

# 交通犯罪としての「あおり運転」の 抑止に向けて

川 本 哲 郎

## 目 次

1. はじめに
2. 交通犯罪の概観
  - (1) 自動車運転死傷行為処罰法
  - (2) 道路交通法
  - (3) 我が国の交通犯罪処罰規定の問題性
3. あおり事件の厳罰化と判例
  - (1) あおり事件
    - A 東名あおり事件
    - B 堺あおり事件
  - (2) 判例に現れた裁判官の意識
  - (3) 犯罪被害者遺族の意見
  - (4) 罪刑法定主義
4. ロードレイジとしての「あおり運転」の原因と対策
  - (1) ロードレイジ
  - (2) 原因
    - A 運転の適性
    - B 間欠性爆発性障害
  - (3) 外国の状況
    - A アメリカ合衆国
    - B イギリス
    - C フランス、ドイツ、中国
    - D 小括
  - (4) 対策
5. おわりに

## 1. はじめに

2018年12月14日に、横浜地裁は、あおり運転によって、2名の死者を出し

た事件について、被告人に危険運転致死傷罪の成立を認め、懲役18年を言い渡した（東名あおり事件）。この裁判では、自動車の停止中の事件であったために、危険運転致死傷罪の成立が争われたが、予備的訴因として、監禁致死傷罪が追加されている。また、2019年1月25日に、大阪地裁堺支部は、あおり運転を行い、バイクに衝突して運転手を死亡させた男性に対して、殺人罪の成立を認め、懲役16年を言い渡した（堺あおり事件）。危険運転致死傷罪については、2003年の創設後、悪質・危険な運転であるにもかかわらず、適用の対象とならない事件が相次いだため、2015年に法改正が行われ、自動車運転死傷行為処罰法が成立した。これによって、本罪の解釈の問題は解決したように思われたが、その後も、ながらスマホ運転による事件などが発生し、犯罪被害者からの批判は絶えることがなかった。また、東名と堺の事件では、ともに被告人が控訴している。したがって、この問題については、今後も議論を継続する必要があると考える。そこで、本稿では、あおり運転を中心に、悪質・危険な運転行動を抑止するための対策について検討を加えたい<sup>1)</sup>。

## 2. 交通犯罪の概観

### (1) 自動車運転死傷行為処罰法

自動車による人身事故は、従来は業務上過失致死傷罪（法定刑の上限は懲役5年）が適用されてきたが、故意犯に匹敵するような悪質な飲酒運転による事件が発生し続けていたので、2001年に危険運転致死傷罪が刑法に規定されることになった。そこでは、危険運転行為として、①飲酒・薬物運転、②スピード違反、③未熟運転、④通行妨害等の迷惑運転、⑤信号無視が挙げられ、処罰も、「人を負傷させた者は15年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は1年以上の有期懲役に処す」こととされた。それでも、悪質な事故は後

1) 橋爪隆「交通犯罪」法学教室460号（2019年）、拙著「交通犯罪対策の研究」（2015年）参照。

を絶たなかったため、2015年には、以下のような改正が行われ、危険運転致死傷罪などの自動車運転に関する犯罪は自動車運転死傷行為処罰法にまとめられて規定されることになった。すなわち、危険運転致死傷罪については、本法2条において、「高速道路の逆送等という類型」が加えられ、さらに、てんかんの持病のある者が起こした事件が発生したことから、自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある病気の影響によるものを処罰することとした（3条）。また、過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱（4条）や無免許運転による加重（6条）も規定されている<sup>2)</sup>。

## (2) 道路交通法

本法では、危険な運転自体が処罰されているが、有効に機能したものもあれば、不十分な点も散見される。刑罰の効果を上げたものとしては、飲酒運転の重罰化がある。従来は、スピード違反（22条）が6月以下の懲役又は10万円以下の罰金（118条）に処せられるのに対して、飲酒運転（65条）は、2年以下の懲役又は10万円以下の罰金（117条の2）に処せられていた。しかし、悪質な飲酒運転が後を絶たないことから、2001年に法定刑が3年以下の懲役又は50万円以下の罰金へと引き上げられ、さらに2007年に、5年以下の懲役又は100万円以下の罰金へと引き上げられた。また、2001年には、酒気帯びの基準も、呼気1リットルにつき0.15mg（血液1mlにつき0.3mg）に変更されている。2007年には、飲酒運転に関して、飲酒運転を行うおそれがある者に対する車両提供罪、酒類提供罪が定められるとともに、要求・依頼同乗罪（道路交通法65条）が設けられた。これは、「運転者が酒気を帯びていることを知りながら、当該運転者に対し、当該車両を運転して自己を運送することを要求し、又は依頼して、当該運転者が…運転する車両に同乗してはならない」とするものである。これらの罪に対する罰則は、車両提供罪は飲酒運転

2) 拙稿「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」浅田和茂・井田良編「新基本法コンメンタール 刑法 第2版」（2017年）600頁以下、同「認知症などの病気と交通犯罪」山中敬一先生古稀祝賀論文集〔下巻〕（2017年）363頁以下、同「過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪について」刑事法ジャーナル52号（2017年）10頁以下参照。

と同様で、酒類提供罪と要求・依頼同乗罪は、運転者が酒酔い運転をした場合は3年以下の懲役又は50万円以下の罰金、運転者が酒気帯び運転の場合は2年以下の懲役又は30万円以下の罰金となっている（道路交通法117条2の2、117条3の2）。これらの厳罰化によって、飲酒運転の数は減少し、飲酒運転の場合は死亡事故が多いことから、交通事故死亡者の減少にもつながったので、飲酒運転の罰則の整備は一定の効果を上げたと考えられる。

道路交通法125条は、重大な違反行為に対して、反則金の適用除外としており、無免許運転と飲酒運転、交通事故を惹起した場合が挙げられている。そして、あおり運転などの悪質・危険な運転行為は、その対象となっていない。あおり運転については、人の死傷を伴わない場合は、道交法の車間距離不保持罪（26条）で処罰されることになり、高速道路の場合で、3月以下の懲役又は5万円以下の罰金に処せられる（119条）。また、進路変更の禁止に該当することもあるが、これについては、他車に速度又は方向を急に變更させることとなるおそれがあるときに、5万円以下の罰金に処せられる（120条）。さらに、減光等義務、安全運転義務等の違反や、急ブレーキ禁止違反などによっても処罰される<sup>3)</sup>。これらの中で処分の最も軽いのは、執拗にクラクションを鳴らす警音器使用制限違反に対するもので、反則金が3,000円、刑罰は罰金2万円以下である。それに対して、最も重い車間距離不保持では、前述のように、高速自動車国道等の場合は、普通車に対する反則金が9,000円、刑罰が懲役3月以下、罰金5万円以下である（ちなみに、一般道の場合の反則金は6,000円、刑罰は罰金5万円以下である）。したがって、これらの道路交通法違反と危険運転致死傷罪の処罰との間には大きな隔たりがある。

警察庁は、全国の警察に対して、2018年1月16日に、「いわゆる『あおり運転』等の悪質・危険な運転に対する厳正な対処について」とする通達を出し、厳正な捜査の徹底と、道路交通法103条の危険性帯有に係る行政処分を積極的に行うことを求めた。同法103条1項8号は、「免許を受けた者が自動

