、交通事故後において、単位主管者、自動車所有者、請負者または同乗者が事故者に逃走す

るよう指示することによって、法律の追及から逃れ、責任を引き延ばし、事故を解決しようとせず、または言葉巧みに特定の者が救助義務を履行しないよう勧めるとともに、消極的に処理することは、教唆行為を構成し、事実上、過失の範疇をすでに突破し、逃走が故意である以上、交通事故もこれにより一種の故意犯罪に転化し、そこでは共犯が存在する。もちろん、教唆行為の可罰性は、教唆内容の性質によって決められ、もし上述の内容が犯罪内容を構成しないなら、道徳的譴責の内容にすぎず、可罰を認定することはできず、もし犯罪内容を構成するなら、その可罰性に疑いの余地はない。

(3) 交通事故の逃走に予備・未遂・中止はあるか否か

まず、事故の突発性に基づき、交通事故者は事故に対して予知することはできず、交通逃走は、事故発生後の一時的な出来心であり、故に予備は存在しない。次に、交通逃走に未遂はあり得る。例えば、交通事故者が遠くへは逃げず、発見されて確保される状況であり、交通事故者に逃走する意図と行為はあるが、未だ逃走の状況がもたらされていない、などである。逃走を厳しく罰する角度からは、交通逃走と認定しなければならず、逃走が意思以外の原因により未だ成功していないだけであり、逃走の既遂と比べて処罰を軽く、または軽減することができる。第三に、交通逃走は中止することができる。逃げて問わずかであり、または元の場所で警察へ通報し、もしくは自覚して現場へ引き返すなどであり、この状況は、前に述べたように、それが離れることによってもたらされた結果に従って確定し、結果がなければ、交通逃走と認定しなくてもよく、結果が重大でなければ、交通逃走の中止と認定し、処罰を軽減することができる。

注

1) 略

2) 略

3) 杜娟, 沈毅「交通肇事后逃避法律追究的行為不一定構成肇事后逃逸」, 密雲县人民法院ウェブサイト, 2007-10-11。

- 4) 「天津市交通肇事逃逸認定新標準」, 網易網站—天津地区首頁—法律法規 2006—12—22。
- 5) 黃福濤「禁止重複評估原則研究」, 浙江省衢州市人民檢察院論壇, 2006—06—16。
- 6) 同前。
- 7) 劉麗「建議增設交通肇事逃逸罪」, 甘肅法制報2006—10—16。

主要参考文献：

1. 何秉松主編『刑法教科書』, 中国法制出版社, 2000年。
2. 魏志名「対交通肇事罪几个問題的重新審視」, 法律図書館ウェブサイト。
3. 周雪艷「交通肇事逃逸行為研究」, 志剛主編『刑法問題争鳴』(第7輯), 中国方正出版社, 2003年6月, 第1版。
4. 劉志遠「如何正確理解與認定“因逃逸致人死亡”」, 趙秉志主編『中国刑法案例與学理研究』(第二卷), 法律出版社, 2004年, 第1版。