

交通犯罪者の処遇

——施設内処遇の回避を中心に——

川 本 哲 郎

一 問題の所在

二 戦後の交通刑事政策の変遷

一 道路交通法制定の経過と法律の内容

二 交通刑事政策の展開

三 小括

三 交通犯罪者に対する自由刑の効果

一 科刑の概観

二 自由刑の特別予防効果

三 自由刑の応報・一般予防機能

四 自由刑の弊害

五 小括

四 施設内処遇回避のための諸方策

一 自由刑の保護観察付執行猶予

二 運転資格剥奪

交通犯罪者の処遇

三 罰金刑

五 結びに代えて

一 問題の所在

(1) 一九六〇年代に刑事政策の重要な課題の一つとなっていた交通犯罪^①(業務上過失致死傷罪、道路交通法違反)者の処遇の問題に再び関心が寄せられている。たとえば、一九七九年に西ドイツのハンブルグで開催された第一二回国際刑法学会では、第一部会の議題として、「過失犯、その予防と犯罪者の処遇」が取り上げられた。学会で採択された勧告の第五は、「過失犯に対する刑罰は、制裁の分化(differentiation)と個別化という原則に基づいて決定されなければならない。……自由剥奪を

伴わない様々な刑罰が用いられるべきであり、自由剝奪の場合には半拘禁あるいはそれに類似した処分が用いられるべきである⁽²⁾」としている。また、一九七七年には、フランス、スペイン両国の交通犯罪を議題とする会議がスペインのバルセロナで開催され、そこでは、交通犯罪者に対する新しい形態の処遇の必要性が共通の認識となっていた⁽³⁾。

このような状況において、われわれは、施設内処遇の回避という刑事政策の国際的潮流を看取することができるであろう。

しかしながら、我が国では、交通犯罪者の処遇の問題はそれほど注目されていないのが現状であるが、では、交通犯罪者に対する施設内処遇の回避は、どの程度実現されているのであるうか。実態を具体的な数値で示してみよう。

(2) 通常第一審における科刑の状況をみると、業務上過失致死傷事件については、自由刑が適用される割合が、昭和四三年の二・五％から昭和五二年には三・五％へと僅かであるが増加している⁽⁴⁾。さらに、自由刑のうちでも、懲役刑の選択率が、業務上過失傷害事件では四・六％（昭和四三年）から五七・七％（昭和五二年）へ、業務上過失致死事件では一・七％（昭和四三年）から二・三％（昭和五二年）へと上昇している⁽⁵⁾。また、自由刑の刑期も全般に長期化の傾向にある⁽⁶⁾。道交法違反事件では、刑の長期化はみられないが、自由刑の選択率が増加してい

る点が注目される。即ち、自由刑と罰金刑との割合は、昭和四三年に四二・一％対五七・九％であったものが、昭和五二年には八五・二％対一四・八％となっている⁽⁷⁾。これに対して、一般刑法犯においては、自由刑の選択率の上昇も、刑の長期化も看取できない。また、新入受刑者についても、道交法違反による懲役受刑者が急増し、業務上過失致死傷事件では、昭和四九年以降、懲役刑の受刑者数が禁錮受刑者数を上回るようになって⁽⁸⁾いる。ただし、自由刑の執行猶予率は、業過事件、道交事件とも、業過を除く刑法犯よりも高率を示している⁽⁹⁾。

このように、交通犯罪については、自由刑の執行猶予を除くと、施設内処遇回避の方向が積極的に推進されているとはいえない。逆に、概して重罰化の政策がとられているとさえ考えられる。では、このような状態を招いた原因は何であろうか。

(3) 周知のように、施設内処遇の回避を推進する論拠には以下のようなものがある⁽¹⁰⁾。第一は、刑罰の合理化すなわち自由刑の改善—緩和・回避と犯罪者処遇の個別化である。第二に、矯正処遇効果の問題がある⁽¹¹⁾。一九七〇年代は「矯正の夢からの醒め」の時代であった。施設内処遇にさしたる改善効果が認められなかったことが、社会内処遇への方向を推進していくことになったのである⁽¹²⁾。第三は、刑罰の烙印性の回避である。それによって、犯罪者の改善更生および社会復帰を容易にしようとい

うのである。

しかし我が国では、これらの論拠は、交通犯罪に対して、それほど有効ではない。即ち、第一の点については、すでに自由刑の緩和形態（交通犯罪受刑者の集禁処遇＝開放処遇）が導入され、高い評価を受けている。集禁処遇は、「いまや交通安全対策の中で完全に定着した感がある」とまでいわれている。⁽¹³⁾

第二に、重罰化と軌を一にして、交通事故による死傷者は、この一〇年間に半減している。表面的には、刑罰の効果が実証されたと考えられなくもない。

第三に、スティグマの回避については、交通犯罪者には、「犯罪者」というラベルが貼られることはほとんどない⁽¹⁴⁾とされている。一般の人々が交通犯罪者を犯罪者視するのは稀であり、また、このことは、裁判官を含む法執行者にもあてはまるといわれる。⁽¹⁵⁾したがって、交通犯罪者には刑罰の烙印性の回避は必要がないという見方も可能である。⁽¹⁶⁾

第四に、交通事故による莫大な被害がある。第二次世界大戦後一九七〇年に至るまで、交通事故は激増の一途をたどり、遂に交通事故による死亡者は、年間一万五〇〇〇人を超えた。この間の事情を当時の犯罪白書は以下のように伝えている。「国民のきわめて広い層に、かくも悲惨な打撃を与えることにおいて、自動車事故に匹敵するものは、おそらく、戦争をおいてほ

かにないであろう」（昭和四三年版二一八頁）、「自動車事故事件の激増は、国民の広い範囲に悲惨な打撃を与えて重大な社会問題と化しており、その防止に抜本的な対策が切望される」（昭和四四年版九三頁）と。ここから重罰化の政策が導き出される。それを支えたのは、交通事故抑止、社会感情の宥和と一罰百戒の思想である。⁽¹⁷⁾業務上過失致死傷罪の法定刑に懲役刑を加えて、刑の長期を三年から五年に引き上げた昭和四三年の刑法の一部改正は、「世論にこたえたものであって……悪質重大な交通犯罪の抑制に、かなりの効果をあげることが期待され」たのであった。一九七〇年以降、交通事故による死亡者が半減したとはいえ、死傷者は今も年間約六〇万人を数えており、このような考えは現在も存続していることと思われる。

(4) 以上のような状況認識によって、社会内処遇への動きは阻害される。だが、このような認識そのものに問題はないであろうか。もし、この認識がかりに誤りであるとすれば、従来の交通刑事政策は変更すべきであり、とくに、施設内処遇回避の方向を一層推進すべきではないのか。これらの問題を検討することが本稿の課題である。この課題に答えるために、以下では次のような方法で、考察を進めていきたい。

第一に、我が国における交通刑事政策の歴史を概観する。その目的は、第一に、重罰化政策の批判的検討にある。交通事故

は複雑な社会現象であるので、重罰化政策をとれば交通事故が減少するという考え方には疑問をさしはさむ余地があるからである。確かに、交通取締りと交通事故発生との間には負の相関関係があるとされている⁽¹⁹⁾。しかし、取締りの強化と重罰(拘禁処分)とが結びつく必然性はない。また、道交法違反と交通事故との因果関係も検討されるべきであろう。刑罰の重要な機能の一つが犯罪の防止・減少である以上、「事故防止という観点から、刑事責任が、他の手段との対比で一体どれだけ意味があるのか」が問われる必要がある。刑事政策が交通事故防止の任務を全て引き受けなければならないわけではない。交通事故防止策には他に交通環境の整備、車両の改良、歩行者教育など有効なものが存在する。第二の目的は、戦後の交通刑事政策を貫く論拠の探求にある。交通犯罪は、新しい型の犯罪である。そこから、現在でも種々の見解の対立が見られる。たとえば、基本的なところで、交通犯罪者の類型について、欧米では、交通犯罪者⁽²⁰⁾と他の一般犯罪者とは異なるところがない、とする見解が散見される⁽²¹⁾。これに対して、藤木博士によれば、過失犯は現代型犯罪である。即ち、「科学技術文明の発達に伴って発生してきた犯罪であり、法律違反が当然には犯罪者の悪性の徴表とは認めがたい性質の犯罪⁽²²⁾」なのである。かくして、「現在までに、(交通犯罪の分野では)重要な科学的調査はほとんど行わ

れていないし、断片的な理論しか存在していない。……あらゆる段階で主観的評価が支配している⁽²³⁾」という見解も主張される。戦後の交通刑事政策の論拠の探求、検討は重要な課題であるといわなければならない。また、そのことは、今後新たに出現する現代型犯罪に対する対策を考究する際にも資するところがある⁽²⁴⁾。

第二に、自由刑の問題を取り上げる。ここで検討の対象となるのは以下の三点である。その一は、現在我が国で実施されている交通事故者の集禁処遇(自由刑の緩和)の矯正効果についてである。交通事故者の集禁処遇は改善効果を挙げているといわれているが、近年、矯正処遇の必要性、有効性について疑問が生じている。世界的に「自由刑の危機」が叫ばれている今日、自由刑の緩和にどれほどの意味があるのか、真剣に問われるべきである。いま一つは、自由刑の応報、一般予防機能についてである。これらの機能を支える要素には様々なものがあり、また、交通犯罪固有の問題もある。そこで、交通犯罪において、これらの諸要素がいかなる作用を果たしているのかを考察することによって、自由刑の応報、一般予防機能を確定したい。そして最後に、自由刑の弊害に関する問題がある。これについても、特に交通犯罪に固有のものを中心に検討を行う。

第三に、施設内処遇回避のための諸方策を考える。施設内処

遇回避の際には、当然、回避した場合に、相当かつ有効な代替手段の存在していることが前提となる。適切な代替手段がなければ、施設内処遇回避の方向が支持されたとしても、施設内処遇の回避は不可能だからである。そこで、施設内処遇回避のための諸方策として、自由刑の保護観察付執行猶予、運転資格剥奪、罰金刑を取り上げ、順次検討する。また、その際には、さらに施設内処遇の回避が促進されるために、将来どのような改革が必要かという点についても、若干の展望を試みるつもりである。

(1) 交通犯罪には広狭二つの意義がある。広義においては、陸海空の交通機関に関連して発生する犯罪を意味し、狭義には、道路交通に関連する犯罪を意味する。今日では、一般に狭義に限定して用いられるのが常である。本稿でも対象とされるのは、道路交通に関する業務上過失致死傷罪と道路交通法違反の犯罪とである。以下で交通犯罪というときは、このような限定的な意味で用いている。交通犯罪の定義について詳しくは、西原春夫「犯罪各論」(昭和四九年)七八頁参照。

(2) Chronique : XII^e congrès international de droit pénal Hamburg-16-22 septembre 1979, R. D. P. C. décembre 1979, p. 997.

この学会については、西原教授の報告がある。西原春夫「第一二回国際刑法学会の報告」第一分科会の報告「刑法雑誌二三巻三・四号(昭和五四年)三四頁以下。なお、平田紳「過失犯・その予防と犯人の処遇」大憲論叢二〇巻一・二号(昭和五五年)二頁参照。

(3) J. Bernat de Celis, Journées franco-hispaniques sur les

交通犯罪者の処遇

infractions routières. R. S. C. 1977, p. 675 et s..

(4) 最高裁判所事務総局刑事局「昭和五二年度における刑事事件の概況(下)」法曹時報三一巻二号(昭和五四年)六九頁参照。

(5) 同七四頁。

(6) 同七五頁。

(7) 同八一頁。なお、昭和五二年度以降昭和五五年度までの統計の間に大きな変化はみられない(司法統計年報2刑事篇第三六表参照)。

(8) 第七二―八二矯正統計年報による。なお、松木莊一「最近における交通犯罪受刑者の特徴と矯正処遇上の課題―市原刑務所の場合を中心として―」刑政九二巻八号(昭和五六年)二二―二三頁参照。

(9) 犯罪白書昭和五二年版一四三頁参照。

(10) 森本益之「刑罰論の基本問題」中山研一編「現代刑法入門」(昭和五二年)一五四頁以下参照。

(11) 平野龍一「最近の犯罪学会の動向―第八回国際犯罪学会大会に関連して―」ジュリスト六九九号(昭和五四年)八四頁以下参照。

(12) 石川正典「改善・社会復帰行刑の将来―アメリカ合衆国と日本の場合―」比較法学一四巻一号(昭和五四年)八九頁以下、柳本正春「改善思想への反省と刑事施設機能の再考(上)(下)」犯罪と非行三二号(昭和五二年)八六頁以下、三三三号(昭和五二年)一一〇頁以下参照。

(13) 杉田博「交通事故犯禁錮受刑者の集禁」ジュリスト総合特集八号「交通事故―実態と法理」(昭和五二年)二九一頁。

(14) 矢島正見「犯罪者の家族―麻葉覚せい剤事犯と交通事故との対比より―」岩井弘融・所一彦・星野周弘編「犯罪観の研究」(昭和五四年)二八九―二九〇頁、米川茂信「犯罪化・非犯罪化の一側面

同志社法学 二三巻五号 一一一 (七六三)

交通犯罪者の処遇

としてのインフォーマルな犯罪者定義の分析」犯罪社会学研究二号（昭和五二年）一六五頁以下参照。

(15) See, T. C. Willett, Drivers after Sentence, 134 (1973), R. Hood, Sentencing the Motorist Offender, 103 (1972).

(16) Vgl. H.-H. Jescheck, Lehrbuch des Strafrechts, Allgemeiner Teil, 3. Aufl., 1978, S. 620.

(17) 熊谷弘他「(研究会) 交通裁判の実態—交通人身事故に関する刑事裁判の諸問題—」判例タイムズ一三二号（昭和三七年）九六〇頁の東判事の意見参照。

(18) 犯罪白書昭和四三年版二三四頁。

(19) 森郷巳「交通事故の現状と対策」ジュリスト総合特集八号「交通事故—実態と法理」（昭和五二年）一一、一三頁参照。

(20) 所一彦「交通事故制裁の意義」交通法研究六号（昭和五二年）八七頁。

(21) たとえば、交通犯罪者が遵法心を有し、尊敬に値する市民であるというのは神話であるとするのは、P. Wolf, The Myth of the Respectable Traffic Offender: twenty years later, in S. A. Mednick and S. G. Shoham ed., New Path in Criminology, 84-86 (1979), see also T. C. Willett, Criminal on the Road, 299 (1964).

(22) 藤木英雄「刑事政策の現代的課題」刑事政策講座第一卷（昭和四六年）一三頁。

(23) A. Simonet, La répression des infractions contre la sécurité routière en droit anglais et en droit belge, R. D. P. C. juin 1976, p. 131.