3) 源雄一郎「安全で円滑な高速道路の実現に向けて～あおり運転等の悪質・危険な運転の防止について～」人と車771号（2018年）4頁以下参照。

車等を運転することが著しく道路における交通の危険を生じさせるおそれがあるとき」に、運転免許の取消し又は6月未満の停止を定めており、危険性帯有とは、「免許を受けた者が、運転に関する心理的適性を欠くため、将来において自動車等を運転することが著しく道路における交通の危険を生じさせるおそれがある状態」をいうとされている<sup>4)</sup>。平成29年度の道路交通法違反の取締り状況を見ると、最高速度違反が147万8,281件、一時停止違反132万7,461件、携帯電話使用等91万5,797件、無免許運転2万620件などとなり、総数は648万2,542件に達している<sup>5)</sup>。そして、2017年の車間距離不保持は6,139件であったが<sup>6)</sup>、2018年10月末の時点では1万件を上回っており、摘発件数が急増していることがわかる<sup>7)</sup>。このような警察の取組みは評価されるべきものではあるが、現在でも、あおり運転に関する事件が跡を絶たないことを見ると、その限界も明らかであるから、今後の交通刑法全体の整備を図るべきであろう。

### (3) 我が国の交通犯罪処罰規定の問題性

我が国の交通犯罪規定の特徴のひとつは、道路交通法と自動車運転死傷行為処罰法とに分けて規定されていることである。イギリスでは、交通犯罪のすべてが道路交通法に規定されており、全体の調整が図られているのと同様である。また、ドイツやイギリスでは、運転資格剥奪が刑罰として定められているが、我が国では行政処分として運転免許の取消しと停止が定められている。

交通犯罪処罰規定の適用の実態を見ると、交通事故による死者数は1970年に1万6,765人に達し、「交通戦争」という表現も用いられたが、その後は減

4) 道路交通法実務研究会編「図解 道路交通法〔4訂版〕」(2014年)512-513頁。道路交通法研究会「最新 注解 道路交通法〔全訂版〕」(2010年)657頁、道路交通法執務研究会編著「執務資料 道路交通法解説〔16-2訂版〕」(2015年)1078頁参照。なお、心理的適性の具体的な判断については明らかにされていない。

5) 平成30年版警察白書178頁。

6) 平成30年版交通安全白書123頁。

7) 神奈川新聞2018年12月3日。

少を続け、2005年には、死者数が6,871人となり、2010年には4,863人へと減少し、2018年には3,532人となっている。とはいえ、道交法の交通反則通告制度に基づき犯則事件として告知された事件数は約676万件に達しており、送致事件は約31万件を数える<sup>8)</sup>。2016年の自動車運転死傷行為処罰法の犯罪の検挙人員を見ると、過失運転致死傷罪が約49万件であるのに対し、危険運転致死傷罪は538人ととどまっている。そして、危険運転致死傷罪について、2015年の態様別の公判請求人員を見てみると、総数は433人だけであり、しかも、飲酒・薬物運転が285人、赤信号無視が94人となっている。したがって、この2つで、全体の約88%を占めているのであるから、その適用には大きな偏りが認められる<sup>9)</sup>。一方で、2017年の飲酒運転の取締り件数は、酒酔い運転が566件、酒気帯び運転2万6,629件、車両提供罪103件、酒類提供罪32件、要求・依頼同乗罪640件となっており<sup>10)</sup>、2008年と比較すると、酒酔い運転が969件、酒気帯び運転4万9,267件、車両提供罪220件、酒類提供罪90件、要求・依頼同乗罪1,011件であるから、この10年で大幅に減少しており、道路交通法の改正は一定の効果をあげていることが看取できる<sup>11)</sup>。なお、2017年の運転免許の取消しは約4万件、停止は約27万件である<sup>12)</sup>。

### 3. あおり事件の厳罰化と判例

#### (1) あおり事件<sup>13)</sup>

A 東名あおり事件 横浜地判平成30年12月14日

【主文】 被告人を懲役18年に処する。

---

8) 平成29年度版犯罪白書136頁以下参照。

9) 平成28年度版犯罪白書148頁。

10) 平成30年版警察白書164頁。

11) 平成21年版警察白書140頁。

12) 平成30年版警察白書170頁。

13) 2つの事件の事実と判旨については、朝日、讀賣、毎日、産経、日経などの各紙の報道を参考にした。

**【犯罪事実】** Xは、2017年6月の夜に、東名高速のパーキングエリアでAに駐車方法を非難されたことに憤慨し、Aの妻Bが運転する車を追いかけて、同車の通行を妨害する目的で、直前に進入して減速する行為を4回繰り返して、同車を高速道路の追い越し車線に停止させた。その2分後に後方から進行してきた大型トラックが追突し、車外に出ていたAとBが死亡し、同車内に残っていた家族2人が傷害を負った。被告人は、事故直後は責任を否定していたが、公判前には警察・検察が主張する事実を概ね承認していた。事件時は、被害者に対して、「殺されたいのか。高速道路に投げ入れてやろうか」と発言し、同乗していた女性の制止も無視した。検察官は、「停車とその前の妨害運転は一連の行為で、因果関係がある」と主張し、危険運転致死傷罪の適用を求めたが、弁護側は、停車後の出来事であり、構成要件に該当しないと主張し、自動車運転過失致死罪が成立するとした。

**【判旨】** 本罪の実行行為に直前停止行為を含むとする検察官の主張を採用することはできないが、被害者の車両を停止させた行為は、妨害運転と密接に関連する行為である。後続車が追突する可能性は高く、被害者A、Bの生命身体に対する危険性は極めて高かった。被害者の死傷結果は、被告人の妨害運転による、事故発生の危険性の現実化であり、両者の間の因果関係が認められる。よって、危険運転致死傷罪が成立する。

**【量刑の理由】** 被告人の行為は、強固な犯意に基づく執拗な犯行であり、身勝手かつ自己中心的な動機から短絡的に犯行に及んだものである。本件犯行は、パーキングエリアにおいて、被害者から駐車場所について非難されたことが契機となっているが、このような行為に及ぶのは常軌を逸しており、また、本件犯行について、真摯に反省しているとまでは評価できない。突如その生命を奪われた被害者の無念さは察するに余りある。遺族の悲しみは深く、厳罰を求めている。

ここで、問題となったのは、弁護人が主張するように、車が停止している場合に危険運転致死傷罪が成立するかということであった。たとえば、同乗

者が降車する際にドアを開けたところ、後方から走行してきたバイクがドアに衝突し、傷害を負った場合について、危険運転致死傷罪や自動車運転過失致死傷罪が設けられる前の判例は、運転者の業務上過失を認めるようになっていたが（最決平成5年10月12日）<sup>14)</sup>、その後、自動車運転過失致死傷罪の成否が争われた事件では、運転行為が認められず、業務上過失傷害罪が成立するとされている（東京高判平成25年6月11日）<sup>15)</sup>。つまり、「降車するために（停止中の車の）ドアを開ける行為は、自動車の運転と密接に関連するものであるから、自動車の運転に付随する行為であって、自動車運転業務の一環としてなされたものとみるのが相当」とされたのである。

しかし、高速道路上のトラブルに関する最高裁の判例を見ると、本件横浜地裁の判断は、とくに実務の観点からは容認されるものであるように思われる。つまり、この最高裁の事件は、トラブルの終息後に、被害者車両を停止させた加害者Xが立ち去ったが、被害者Yは、パニックで鍵が見つからなかったために時間が経過し、関連事故車が邪魔なので撤去の依頼に行こうとしたところ、後続車がYの停止車両に追突し、乗車していた3名が死亡した、というものであり、加害者が立ち去ってから7、8分が経過していたが、1、2審とも業務上過失致死罪の成立を認め、最高裁も、その判断を是認した。「最初の行為は重大な危険性を有しており、被害者の死亡は、Xの過失行為及びこれと密接に関連してされた一連の暴行等に誘発されたものであるから、Xの過失行為と被害者の死亡との間には因果関係が認められる」としたのである（最決平成16年10月19日）<sup>16)</sup>。もともと、危険運転致死傷罪が制定

14) 最決平成5年10月12日刑集47巻8号48頁、判時1479号153頁。拙稿・判批・大谷實編「判例講義刑法I総論〔第2版〕」（2014年）33頁参照。

15) 東京高判平成25年6月11日判時2214号127頁。

16) 最決平成16年10月19日刑集58巻7号645頁、判時1879号150頁。それ以外にも、Aを自動車のトランクに押し込んで、道路上に駐車していたところ、午前4時頃に前方不注視の車が追突し、Aが死亡したという事例について、監禁致死の因果関係を認めた判例（最決平成18年3月27日刑集60巻3号382頁、判時1930号172頁）や、一連の行為に関する長崎地判平成4年1月14日（判時1415号142頁）、県議会の「休息宣言後も、…職務を現に執行していたものと認めるのが相当」とした最決平成1年3月10日（刑集43巻3号188頁、判時1310号155頁）なども参考になるであろう。

される前の2001年3月に、交通上のトラブルから、被害者の車両を停車させて、被害者を車両から引きずり出し、暴行を加えたところ、被害者が隣の追い越し車線上にうずくまり、後ろから来たトラックにはねられて死亡したという事件について、千葉地判平成13年9月12日は、傷害致死罪の成立を認めて懲役4年6月を言い渡している<sup>17)</sup>。また、2011年8月に、栃木県矢板市で、車線変更しようとしたバスに憤慨し、バスの前に自己の車両を停止して、バスを停止させたため、後続のトラックが追突し、その運転手が死亡、バスの乗客26人が重軽傷を負ったという事件について、宇都宮地判平成23年12月26日は、被告人の運転は、「危険かつ悪質」であるとして、自動車運転過失致死傷罪の成立を認め、懲役1年4月の実刑を科している<sup>18)</sup>。後者の事案は本件とは少し異なるが、このような事件についての量刑に関しては、今後も検討する必要があるだろう。

## B 堺あおり事件 大阪地堺支判平成31年1月25日

**【主文】** 被告人を懲役16年に処する。

**【犯罪事実】** Xは、2018年7月に、Aのバイクに追い抜かれたことに立腹し、車線を変更してAを追跡した。そして、A車両に時速96-97kmで追突した結果、Aが転倒し死亡した。被告人のドライブレコーダーには、衝突後にXが「はい、終わり」と発言する場面が記録されていた。検察官は、この映像などから、Xには殺人の未必の故意があったとして、殺人罪で起訴した。被告人は、「車線変更は先を急ぐためで、追跡したわけではない。追突も故意ではなく、直前にブレーキをかけた。『はい、終わり』という発言は、自分の人生が終わったと感じ、落胆して言ったものである」と述べ、弁護人は自動車運転過失致死罪が成立すると主張した。

**【判旨】** XがAに対して行ったハイビーム照射や複数回のクラクションは、怒りに基づく威嚇で、意図的な追跡であった。Xには、Aが死んでも構わな

---

17) 讀賣新聞2001年7月3日、9月13日。

18) 讀賣新聞2011年12月27日。

いという気持ちがあった。バイクに衝突すれば被害者が死亡する可能性は高いことを十分認識した上であえて衝突させたのであるから、瞬間的な殺意は認められる。

**【量刑の理由】** 『はい、終わり』という発言の軽い口調から悲しみや嘆きを吐露したとは思えない。被害者を死亡させる確実性の高い危険な犯行で命を軽んじる度合いが大きい。Xは明らかに虚偽の弁解を述べ、自らの犯行に向き合っていない。Xに罪を償う姿勢は認められない。Xは、ささいなことから一人勝手に怒りを増幅させた。被害者に落ち度はなく、けんかなどによる殺人より重い刑罰がふさわしい。

これまでの同様の事例としては、福岡地小倉支判平成14年6月3日がある。これは、普通乗用自動車自動二輪車をあおり、二輪車が駐車中のトラックに衝突して運転手が死亡したという事案である。裁判所は、「被告人の運転行為は、…被害者の身体に対する具体的危険を発生させるものあったとまでは認めることができない。…被告人は、追跡を開始する際、「殺してやる」などの被害者に危害を加える内容の独り言をつぶやいたことが認められるものの、このような言葉は往々にして憤激の感情表現として発せられるもので、かかる発言から直ちに被告人が被害者に危害を加え、あるいは殺害するなどの意思を有していたと推認することはできず、本件全証拠によっても、被告人が、未必的にせよ、…傷害を負わせる結果を認識認容していたと認めることはできない」として、検察官の主張する傷害致死罪の成立を認めず、業務上過失致死傷罪が成立するとしたのである<sup>19)</sup>。

また、最近の事例では、乗用車でバイクをあおり、2人に重軽傷を負わせた事案に対して、京都地判平成29年12月27日が、危険運転致傷罪の成立を認

---

19) 裁判所ウェブサイト、LEX/DB28075670。江原伸一「実務セレクト交通警察 110判例」(2017年)122頁参照。なお、あおり運転に傷害致死罪を適用した事例について、石原治郎「元暴走族総長による『あおり運転』に対して傷害致死罪を適用した死亡ひき逃げ事件の検挙」月刊交通2001年12月号26頁以下参照。

め、懲役2年保護観察付き執行猶予5年を言い渡している<sup>20)</sup>。

なお、傷害や殺害の場合は、傷害致死・殺人罪及び危険運転致死傷罪の適用が検討されるが、幅寄せや急接近、割り込み、クラクションやハイブームでの威嚇などの行為のみの場合には、以前から暴行罪が適用されている。たとえば、東京高判昭和50年4月15日<sup>21)</sup>は、「幅寄せなどの所為は、刑法上、相手車両の車内にいる者に対する不法な有形力の行使として、暴行罪に当たると解するのが相当である」としており、近時、暴行罪での逮捕が散見される<sup>22)</sup>。しかしながら、刑法208条暴行罪の法定刑の上限は2年以下の懲役であるから、十分な抑止力が発揮されるかどうかには疑問がある。

あおり運転に関する最近の動向を見ると、厳罰化が進んでいるように思われる。その原因としては、悪質・危険な運転に対する、①裁判官の意識の変化、②2001年の危険運転致死傷罪創設以降の厳罰化、③裁判員を含む社会の評価、④被害者の声、⑤ドライブレコーダーによる立証の容易化などが考えられるが、ここでは、まず、判例に現れた裁判官の意識を取り上げたい。

## (2) 判例に現れた裁判官の意識

第1は、1999年に起きた東名高速事件の判決である。この事件は、被告人が飲酒をしたうえで大型トラックを運転し、渋滞のため減速して進行中の被害車両2台に衝突させて、後部座席に乗車していた3歳と1歳の幼児を死亡させ、5名に対して熱傷等の傷害を負わせたというものであるが、第1審の東京地判平成12年6月8日<sup>23)</sup>は、「被告人の長距離運転の際の飲酒癖は最近始まったものではないこともうかがわれるのであるから、(本件)犯行に到る経緯や動機に酌量の余地は全くないというべきである」とし、被告人の過