(24) たとえば、企業犯罪などの分野に交通犯罪対策から得られた資料が参考となろう。米田泰邦「企業犯罪への対処のしかた」板倉宏

同志社法学 三三巻五号 一一二（七六四）

編「企業犯罪・ビジネス犯罪—ホワイトカラーの犯罪と刑罰」（昭和五六年）二二二頁以下参照。

一 戦後の交通刑事政策の変遷

一 道路交通法制定の経過と法律の内容

(1) 我が国の戦後の交通刑事政策は、実質的には、昭和三五年の道路交通法の制定から始まったといつてよい。それ以前は、交通事故による死傷者が増加していたとはいえ、量的にも顕著なものではなく、したがって社会問題として大きく取り上げられることもなかった。⁽¹⁾ また、交通刑事政策の根幹をなす道路交通取締法も十分に整備されたものではなかった。即ち、道路交通取締法は、昭和二二年に交通警察の一般法として制定されたのであるが、条文数はわずか三〇程度で、具体的な交通規範の内容の大部分を政令に委ねていた。さらに、制定当時は連合軍の占領下であり、警察権の制限が占領政策の基本であったため、⁽²⁾ 罰則も謙抑的なもので、他の法律との不均衡をきたしていた。⁽³⁾ つまり、この法律は、体系が粗雑で、⁽⁴⁾ 消極的な公害排除の役割しか果たさず、⁽⁵⁾ 警察による行政取締りの根拠法でしかなかったのである。⁽⁶⁾

しかし、交通事故による死傷者の増加は、とどまるところを知らず、次第に社会問題化していく。そこで政府は、昭和三〇

年代初期から新道路交通法の立案を開始し、昭和三五年に新法が制定された。その提案理由によれば、旧法は、今後の交通事情の変化には、とうてい対処しえないものと判断されるに至ったので、旧法令について全面的に改訂を加え、新法が「新しい時代に即応した道路交通の基本法として」⁽⁷⁾立案されたのである。では、その立法の内容はどのようなものであったのか。それを概観してみよう。

まず、道路交通の基本法であるということから、名称が道路交通取締法から道路交通法に変更された。立案者によれば、「取締」の二文字削除には、「ヒューマンなフィロソフィ」があるといわれる。⁽⁸⁾「取締り」事故予防⁽⁹⁾という考えにかわって、人間の信頼関係に基づいて、道路の安全な利用を確保しようとする方向が目指されたのである。これに関連して、新法では法の目的として、従来の「交通の安全」に加えて「交通の円滑」が掲げられることとなった。

その他の主要な改正点は以下の通りである。(一) 法体系の整備、用語および表現の平易化、(二) 交通の規制に関する規定の整備、(三) 歩行者保護の徹底、(四) 車両等の交通方法の合理化、(五) 交通の円滑を図り、危険を防止するための措置の強化、(六) 雇用者及び車両運行管理者の安全運転確保義務並びに無免許・過労・無謀運転等の命令・容認の禁止義務設定、(七) 運転免許

制度の整備、(八) 罰則の整備、である。⁽¹⁰⁾

これらの改正点のなかで、交通刑事政策の見地から重要なものは以下の二点である。第一は、交通の円滑が法の目的とされたことである。社会の要請として、公衆の安全と並んで交通機関の円滑⁽¹¹⁾速度という便益が主張されるのは当然である。しかし、交通の円滑化の要請に基づいて交通規制が行われ、禁止規範が増加することになり、それに伴って規制違反、即ち交通犯罪が増大する。⁽¹²⁾軽微な交通違反が犯罪とされ、ここに「一億総前科」への道が開かれることになる。

第二は罰則の強化である。前述のように、警察権の制限という占領政策によって、旧法の罰則は他の法律に比べて謙抑的で不均衡をきたしていたので、そこから、全般的な罰則加重が行われた。さらに過失犯の規定及び両罰規定も増加した。とりわけ注目されるのは、酒気帯び運転に関する刑の加重規定である。酒気帯び運転は、独立して処罰されないが、無免許運転、速度違反等の場合には刑が二倍まで加重されうる、とされた。立案者によれば、罰則の強化は本来の趣旨ではないが、続発する悪質な行為についての世論の要望であり、当時の交通事情からも必要だったのである。⁽¹³⁾

新道路交通法は、「ヒューマンなフィロソフィ」に支えられて、旧法の欠陥を一定程度補正したといえるであろう。しかし、

それでも、取締りが犯罪防止の中心であるとする考えに変更は加えられなかったのではなからうか。そのことを示すのは、この時期に精力的に紹介され、唱道された「取締指数」の考え方である。⁽¹⁴⁾ 取締指数は、アメリカで経験的、実証的に割り出されたもので、⁽¹⁵⁾ 「危険な運転中の交通法規違反行為により処罰された者の数を、同一期間内に発生した人身事故件数で割ることにより算出される」。⁽¹⁶⁾ これは、交通違反は過失致死傷罪の未遂、予備にあたるという見解に基礎をおく。⁽¹⁷⁾ したがって、一定程度までは、交通違反者の処罰が事故の減少につながるというのである。

交通取締りが事故を防止し、減少させることに疑いはない。しかし、だからといって、過度に厳格な取締りは実現不可能であるし、認められるべきでもない。問題は、取締りの程度であり、人権上のコストとの関係である。⁽¹⁸⁾ それに関して、当時は、アメリカで取締指数が一五ないし二五のときが最上の取締り状態とされており、⁽¹⁹⁾ これに対して我が国の指数は、試算によれば、五―八であったので、⁽²⁰⁾ 我が国では処罰によって交通事故を減少させる余地は大きいと考えられていたのである。そうすると、結局、新法の方角は、「警察官の権限を一そう強化し刑罰を思い切って引き上げることに、交通事故対策上これまで以上の義務を要求」⁽²¹⁾ するという域を出ないものだったのでなからうか。

(2) このようにして、交通刑事政策が開始されたのであるが、この時期には、交通犯罪者の処罰に関して、謙抑的な見解⁽²²⁾ が散見されるということは注目されてよい。確かに、無謀・悪質運転については厳罰化が主張されるようになってきたけれども、他方では、このような運転者に対して、比較的寛大な意見も存在していたのである。その一つの好例は、先に触れた酒気帯び運転の刑を加重した規定の立案過程に求められる。つまり旧法よりも罰則は加重されたというものの、その規定は現在に比べれば、きわめて寛大なものである。立案者には、運転に全く支障のない飲酒までも禁止するということは、社会生活の実態から考えて少々行き過ぎであり、⁽²⁴⁾ 道徳上はともかく、実定法上は問題がある、⁽²⁴⁾ と考えられていたのである。

このような見解は、交通事故の被害がそれほど甚大でなかったということを背景としている。だが、理由はそれだけではない。運転者を取巻く環境の問題がある。それを以下に詳しくみてみよう。第一に、当時の我が国の道路事情は劣悪であった。⁽²⁵⁾ たとえば、道路の舗装率は、現在の四二・九%⁽²⁶⁾ に比べて、わずか七%でしかなかった。⁽²⁷⁾ また、道路標識等の交通安全施設もきわめて不備であった。⁽²⁸⁾ 第二に、職業運転者の労働条件が苛酷であった。⁽²⁹⁾ ある調査によれば、「車中で一時間乃至五時間程度を

休憩するだけで二〇乃至三〇時間を連続して運転しているものも少なくなかった⁽³⁰⁾とされている。前述の新道路交通法における雇用者の義務設定は、このような事情の反映である。第三に、歩行者道徳の問題がある。歩行者は、交通事情の変化に対応していなかったのである⁽³¹⁾。第四は車両の欠陥である。たとえば、事故を惹起した車両のうちの〇・五%に欠陥がみられたという調査結果も報告されている⁽³²⁾。第五は、交通機関の社会的使命である。これに関して、交通の円滑が必要とされることは前に述べたが、この社会的使命は、現在より以上に一般的に支持されていた。要するに、この時期には、統一的な交通行政が欠如していたのである⁽³³⁾。「いかにも日本らしい総合政策の貧困⁽³⁴⁾」が露呈していたといっても過言ではないであろう。したがって、このような環境の中にある運転者に対しては、寛大な見解をとる十分な理由があったわけである。

しかし、これらの寛大な見解も、その後、厳罰論へと転化していく。それは、環境の問題が解決されたからではない。交通事故が増加の一途をたどったからである。つまり、環境の整備、交通犯罪者の性格、交通違反と事故との関係等の「事故のメカニズム」が究明される以前に、それと並行して、交通事故防止や社会感情の宥和などのために運転者に対する厳罰が必要とされたのであった。

交通犯罪者の処遇

(1) 内海倫「道交法とつきあう法」(昭和五四年)一二―一三頁参照。

(2) 「道路交通取締法の制定について」(昭和二年一二月内務省警保局長より警視總監、各府県知事宛)鈴木四郎「(資料)自動車運転免許の変遷」警察学論集一七卷二一―号(昭和三九年)一八五頁。

(3) 藤岡長敏「新道路交通法」警察研究三二卷九号(昭和三五年)二五頁参照。

(4) 平野龍一他「(座談会)道交法案の問題点」ジュリスト二〇一号(昭和三五年)六頁。

(5) 藤岡・前掲論文二二頁。

(6) 井上正治「道路交通法(案)にたいする刑事的反省」法律時報三二卷七号(昭和三五年)三八頁。

(7) 藤岡・前掲論文一九頁。

(8) 川上裕之・内海倫「(対談)道交法制定二〇年、"生みの親"に聞く」人と車一六卷六号(昭和五五年)七頁。

(9) 内海・前掲書一五頁。

(10) 道路交通法の詳細な内容については、内海倫「道路交通法の概要(上)(下)」警察研究三一卷(昭和三五年)一一号三頁以下、一二号二五頁以下、同「新しい道路交通法についての二、三の所見―立案に参画した者の立場から―」ジュリスト二二五号(昭和三五年)六頁以下参照。

(11) たとえば、末弘厳太郎「役人学三則」(昭和三〇年)一四三頁、谷口正孝「危険の分配―道路交通における―」ジュリスト一四二号(昭和三年)二二頁等参照。

(12) 片岡誠「交通規制についての一つの考え方―交通工学の発展の

交通犯罪者の処遇

ために」警察学論集一六卷五号（昭和三八年）一一二頁参照。

(13) 内海・前掲論文警察研究三一巻一十一号六頁。

(14) 取締り指数については、敷田稔「アメリカにおける交通事故対策」法律時報三二巻七号（昭和三五年）五四頁以下、同「交通切符による交通規制」警察学論集一四巻八号（昭和三六年）三〇頁以下、伊藤栄樹「交通切符制度」警察学論集一六巻一十一号（昭和三八年）八六頁以下参照。

(15) 敷田・前掲論文法律時報三二巻七号五五頁。

(16) 同五五頁。

(17) 敷田稔「交通裁判における交通切符制の地位」法律時報三四巻六号（昭和三七七年）二二頁、犯罪白書昭和三五年版一二七頁参照。

(18) 大谷実「刑事規制の限界」（昭和五三年）八頁以下参照。

(19) 敷田・前掲論文法律時報三二巻七号五五頁。

(20) 伊藤・前掲論文八八頁、犯罪白書昭和三八年版五五頁。

(21) 井上・前掲論文三九頁。

(22) たとえば、谷口前掲論文二八頁、井上前掲論文三九一四一頁、犯罪白書昭和三五年版一二六一二七頁、小林幸雄「交通事故について」ジュリスト一七二号（昭和三四年）三九頁等。

(23) 内海倫他「（座談会）交通規則と交通取締」ジュリスト一七二号（昭和三四年）二五頁、石川吉右衛門他「（座談会）道路交通法案の問題点」ジュリスト二〇一号（昭和三五年）二三頁、犯罪白書昭和三五年版一二七頁等。

(24) 内海・前掲論文警察研究三一巻一十一号一四頁。

(25) 田中二郎他「（座談会）道路等の公共施設の現況と改善策」ジュリスト一四七号（昭和三三年）一五頁以下、犯罪白書昭和三五年版一二七一一二八頁参照。

同志社法学 二三巻五号 一一六（七六八）

(26) 交通安全白書昭和五六年版三二頁一三三頁参照。

(27) 前掲ジュリスト座談会一四七号一六頁第一表参照。

(28) 前掲ジュリスト座談会一七二号三三頁以下、二〇一号一五頁、藤沢三郎「交通事故統計の分析と交通事故防止対策」警察学論集一四巻九号（昭和三六年）二〇頁参照。

(29) 前掲ジュリスト座談会一七二号二九頁、谷口正孝・川端浩「自動車事故に関する実態調査―少年労働者の雇用関係を中心として―」ジュリスト二一五号（昭和三五年）一八頁以下参照。

(30) 内海・前掲論文警察研究三一巻一二号二七頁。

(31) 谷口・前掲論文二二頁、小林・前掲論文三八一三九頁参照。

(32) 谷口・川端・前掲論文二二頁。

(33) 前掲ジュリスト座談会一四七号一八、二七、二九頁参照。

(34) 植松正「道路交通法的主要问题」法律時報三一巻一十一号（昭和三四年）四四頁。

二 交通刑事政策の展開

(1) 道路交通法が制定された昭和三五年以降も交通事故による死傷者は増加を続ける。そこで政府は、総合的交通事故防止対策を推進すると同時に、刑事政策の分野でも、さらに改革を行った。第一は、昭和四三年の刑法一部改正による業務上過失致死傷罪の刑の加重である。この時期には、悪質交通犯罪―たとえば交通三悪（飲酒運転、スピード違反、⁽³⁵⁾無免許運転）―に対する厳罰論が定着してきたといつてよい。この改正はその反映である。第二は昭和四二年の交通反則通告制度である。司法

当局は交通違反の増大に圧迫されていた。車両と交通規制とが増加し、また、罰則加重が行われたからである。しかし、交通違反の中には、交通上の危険を発生させないものもある。代表的なものとしては、大部分の駐車違反のような純然たる行政取締り違反がある。そこで、これらについては、正規の司法手続を回避し、警察段階で処理した方が国家にとっても違反者にとっても好ましいと考えられたのである。要するに、この二つの改革を支えていた理念は、「重かるべきは重く、軽かるべきは軽く」ということであろう。その他に、数次にわたる道交法改正⁽³⁷⁾によって罰則が強化されている。以下に各々の展開を詳細にみてみよう。

(イ) 刑法の一部改正

昭和四三年に刑法の一部改正が行われ、業務上過失致死傷罪の法定刑の長期は、三年から五年に引き上げられ、自由刑について、禁錮刑しか規定されていなかったのを改め、懲役刑も科されることとなった。改正は以下のような理由に基づいていた。

(一) (懲役刑を選択刑として加える点について) 最近の業務上過失致死傷罪の事犯中には、故意犯とほとんど同程度の社会的非難に価するものが相当数みうけられる。これら悪質重大な事犯に対して、単に故意犯でないという理由で、禁錮刑ないし罰金刑によって処罰せざるを得ないことは、国民の道義的感

覚からいってむしろ不自然に感じざるを得ない。(二) (刑期を五年とする点について) 最近の業務上過失致死傷罪の事案には、行為の態様、結果とも重大なものが増加しつつあるので、現行の三年という刑期で責任を評価することは軽きに失する。また諸外国の立法例を参酌すれば、この程度が望ましいと考えられる。⁽³⁸⁾

厳罰論が定着していたとはいえ、当時としては、この改正は大胆なものであった。そこで法案が可決された時に、衆・参両院で以下のような付帯決議がなされた。

「刑法第二百十一条の引上げは、高速度交通機関の運行に従事する者等の權益に重大な影響を及ぼすおそれのあるものであるから、この改正規定の施行に当って、政府、なかんずく検察並びに警察当局は、酩酊運転、無免許運転、危険な高速度運転等のいわゆる無謀運転による悪質重大な事犯を嚴重に処罰するとの本法改正の趣旨にもとり、業務上並びに重過失致死傷事件の求刑の引上げ等により一般的に科刑が重くなる結果をもたらすが如きことのないようにその運用について万全を期するとともに、事故発生についての使用者、管理者等の運転者以外の者の責任にも留意し、いやくも過失のない者が訴追をうけることのないよう一般善良な運転者等の權益の擁護について慎重な配慮をなされるよう期待する」⁽³⁹⁾。