---

20) 朝日新聞2017年12月27日。

21) 刑月7巻4号480頁、LEX／DB27922153。

22) 約2キロにわたって急接近や幅寄せした行為を暴行容疑で逮捕した例(讀賣新聞2018年11月12日)や、高速道路でのあおり運転を暴行容疑で書類送検した例(讀賣新聞2018年11月22日)などがある。

23) 判時1718号176頁、LEX／DB28055329。讀賣新聞2001年2月6日参照。

失の程度の重大さや、結果の重大性、被害者の処罰感情の厳しさを指摘したうえで、被告人を懲役4年の実刑に処した。控訴審も第1審の判断を支持したが、その中で、以下のような見解を示した。すなわち、「立法に関わる事項につき裁判所が軽々に意見を述べるべきでないとしても、所感として敢えて触れれば」として、「飲酒運転等により死傷事故を起こした場合に関する特別類型の犯罪構成要件の新設、関連規定の法定刑の引き上げ等の立法的な手当をもってするのが本来のあり方であるように思われるし、また運用で対処するにしても、本件のごとき特に悪質な事案を契機に徐々に求刑及び量刑の実際を変えていく手順をもって対応すべき事柄であると思われる」としたのである<sup>24)</sup>。

第2は、2011年4月に起きた栃木県鹿沼市のクレーン車事件である。これは、てんかんに罹患しているクレーン車の運転手が、体調が悪いにもかかわらず、服薬しないでクレーン車を運転し、登校中の児童の列に突っ込み、小学生6人が犠牲になったという事案である。検察官は自動車運転過失致死罪で起訴し、求刑は同罪の法定刑の上限の7年であったが、それに対して裁判所は7年の懲役刑を言い渡した。「被告人の過失は極めて悪質かつ重大であって、…自動車運転過失致死罪の上限の刑期に処するのが相当と判断した」のである<sup>25)</sup>。刑事裁判において、検察官が法定刑の上限を求刑するのは少数であり、裁判官が法定刑の上限を言い渡すのは珍しいことであるから、ここには、本罪の法定刑に対する裁判官の見方が現れているのではなかろうか。

第3は、2013年に起きた京都府八幡市のドリフト運転の事件である。これは、先を急いでいた18歳の運転者が、交差点で自動車の後輪を滑らせて素早く直角的に左折しようとしてドリフト走行を試みたが、運転を誤り、小学生

---

24) 東京高判平成13年1月12日判時1738号37頁。この判決に対して、死亡した幼児の両親は、「裁判所のものさしと一般国民のものさしがあまりに違いすぎる」と述べたと報じられている(朝日新聞2001年1月12日夕刊)。この事件について、被害者の母親が著したものとして、井上郁美「永遠のメモリー」(2000年)参照。本判決については、「求刑と刑の量定」法学セミナー555号116頁参照。

25) 宇都宮地判平成23年12月19日LEX/DB25480381。

の集団登校の列に突っ込み、5人が重軽傷を負ったという事案である。裁判では危険運転致傷罪の成否が争われたが、第1審の京都地方裁判所は、被告人のドリフト走行を認定し、「過失の程度は著しく大きい。起こるべくして起きた最も悪質な部類の事故」としたが、危険運転致死傷罪の「制御困難な高速度」について、警察官の目撃証言や警察の再現実験の結果からは、検察側が主張する時速40キロを推認できないとして、危険運転致死傷罪の成立を否定し、自動車運転過失致傷罪によって、懲役1年6月以上2年6月以下の実刑を言い渡した<sup>26)</sup>。その控訴審である大阪高裁は第1審の判断を支持し控訴を棄却したが、その中で以下のように述べている。すなわち、本件行為は、危険運転致死傷罪の「危険運転行為に匹敵するほど極めて危険なものであることは明らかであるが」、同条には規定されていないから、「罪刑法定主義の見地から、本件運転行為について危険運転致傷罪に問う余地はないといわざるを得ない」<sup>27)</sup>。

以上のような判例を見ると、そこには、現行法に対する裁判官の不満が現れているように思われる。第1の東名高速事件判決の後に、危険運転致死傷罪が創設され、第2のクレーン車事件の後に、自動車運転死傷行為処罰法が制定され、危険運転の範囲が広がられたが、その後も、ながらスマホ事件など、危険運転致死傷罪の対象にならない行為が出現しており、被害者遺族からの法律への不満が表明されている。そこで、次に、あおり事件被害者遺族からの、判決に対する意見を見ておきたい。

### (3) 犯罪被害者遺族の意見

東名あおり事件の被害者遺族は、①真実が知りたい、②この事件を契機に、あおり運転を減らしてほしい、③被告人を厳罰に処してほしい、と述べてい

---

26) LEX / DB25505063、京都新聞2014年10月14日。

27) 大阪高判平成27年7月2日裁判所ウェブサイト、判タ1419号216頁、LEX / DB25447574。山崎俊一「ドリフト走行の失敗から急加速して自動車の制御を失った交通事故」捜査研究785号(2016年)110頁参照。

る。また、堺あおり事件の被害者遺族は、①真実が知りたい、②この事件を契機に、あおり運転を減らしてほしい、③被告人の行為を許すことはできない、④被告人は遺族の気持ちをわかっていない、反省していない、⑤被告人の刑が軽い、と述べている<sup>28)</sup>。

交通犯罪の被害者の意見として多いのは、①交通犯罪者に対する刑罰の軽さ、②司法制度に対する不満、③被害者支援の不十分さである<sup>29)</sup>。その他に、とくに大規模交通事故の被害者の中には、事故の真相の究明や同種事件の再発の防止を訴えるものがある<sup>30)</sup>。2016年に長野県の軽井沢で起きたスキーツアーバス転落事件で娘を亡くした父親は、「お金ではなく娘を返してほしい。でもそれはかなわない。せめて二度と同じことが起きない世の中になってほしいと願っています」と述べている<sup>31)</sup>。

#### (4) 罪刑法定主義

堺あおり事件判決について、マスコミからは、「罪刑法定主義などに則し、厳罰化一辺倒の適用にならぬよう、慎重に、理性的に見守っていく姿勢は忘れてはならない」<sup>32)</sup>とか、「法の運用は、あくまで厳正に行われなくてはならず、無制限の拡大解釈は許されない」<sup>33)</sup>という意見が表明されている。また、前述したように、京都府八幡市ドリフト事件判決では、罪刑法定主義に則った解決が示されていた。しかしながら、罪刑法定主義を巡っては、これまでに、当罰性のある行為を解釈によって有罪と認めたが、国会が法律を改正して解決を図った例が散見される。古くは、電気は財物かが争われた事件で、

28) ここでも、朝日、讀賣、毎日、産経、日経などの各紙の報道を参考にした。

29) 二木雄策「交通死」(1997年)、佐藤光房「遺された親たち PART IV」(1992-1997年)、井上郁美「永遠のメモリー」(2000年)、同「東名事故から十年目の訴え」(2009年) 参照。

30) 8・12連絡会編「西雲 総集編 日航機御巣鷹山墜落事故遺族の20年」(2005年)、美谷島邦子「御巣鷹山と生きる 日航機墜落事故遺族の25年」(2010年) 参照。なお、拙稿「交通犯罪の被害者」『新時代の刑事法学下巻 - 権橋隆幸先生古稀記念』(2016年) 508頁以下参照。

31) 朝日新聞2019年1月15日。

32) 東京新聞2019年1月26日社説。

33) 産経新聞2019年1月26日社説。

大判明治36年5月21日<sup>34)</sup>は、可動性及び管理可能性の有無を区別の標準とする管理可能性説を採用し、電気を盗んだ行為に対して窃盗罪が成立するとしたが、その後に制定された明治40年の刑法では、「電気は之を財物と看做す」(245条)という規定が置かれることによって、立法的な解決が図られた。さらに、その約80年後にも、フロッピー・ディスク(磁気ディスク)は文書かが争われた事例において、最高裁は、「電磁的記録物である自動車登録ファイルは、刑法157条の公正証書の原本に当たる」として、その文書性を認め、有罪とした。判例の文書の定義とは、「文字その他の可視的方法を用い、ある程度持続すべき状態において、特定人の意思または観念を物体上に表示したもの」<sup>35)</sup>であるから、「文字その他の可視的方法」に該当するかどうかには問題があるにもかかわらず、機能の同一性を主たる根拠として、公正証書原本等不実記載罪の成立を認めたのである<sup>36)</sup>。しかし、その4年後に刑法の一部改正が行われ、文書に電磁的記録を追加することによって、立法的な解決が行われた。さらに、「淫行」という言葉の明確性が問題となった福岡県青少年保護育成条例事件では、最高裁は、一般人が「淫行」を、①青少年を誘惑し、威迫し、欺罔し又は困惑させる等その心身の未成熟に乗じた不当な手段により行う性交又は性交類似行為と、②青少年を単に自己の性的欲望を満足させるための対象」とする性交又は性交類似行為に限定して理解しているので、この言葉は曖昧ではないとしたが<sup>37)</sup>、その後、条例の中には、上記のような定義規定を置いているものが現れている(たとえば、大阪府や神奈川県)。これも、裁判所の解釈を立法的に追認したといえる例であろう<sup>38)</sup>。

あおり運転については、東名と堺の事件で、危険運転致死傷罪や殺人罪が

---

34) 大判明治36年5月21日刑録9輯14巻874頁。

35) 大判明治43年9月30日刑録16輯1572頁。

36) 最決昭和58年11月24日刑集37巻9号1538頁、判時1099号29頁、判タ513号129頁。

37) 最判昭和60年10月23日刑集39巻6号413頁、判時1170号3頁、判タ571号25頁。

38) テレホンカードは有価証券であるとした最決平成3年4月5日刑集45巻4号171頁や、鳥獣保護法の「捕獲」には「捕獲しようとする行為」を含むとした最判平成8年2月8日刑集50巻2号221頁も、後に立法的解決が図られた例である。

成立するかどうか争われ、被告人はいずれも、第1審の判決に対して控訴を申し立てている。そもそも、このような解釈の問題が生じるのは、現行の交通関連の処罰規定に難点があるからではないのかという疑問が浮かぶ。また、ここで見たように、世論や識者の意見を参考にして立法府が法改正に乗り出す可能性も否定できない。そこで、最後に、あおり運転などの悪質・危険な行為を防止するために、その原因と、法改正を含めた対策について検討したい。

#### 4. ロードレイジとしての「あおり運転」の原因と対策

##### (1) ロードレイジ

ロードレイジ (road rage・路上の逆上) とは、道路交通上のトラブルをいい、その中には、あおり運転も含まれる。他車の割り込みや追い越し、クラクションなどに立腹し、報復行為として、幅寄せや急接近、割り込み、クラクションやハイビームでの威嚇などの行為が行われる。我が国においても、かなり以前から、クラクションに激昂し、死傷行為に及ぶ例は報告されている。たとえば、1977年に大阪府東大阪市において、射殺事件が発生し、被告人には無期懲役刑が科されている<sup>39)</sup>。その他にも、同様の事件は散見される<sup>40)</sup>。ここでは、とくに、あおり運転を中心にロードレイジの原因と対策を見ていきたい。

---

39) 大阪地判昭和53年12月15日判タ386号159頁、LEX/DB25403724。

40) 千葉地判昭和62年8月19日 [刺殺で懲役10年] (讀賣新聞1987年8月19日)、横浜地小田原支判平成元年6月30日 [殺人の未必の故意を認定して懲役7年] (讀賣新聞1989年6月30日)、大阪地判平成7年3月29日 [刺殺・傷害致死で懲役6年6月] (讀賣新聞1995年3月30日) など。

## (2) 原因

### A 運転の適性

交通事故防止のために、運転者の適性に関しては、従来から研究が行われてきたが、事故を頻繁に起こす者を確定するには至っていない。約50年前に、交通心理学の見地から、「(事故傾性を) 考えることは可能であるが、事故傾性者としてレッテル付けをしたり、またその人間が一生を通じて固定して事故への傾向をもってしまっていると考えるのは早計である」と述べられた状況に大きな変化は生じていないと考えられる<sup>41)</sup>。

もっとも、2017年に起きた「あおり運転」事件を受けて行われた調査では、あおり運転に遭った経験について、「よくある」と答えた者が7.9%、「時々ある」46.6%、「あまりない」39.8%、「ない」5.7%という結果が報告されており、あおり運転が深刻な問題であることが明らかとなっている。(JAF 調査)<sup>42)</sup> また、別の調査でも、「あおり運転された経験はありますか?」という問いに対して、70.4%があると回答しており、被害に遭った車両には軽自動車など小型のものが多く、加害車両は大型車が多いことなどが判明している(チューリッヒ保険会社による調査で、回答者は2,230人)<sup>43)</sup>。

そして、心理学の立場からは、あおり運転について、以下のような理解が示されている。すなわち、自動車運転の場合、運転手や攻撃的運転の原因などについて、情報が極端に不足しているために、相手の行為の合理性に関する判断が困難であることが指摘される<sup>44)</sup>。そして、①道路が公共空間である

---

41) 長山泰久「交通事故の心理」遠藤汪吉・天野利武編「心理学への招待」(1966年) 430頁。乗り物に乗ると人格が変わることは、「車人格」として知られているが、古くに船の場合を取り上げたものとして、ジェローム・K・ジェロームのユーモア小説「ボートの三人男」(1976年)(丸谷オ一訳)、「ボートの三人男 もちろん犬も」(小山太一訳)(2018年) 345-346頁がある(原著は1889年刊)。

42) 讀賣新聞2018年11月20日。

43) <http://www.zurich.co.jp/car/useful/guide/research-road-rage/>。

44) 蓮花一己「悪質・危険運転の交通心理学～しない、されない、あおり運転～」警察学論集72巻1号(2019年) 65頁。

ことや、②相手の不可視性、③ストレスが攻撃に転化することなども、攻撃的運転の生じる理由とされている<sup>45)</sup>。また、運転技能に関連して、①運転、②交通状況への適応、③運行などの行動計画、④感情コントロールを含む社会生活、という四種類の技能が挙げられるが、とくに④に焦点を当てた教育は皆無に等しいとされており<sup>46)</sup>、その必要性も指摘されているところである<sup>47)</sup>。

外国の状況を見ても、たとえば、ドイツの文献では、運転の適性と能力とは別であり、人間の身体的・精神的適性に対する配慮の必要性が取り上げられている<sup>48)</sup>、具体的には、訓練、リハビリ、カウンセリング、個別セラピーなどの行動措置 (behavioural measures) が、運転者の運転態度・運転行動を改善するために、有効であるとされている<sup>49)</sup>。また、アメリカ合衆国では、前述の通り、裁判所によって、「怒りのコントロール」や「ロードレイジ」に関する教習の受講を命じることが行われているし、各州ごとに「運転者ハンドブック (Driver's Handbook)」が作成されており、その中には、「防衛的運転 (Defensive Driving)」という項目が置かれている。そこでは、周囲の注視、他のドライバーとの意思疎通、手信号と方向指示器、安全なスペースの確保、道路状況への適応などについて述べられている<sup>50)</sup>。また、防衛的運転とは、「自分の周りの環境と他人の行動に関係なく、生命、時間、財産を

---

45) 向井希宏「社会的行動としての運転」蓮花一己・向井希宏「交通心理学」(2012年)199頁以下参照。

46) 同202頁、藤井義久「ドライバーの怒り感情とその対処行動に関する研究」岩手大学教育学部附属教育実践総合センター研究紀要13号(2014年)254頁。

47) 藤田悟郎「あおり運転等の運転中の攻撃行動を防止する指導法について」月刊交通2018年6月号98頁。

48) J. Brenner-Hartmann et al., Assessment of personal resources for safe driving –The principles of medical psychological assessment in Germany, 2014, p.17.