このようにして、刑法二二一条は改正されたのであるが、その改正の理由は適切であっただろうか。また、国会の付帯決議は十分に尊重されたであろうか。

たしかに、改正直後の法執行についての調査では、懲役刑を科されたものの大部分は、無謀な運転に起因する悪質重大な事犯であり、懲役刑の選択および科刑については、立法の趣旨に沿った妥当な運用が行われている⁽⁴⁰⁾、とされていた。しかし、その二、三年後に、実際には悪質重大事犯プラス・アルファに懲役刑が適用されるようになり⁽⁴¹⁾、そして、昭和五二年度には、業務上過失傷害罪について、自由刑受刑者の半数以上が懲役刑を選択されている⁽⁴²⁾。「妥当な運用」ということには疑問があらう。

また、提案理由では、刑期について、他国の立法例が援用されている⁽⁴³⁾。しかし、当時の事情はさておき、現在では、刑の上限を二年としている国が多い⁽⁴⁴⁾、といわれている。「日本のようにいくつかの国は、交通事故の増加によって引起された感情を前にして、刑の上限を五年とした⁽⁴⁵⁾」という評価すら存在する。

刑法二二一条の改正が必ずしも適切なものでなかったことは、厳罰化の方向に反対する動きが実務から生じてきたことによっても裏づけられる。たとえば、昭和四一年に最高裁によって確立され、その後交通犯罪に適用された「信頼の原則」がある。

「信頼の原則は、従来の過失理論では交通事故に対する処罰が

厳格にすぎるため、これを緩和し、合理的に制限する意図のもとに展開され実務上適用されてきた⁽⁴⁶⁾」のである。具体的な数値としては現われていないが、この原則が過失犯処罰の謙抑化の役割を果たしたことは否定できない。

さらに、矯正処遇の分野でも、昭和三六年から開始された交通事犯禁錮受刑者集禁処遇が、昭和五一年以降懲役受刑者にも試行的に実施されることとなった。交通事犯懲役受刑者と禁錮受刑者との間には、人間的特性にそれほどの差異が認められなかったからである⁽⁴⁷⁾。

(四) 交通反則通告制度

交通反則通告制度とは、道交法違反行為のうち、比較的軽微であって現認、明白、定型のものについて、その行為者に警察が定額の反則金の納付を通告し、反則金が任意に納付されたときは、刑事訴追を行わない、というものである⁽⁴⁸⁾。

このような制度については、昭和二〇年代から、アメリカ合衆国を中心として諸外国の同様の制度が紹介され⁽⁴⁹⁾、その後、交通事情の変化に伴って我が国への導入が主張されてきた。しかし、その際には、以下のことが問題とされた。第一に、反則金の性格が不明確であった。この制度では、反則金は、罰金と行政罰との中間的性質を帯びる。つまり、反則金は、警察によって課される点で刑罰ではないが、他方、反則行為の中には危険

かつ悪質な道交法違反が含まれているので便宜的な行政罰とも異なる。⁽⁵⁰⁾ 第二に、この点に関連して、反則金が適用される範囲があいまいである。⁽⁵¹⁾ 交通上の危険を発生させない形式的な違反から危険かつ悪質な違反までが反則金適用の対象とされている。第三に、反則金の納付は、道交法違反者の任意にかかるので、同一の違反に対する処遇として、⁽⁵²⁾ 刑罰か非刑罰かの選択を違反者に委ねることになって不当である。第四は、手続的保障の問題である。反則金通告を受けたが、それに対して不服があるために反則金を納付しなかった場合には、通常の刑事手続によって処理されることになるが、その際には、刑罰を科されるおそれが生じる。そうすると、通告に不服があったとしても申し立てないという事例が多くなり、反則金納付手続の公正さは失われる。⁽⁵³⁾

これらの疑問に対しては、次のような反論がなされた。即ち、第一に、反則金は「行政上の一種の制裁であり、行政上の一種の秩序罰である」。⁽⁵⁴⁾ 第二に、悪質かつ危険な行為―無免許、飲酒運転―は、反則金通告の対象とならないので、反則金が適用される範囲に問題はない。⁽⁵⁵⁾ 第三の問題については、「公訴を提起しないこととどうかを違反者の自発的行為に着目して決めることが刑事政策的にみても最も適切であると考えられたことによる……」。⁽⁵⁶⁾ 第四の手続的保障については、保障を十分

なものにすると、手続が複雑化し、反則金通告制度の簡易・迅速処理という趣旨が没却されることになる、⁽⁵⁷⁾ というのである。そうすると、問題は、「既存の法律体系、法原理との抵触をさけることの利益と、新制度を設ける利益との比較考量」⁽⁵⁸⁾ に帰着する。

警察庁は反則金通告制度の必要性について、概略以下のように述べている。

昭和二九年の交通事故事件即決裁判手続法の制定と昭和三八年の交通切符制の採用⁽⁶⁰⁾にもかかわらず、違反者が逐年増加するために、その処理にかなりの時間と労力を要するなど国民にとっても、国家にとっても相当不利益な結果となっている。また大量の違反者の処罰は刑罰の感銘力を乏しくする。さらに一億総前科さえも論議されるようになっており、刑事政策的見地からも問題がある。交通の安全は、国民の積極的努力にまつ点が多いとする交通政策上の立場からみても好ましいものとはいえない、⁽⁶¹⁾ と。

このような経過をたどって、⁽⁶²⁾ 交通反則通告制度は昭和四三年から施行された。確かに、施行直後は、道交法違反による略式起訴件数は激減したが、制度発足後一〇年以上を経た現在では、反則金告知件数は、年間一〇〇〇万件に達し、⁽⁶³⁾ 略式起訴件数も交通反則通告制度実施以前の状態に戻りつつある。車両、運転

免許保有者、走行キロの増加に伴う交通違反の増大も、その原因として考えられるが、反則金の安易な適用という点もあるのではなかろうか。⁽⁶⁴⁾ また、公訴を提起された交通違反に関しても、悪質な運転が増加しているわけでもない。たとえば、交通三悪といわれる無謀運転（スピード違反、無免許、飲酒運転）が総取締件数に占める割合は、反則金通告制度導入以降、四〇％台にとどまっている。そうすると、この制度は、結局、刑事制裁処分のインフレを招いただけではないのかという疑問が生じてこざるをえない。

(ハ) 道交法の改正

第一に、飲酒運転の罰則が強化されてきた。昭和三九年に罰則が引き上げられた後、⁽⁶⁵⁾ 昭和四五年には、酒気帯び運転全般が禁止され、従来の加重規定が廃止となり、政令で定める程度以上に身体にアルコールを保有する状態にあった場合は処罰されることとなった。また、酒酔い運転についても、その刑は二年以下の懲役又は五万円以下の罰金と加重された。⁽⁶⁶⁾

その他にも、昭和三九年の改正で、ひき逃げ、免許の不正受給、車両の通行区分違反等に関して罰則強化が行われている。また、昭和四五年の改正では、反則通告制度適用の対象が少年にまで拡大された。

ここで、刑事制裁の一種である運転資格剥奪の強化にも触れ

ておこう。運転免許の取消・停止は、従来、我が国では行政処分として警察段階で課されてきたので、適用の不合理、不均衡などが問題とされていた。⁽⁶⁷⁾ そこで、まず昭和三九年にコンピュータが導入され、危険性の高い運転不適格者排除のために「運転免許の不正取得防止照合制度」が発足した。さらに昭和四四年には、運転者管理センターが設置され、点数制度が実施される。⁽⁶⁸⁾ この制度は、違反行為に点数を付し、一定程度の点数に達すると運転資格が剥奪されるというものである。これによって、処分の均一性、確実性が担保されることになり、運転資格剥奪処分の運用には大幅な改善がもたらされた。また、免許を取消された後、再取得可能となるまでの欠格期間が、昭和四五年に従来の一年から三年に引き上げられ、処分の威嚇力も高められている。

(2) 次に、刑事制裁処分以外の交通事故防止策について概観しておこう。激増する交通事故に対して、政府は、その防止を専ら刑事制裁に委ねてきたわけではなかった。昭和三五年に国に交通対策本部が設置された後、昭和四〇年代に総合的交通事故防止対策の観点から種々の施策が開始される。昭和三八年の交通事故分析官設置を受けて、昭和三九年には、交通事故分析要綱⁽⁶⁹⁾が作成され、本格的な分析作業が始まった。さらに、道路標識等改正命令（昭和三八年）、交通安全施設等整備事業に関する

緊急措置法（昭和四〇年）、交通安全対策基本法（昭和四五年）等が制定され、巨額の資本が交通環境整備のために投入されることとなった。⁽⁷⁰⁾これによって、以後交通安全施設は飛躍的に向上していく。

運転者対策としては、昭和四〇年に安全運転管理者制度が発足し、企業内での交通安全教育が図られている。昭和四二年からは、運転免許更新時に講習が行われることになり、運転者の再教育が目指される。歩行者の教育については、交通安全運動が広汎に推進されている。⁽⁷¹⁾車両の欠陥も、安全車の開発によって減少しつつあり、さらに、車両製造者の刑事責任も論議されるようになった。⁽⁷²⁾また、被害者の救済というアプローチからは、数次にわたる自動車損害賠償責任保険の保険金支払限度額の引上げ、自動車保険約款の改正等によって被害者補償が強化された。⁽⁷³⁾それと並んで、救急医療の充実も見逃してはならない点である。⁽⁷⁴⁾

⁽⁷⁵⁾たしかに、このような施策だけでは完全であるとはいいがたいが、以上の施策によって、交通環境は、従来に比べると、格段に整備されたのである。

⁽³⁵⁾ たとえば、玉井義臣「時代遅れの自動車運転者の制裁」朝日ジャーナル一九六五・一二・二六号二二頁、安西温「自動車交通犯罪」（昭和四三年）三〇頁、野村正男「人命尊重と過失犯」法律の

交通犯罪者の処遇

ひろば二〇巻一二号（昭和四二年）六頁以下、犯罪白書昭和四一年版三九頁、四二年版八五頁など。

⁽³⁶⁾ たとえば、平野龍一他「座談会」交通違反事件の処理—いわゆるチケット制を中心に—」ジュリスト三五五号（昭和四一年）九六頁、西原春夫「交通事故と信頼の原則」ジュリスト総合特集八号「交通事故—実態と法理」（昭和五二年）二六四頁参照。

⁽³⁷⁾ 道路交通法の変遷を概説したものには、浅野信二郎「道路交通法とその運用」（昭和四七年）一一頁以下、町田健「道路交通法改正の経緯」警察学論集二五卷一一号（昭和四七年）一五三頁以下がある。

⁽³⁸⁾ 昭和四〇—四二年の間の三回にわたる法務省刑事局長の国会での提案説明（古西信夫編著「交通事故と刑罰」△昭和四三年／九一一〇頁）。なお、石原一彦「刑法の一部を改正する法律について」法曹時報二〇巻七号（昭和四三年）四六頁以下参照。

⁽³⁹⁾ 石原・前掲論文四〇頁。これは衆議院の付帯決議であるが、参議院でも同旨の決議がなされている。

⁽⁴⁰⁾ 犯罪白書昭和四四年版一一—一二頁。

⁽⁴¹⁾ 吉田淳一他「座談会」自動車交通事故と刑事上の諸問題（下）」法曹時報二三卷五号（昭和四六年）四五頁。

⁽⁴²⁾ 本論文一〇六頁参照。

⁽⁴³⁾ 石原・前掲論文一六—二七頁。

⁽⁴⁴⁾ J. Verhaegen, Analyse des recommandations du congrès international de Hambourg (16-22 sept. 1979) relatives aux infractions d'imprudance, à leur prévention et au traitement des délinquants, R. D. P. C. décembre 1979, p. 951.

⁽⁴⁵⁾ Ibid.

- (46) 大谷実「危険の分配と信頼の原則」藤木英雄編著「過失犯―新
旧過失論争―」(昭和五〇年)一一七―一一八頁。
- (47) 橋本洋一「交通事故発生原因の人的要因」交通法研究六号(昭
和五二年)二九二頁、徳山孝之他「交通事故犯懲役受刑者の特質に関
する研究」法務総合研究所研究部紀要一五(昭和四七年)一五四頁
以下参照。
- (48) 浅野信二郎「道路交通法の一部を改正する法律逐条解説(三・
完)」警察研究三九巻二号(昭和四三年)八八頁、警察庁「反則通
告制度について」ジュリスト三六九号(昭和四二年)九三頁参照。
- (49) 矢崎憲正「アメリカにおける交通事故犯の処理」刑法雑誌二巻三
号(昭和二六年)一一三頁以下、敷田・前掲論文法律時報三二巻七
号、三四巻六号、警察学論集一四巻八号、岩田莊治「西ドイツの交
通警察(四・完)」警察学論集一六巻八号(昭和三八年)七七頁以下、
宮沢浩一「ドイツの交通チケット制について」ジュリスト三一五
号(昭和四〇年)八〇頁以下等。
- (50) 神垣英郎「交通反則金通告制度に対する若干の問題」ジュリス
ト三六九号(昭和四二年)八五頁以下、宮沢浩一「交通反則通告制
度をめぐって」法律時報三九巻四号(昭和四二年)三七―三八頁参
照。
- (51) 神垣・前掲論文八八頁、宮沢・前掲論文三八頁参照。
- (52) 神垣・前掲論文八六頁。
- (53) 同八七頁、宮沢・前掲論文三八頁、綾田文義他「(座談会)交
通違反事件の処理―いわゆる交通チケット制を中心に―」ジュリス
ト三五五号(昭和四一年)一〇一、一〇三頁参照。
- (54) 綾田文義「交通反則通告制度の基本的構造について―反則金の
法律的性格を中心に―」ジュリスト三八二号(昭和四二年)九九頁。
- (55) 安西温「交通反則通告制度にたいする若干の所見」ジュリスト
三七〇号(昭和四二年)一二六頁参照。
- (56) 同一二五頁。
- (57) 同一二八頁。
- (58) 敷田・前掲論文警察学論集一四巻八号五二頁。
- (59) 即決裁判手続法がほとんど適用されなくなったことについて
は、犯罪白書昭和三七年版七〇頁参照。
- (60) 伊藤・前掲論文、原義衛「交通切符制の実施とその後の状況」
警察学論集一六巻一一号(昭和三八年)等参照。
- (61) 警察庁・前掲論文九三頁。
- (62) この間の全般的な事情については、先に掲げた文献の他、植松
正他「(座談会)交通チケット制への移行をめぐって」法律のひろ
ば一九巻九号(昭和四一年)六頁以下、植松正「交通反則金通告制
度の意義と問題」法律のひろば二〇巻五号(昭和四二年)六頁以
下、綾田文義他「(座談会)交通反則通告制度の運用をめぐって」
法律のひろば二〇巻九号(昭和四二年)六頁以下参照。
- (63) 犯罪白書昭和五六年版一七八頁参照。
- (64) 制度発足当時から、このような不安は表明されていた。前掲ジ
ュリスト座談会三五五号九六頁の平野博士の発言参照。最近、この
ことを指摘するものに吉岡一男「刑事学」(昭和五五年)一九一頁
がある。
- (65) 昭和三十九年の道交法改正については、宮崎清文「道路交通法の
一部を改正する法律について」警察学論集一七巻一一号(昭和三九
年)二三頁以下参照。
- (66) 浜邦久「道路交通法の一部を改正する法律解説」法曹時報二二
巻九号(昭和四五年)三〇頁以下参照。