49) Id., p.71.

50) North Carolina DMV (Department of Motor Vehicles) Handbook, <https://driving-tests.org/north-carolina/nc-dmv-drivers-handbook-manual/> (2018年8月29日アクセス) ノースカロライナ日本センターのホームページに、ハンドブックの訳が掲載されている (<https://japan.ncsu.edu/nihongo/DHB/Contents.html>)。

守るための運転」のことであり、それが広く推奨されている<sup>51)</sup>。

当然のことながら、今後このような動きは推進されるべきであり、これが拡大・普及すれば、危険・悪質な運転の減少することが期待できるし、その結果、悲惨な死傷事件が減少することにつながるであろう。しかしながら、昨今の事件を見てみると、攻撃的運転を行って重大な死傷事件を起こしたもののについては、運転者の精神障害が疑われるものも散見される。したがって、次に、その側面からの検討を紹介することとしたい。

## B 間欠性爆発性障害 (intermittent explosive disorder)

アメリカ合衆国では、ロードレイジと間欠性爆発性障害との関連が指摘されている。たとえば、アメリカの人口の7%が間欠性爆発性障害に罹患しており、これがロードレイジの原因となっていることもある、と述べるものがある<sup>52)</sup>。

この障害は、精神医学において、「抵抗できない攻撃的衝動にもとづく暴力行為や所有物破壊を示す明確なエピソードが認められ、エピソード中の攻撃性はストレスや心理社会的誘因と不釣り合いに強い」とされているものである<sup>53)</sup>。アメリカ合衆国の精神障害診断マニュアルでは、「以下のいずれかに現れる攻撃的衝動の制御不能に示される、反復性の行動爆発」とされ、「(1) 言語面での攻撃性、または、所有物、動物、他者に対する身体的攻撃性が3ヵ月間で平均して週2回起こる、身体的攻撃性は所有物の損傷または破壊にはつながらず、動物または他者を負傷させることはない。(2) 所有物の損傷または破壊、および/または動物または他者を負傷させることに関連した身体的攻撃と関連する行動の爆発が12か月間で3回起きている」ことが示さ

51) Gerald A. Hamel, *Mindful defensive driving*, 2014, p.10. なお、我が国の運転免許更新時に配布されている「わかる 身につく交通教本」という冊子には、「若年運転者の一般的特性」という項目において、「攻撃的運転、身勝手・衝動的・自己顕示的・自己陶醉・自己過剰的な運転態度」が示されているだけであり、ここで挙げているような問題関心は見られない。

52) CDA (California Drivers Advocates), *What are the DMV Penalties for Road Rage*, 2016, <https://www.dmv-defenders.com>.

53) 現代精神医学事典(2011年)中谷陽二執筆、172-173頁。

れ、そして、「攻撃性の強さが、挑発の原因またはきっかけとなった心理的ストレス因とはひどく釣り合わない」ことや、「計画性や目的」のないことが指摘されている<sup>54)</sup>。つまり、間欠性爆発性障害とは、「計画や目的のあるものではなく、契機となったストレスや心理社会的誘因と均衡しない攻撃性を示すこと」が特徴であり、一言でいえば、「原因に対して過剰な怒りを示す」行動のことであろう。

この障害の治療法を見ると、確立したものが存在するとはいえないのが現状である。この障害名は、1980年代前半から登場したものであり、対象者には若年男性が多く、その診断は難しいとされている。セロトニンの異常や脳の前頭前野の異常を指摘するものもあるが、実際に治療を受ける人は少ない。そして治療については、薬物療法の研究は少ないが、認知行動療法が有望であるように思われる、という評価が見られる<sup>55)</sup>。また、ある治療施設によれば、単一の治療法は存在せず、一般には、言語セラピー（心理セラピー）（認知行動療法）と薬物療法とを組み合わせで行っている、とされている<sup>56)</sup>。したがって、現時点では、あおり運転などの攻撃的運転を行う者の中に、病的な者が存在するのは事実であるが、その者たちに対して、障害という診断を行い、それに基づいて治療を行う環境は整っていないと言わざるを得ない。現在、このような障害に対する対策を立てること不可能であるが、将来は、研究を継続し、一定の成果を求めていくことは必要であると思われる。今後の研究の進展に期待したい。

### (3) 外国の状況

#### A アメリカ合衆国

カリフォルニア州乗り物法13210条 (California Vehicle Code Section

---

54) 高橋三郎・大野裕監訳「DSM-5 精神疾患の分類と診断の手引き」(2014年) 208頁。

55) Harvard Medical School, [https://www.health.harvard.edu/newsletter\\_article/treating-intermittent-explosive-disorder](https://www.health.harvard.edu/newsletter_article/treating-intermittent-explosive-disorder), 2011 April.

56) Mayo Clinic, <https://www.mayoclinic.org>. メイヨー・クリニックは、アメリカ合衆国ミネソタ州ロチェスターに存在する世界最大級の医療センターである。

13210) は、ロードレイジ (road rage) として、暴行 (assault) に対して、運転免許の停止を課している。その期間は、初犯の場合は6月、再犯からは1年である。また、裁判所認定の「怒りのコントロール」やロードレイジのコースの受講も命じることができる、とされている。

攻撃的運転 (aggressive driving) について、その定義は、「人ないし物に対して危険ないしは危険を与える可能性が高いような方法で自動車を運転すること」(National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) の定義) とされており、通常は、州の無謀運転 (reckless driving) 法で処罰されている。アメリカ合衆国のすべての州で、無謀運転法や攻撃的運転法が制定されているわけではないが、制定されている州では、軽微な交通違反ではなく、重大な刑事犯罪と考えられているところもある。たとえば、カリフォルニア州では、刑事犯罪・自動車犯罪として取り扱われている。裁判所の考慮する要因は、速度、他の運転者に対する危険性、急ハンドルやあおり (急接近) (swerving or tailgating) などの危険運転行為である。無謀運転は、一般的には、「他の人や物の安全に対する、故意・悪意の無視 (willful and wanton disregard for the safety of other persons or property)」と定義されている。また、裁判所は、運転手が安全運転手段を無視することを故意に選択したかどうかを決定する必要がある。刑罰は、90日以下の拘禁、1000ドル以下の罰金、保険料の増額、運転免許の剥奪、車両の没収である。さらに、「極端な攻撃的運転」は重大な自動車犯罪とされている。車両が殺人兵器とされることもある。故意に、運転手や歩行者を傷害するときは、殺人兵器による暴行として有罪となる。その場合は重罪であり、1万ドル以下の罰金刑、4年以下の拘禁刑が科される<sup>57)</sup>。

アリゾナ州の公共安全省によれば、攻撃的運転とは、速度違反や、不適切な進路変更、信号無視、安全確認懈怠、緊急レーンや路肩の走行などの違法な運転行動をいう。攻撃的運転は道路交通犯罪であるが、ロードレイジは刑

---

57) legalmatch.com, <https://www.legalmatch.com/law-library/article/californias-aggressive-driving-law.html>.