(67) たとえば、町田充「道路交通法の諸問題(その二)運転免許」

警察研究三三巻七号(昭和三七年)一七頁以下、藤森俊郎「運転免許行政の課題」警察学論集一七巻一一号(昭和三九年)一頁以下、原田春吉「運転免許の取消しまたは停止処分の実態と問題点」警察学論集一七巻一一号(昭和三九年)一二七頁以下等参照。

(68) この間の経過については、野崎義夫「運転者管理センターの現状と課題」警察学論集二五巻一〇号(昭和四七年)九一頁以下参照。

(69) 警察研究三五巻七号(昭和三九年)一四一頁以下参照。

(70) 昭和四一年度から昭和四三年度にかけて七八二億円にのぼる施設整備事業が実施された。また、昭和四四年度からの交通安全施設等整備事業三箇年計画の事業費総額は一六五〇億円、この計画を中途改訂し、昭和四六年度を初年度とする五箇年計画の総額は六三三五億円、昭和五一年度を初年度とする五箇年計画の事業費は、一兆三六一五億円となっている(交通安全白書昭和五一年版一〇三一—一〇八頁、同昭和五四年版一〇六一—一〇八頁)。

(71) 交通安全運動としては、全国交通安全運動、交通安全フェア、交通安全家族会議、地方公共団体の実施するもの等がある(交通安全白書昭和五六年版一四四—一五五頁参照)。

(72) たとえば、板倉宏「製造者の刑事責任」ジュリスト四三二号(昭和四四年)五〇頁以下等。

(73) 金沢理「自動車損害賠償補償制度の改善、強化とその限界」ジュリスト四六二号(昭和四五年)三五頁以下、交通安全白書昭和五六年版二二頁以下参照。

(74) 交通安全白書昭和五六年版二二〇頁以下参照。

(75) 福島静雄「今後における交通管理の課題」警察研究五〇巻四号(昭和五四年)五〇頁以下参照。

交通犯罪者の処遇

三 小 括

昭和四六年以降、交通事故による死傷者は減少の方向をたどり、事態は沈静化していく。昭和四七年以後、道交法は、昭和五二年に一度改正されただけである。その改正のねらいも、(一)交通安全の確保等のための根元的かつ総合的な対策の推進、(二)運転者の社会的責任の明確化、となっている。それに従って、自転車利用者、安全運転管理者等広範な層に対策が及んでいるのが特徴であり、罰則の強化は、麻薬・覚せい剤等の影響による無謀運転と飲酒運転だけにとどまっている。⁽⁷⁶⁾このようにして昭和三五年以降、我が国の交通刑事政策は、(一)寛容、(二)厳罰化(三)処罰の配分(重かるべきは重く、軽かるべきは軽く)、(四)沈静化、の四段階をたどってきた。現在から見ると、余りにも急激な変遷であったといっても過言ではない。

では、なぜこのような政策が採用されたのであろうか。

私見によれば、その原因は、交通事故のメカニズムが解明されないままに、政策を決定していかねばならなかった、という点に求められる。⁽⁷⁷⁾一般に、交通事故の原因の八〇—九〇%は運転者に帰因する、といわれる。しかし、数多くの調査研究が実施されてきたにもかかわらず、交通犯罪者の特性は、道交法違反者についても過失犯罪者についても、いまだに完全に解明されていない。⁽⁷⁹⁾犯罪原因論は、ここでも空しい作業に帰着し

ているといつてよい。

さらに、道交法違反と過失犯（交通事故）との因果関係も解明されていない。道交法の目的は、交通の安全と円滑である。したがって、道交法違反がすべて交通事故につながるわけではない。交通の円滑を維持するための禁止規範があるからである。では、交通事故防止のための規範に違反することは事故につながるのだろうか。確かに、無謀運転が原因となって交通事故が惹起される場合のあることは否定できない。だが、この種の道交法違反がすべて事故に直結するものではないということも明らかである。それどころか、調査によっては、事故と道交法違反との関連について、否定的な結果を示しているものさえある。たとえば、運転で問題行動を数多く示した者に必ずしも交通事故歴が多いとは限らない、とするものがある。⁽⁸⁰⁾ また、事故を惹起した者についての調査によれば、死亡事故を起した者のうちの八八・六％は当該事件が最初の事故であり、また、五一・四％の者は違反歴を有していなかった、とされている。⁽⁸¹⁾ 結局、悪質かつ危険な運転行動をとった場合に、どれだけの確率で交通事故が発生するかということは解明されていない。

他方、すでにみたように、交通事故防止策には、運転者対策以外にも種々の方策が存在する。たとえば、道路交通環境の改善、車両の改良、歩行者教育などがある。なかでも、環境の整備

備は、交通事故防止に大きな役割を果たしてきた。環境の整備と交通事故による死傷者数との間には明白な負の相関関係がみられる。⁽⁸²⁾ 実際に、昭和四十六年以降の交通事故を減少させた要因の評価においても、環境の整備には大きなウェイトが与えられている。⁽⁸³⁾

以上のように、交通犯罪のメカニズムが明らかにされないままに交通刑事政策が展開されてきたのであるが、では、このような交通刑事政策史からは、今後の刑事政策にとって、どのような教訓が得られるであろうか。

第一に、犯罪防止効果があいまいである以上、刑罰は、防止効果を維持するために必要最小限のものにとどめられるべきである。⁽⁸⁴⁾

第二に、取締りと処罰の限界を明確にすべきである。交通事故に直結しない軽微な道交法違反は頻繁に犯されている。ある調査結果によれば、走行一キロメートルあたり約一回の違反が犯されている、といわれる。⁽⁸⁵⁾ 重点的に取締りを行い、反則金で処理するとしても、安易な処分は慎むべきである。反則金制度は点数制度と連動している。したがって、軽微な道交法違反に対する反則金の適用も累積すれば、運転免許の停止に至るおそれがある。免許停止中の運転は、交通三悪の一つに数えられる無免許運転であり、非反則行為である。反則金を安易に適用す

れば、全体としては、悪質と評価される運転者を増加させる可能性であろう。こう考えると、我が国の法執行の現状では、取締りの強化と重罰化との間には関連が見出されることになる。⁽⁸⁶⁾取締り、処罰の適正な程度については再考の必要がある。

第三に、過失犯罪者に関しては、信頼の原則が過失犯の苛酷な処罰を緩和・軽減したということは高く評価されるべきであるし、今後も何らかの形で過失犯の実態に即した責任の限定・明確化が望まれる。しかし、それによる処罰の緩和・軽減は、過失犯全体のごく一部を占めるにすぎないであろう。残りの大部分には、一定の法益侵害を伴う以上、処罰は避けられないと思われる。だが、処罰の程度は検討されなければならない。即ち、過失犯罪者に対する刑事制裁として、自由刑が相当かどうかという問題である。

第四に、交通事故防止手段として、他に有効なものが存在するならば、それらを優先的に活用すべきである。刑罰は、犯罪対策として、二次的、補充的な手段である。刑罰は、何らかの人権の制約を伴い、とくに、自由刑には様々の弊害が認められているからである。もっとも、刑罰も、一定の犯罪抑止効果を有する以上、その役割を全く否定することはできないであろう。では、刑罰（とくに自由刑）自身に交通犯罪防止効果はあるか。あるとしてどの程度か。これが残された問題であり、次の課題

交通犯罪者の処遇

である。

(76) 昭和五二年の道交法改正については、警察庁交通局監修「新しい道路交通法」（昭和五三年）三頁以下参照。

(77) 大塚博保「事故多発運転者の心理的特性」警察学論集二七卷六号（昭和四九年）一頁、今竹義一「交通事故への寄与率」人と車一三卷一二号（昭和五二年）三二頁。

(78) たとえば、小野章夫「事故を起し易い自動車の運転者」警察学論集一四卷九号（昭和三六年）一〇一頁以下、同「自動車事故多発運転者の知能、性格および運動時間の評価」植松還暦記念「刑法と科学—心理学医学編」（昭和四五年）一一七頁以下、佐伯克「交通違反者の素質調査」ジュリスト三五五号（昭和四一年）八三頁以下、佐竹隆三他「交通事故受刑者の特徴」法務総合研究所研究部紀要一九六八年第二分冊四七頁以下、丸岡瞭「違反者の素質調査」ジュリスト四三一号（昭和四四年）三九三頁以下など。

(79) 森温理他「交通事故受刑者の脳波学的研究」法務総合研究所研究部紀要一九六八年第二分冊四五頁、長山泰久「交通事故の心理」遠藤汪吉・前田嘉明編「心理学への招待」（昭和四一年）四三〇頁、菊池哲彦「交通事故と道交法事犯の心理学的考察（上）」犯罪と非行二四号（昭和五〇年）二三頁参照。

(80) 村松正美他「九〇日以上免許停止処分者の運転行動分析—事故者と違反者の比較—」犯罪心理学研究一二巻特別号（昭和四六年）五二頁。なお、「最高速度違反と事故発生との関係については学問的批判に耐える分析はこれまでほとんどなされないままに経過したといっても過言ではない」とするのは、高山俊吉「交通警察と交通指導取締り」法学セミナー増刊「現代の警察」（昭和五五年）一六二頁。

- (81) 魚谷増男「死亡事故の加害者・被害者の実態調査」人と車一三卷五号(昭和五二年)一七頁。
- (82) 交通安全白書昭和五六年版六頁第二図参照。
- (83) 池田速雄「自動車事故の推移と現状」ジュリスト総合特集二号「現代日本の交通問題」(昭和五〇年)四一頁、森郷巳「交通事故の現状と対策」ジュリスト総合特集八号「交通事故―実態と法理」(昭和五二年)一一頁参照。
- (84) 大谷・前掲書一一頁参照。
- (85) 神奈川県警本部「運転行動実態調査報告書」(昭和四九年)△未公刊△。
- (86) その点で、最近の警察庁の見解は評価できる。廣谷交通規制課長は、「これからは、威嚇力の増加が直ちに事故防止、交通秩序の維持に結びつくと考えられることはできないし、また結びつくとしても、国民の支持と共感を得るものにはならない」と述べておられる(廣谷千城「今後における交通指導取締りの課題」警察研究五〇巻四号△昭和五四年△三五―三六頁)。

三 交通犯罪者に対する自由刑の効果

自由刑の特別予防効果については、既に述べたように、近年に至って疑問が提起されており、そのことが施設内処遇回避の動きを推進することとなったが、他方、交通犯罪者に対しては、自由刑は改善効果を挙げているという評価が我が国では見受けられる⁽¹⁾。そこで、交通犯罪者に対する自由刑の問題を検討するにあたっては、まず自由刑の特別予防効果を確定する必要がある。

次に、自由刑は、特別予防だけでなく、応報、一般予防という機能をも有しており、これらの機能も交通犯罪では重視されているので、その作用の正確な実態を把握しなければならぬ。また、応報、一般予防、特別予防という機能と共に、自由刑の弊害の問題も、自由刑の必要性を考えるに際しては、参照されるべきである。

したがって、以下では、最初に交通犯罪者に対する科刑の現況を概観し、次いで、自由刑―とくに交通事故受刑者の集禁処遇―の特別予防効果を検討する。さらに、自由刑の応報、一般予防機能の問題点を剔出し、最後に自由刑の弊害を取り上げる。

- (1) 法務省刑事局編「刑法全面改正の検討結果とその解説」(昭和五一年)四八頁、杉田博「交通事故犯禁錮受刑者の集禁」ジュリスト総合特集八号「交通事故―実態と法理」(昭和五三年)二九一頁、篠田公穂「交通事故犯禁錮受刑者集禁施設をみて」罪と罰一六巻二号(昭和五二年)一八頁参照。

一 科刑の概観

まず、新入受刑者の刑期については、過失犯では一年以下が七九・四%を占めており、しかも、そのうちの四割近くは六月以下の短期自由刑である。また、道交法犯では、三月以下が全体の二九・〇%を占めている⁽²⁾。ただし、一般的に刑期は長期化の傾向にある。

次に量刑を概観する。業務上過失致死傷罪については、量刑の傾向として、⁽³⁾ 厳罰化、自由刑の長期化⁽⁴⁾、自由刑言渡率と懲役刑選択率の上昇⁽⁵⁾、送致率・公判請求率の上昇、実刑率の上昇から低下⁽⁶⁾、結果主義から過失主義への移行⁽⁷⁾などが挙げられている。ただし、厳罰化の傾向は、安定期に入っている⁽⁸⁾、といわれる。量刑因子としては、過失の態様・程度から示談賠償の有無⁽⁹⁾、再犯のおそれと有無の程度⁽¹⁰⁾、運転経験年数に至るまで様々なものが挙げられている。概ね統一の方向に向かってはいるものの、客観的な量刑基準が確立されるまでには至っていない。

道交法違反事件では、昭和三五年頃までは公判請求される者はきわめて少数であったが、現在では、公判請求件数も増加し、自由刑の実刑を科される事例も多くなっている⁽¹²⁾。そして、最高速度違反を除けば、法定刑は懲役刑だけが規定され、その上限は概ね六月であるところから、宣告刑は、当然、短期の懲役刑とならざるをえない⁽¹³⁾。

自由刑の執行猶予か実刑かのメルクマールは、主として前科の回数である⁽¹⁴⁾。例えば、無免許で過去五年以内に飲酒運転が五回以上、三年以内に二回以上あれば、当該被告人に対し初めて公判請求が行われた場合でも原則として実刑が科される。また、無免許で、同種前科、酒酔いの前科、さらにこれらを伴う業過前科をあわせて六犯ほどになるとほとんど実刑が科される⁽¹⁵⁾とい

うのが裁判実務の現況である。

- (2) 第八二矯正統計年報Ⅰ六八―六九頁。
- (3) 佐々木史朗「最近における業過致死傷罪の量刑」法律のひろば二〇巻一二号(昭和四二年)二〇頁、柏井康夫「過失犯の量刑基準」法曹時報二二巻三号(昭和四五年)二七頁、水沢武人・石田登良夫「大阪地裁における自動車交通刑事事件の現況と問題点」判例タイムズ一九二号(昭和四一年)六一頁など。
- (4) 増井清彦「交通事故と刑事処分の動向」ジュリスト四三一号(昭和四四年)三二二頁。
- (5) 池田耕平「交通事故と刑事処分の動向」ジュリスト増刊総合特集八号「交通事故―実態と法理」(昭和五二年)二六〇頁。
- (6) 増井・前掲論文三三頁。
- (7) 佐々木前掲論文二二頁、木宮高彦「道交法業務上過失致死傷交通事故事件裁判結果調」判例タイムズ一七〇号(昭和四〇年)八五頁。
- (8) 永井登志彦「刑事交通事故事件の量刑の傾向」法律のひろば二六巻一〇号(昭和四八年)一七頁。
- (9) 永井登志彦「自動車による業務上過失致死傷事件の量刑の研究」司法研究報告書第二一輯一号(昭和四六年)三六―三七頁。永井判事は、他に、速度違反、被害者又は第三者の過失・落度、雇主の責任、被害の大小、社会的影響、被害感情、前科・犯歴の有無・内容、年齢、家庭的環境、地位・経歴・職業・性向、反省・改悟を挙げておられる。
- (10) 大久保太郎「交通事故の裁判について」判例時報七四一号(昭和四九年)二五頁。他に、事故並びに検挙及び裁判によって受けた被告人の打撃が挙げられている。

(11) 藤野英一「交通事故の量刑素描」ジュリスト四〇七号(昭和四三年)九九頁。

(12) 昭和三四年の起訴件数約一四五万件的うち公判請求件数は六九〇件にすぎないが、昭和五四年度の起訴件数約一七〇万件的うち公判請求件数は一万三五〇〇件を数える。それに伴って自由刑の執行を受けた者の数も昭和四四年の三六三人から昭和五五年には二二三五人へと増加を示している。

(13) 道交法違反に対して懲役刑しか規定されていないことの不都合は、つとに平野博士によって指摘されている。平野龍一「犯罪者処遇法の諸問題」(昭和三八年)七一頁。

(14) 海老原震一「道交法違反事件の回顧と展望」判例タイムズ二八四号(昭和四八年)三一頁。

(15) 石井一正「量刑の実証的研究」判例タイムズ三二五号(昭和五〇年)六二頁。

二 自由刑の特別予防効果

交通犯罪による自由刑受刑者のうちで禁錮受刑者には、約二〇年前から集禁処遇が実施され、⁽¹⁶⁾一部では、その成果が高く評価されている。また、この処遇は、我が国の行刑に開放処遇を導入した事例の一つであったところから、受刑者に関して、性格をはじめとする種々の素質調査だけでなく、出所後の追跡調査も行われている。そこで、以下では、交通事故犯禁錮受刑者の集禁処遇を中心に自由刑の特別予防効果を検討してみよう。

集禁処遇は、交通事故犯禁錮受刑者の増加を背景にして、昭和

三六年に名古屋刑務所豊橋刑務支所で開始された。交通事故犯禁錮受刑者には、一般に保安上の問題や社会復帰の困難がないとの見地から、悪風感染の防止をも考慮されて、集禁処遇が実施されることとなった。⁽¹⁷⁾以後、逐次、集禁施設は追加され、現在では、全国八矯正管区に各一施設ずつが存在する。また昭和四〇年には、千葉県・市原市に集禁処遇のみを目的とする刑務所が設立され、昭和五三年には、同様の独立の施設が加古川刑務所にも設置されている。

集禁施設への収容基準は、(1) 交通事故犯以外の犯罪による懲役刑を併有しないこと、(2) 交通事故犯以外の犯罪による受刑歴がないこと、(3) 刑期がおおむね三月以上であること、(4) 心身に著しい障害がないこと、となっている。

集禁処遇の目的は、生活指導、職業指導を中心に、受刑者を心身ともに健康な社会人として再訓練することであるが、収容者は累進処遇令による一級者の待遇を受け、その処遇形態は開放処遇である。開放処遇は、原則として、施錠、検身、捜検を行わず、行刑区内では戒護者を付さない。⁽¹⁸⁾また、管理上支障のない範囲で、面会、信書の発受も自由である。

処遇の内容をみると、たとえば市原刑務所では、(A) 将来運転を希望し、運転不適でないと認められるもの、(B) 将来運転を希望するが運転不適と認められるもの、(C) 将来運転を希望

しないもの、の三つのグループに分け、それぞれ運転訓練、グループワーク、職業訓練などが受刑者に対して実施される。その他、外部通勤作業、自由時間のクラブ活動なども採用されている。⁽¹⁹⁾

では、集禁処遇の効果は、どのように評価されるであろうか。集禁処遇の効果は、通常、再入率の高低によって示される。

たとえば、市原刑務所の場合、昭和三八年から昭和五三年までの出所者七〇九二名のうち再入者は、交通関係九二名、非交通関係六一名となっており、再入率は二・二%である。⁽²⁰⁾また、加古川刑務所では、昭和三八年から昭和五一年までの出所者二二二名のうち再入者は交通関係二六名、非交通関係五九名を数えるのみで、再入率は三・六%となっている。⁽²¹⁾この数字は、他の矯正施設の処遇に比較すると、集禁処遇が著しく有効であるようにみえる。

しかし、単に再入率の低さだけを評価の基準とすることには次のような問題がある。⁽²²⁾たとえば、市原刑務所出所者の追跡調査からは、以下のことが明らかとなっている。即ち、昭和四五年から昭和四七年までの出所者に関してみると、出所後、年が経つにつれて、免許所持率、再事故・違反率が上昇の傾向にあり、出所後三年一二月を経過したところでは、免許所持率は七五・三%に、再事故・違反率は五四・九%に達している。⁽²³⁾また、

昭和四八年の出所者についても、五年後には、免許所持率は七四・八%、再事故・違反率は六〇・七%となっている。⁽²⁴⁾なお、再違反率に関しては、道路交通法違反の暗数の大きさを考慮すると、⁽²⁵⁾実際は、この数字よりも高いものとなるう。

こうみてくると、集禁処遇による矯正処遇効果は、従来主張されてきたほど顕著なものではないように思われる。実際に、様々な観点からではあるが、矯正実務家によっても、集禁処遇に対する疑問は表明されている。即ち、「罪の意識をうえつけることが……（受刑者の）社会復帰に役立つとは考えられず逆に彼等をスポイルすることになる」⁽²⁶⁾（豊橋刑・昭和四三年）、「矯正改善の必要性はそう高くない。（受刑者の）再犯防止のためには執行猶予で足りる程度の者が大部分と考えられる」⁽²⁷⁾（中野刑・昭和四六年）、「（集禁処遇は）最も必要かつ有効とはいえない」⁽²⁸⁾（函館少刑・昭和四六年）、「……教育の効果などは微々たるもので、圧倒的な効果は罰としての拘禁、強制収容そのものからもたらされている」⁽²⁹⁾（市原刑・昭和五五年）と。

また、集禁処遇の有効性は、すでに外国でも疑問とされてきた。たとえば、ベルギーでは、過失犯受刑者の集禁処遇を實質的に廃止している。

ベルギーでは、一九五七年に、過失犯受刑者を収容する特別区画をマリーヌ刑務所内に設置した。そして、この試みは、そ

の斬新さから世界の注目を集め、我が国にも、交通事故禁錮受刑者集禁処遇に類似するものとして紹介されている⁽³⁰⁾。

この処遇方法⁽³¹⁾は悪風感染の防止を目的として実施されたものであった。収容基準は、(1) 刑期二月以上、(2) 過失犯、(3) 以前に二月以上の刑を受けていないこと、の三つであるが、対象者は、刑務所の特別区画に収容され、施設は三〇の独房から成り、ここで開放処遇が行われる。居室には、暖房器、ラジオ、ベッド等が備えつけられる。収容者の特徴についてみると、罪名は、ほとんどが交通事故犯であり、なかでも飲酒運転を伴う者が全体の約七五％を占めていた。刑期は三月―六月、六月―一年に集中している。年齢は二五歳以上が多く、教育程度は概して低い。家庭環境は普通であるが、独身者が大半を占める。そして、収容者の社会復帰は容易であり、復職についても問題はない。ただし、仮釈放が認められたのは、収容者のうち三一五割だけであった。

以上のような処遇が、ベルギーでは一九五七年から開始され、収容者は一九六三年までの間に四五〇名を数えた。しかし、収容者は、行刑当局の予期に反して減少を続け、結局、この処遇方法は、実質的に廃止され、対象者は、刑務所学校に収容されることとなる⁽³²⁾。そして、一九七七年七月の収容者はわずか一名になったという。

では、集禁処遇が衰退した原因は何か。当局の説明によると、第一に、きわめて多くの場合、収容者は道路交通法規を熟知したうえで、それを無視したことが判明した。つまり、収容者に対して道路交通法規についての教育が有効であろうと考えられていたのは誤りであった、というのである。また運転技術に關しても、収容者にはベテランのドライバーが多かったので、運転技能講習は不必要と考えられた。第二に、悪風感染の防止も必要ないことが確認された。収容者の大部分が前科を有していたからである⁽³³⁾。第三に、一九六三年三月一日から施行された週末拘禁制の影響がある。マリーヌ刑務所特別区画の収容者の刑期は、漸次短期化の方向にあった。週末拘禁は短期刑受刑者を対象とする。そこで、多くの受刑者が集禁処遇に代えて週末拘禁を科されることとなったのである⁽³⁴⁾。

結局、全体として、この区画の創設は、必要に応じたもので、処遇の個別化のために行刑当局が有する選択の幅を補充した⁽³⁵⁾、とはいえるが、重かるべきは通常の自由刑へ、軽かるべきは週末拘禁へと選別されることによって、過失犯受刑者の集禁処遇は衰退していった。

以上、市原刑務所出所者の追跡調査、矯正実務家の見解、ベルギーでの集禁処遇廃止に至る経緯などの検討を通して、交通事故禁錮受刑者の集禁処遇には、これまで一部で主張されてき

たような矯正改善効果は認められないということが明らかに
ったと思う。集禁処遇は、受刑者の待遇を改善し、悪風感染を
防止するという点で評価されるとはいえ、結局、交通犯罪者に
対しても、「自由刑の危機」は例外ではなかったのである。

(16) その経緯については、名古屋矯正管区「禁錮受刑者の集禁処遇
について」刑政七三卷七号(昭和三七年)二六頁以下、刑政七四卷
(昭和三八年)二六頁以下、仲正光「交通事犯受刑者の集禁処遇に
ついて」刑政七六卷三号(昭和四〇年)四六頁以下、藤田弘人「禁
錮受刑者の処遇」朝倉京一他編「日本の矯正と保護」第一卷(昭和
五五年)二四〇頁以下参照。

(17) 朝倉京一「過失犯罪者に対する矯正処遇」日沖還暦論集「過失
犯(2)」(昭和四一年)四〇三頁参照。

(18) 杉田博「交通事犯禁錮受刑者の集禁」ジュリスト増刊総合特集
八号「交通事故―実態と法理」(昭和五二年)二九一頁。集禁処遇
の現状については、主としてこれによっている。

(19) この処遇の創設の経緯については、藤田弘人「交通事犯禁錮受
刑者処遇の現況と当面の課題について」刑政七八卷三号(昭和四二
年)二三頁以下、吉永豊文「市原刑務所における処遇」刑政八二卷
九号(昭和四六年)三一頁以下参照。

(20) 「市原刑務所」(市原刑務所昭和五二年四月発行)。

(21) 「禁錮受刑者の意識調査」(加古川刑務所昭和五二年発行)。

(22) 柳本正春「犯罪者処遇の効果測定・2」法律時報四六卷五号
(昭和四九年)一〇二頁、朴元奎「刑罰の諸機能に関する実証的研
究―リサーチ・デザインとそれに関連した方法論的問題を中心とし
て―」中央大学大学院研究年報九号(昭和五四年)八八頁参照。

交通犯罪者の処遇

(23) 上杉幸郎・橋本洋一・水野周「禁錮受刑者の処遇と成行調査に
ついて(4)」犯罪心理学研究一二卷特別号(昭和五〇年)五四―五五
頁。なお、橋本洋一「I級受刑者の処遇」刑政八三卷二号(昭和四
七年)三一頁参照。

(24) 宮本明他「交通禁錮受刑者の成り行きに関する研究―五年次調
査―」犯罪心理学研究一六卷特別号(昭和五四年)二九―三〇頁。

(25) 本論文一二二頁参照。

(26) 羽柴健一「交通事犯禁錮受刑者について」刑政七九卷三号(昭
和四三年)三四頁。

(27) 大島勲・多田一「交通禁錮受刑者の意識調査」犯罪心理学研究
九卷特別号(昭和四六年)四六頁。

(28) 大芝靖郎「禁錮受刑者雜感」刑政八二卷一三号(昭和四六年)
二三頁。

(29) 清水喜作「市原刑務所交通教育の歩みと問題点」犯罪と非行四
六号(昭和五五年)一五七頁。

(30) たとえば、朝倉前掲論文三九〇―三九一頁。V. Le huitième
congrès de l'association internationale de droit pénal, R. D. P.
C, 1962, p. 483.

(31) 以下の記述が、G. Van Den Kerckhove, Une section pour
délinquants involontaires à la prison à Malines; P. Kerkhofs,
Section pour condamnés du chef de délits non-intentionnels à
la prison à Malines (筆者の求めに応じてベルギー法務省矯正局
の premier conseiller の P. Genanceau 氏より送付された資料。報
告者は、ともに当時のマリーヌ刑務所長である。出典は Bulletin
とされるが、正確なところは不明である) H. Bekaert, Autonomie
de la répression de la délinquance routière, R. D. P. C., avril

1962, p. 658; J. Dupréel et A. Thiry, La section spéciale de la prison de Malines pour condamnés du chef de délits non-intentionnels, R. D. P. C., mai 1964, pp. 739-743 による。

(32) P. Genanceau 氏の手紙による (一九七七年八月一〇日付)。

(33) Ibid.

(34) J. Dupréel et A. Thiry, op. cit., p. 743.

(35) V. Ibid.

三 自由刑の応報・一般予防機能

このように、自由刑の改善機能に疑問があるとしても、自由刑は、受刑者の改善のみを目的として科されているわけではない。自由刑には、応報、一般予防の機能もある。そうして、これらについても、交通犯罪には、固有の問題が存在する。以下では、交通犯罪者に関する自由刑の応報、一般予防機能について、その問題点を摘示してみよう。

(1) 応 報

確かに、交通犯罪者に非難を向けることには意味がある。このことは、過失犯に対しても該当するし、故意犯を中心とする道交法犯に関しては無論である。しかし、その非難が自由刑に値するかどうかは別個の問題である。つまり、現在は多数の交通犯罪者に自由刑が科されているが、応報的観点からみて、そのような法執行が適正かどうかは、新たに検討されなければならない。

さて、応報といっても、その内容には、被害者ならびに社会の感情の宥和、贖罪、正義の要求、同害報復など様々なものがあり、これらのうちのいずれかが強調されるとき、処罰は加重の方向に導かれ、自由刑が適用される事例が増加する。たとえば、交通事故による死亡者が一万人を超えた昭和四〇年代前半には、世論の要求とか被害者の感情宥和などが交通犯罪者重罰のための論拠とされた。

だが、このような評価とそれに基づく法執行とは適正なものであったであろうか。

現時点からみると、当時の応報理念の強調には疑問があるといわざるをえない。第一に、被害者の感情宥和に関しては、被害者には、当時論者によって主張されていたほどの処罰要求はないという調査結果が報告されている。⁽³⁶⁾ 第二に、世論の要求という抽象的なものを交通犯罪者重罰の正当化のために援用する際には、処罰に関してとくに謙抑的な姿勢が必要である。なぜならば、仮りに社会の処罰要求が正当であったとしても、見せしめ的な処罰は可能な限り抑制されることが望ましいからである。⁽³⁷⁾ 犯罪者は、自己の行為の結果に対して責任を負うのであって、たまたま同種の犯罪を犯した他の犯罪者によって惹起された損害の累積に対して責任を負うものではない。⁽³⁸⁾

したがって、前述した昭和四三年の刑法一部改正とその運用

が、世論の要求などの応報理念の強調によるものであったとすれば、このような法執行は不適切であったというほかはない。

また、そのことは、最近の矯正実務の動向によっても裏づけられる。即ち、昭和四三年の刑法一部改正によって、過失犯にも懲役刑が科されることとなったが、その後、懲役受刑者の増加に直面して、矯正当局は、その集禁処遇を禁錮受刑者と同一施設で実施することとした。結局、応報理念に基づく懲役刑の選択という裁判段階での犯罪者処遇決定を行刑段階で修正するに至っているのである。応報理念そのものは、責任の枠を限定し、処罰を抑制するという点では認で可としても、以上のような応報理念の不当な強調は否定されるべきである。