法犯であり、その定義は、「他の自動車の運転者ないし同乗者による、自動車ないしは他の危険な武器による暴行、もしくは、道路上で起きた事件によって惹起された暴行」(an assault with a motor vehicle or other dangerous weapon by the operator or passenger (s) of another motor vehicle or an assault precipitated by an incident that occurred on a roadway.) のことであり、その要件は、「他人の安全に対する、故意・悪意の無視 (willful and wanton disregard for the safety of others)」とされている<sup>58)</sup>。

## B イギリス

イギリスでは、道路交通法において、すべての交通犯罪が規定されている。危険運転について、「危険」とは、①当該運転が、資格のある注意深い運転者として期待されるものから、かけ離れたものであること、および②資格のある注意深い運転者にとって、自己の運転が危険であることが明白であること、である(道交法1の2A(1)条)。具体的には、速度違反や飲酒、信号無視、急な割り込みなどの車線変更などのことであり、致死の場合だけでなく、致死傷を伴わない場合でも上記のような違反が認められる場合は、拘禁刑が科されることがある。

刑罰は、略式の場合は、レベル5(5000ポンド以下)の罰金刑かつ・もしくは6月以下の拘禁刑であり、刑事法院では、2年以下の拘禁刑かつ・もしくは無制限の罰金刑が科される。そして、特別の理由がなければ、1年以上の運転資格剥奪と運転適性試験が必要的(mandatory)とされている。危険運転致死罪については、14年以下の拘禁刑かつ・もしくは無制限の罰金刑が科され、さらに、2年以上の運転資格剥奪と運転適性の再試験が命じられる。法定刑の上限は、1993年に5年から10年へ、さらに2003年に14年へと引き上げられたが、危険運転の認定ができなかった場合のために、「適切な注意を

---

58) Arizona Department of Public Safety, Aggressive Driving, <https://www.azdps.gov/safety/aggressive-driving>. See, SafeMotorist.com, Aggressive Driving and Road Rage, [http://www.safemotorist.com/articles/road\\_rage.aspx](http://www.safemotorist.com/articles/road_rage.aspx).

払わなかった」(without due care and attention) 運転による致死罪が2005年に設けられた。処罰は、5年以下の拘禁刑かつ・もしくは罰金刑である<sup>59)</sup>。

### C フランス、ドイツ、中国

ドイツ刑法222条は、過失致死を5年以下の拘禁刑又は罰金に、同法230条は、過失傷害を3年以下の拘禁刑又は罰金に処す、としている。さらに、同法315条cは、重大な交通違反を犯し、かつ無謀な形態で行われた不正な追い越しなどの運転行為によって、人の身体生命や重要な価値を有する物に危害を与えるおそれを惹起した者を処罰することとしている。法定刑は5年以下の拘禁刑又は罰金である。また、同法44条は付加刑として運転禁止を定めているし、69条は、改善および保安処分として、運転に不適格である者に対する運転免許取消しを定めている。

フランス刑法221-6-1条は、自動車運転者が、安全義務や注意義務を怠ったことによる「過失致死」を処罰し、それを意図的に怠った場合や飲酒・薬物運転、無免許運転、スピード違反、ひき逃げの場合を重く処罰することとしている。前者の法定刑は5年の拘禁刑及び7万5,000ユーロの罰金であり、後者は7年の拘禁刑及び10万ユーロの罰金である。さらに、同法223-1条は、安全義務や注意義務を意図的に怠り、他人を死亡ないし重傷害の危険にさらす行為を1年の拘禁刑及び1万5,000ユーロに処する、としている<sup>60)</sup>。

中国の刑法133条の1は、危険運転罪を定めており、「道路上で自動車を運転して追いかけ若しくは競い合いをする者が、状況が悪質であるとき、又は

---

59) W. Gordon et al., Introduction to Road Traffic Offences, 1998, p30; D. Ormerod and K. Laird, Smith & Hogan's Criminal Law, 14ed., 2015, p.1267. 前掲拙著(註1)「交通犯罪対策の研究」28頁以下参照。

60) ドイツとフランスについて、矢武陽子「世界のあおり運転について」警察学論集72巻1号(2018年)54頁以下参照。なお、ドイツについて、高山佳奈子「ドイツにおける交通事件処理」成城法学69号(2002年)61頁以下、フランスについて、島岡まな「フランスにおける交通犯罪1」捜査研究602号(2001年)32頁以下、同「フランスにおける交通犯罪2」捜査研究603号(2002年)60頁以下参照。

道路上で酒酔い運転をする者は、拘役に処し、罰金を併科する」としている。そして、拘役の期間は、同法42条により、1月以上6月以下と定められている<sup>61)</sup>。

## D 小括

以上、外国の交通刑法の規定を概観したが、そこで判明するのは、諸外国が、いずれも危険運転自体を処罰することとしているのに対して、我が国では、それに相当する行為を道路交通法において、細かく類型化し、処罰していることである。そのうちで、とくに悪質・危険な飲酒運転については、既に見た通り、厳罰化が図られ、相応の効果を上げてきたが、それ以外の、あおり運転に該当するような悪質・危険な運転行為については、比較的軽い刑罰が定められているだけであり、2017年に起きた東名高速の事件を受けて、一部の危険・悪質な運転行為に対して、厳しい取締りや処罰が始まったばかり、というのが現状である。今後は、包括的に、悪質かつ危険な運転行為を規制する方策を検討すべきであろう。また、諸外国においては、刑罰と運転者教育とが組み合わせられていることも参考にされるべきであろう。我が国においては、道路交通法違反者に対しては違反者講習が実施されているが、自動車運転死傷行為処罰法では、そのような考慮は払われていない。

## (4) 対 策

あおり運転などの悪質・危険な運転行為の抑止策としては、第1に厳罰化が挙げられる。飲酒運転については、前述のように、刑罰を短期間に2回引き上げることによって、大幅に件数が減少してきた。2001年の道路交通法改正前の2000年には飲酒事故件数が2万6,280件、飲酒死亡事故件数が1,276件で

---

61) 条文の訳は、甲斐克則＝劉建利編訳「中華人民共和国刑法」(2011年)に依拠した。また、中国の交通犯罪については、黎宏「中国における交通犯罪の状況及び司法実務の新動向」同志社法学394号97頁以下、同「中国における重大交通事故罪について」同志社法学402号89頁以下、王昭武「中国刑法における危険運転致死傷罪」同志社法学394号121頁以下、同「中国刑法における『ひき逃げ致死』の争点」同志社法学401号179頁以下参照。

あったものが、2006年には、それぞれ1万1,625件と611件に減少し、2007年改正後の2017年には、3,582件と204件にまで減少している<sup>62)</sup>。交通事故による死者減少の原因としては、シートベルト着用率の増加と悪質・危険な運転による事故の減少が挙げられている<sup>63)</sup>が、後者の中の飲酒運転の減少は、これに大きく貢献していると考えられる。したがって、あおり運転のような悪質・危険な運転行為に対する刑罰を重くすることには一定の効果が期待できるであろう。ただし、その際には、現在のように複雑な交通犯罪処罰体系の抜本的な見直しが必要であると思われる。たとえば、2018年12月14日の東名あおり事件判決後の新聞の社説には、高速道路上の強制停止を犯罪とすべきであるとするもの<sup>64)</sup>が見られたが、これまでの交通犯罪処罰規定の改正過程を見る限り、賛同できない。事件が起きるたびに、犯罪行為類型を増加していくのには限界がある<sup>65)</sup>。また、その際には、刑事制裁としての運転資格剥奪の導入なども検討すべきであろう<sup>66)</sup>。ドイツでは、「運転免許の停止と取消は、一般国民を守り、運転者の運転行動の変化を促すことを目的としている」とされており<sup>67)</sup>、前述のように、アメリカ合衆国とイギリスにおいても、運転資格剥奪と運転者教育が結び付けられているのである。