(2) 一般予防

刑事制裁が一般予防効果を有することは承認されているが、その程度は明らかにされていない。また、一般予防効果をもたらし要素には、制裁の対象、確実性、厳格性、制裁についての知識など様々なものがある。

ここでも、一般予防効果に関する交通犯罪特有の問題として、とくに予防効果を減少させるものを摘出してみよう。

第一に、過失犯罪者に関しては、制裁についての知識が問題となる。過失犯罪者には、侵害発生の意図ないしは認容が欠けている。したがって、犯罪を実行した場合に科される刑事制裁

についての関心は低いのが通常であるし、実際に、制裁に関する知識も乏しい。たとえば、禁錮受刑者についての加古川刑務所の調査によれば、「刑罪のことなど何も知らなかった」(二一・七%)、「刑務所に入るなど人事に思っていた」(二九・〇%)、「金で全部解決できると思っていた」(八・八%)、「考えた事がない」(一六・三%)、⁽³⁹⁾「執行猶予がつくと思っていた」(二四・三%)となっている。⁽⁴⁰⁾「認識のない過失では、刑罰で威嚇された行為は意識しないのであるから、その威嚇はいわば行為者の周辺を無益に通過するのみである」といわれるゆえんである。過失犯では、故意犯に対する場合と同程度の一般予防効果は望めない。

第二に、故意犯を中心とする道交法違反については、制裁の厳格性をめぐって問題が生じる。つまり、道交法違反抑止のために、自由刑を適用する必要性があるかどうかである。

確かに、道交法犯に対して刑事制裁が一般予防効果を発揮することを支持する実例は存在する。だが、そこで適用された刑事制裁が自由刑ではなかったことに留意する必要がある。

たとえば、我が国では、昭和五三年の道交法改正によって、飲酒運転の送致件数が翌年には約一三万件も減少したが、これは、飲酒運転に対するポイントシステムの基礎点数が引き上げられ、一度の違反で運転免許が取消されることとなったことに

基因するものであって、自由刑の適用いかんによるものではない。⁽⁴¹⁾ また、イギリスの一九六七年 Road Safety Act 制定後に飲酒運転とそれ起因する事故とが減少した事例は、刑事制裁の一般予防効果を実証するものとして著名であるが、このような効果がもたらされたのは、法規で定める程度以上にアルコールを身体に保有する状態での運転が処罰されることになり、加えて、道路上での強制的呼気テストが実施されたことによるものである。⁽⁴²⁾ 即ち、この場合は、処罰基準の明確化と逮捕の確実性の上昇とが大きな要因となっている。

したがって、これらの事例をみると、道交法違反に関しては、一般予防の目的は、自由刑を適用しなくとも、運転資格剥奪など他の制裁を科すこと或いは逮捕の確実性を高めることによって達成できる場合のあることがわかる。

また、スウェーデンではアルコール血中濃度一・五プロミリ以上、ノルウェーでは〇・五プロミリ以上の飲酒運転に自由刑が科されているが、一九七五年にロスによって行われた時系列分析によれば、自由刑の犯罪抑止効果は認められていない。⁽⁴³⁾ この分析は、立法と交通事故という二つの変数間の因果関係をみるもので、スウェーデンでは、一九四一年に飲酒運転の処罰が罰金から自由刑へと変更され、また一九五七年にはアルコール血中濃度の基準が引き下げられたことによって、飲酒運転の処

罰範囲が拡大されたが、いずれについても交通事故発生件数との間に相関関係は見出されていない。

一般予防のために道交法違反に対して自由刑を適用する必要性は再検討されるべきではなからうか。

(36) 所一彦「刑事制裁と損害賠償」川島武宜・平野龍一編「自動車事故をめぐる紛争処理と法」(昭和五三年)三八頁以下。

(37) これに反対の立場をとるものは、M. H. Tonry and N. Morris, Sentencing Reform in America, in P. R. Glazebrook ed., Reshaping the Criminal Law, 446-448 (1978).

(38) A. von Hirsch, Doing Justice: The Choice of Punishment, 81 (1976).

(39) 加古川刑務所前掲調査。その他に外国の例では、ミッドendorff が飲酒運転について同様の結果を引用している。W. Middendorf, Beiträge zur Verkehrskriminologie, 74 (1972).

(40) 田宮裕「過失に対する刑法の機能」日沖還暦記念「過失犯(1)」(昭和四一年)三四四頁。同旨、板倉宏「非当罰的不問行為の概念——社会統制の手段としての刑事制裁の干渉範囲を設定するための試行概念として——」佐伯還暦記念「犯罪と刑罰(上)」(昭和四三年)一四四頁。これに対して一般予防効果を肯定するものには、敷田稔「過失致死傷と刑罰の一般予防効果」法律時報三九巻四号(昭和四二年)二二頁以下、同「道交法違反者の現況と対策」刑政七四巻八号(昭和四八年)一九頁、海老原前掲論文三一頁、瀧川春雄「刑法二二一条改正の問題点」法律のひろば二〇巻一二号(昭和四二年)一三頁などがある。

(41) 犯罪白書昭和五五年版八二—八三頁参照。

(42) Department of the Environment, Drinking and Driving—Report of the Departmental Committee—, 11 (1976), J. Andenaes, Deterrence and Specific Offenses, 38 The University of Chicago Law Review, 550 (1971).

(43) Drinking and Driving in Scandinavia—The Legal Framework, Norway—By Ragnar Hauge p. 22, Sweden—By Åke Ihlfelt p. 25, in R. Hauge (ed.), Drinking and Driving in Scandinavia, 1978.

(44) H. L. Ross, The Scandinavian Myth: The Effectiveness of Drinking and Driving Legislation in Sweden and Norway, 4 The Journal of Legal Studies, 285 (1975).

四 自由刑の弊害

交通犯罪者に対する自由刑の弊害には以下のようなものがある。第一に、過失犯受刑者は、多くの場合、高額な損害賠償を負わされているが、自由刑を科され、施設に収容されることによって、その弁済は著しく困難になる。確かに、前述のように自動車損害賠償責任保険の保険金支払限度額は引上げられており、また、任意の自動車保険も漸次普及している⁽⁴⁵⁾ので、運転者の損害賠償責任は、一般に以前よりも軽減されている。しかし、それにもかかわらず、交通事故受刑者の中には、損害賠償を負担としている者が散見される。たとえば、市原刑務所の受刑者に関しては、九〇%以上の者が自動車損害賠償責任保険だけに

交通犯罪者の処遇

しか加入しておらず、また、事故の示談金についても、保険によって支払われないで自己負担とされたものが総額の一四%を占める⁽⁴⁶⁾。加古川刑務所の調査によっても、事故を惹起した者の悩みの二四・五%は損害賠償問題である⁽⁴⁷⁾。

第二に、自由刑は、受刑者の家族関係、職業関係を破壊する。これに関しては、交通事故者の保護関係は良好で、復職も容易である、という反論が予想される。しかし、これは、他の一般受刑者との比較に基づく立論である。交通事故受刑者全員が以前の職場・家庭に復帰しているわけではない⁽⁴⁸⁾。自由刑が受刑者の社会復帰にとって不利益に作用するという点は、程度の差こそあれ、交通事故でも依然として存続している。交通犯罪者に対して、スティグマの回避の必要があることはいうまでもない。

(45) 交通安全白書昭和五十六年版二二頁以下参照。

(46) 橋田富雄「市原刑務所における交通事故受刑者の処遇」更生保護三〇巻二号(昭和五四年)二七頁、市原刑務所施設要覧(昭和五四年四月)一四頁参照。

(47) 加古川刑務所前掲調査参照。

(48) 笠間茂男「囚われのドライバー——市原交通刑務所受刑者の手記」(昭和五六年)一二〇頁参照。

五 小 括

このように、交通犯罪者に関して、自由刑の諸機能——特別予

防・一般予防・応報―は、従来主張されてきたほどのものではなく、他方、自由刑の弊害もあることを考え合わせると、集禁処遇の現在の運用には疑問を呈さざるをえないが、では、どのような方向に改革がなされるべきであろうか。主要なものを以下に掲げてみよう。

第一に、禁錮刑が集禁処遇によって実質的に懲役刑へと転化されている点には反省が必要である。集禁処遇に付された禁錮受刑者については、形式上、刑務作業は受刑者の請願によることとされているが、⁽⁴⁹⁾実際には、「原則的に作業請願を前提」と⁽⁵⁰⁾する、といわれる。また、交通安全教育は、毎日二時間、受刑者全員が参加する形式で実施される。⁽⁵¹⁾結局、集禁処遇では、元来定役を課されない、即ち自由剝奪以外の制裁を科されない禁錮刑が実質的には懲役刑と何ら変るところのないものになっている。現行制度下では、改善の必要のない者でも、作業を請願し、交通教育を受講しなければ、開放処遇という優遇措置を享受できないのである。やはり、禁錮刑には定役が課されないという原則を尊重したうえで、禁錮刑の執行の改善を図るべきである。

第二に、前述のように、現在、過失犯懲役受刑者と道交法犯懲役受刑者に対する集禁処遇が試行の段階にある。これらの懲役受刑者は、過失犯禁錮受刑者が減少に向っているのと対照

的に、近年、増加の傾向にある。そこで、昭和五十一年から市原刑務所で過失犯と道交法犯による懲役受刑者の集禁処遇が試行され、その後、加古川、西条刑務支所でも同様の処遇が実施されている。⁽⁵²⁾そうして、市原刑務所の報告によれば、懲役受刑者は、従来の禁錮受刑者とは若干異質であるものの、集禁処遇に適合させることは可能である。⁽⁵³⁾とされている。確かに、定役を課され、一般受刑者から分界収容されるわけでもない懲役受刑者にとって、集禁処遇は、悪風感染を防止し、待遇の改善となるので、交通事故者の特性を考慮して、懲役受刑者の集禁処遇を今後推進していくことが望ましい。ただし、かといって、前述のように、矯正処遇を施す以前の段階で、量刑―施設内処遇、懲役刑の選択―に問題のあることが看過されてはならないであろう。集禁処遇といえども峻厳な自由刑であることに変わりはない。教育処分、思慮処分⁽⁵⁴⁾という言葉によって、その本質を見誤ってはならないのである。

第三に、これが本稿の主たる関心であるが、施設内処遇回避の方向が目指されるべきである。これまでの分析から明らかにように、施設内処遇効果に対する疑問と施設内処遇の弊害除去という見地から、現在、集禁処遇に付されている受刑者のうちの少なくとも一部については、施設内処遇が回避されることが望ましい。

もつとも、先の二つの問題が集禁処遇自体の改良に関するものであったのに対して、これは、集禁処遇を回避しようという提案であるから、回避した場合に交通犯罪者に対していかなる制裁を科すのかということが当然問題となる。施設内処遇の必要性、有効性に疑問があるとしても、また、その弊害が危惧されるとしても、施設内処遇に代替しうる刑事制裁処分が存在しなければ、施設内処遇回避の提案は説得力を持ち得ない。したがって、以下では、施設内処遇回避の際の刑事制裁処分について検討を進める。

(49) 橋田富雄「交通事故犯罪受刑者の処遇」大塚仁・平松義郎編「行刑の現代的視点」(昭和五六年)二一〇頁。

(50) 藤田・前掲日本の矯正と保護第一巻二四八頁。

(51) 同二四九頁。

(52) 交通安全白書昭和五六年版一六二頁。

(53) 清水喜作「市原刑務所開放処遇の現況と課題」犯罪と非行四四号(昭和五五年)九七頁。なお、橋本洋一「交通事故犯罪受刑者の処遇の現況と当面する課題」刑政八九卷八号(昭和五三年)二〇頁以下、本論文一一六頁参照。

(54) 瀬川晃「短期自由刑論の一試稿(二)」法学論叢九九卷一号(昭和五二年)八〇頁以下参照。

四 施設内処遇回避のための諸方策

ここでは、交通犯罪者に対する施設内処遇回避の提案を具体

化するために、回避した場合の交通犯罪者の処遇形態として、自由刑の保護観察付執行猶予、運転資格剥奪、罰金刑を順次検討する。ここでの作業は、以下の二点について行われる。第一に、各制裁処分の効果を概観し、これらの処分が機能の点において自由刑(施設内処遇)に劣るところがないかどうかを確定する。第二に、施設内処遇の回避を現在よりも推進させるためには、これらの制裁処分にいかなる改革を施すべきであるかを考察し、若干の提言を試みる。

一 自由刑の保護観察付執行猶予

最初に、この処分が交通犯罪者に適用された場合の効果をみてみよう。昭和五五年度の統計によれば、期間満了者の割合は、業務上過失致死傷事件が九二・〇%、道交法犯事件が七三・六%で、これに対して対象者全体の率は六八・二%となっている。⁽¹⁾保護観察終了者について、観察中に犯罪によって処分を受けた者の割合は、業過事件一五・五%、道交事件二九・七%、全体三六・五%である。⁽²⁾期間満了者の成績に関しては、不良、所在不明、身柄拘束などの否定的評価を受けた者は、業過事件三・二%、道交事件九・〇%、全体一五・一%となっている。⁽³⁾また、法務総合研究所の「電算化犯歴による累犯の研究」によれば、昭和二九年以降昭和四九年までの保護観察付執行猶予者について、平均再犯率は、業務上過失致死傷事件では二三・〇%であ

るが、これに対して保護観察付執行猶予者全体の平均再犯率は五〇・七％である。⁽⁴⁾ 執行猶予取消率も、業過事件の平均五・六％⁽⁵⁾に対して、全体の平均取消率は二七・七％と高率を示している。

このように、保護観察付執行猶予は、一般対象者と比較すると、交通犯罪者に対しては概ね順調に運用されているといつてよい。機能の面から考えると、施設内処遇に付されている者のうちの一部分を保護観察付執行猶予処分で処遇することは十分可能であると思う。

しかるに、施設内処遇を回避して保護観察付執行猶予を適用するという傾向は、現在の実務からは看取できない。この五年間について⁽⁶⁾も、執行猶予者が保護観察に付される率は、ほぼ一定である。

これは何によるものであろうか。その原因として第一に考えられるのは、保護観察の内容に関して、現在の保護観察付執行猶予処分では、刑罰の応報、一般予防機能の点からみて、施設内処遇に代替しえないということである。これは、保護観察付執行猶予では、施設内処遇と比較すると、対象者の自由拘束度がきわめて低いことに基因する。保護観察付執行猶予の処遇の実際をみても、たとえば昭和四八年度の調査によれば、対象者に対する面接は保護司によってなされ、その回数は一月に四回

未滿が大部分である。そして、観察方法は、「保護司による交通法規の指導」、「家族関係の調整」、「就業態度の改善と指導」などが主だったものである。⁽⁷⁾

だが、保護観察付執行猶予の場合、対象者の自由拘束度を高めることが制度的に不可能であるわけではない。我が国のような現状を招いている原因の一つは、現行の保護観察体制の不備にある。保護観察体制の強化は早くから叫ばれていたにもかかわらず、ほとんど実現されていない⁽⁸⁾といつても過言ではない。⁽⁹⁾

たとえば、保護観察官は、制度発足以来わずかし増員されておらず、昭和五四年度の観察官一人あたりの事件負担は約一二件⁽¹⁰⁾となっている。これは、西欧諸国に比べて二―五倍の数である。このような体制では、保護観察対象者の自由拘束を増加させることは不可能であろう。

そこで、施設内処遇から社会内処遇への移行を現在よりも円滑に行うためには、保護観察体制を強化し、対象者の自由剝奪の程度を高める可能性を担保することによって、刑罰の応報、一般予防機能を満たすことが要請される。

ところが、保護観察体制が強化された場合には、さらに別の問題が生じる。それは、保護観察の期間に関する現行法規定についてである。現行制度では、保護観察は原則として執行猶予の全期間にわたって実施される。⁽¹¹⁾ そうして、執行猶予の期間は、

施設内処遇を科された場合よりも長期となることが多いようである。つまり、交通犯罪によって施設内処遇に処せられた者の刑期は、前述のように、一年以下に集中しているが、これに対して、昭和五年度の執行猶予者の約八〇％は三年以上の期間の執行猶予を言い渡されており、⁽¹²⁾保護観察付執行猶予でも、昭和五三年度に執行猶予期間が二年以内とされた割合は、業過事件で約三・四％、道交事件で九％となっており、ほとんどの対象者が二年以上の観察を受けている。⁽¹³⁾

このように、保護観察期間が執行猶予の期間と一致し、しかも、執行猶予の期間が施設内処遇の期間よりも著しく長期である現状で、保護観察体制を強化し、対象者の自由拘束の度合を高めることになれば、受刑者の蒙る苦痛、不利益は、保護観察付執行猶予の方が施設内処遇よりも大きくなるという結果さえ生じかねない。したがって、対象者の自由拘束を強化する場合には、現行法規定を改正し、⁽¹⁴⁾観察期間の調整に関して柔軟な運用が行われることが必要である。

さらに、現行法規定については、いま一つの問題がある。刑法二五条は、裁量的保護観察と必要的保護観察に関して、その但書で、再度の執行猶予者（必要的保護観察対象者）が猶予期間に犯罪を犯した場合の執行猶予を許さないだけでなく、初度目の執行猶予者が裁量的保護観察に付された場合も、その期間

に犯された犯罪について、執行猶予を認めていない。これによって、本条の対象者は著しく限定されている。このことも、保護観察付執行猶予が施設内処遇回避の手段として適用されるのを妨げる一因となっているのではなからうか。

以上を要するに、交通犯罪において、保護観察付執行猶予処分による施設内処遇回避が促進されるためには、保護観察体制の強化と現行法規定の整備とが肝要である。

(1) 第二一保護統計年報一〇四—一〇七頁参照。

(2) 同Xiii頁。

(3) 同一〇四—一〇七頁参照。

(4) 鶴田政純・渡辺佳明「電算化犯歴による累犯の研究—業過犯歴を中心として—」法務総合研究所研究部紀要二四（昭和五六年）七三頁。

(5) 同七四頁。

(6) 通常第一審における保護観察言渡率は、業過傷害事件で一〇—一二％、業過致死事件で七—八％、道交事件で一五—一六％、全事件では一七—一八％となっている（司法統計年報による）。

(7) 井上義隆・萩原康生「刑事処分交通事件保護観察対象者に関する研究」法務総合研究所研究部紀要二〇（昭和五二年）一八八—一八九頁参照。

(8) 藤木英雄「執行猶予と再犯」ジュリスト二三五号（昭和三六年）四〇頁。

(9) 最近の批判として、瀬川晃「社会内処遇の序論的考察」同志社

法学三〇巻二・三号（昭和五三年）一五九頁以下、同「社会内処遇は新たなユートピアか」犯罪と非行四九号（昭和五六年）二三頁以下がある。

(10) 日本については、法務省保護局「更生保護の現状」法曹時報三二巻五号（昭和五五年）四一頁、西欧諸国については、犯罪白書昭和五五年版四三〇頁以下参照。

(11) 大阪高判昭和三八年四月二六日高刑集一六巻二号二三六頁。

(12) 第一〇六檢察統計年報四〇二―四〇三頁、四一〇―四一一頁参照。

(13) 第一九保護統計年報一〇八―一〇九頁。

(14) 保護観察には仮解除の制度があり、交通犯罪においても、その適用は増加している。また、集団処遇と保護観察官の直接担当とを特色とする交通短期保護観察が昭和五二年から少年に対して実施されておき、この場合も三―四月で保護観察が仮解除されている（犯罪白書昭和五五年版三〇六頁）。しかし、仮解除の運用は更生保護委員会と保護観察所に委ねられている。したがって、仮解除だけでなく現行法規定の改正によって観察期間の調整を図ることが望ましい。

二 運転資格剥奪

ここでは、運転資格剥奪処分⁽¹⁵⁾の運用状況を概観し、次いで、この処分の機能を確定することによって、この処分が施設内処遇に代替可能かどうかを検討する。

運転資格剥奪は、我が国では行政処分としてのみ規定されており、それには、六月以内の運転免許停止と一―三年の運転免

許取消とがある。そうして、さらに、これらは三〇日、六〇日、九〇日以上⁽¹⁶⁾の三種の停止処分と一年、二年、三年の三種の取消処分とに大別されて適用されている。その処分件数は、昭和五五年では、免許停止一四七万一一四件、取消七万一一六三五件となっている。また、前述のように、この処分はポイントシステムによって適用されており、免許停止者には処分者講習が実施されている。

さて、運転資格剥奪にも応報、一般予防、特別予防という機能は認められる。まず、被処分者の蒙る苦痛の大きさは、応報、一般予防に共通の要素であるが、これは極めて大きいといわなければならない。つまり、現代では、自動車は必要不可欠といつてよいほどの生活手段となっており、運転資格を剥奪されれば、職業運転手は生計の途をたたれることになるし、一般のドライバーも行動の自由を著しく制限されるのである。⁽¹⁶⁾したがって、この処分の与える苦痛がこのように大きい以上、応報の手段としても有効であるし、一般予防効果も十分なものが期待できる。実際に、前述のように、昭和五三年の道交法改正によって、酒酔い運転に対するポイントシステムの基礎点数が引き上げられ、一度の違反で運転免許が取り消されることとなったが、その後一年間は酒酔い運転並びにそれに基づく事故は激減した。さらに、運転資格剥奪処分には、被処分者に対する積極的な

改善効果は認められないけれども、特別予防としては、犯罪者（運転者）の隔離効果がある。この処分によって悪質な運転者は道路交通場面から排除されるのである。交通犯罪は、車両運転者によってしか犯しえない犯罪であるので、運転者に運転を禁じることは最も有効であり、かつ必要にして十分な犯罪予防策である。その予防効果に関しては、警察庁の八島幸彦氏によれば、昭和五一年度では、約一四万の危険運転者を一年間継続して運転の場から排除したことによって三万八五〇〇件の交通事故を抑止し得たと試算されている。⁽¹⁷⁾

このように、運転資格剥奪処分は、その機能において、十分に施設内処遇に代替し得るものであり、現実にも多くの論者が、この処分を交通犯罪に対する適切な刑事制裁であるとしている。⁽¹⁸⁾

しかし、我が国では、改正刑法草案でも運転資格剥奪の司法処分化は見送られ、現在この処分が施設内処遇回避の手段とされる可能性はない。改正刑法草案で資格剥奪が司法処分とされなかった理由としては、「裁判所と行政官庁との権限の競合に伴い、判断のくいちがい、手続の複雑化、訴訟遅延等の種々の弊害を招く恐れ」⁽¹⁹⁾が挙げられていた。だが、これは技術的な問題であって解決不可能というものではない。改正刑法草案の審議以来、時日も経過し、状況も変化していることを考えると、運転資格剥奪の司法処分化は新たに検討されてもよいのではない

だろうか。また、諸外国で運転資格剥奪が司法処分とされていることも、司法処分化の実現可能性を示している。⁽²⁰⁾

さらに、運転資格剥奪が司法処分となった場合に、施設内処遇回避の手段としての適用以外に他の利点があることも看過されてはならない。第一に、手続的保障が強化される。現行制度では、運転資格剥奪処分に不服のある場合は、道交法に定める聴聞手続によることとなるが、当該処分を行った公安委員会が審理にあたることから、公正な事実認定が行われるという保証は十分ではない。⁽²¹⁾また、審理の手続も刑事手続のように詳細には規定されていない。⁽²²⁾第二に、処罰の適正化が図られる。現状では、運転資格剥奪処分は刑罰権の行使と別個に行われている。したがって、同一事実について刑罰と運転資格剥奪とを併科されたとしても憲法三九条の二重処罰禁止規定に違反するわけではない。⁽²³⁾しかし、このような制度では、受刑者の蒙る苦痛に関して不平等な結果の生じるおそれがある。このことは、交通犯罪に対して最も重い処罰である自由刑（集禁処遇）を科された者の中に、運転免許を依然として保持している者が存在するということから推測できる。たとえば、昭和五二年度の市原刑務所入所者の一八・五％は、運転免許を所有している。⁽²⁴⁾逆に、刑罰として、罰金しか科されなかった者でも、三年間運転資格を剥奪されるという場合も考えられよう。このような矛盾

は、運転資格剥奪の司法処分化によって回避可能である。

以上の検討によって、運転資格剥奪処分が施設内処遇に代替可能であること並びにその相当性が明らかになったと思う。運転資格剥奪の司法処分化が検討されるべきである。

- (15) 交通安全白書昭和五十六年版一六〇頁。
- (16) V. L. Sebag, L'évolution d'une sanction hybride: le retrait du permis de conduire, D. 1975, chr. p. 229.
- (17) 八島幸彦「交通違反者に対する行政措置」ジュリスト総合特集八号「交通事故—実態と法理」(昭和五二年)三〇五頁。
- (18) たとえば、佐藤司「交通事故とその刑事政策」八木国之編「刑事政策原論」(昭和五〇年)三八六頁、W. Middendorf, The Effectiveness of Punishment—especially in relation to traffic offenses-, 103-104 (1968).
- (19) 臼井滋夫「保安処分その二」ジュリスト四二〇号(昭和四四年)一一頁。
- (20) 佐藤司「保安処分の種類」(四)宮沢・中山・藤木・西原編「刑事政策講座」(昭和四七年)一八五—一八六頁参照。
- (21) 浦和地判昭和四九年一月一日行裁例集二五卷二二号一五四六頁以下参照。この評釈として、浜川清「運転免許の取消処分における聴聞手続」ジュリスト六一五号(昭和五一年)二七頁以下がある。
- (22) 道路交通法一〇四条参照。
- (23) 木宮高彦・岩井重一「詳解道路交通法〔改訂版〕」(昭和五五年)二六七頁参照。
- (24) 前掲「市原刑務所」参照。

三 罰金刑

右に検討してきた保護観察付執行猶予と運転資格剥奪とは、厳密には、現行制度の下で施設内処遇に代替する処分ではない。つまり、前者の場合は、執行猶予が取り消されれば、自由刑が執行されるのであるから、施設内処遇が完全に回避されているわけではない。また後者は、現行制度では行政処分であり、施設内処遇に代替することは不可能である。したがって、施設内処遇回避のためには、罰金刑が第一義的に考えられなければならない処分である。

まず、罰金刑の効果についてみよう。これに関しては、法務総合研究所によって二つの調査が実施されている。いずれも過失犯についてであるが、昭和三八年の調査によれば、再逮捕率は、過失犯では二三・三%となっており、他の犯罪における再逮捕率六三・一%に比べて、低率を示している。⁽²⁵⁾ また、罰金刑の納付状況もきわめて良好である。過失犯では、全額納付した者が全体の九八・八%を占めているのに対して、他の犯罪では、労役場留置、徴収不能決定、未済となっているものが二七%もあり、全額納付の割合は七三・〇%にすぎない。⁽²⁶⁾ 第二のものは、電算化犯歴による累犯の分析である。これによれば、昭和四三年と昭和四九年の初犯者について、罰金刑受刑者の再犯率は、業過初犯者の場合、一三・二%(昭和四三年)と五・五%(昭和

和四九年）であるのに対して、罰金刑受刑者全員の場合は、一三・九％（昭和四三年）と七・一％（昭和四九年）となっている。⁽²⁷⁾

このように、罰金刑は交通犯罪に対して一応の効果を挙げているが、前述のように、⁽²⁸⁾施設内処遇回避の方策としては適用されていない。また罰金刑の量定もインフレに伴って高額化しているとはいえず、それほど顕著なものではない。交通犯罪に対する罰金刑は、業過事件については二〇万円以下（刑法二二一条）、道交事件では罪種によって異なるけれども、五万円以下を中心に一〇万円以下、三万円以下（道交法一一五―一二一条）と規定されているが、たとえば、昭和五五年に宣告された罰金の額は、業過事件では五万円未満が五〇％以上を占め、一〇万円以上の罰金は一五・六％にとどまっている。また道交事件では、五万円未満の罰金が総数の九七％を占める。⁽²⁹⁾このような現状では、受刑者が蒙る苦痛に関して、罰金刑と施設内処遇との間に大きな差異のあることは否めない。罰金刑の場合、刑の機能としては専ら威嚇、抑止効果が中心となるが、一般に低額にすぎない罰金刑がその効果において劣ることはいうまでもない。⁽³⁰⁾したがって、現在のような罰金刑の適用が行われている限り、罰金刑が施設内処遇に代替する可能性は小さいといわなければならない。

では、このような罰金刑の運用をもたらしている原因は何であろうか。我が国の量刑一般が法定刑の下限に集中していることが第一に考えられるが、それだけではないように思われる。罰金刑の合理化が行われていないことがこのような法執行を生み出す原因となっているのではなかろうか。なぜならば、罰金刑といえども、受刑者に支払不能な額が科されれば、罰金を完納できない場合に現行制度では換刑処分として労役場留置に処せられることとなるので、受刑者の貧富によって不平等な結果が生じる可能性があるからである。

そこで、罰金刑の合理化によって罰金の高額化が可能となれば、施設内処遇回避の手段としての罰金刑適用を促進することが予想されるが、では、どのような方策が罰金刑合理化のために考えられるであろうか。

罰金刑の合理化については、主に二つのものが提唱されている。第一に、量定に関する方策として日数罰金制度がある。これは、行為者の責任に応じた罰金日数と経済事情に応じた日額とを決定し、これをかけ合わせた額を罰金刑として言い渡すという制度である。この制度は、フィンランドを嚆矢として、最近では西ドイツでも採用されており、⁽³¹⁾我が国でも多くの論者の支持を得ている。⁽³²⁾しかしながら、この制度には重大な欠点がある。即ち、日数罰金制度は受刑者の経済事情の調査を前提とす

る。そこから、必然的に、「日常生活への不当な干渉」、「国民生活への国家の介入」⁽³³⁾のおそれが生じてくる。加えて、罰金刑の有する匿名性という長所も損われる。この欠点を回避しようとするれば、調査は形式的、表面的なものとなり、日数罰金制度の意義は失われる。受刑者の経済事情に関する適正な調査の実現は、実際にきわめて困難である。わが改正刑法草案が日数罰金制度の採用を見合せた理由もここにあったし、イギリス、フランスなどの諸国が採用に踏切れないのも同様の理由に基づくものであろう。⁽³⁵⁾ 罰金刑の合理化の方策として日数罰金制を導入することには躊躇せざるを得ない。