第2は、ドライブレコーダーの活用であろう。実際に、2017年の東名あおり運転事件以降、ドライブレコーダーの売り上げは増加しており、ある大手販売店では、2017年の販売台数は2012年の7倍を超えたことが報告されているし、ある保険会社による、全国の1000名を対象にした調査では、搭載率が

---

62) 平成21年版警察白書140頁、平成30年版警察白書164頁参照。

63) 平成21年版警察白書139頁。

64) 讀賣新聞社説2018年12月15日。同日の産経新聞社説参照。

65) 星周一郎「危険運転致死傷罪の要件解釈のあり方と立法の動向」安廣文夫編著「裁判員裁判時代の刑事裁判」(2015年)469頁以下、古川伸彦「自動車運転死傷行為処罰法について 新設犯罪類型の批判的検討」名古屋大学法政論集264号(2015年)1頁以下、丸山雅夫「自動車交通死傷事故に対する刑事的対応」川端博先生古稀記念論文集〔下巻〕(2014年)455頁以下、前掲・拙著(註1)1頁以下など参照。

66) 同書237-238頁参照。

67) J. Brenner-Hartmann et al., *op.cit.*, p.27.

2013年の8.4%から2018年には31.8%に上昇したことが明らかとなっている<sup>68)</sup>。堺あおり事件の立証では、ドライブレコーダーの映像が大きな役割を果たしたことを考えると、今後も、ドライブレコーダーの車への搭載を拡大すべきであろう。

第3は、アンガーマネジメント（怒りのコントロール）や防衛的運転などの運転者教育である。運転免許取得時の教育に加えて、運転免許更新時講習や違反者講習における教育の改善を図るべきである。2017年の優良運転者、一般運転者、初回更新者の講習の受講者総数は約3,900万に達しているし、違反運転者講習受講者も約275万人であるから、ここで、悪質・危険な運転行為の原因と回避についての教育を行うことには相応の効果が期待できるものと思われる<sup>69)</sup>。

第4は、自動運転車の開発である。完全自動運転車の場合は、道路交通法違反を犯さないようなプログラムを搭載しているので、あおり運転のようなものが行われる可能性はないが、それに至るまでの経過期間においても、悪質・危険な運転行為を抑止できるような措置を考えるべきであろう。警察庁は、2018年12月に、条件付き自動運転（レベル3）についての道路交通法改正案を発表した。それによれば、レベル3の自動運転とは、高速道路などに限定してシステムが運転し、条件を満たさないときは運転手が運転を行うというものであるが、自動運転時に許されない行為として飲酒や睡眠を挙げ、スマートフォン操作やテレビ観賞、メール送信、読書、パソコン作業、食事などは許容される、としている。しかし、飛行機の操縦を見ても、緊急時に手動に切り替えた際には、パイロットがパニックに陥ることはあるのであるから、レベル3の自動車の運転手には、一定の講習を義務づけるべきではなかろうか<sup>70)</sup>。

---

68) 産経新聞2019年1月26日。

69) 平成30年版警察白書167頁。2018年12月14日の東名あおり事件判決後の新聞各紙(朝日、毎日、東京新聞)の社説も教育の重要性を取り上げている。

70) 拙稿「自動運転車と刑事法」同志社法学69巻2号(2017年)38頁以下参照。佐久間修「AIと刑法・序説」名古屋学院大学論集社会科学篇55巻1号107頁以下、今井猛嘉「自動運転制度

## 5. おわりに

以上、あおり運転を中心にして、悪質・危険な運転行為の抑止について検討してきたが、それをまとめると、①我が国の交通犯罪処罰規定は複雑なものになっており、抜本的な整理が必要である、②実際に発生した事件を見ても、様々な問題が指摘されており、裁判所の判断も難しくなっているし、被害者の不満も解消していない、③あおり運転の原因と対策について大きな進展は見られないが、運転者の運転適性審査を現在よりも充実させる必要がある、④諸外国の経験を参照すべきである、⑤対策については、厳罰化に加えて、ドライブレコーダーなどの機器の活用、運転者教育の改善などの実施を提案する、ということである。

本稿は、刑事法の観点から考察を加えたものであるから、第1の関心は、悪質・危険な運転行為に対する「適正な処罰」である。つまり、処罰の適正な範囲の確定と適切な量刑を実現するために、どのような検討が必要であるのかを明らかにすることが本稿の目標であった。そして、その先には、交通犯罪の処罰体系全体を見直すことが課題として現れてくるように思われる。また、実際に起きた「あおり事件」を見てみると、かなり悪質・無謀な運転を日常的に繰り返していることが窺えるものが存在する。そのような者たちを、道路交通上から、運転資格剥奪などの手段によって排除することも検討されるべきであろう。たとえば、我が国の運転免許取消処分期間の最長は10年とされているが、イギリスとドイツでは終身の資格剥奪が刑罰ないし保安処分として規定されている<sup>71)</sup>。我が国においても、処分期間の延長と運転資格剥奪の刑罰化を考えてもよいのではなかろうか。ただし、運転免許保有者

---

実現への課題と展望」法律のひろば71巻7号44頁以下など参照。

71) イギリスについては、前掲・拙著（註1）29頁以下参照。ドイツについては、高山佳奈子・前掲論文（註58）61頁以下、ハンス＝ユルゲン・ケルナー「ドイツにおける刑事訴追と制裁」（小川浩三訳）（2008年）134頁以下、金尚均・辻本典央・武内謙治・山中友理「ドイツ刑事法入門」（2015年）250-251頁、267-268頁以下など参照。

の数は8,000万を超えていることを考えると、悪質・無謀な運転者の中でも、「常軌を逸した」、「通常の運転からかけ離れた」運転をする者に限定すべきであろうし、その判定も慎重に行う必要があるということと言うまでもない。そして、その予備軍というでもいうべき層に対しては、適切な教育を行って、悪質・危険な運転行為の予防に努めるべきであろう。

交通の世界では、100年に一度とでもいうべき変革が起きようとしている。自動運転の技術は飛躍的に向上するであろうし、ドローンの技術革新にも目を見張るものがある。空飛ぶタクシーも計画化されている<sup>72)</sup>。そのような時代を前にして、どのような運転・操縦免許制度を設け、交通犯罪規定を整備し、悪質・危険な運転行為を抑止するかということは、解決を迫られている重要な課題であるといってよい。戦後のモータリゼーションは我々の生活に計り知れない恩恵をもたらしたが、その陰で、交通事故の犠牲になった者の総数が50万人を超えていることを忘れてはならない。科学技術は人間の生活に大きな利益をもたらすが、その際の被害を減少させることも重要な課題であるということを最後に指摘しておきたい<sup>73)</sup>。

---

72) 朝日新聞2017年6月4日、産経新聞2018年8月20日。

73) 前掲・拙著(註1)151頁以下、前掲・拙稿(註30)499頁以下参照。