次に、執行方法の合理化として、罰金の延納・分納制度がある。罰金が高額化された場合、納入が困難となる者の生じることが当然予想される。これに対して、この制度は執行方法を緩和しようとするものである。そして、この制度には、日数罰金制度の場合のような難点は認められない。実際に、罰金の延納・分納制度は、我が国でも検察官の裁量によって実施されている。⁽³⁶⁾

しかし、改正刑法草案では、この制度は採用されるに至らなかった。その理由としては、この制度が事実上可能とされていることと、手続の煩雑、徴収事務の増加が挙げられている。⁽³⁷⁾ だが、延納・分納制度が現実に実施されているということが、立

法化反対の論拠とされるのは妥当ではあるまい。逆に、この制度が適切であるならば、それを立法で追認することによって、延納・分納制度の活発な運用を期すべきである。実際に、延納・分納が認められているというものの、その適用数は、罰金全体の〇・四％を構成するにすぎない。⁽³⁸⁾ また、手続の煩雑、徴収事務の増加ということは技術的な問題であり、解決不可能なことではない。さらに、この制度には、罰金未納の回避だけでなく、受刑者に刑の苦痛を継続的に与えるという効果もある。⁽³⁹⁾ また、これと類似の制度は諸外国でも採用されており、とくに我が国と同様に罰金刑の改革に消極的な姿勢を示しているイギリス、フランスでも実施されている。⁽⁴⁰⁾ このことも、延納・分納制度の合理性、必要性を裏づけるものである。

以上の検討から、罰金刑は、機能に関しては、現状でも施設内処遇に代替可能であるが、罰金刑の合理化―延納・分納制度によって、さらに、施設内処遇回避の手段としての適用が促進されると考えられる。

(25) 片倉千弘・井上義隆「罰金刑の執行状況と再犯防止上の効果に関する実証的研究」法務総合研究所研究部紀要一九六五年第一分冊(昭和四〇年)一五頁。

(26) 同一一頁。

(27) 鶴田・渡辺・前掲論文六六頁、七〇頁。なお、犯罪白書昭和五五年版九四頁以下参照。

(28) 本論文一〇六頁参照。

(29) 犯罪白書昭和五十六年版一八七頁参照。

(30) See, N. Walker, *The Efficacy and Morality of Deterrence*, *Crim. L. Rev.* 1979, p. 133. なお、この論文は、Punishment, *Danger and Stigma*, 65-87 (1980) に収録されている。

(31) 西ドイツの日数罰金制度については、宮沢浩一「罰金刑の現代的課題」研修二五〇号（昭和四四年）三頁以下、同「罰金刑再論」研修三二四号（昭和五一年）三頁以下、同「日数罰金制の意義と現実—西ドイツの新刑法典を中心にして—」法学研究四九卷一号（昭和五一年）六一頁以下、内藤謙「西ドイツ新刑法の成立」（昭和五二年）一三三頁以下等参照。

(32) たとえば、小野坂弘「罰金刑制度の再検討(三)」法学三〇巻二号（昭和四一年）七六頁、西山富夫「財産刑(1)」大塚仁・宮沢浩一編「演習刑事政策」（昭和四七年）三二七頁以下、須々木圭一「刑事政策」（昭和四四年）一三九頁以下、森下忠「刑法改正と刑事政策」（昭和三九年）七四頁など。

(33) 吉岡一男「刑事学」（昭和五五年）一九五頁。

(34) 法務省刑事局編「法制審議会 改正刑法草案の解説」（昭和五〇年）八六頁参照。

(35) イギリスについては、Home Office, *Non-custodial and Semi-custodial Penalties-Report of the Advisory Council on the Penal System*, 5-11 (1970)「その訳書である『非拘禁刑罰と半拘禁刑罰—イギリス刑罰制度に関する諮問審議会報告書—』（柳本正春訳）法務総合研究所研究部資料28（昭和五〇年）七頁以下参照。フランスについては、V. J. Verin, *Discussion à la suite de la communication du professeur H.-H. Jescheck*, R. S. C. 1979,

p. 530.

(36) 我が国の罰金刑執行の実際については、片倉・井上前掲論文三頁参照。

(37) 法務省刑事局編・前掲書八七頁。

(38) 第一一〇六檢察統計年報三八二—三八三頁参照。

(39) V. L. Lennell, *Certaines aspects philosophiques et sociologique du problème des peines pécuniaires*, R. S. C. 1979, p. 495.

(40) イギリスでは、*Criminal Justice Act 1967* で罰金刑の上限が引き上げられるとともに、支払猶予、給料天引などの制度が設けられた (Home Office, *op. cit.* at 5, 訳書七頁)。フランスでは、延納・分納制度が一九七五年に導入された。V. G. Stefani, G. Levasseur et R. Jambu-Merlin, *Criminologie et science pénitentiaire*, 4^{ed.}, 302 (1976).

五 結びに代えて

最初に、これまでの検討から得られた結論を要約しておこう。第一に、我が国の戦後の交通刑事政策には一貫した明確な方針が欠如しており、交通事故のメカニズムが判明しないまま、交通事故抑止や社会感情の宥和などのために交通犯罪者重罰化の方向が選択された。したがって、交通犯罪の原因が完全に解明されていない以上、昭和四六年以降の交通事故減少が交通犯罪者重罰化によるものとは確定できない。交通環境の整備も交通事故減少の有力な要因となっており、他方、道交法違反と交

通事故との因果関係にも不明な点が残されているからである。第二に、施設内処遇の効果に関して、過失犯罪者については、その処罰は不可避であるとしても、自由刑の特別予防、一般予防効果には疑問がある。また、昭和四〇年代に、被害者感情の宥和などの応報理念が過失犯処罰厳格化の論拠とされていたが、現時点からみると、それは、実態に即したものではなかったし、政策方向としても妥当ではなかった。道交法違反者の場合は、刑事制裁の犯罪抑止効果を期待できるが、道交法違反と交通事故との関係が不明確である限り、厳罰化は回避されるべきである。さらに、刑事制裁が道交法違反抑止に有効であるとしても、施設内処遇を施す必要性は認められない。また、交通犯罪者に対しても、施設内処遇は弊害を伴う。自由刑が受刑者の社会復帰の妨げとなることに変わりはない。要するに、交通犯罪において、施設内処遇回避の方向を阻害してきた状況認識には曖昧な部分が多い。したがって、交通犯罪者に対しては、とくに施設内処遇回避の方向が推進されるべきである。ただし、その際には、施設内処遇に代替する刑事制裁が存在していなければならない。これに関しては、自由刑の保護観察付執行猶予、運転資格剥奪、罰金などの処分が考えられる。保護観察付執行猶予と罰金については、現行制度の下でも施設内処遇に代替可能であると思うが、さらに施設内処遇回避を促進するためには、何

らかの改革が必要である。現状では、これらの処分が施設内処遇に代替するに足る実質を備えていないことが施設内処遇回避の動きを停滞させる要因となっている。そこで、改革としては、保護観察付執行猶予に関する現行法規定の整備、保護観察体制の強化、罰金刑の合理化を提案したい。さらに、運転資格剥奪については、これを独立の司法処分¹刑罰とすることによって、施設内処遇回避の手段とすべきである。

以上が交通犯罪における施設内処遇回避の妥当性をめぐって考察を重ねてきた本稿が得た結論である。

もとより本稿は、交通犯罪者に対する自由刑廃止論を主張するものではない。交通犯罪者の中にも、様々な観点から自由刑に値する者は存在する。⁽¹⁾「重かるべきは重く、軽かるべきは軽く」が処罰に際しての原則であることに疑いはない。適正な処罰が追求されなければならないのはいうまでもない。ただ本稿は、交通犯罪者に対する従来の刑罰権の行使には疑問があるということ、即ち、重罰化、過剰刑罰化政策の非合理性を明らかにしたかったのである。交通犯罪では、「自由刑を刑罰体系の中核から少しずつはずしながら、犯罪者処遇として」⁽²⁾有効かつ実行可能な施策が存在する。その施策の適用によって、施設内処遇の弊害除去という観点から、施設内処遇回避の方向が目指されるべきなのである。

一九六〇年代に、アメリカ合衆国のJ・ホールは、過失犯に対する刑罰の代替手段として民事制裁などを提唱した後で、「提案された諸方策が過失を取り扱うのに心もとないものであったとしても、なお刑罰が必要で有用であるということにはならない。さらに、刑罰は、それが道徳的に弁護され得るとしても、代替手段の欠点に基づくのではなく、刑罰自身の積極的な根拠に基づかなければならない」と述べた。また、西独のW・ミッデンドルフは、「交通事犯に対しては、我々は拘禁以外の刑罰形態を必要としている⁽⁴⁾」として、施設内処遇回避の必要性を主張した。これらの見解は、現在の我が国でも意義を失っていないと考えられる。

交通犯罪は新しい型の犯罪である。我が国の刑事司法は、これまで交通犯罪への対処に忙殺されてきたといっても過言ではない。刑事司法は、交通犯罪対策に関して試行錯誤をくり返してきた。そこからは、確かに幾つかの貴重な資料も得られた。しかし、その間に二〇年が経過した。今までの交通犯罪者の処遇を総括し、新たな展望を試みる時期が到来しているとみななければならぬ。また、将来出現する新しい型の犯罪対策のためにも、交通刑事政策の新たな展開は必要とされているのではないだろうか。

そこで、本稿で得られた結論を基にして、以下で簡単に交通

犯罪対策に関する全般的な指針を提言しておこう。

交通犯罪対策は、社会政策的見地から、統一的に確立されなければならない。具体的には、第一に、道路交通環境の改善、車両の改良、歩行者教育などによる交通事故防止策がさらに推進されるべきである。これらの防止策は、効果の持続性もあり⁽⁵⁾、実行も容易である。刑罰は、犯罪対策として、あくまで二次的補充的なものでなければならぬ。他の有効かつ実行可能な犯罪防止策が存在する場合には、それらを優先的に最大限に活用すべきである。

第二に、運転者対策としては、ここでも刑罰以前に有用な方策が存在するならば、まずそれらの適用が考慮されるべきである。たとえば、運転免許賦与の厳格化⁽⁶⁾（免許取得年齢の引上げ等）、民事制裁の強化などが挙げられよう。

第三に、最後の手段（ultima ratio）としての刑事制裁については、目的に応じた種々の処分を設けることによって、施設内処遇の回避がはかられるべきである。独立の処分としては、運転資格剥奪、運転教育処分⁽⁸⁾、出頭センター⁽⁹⁾、社会奉仕命令⁽¹⁰⁾、車両留置、判決公示など⁽¹¹⁾、交通犯罪者に有効な制裁処分が考えられるし、現実には外国で実施されているものもある。また、施設内処遇についても、開放処遇のみならず半拘禁、週末拘禁⁽¹²⁾、外部通勤制などの緩和形態の適用が検討されるべきである。

以上、簡単に今後の交通刑事政策を展望してみたが、これは、交通犯罪の原因論の現状をふまえて試みたものである。前述のように、交通事故発生メカニズム、交通犯罪者の人格などについては、いまだに不明の部分が多い。したがって、今後解明される分野は多いし、原因論の進展もみられるであろう。そうして、その際には、刑罰権の行使にも影響は及ぶものと考えられる。社会学、心理学、人間工学等の他の分野の成果にも注目しつつ、今後の動向を追跡することを課題として、本稿を結びたい。

(1) たとえば、過去に交通事故歴があるにもかかわらず、交通違反を繰り返して、運転資格を剥奪されてもお運転を継続し、交通事故を惹起したというような者には、最後の手段として自由刑を適用することが考慮されてもよい。また、加古川刑務所の再入調査によれば、昭和三十八年から昭和五十二年までの間の再入者のうち三〇・五％は、窃盗、暴行傷害などによるものであり、また市原刑務所の場合も、三三・六％が非交通犯罪によって再入している（加古川、市原刑務所発行の資料による）。また、保護観察付執行猶予を受け、観察中に犯罪を犯した者のうち、業過事件では三九・三％、道交事件では三〇・二％が非交通犯罪である（第二一保護統計年報一四二—一四三頁）。このように、ひとくちに交通犯罪者といっても、その中には、様々なタイプの者が存在する。

- (2) 大谷実「刑法改正とイギリス刑事法」（昭和五〇年）七四頁。
 (c) J. Hall, *Negligent Behavior should be excluded from Penal Liability*, 63 *Columbia Law Review*, 643 (1963).

- (4) W. Middelhoff, *The Effectiveness of Punishment—especially in relation to traffic offenses*, 120 (1968).

- (5) 森郷巳「交通事故の現状と対策」ジュリスト総合特集八号「交通事故—実態と法理」（昭和五二年）一一頁以下、同「交通事故の減少原因」交通法研究六号（昭和五二年）五九—六〇頁参照。

- (6) 今野耿介「交通警察への提言（上）」警察研究四八巻一号（昭和五二年）四一頁、宮崎清文「運転免許制度」日沖還暦記念「過失犯（2）」（昭和四一年）四九—一頁参照。

- (7) これには免許証保険などが考えられる。金沢理「交通事故と責任保険」（昭和四九年）一六八頁以下参照。なお、民事制裁の強化は、あくまで過剰刑罰化の回避に関連して考えられなければならない。森島昭夫「民事責任と交通事故の抑止」交通法研究二号（昭和四七年）三頁以下参照。

- (8) たとえば、野田嘉雄「欧米の矯正保護事情」犯罪と非行三六号（昭和五三年）一五八頁は、ロンドンの少年に対する交通プロジェクトを紹介している。また、アメリカの traffic school を紹介するものとして、岡咲恕一「アメリカにおける交通違反者の処遇」家庭裁判月報一四巻一一号（昭和三七年）三頁以下、G. D. Nelson, *Traffic Courts should educate while they adjudicate*, 28 *Federal Probation*, 18-23 (1964), R. Hood, *Sentencing the Motoring Offender*, 92-93 (1972) などがある。ただし、効果についての肯定的評価は、まだ確立していないようである。See, Hood, *op. cit.*, at 92-93, J. Macmillan, *Deviant Drivers*, 207 (1975).

- (9) Home Office, *op. cit.*, at 35-39. 訳書五一—五六頁。
 (10) 大谷実「イギリスの社会内処遇—社会奉仕命令を中心とし

て」罪と罰一七卷四号（昭和五五年）一一頁、三宅孝之「社会内処遇としての社会奉仕命令―イギリスにおける歩み」冲縄法学九号（昭和五六年）二三頁以下、とくに四七頁参照。

- (11) V. H. Bekaert, *Autonomie de la répression de la délinquance routière*, R. D. P. C. avril 1962, p. 676, see also, Middelndorf, op. cit., at 107-109. その他に、イスラエルの救急病院での奉仕作業命令もある（岩井敬介「矯正の非施設化及び残余の受刑者に及ぼすその影響」ジュリスト七三〇号△昭和五五年▽三九頁）。これは、第一二回国際刑法学会でも提案されたことである（西原春夫「第一分科会の報告」刑法雑誌二三卷三・四号△昭和五五年▽三五八頁）。

- (12) V. Stefani, *Levasseur et Jambu-Merlin*, op. cit., p. 485 et s. 森下忠「フランス行刑における半自由」同「刑事政策の新展開」（昭和四三年）一〇九頁以下、渡辺佳明「フランス行刑における半自由と帰休制」刑政九一卷九号（昭和五五年）四八頁以下参照。なお、本論文一二八頁参照。

- (13) 柳本正春「英米における犯罪者処遇」（昭和四七年）一八八頁参照。

「本稿は、昭和五三年に提出した修士論文に大幅な加筆、訂正を加えたものである。」