

中国における交通犯罪の状況及び司法実務の新動向

黎 宏

中国において、交通犯罪は、かつてあまり重要視されていなかったが、近年は、大きな注目を集める犯罪類型の一つになった。比較研究という見地からみれば、中国における交通犯罪の注目すべき特徴は以下のとおりである。すなわち、交通刑法が、絶えず修正・拡張されつつあると同時に、司法改革を背景に、交通犯罪に関する刑事政策及び交通犯罪事件審理の関連制度も、変化しつつある。本稿では、主に刑法、刑事政策、犯罪学、刑事訴訟法等の視座から中国における交通犯罪の現状を分析した上で、交通犯罪防止対策に発生している変化、並びに司法改革が交通犯罪事件審理に及ぼし得る影響を検討することにした。本稿が少しでも、日本の先生方に対して、急激な変化が発生している中国交通犯罪に関する全体像を描き、交通犯罪に関する中日比較研究に役立つ一定の共通認識を形成し、中日の将来における更なる研究交流の土台を作ることとなれば幸甚である。

一、中国における交通犯罪の現状

(一) 交通の急激な発展という時代背景

経済の急激な発展に伴い、現在の中国は、既に「自動車社会」に入っている。中国国家統計局の公表したデータによると、二〇一四年までに、中国の道路の総延長距離が四四六・三九万キロに達しており、家用自動車の保有台数が一億二三三九・三六万に達している⁽¹⁾。また、公安部の公表したデータによると、二〇一四年までに、中国の自動車保有台数が一・五四億に達しており、新規登録台数及び純増台数が共に史上最高のレベルを記録し、家用自動車の総台数が一・〇五億を超え、一〇〇世帯当たりの家用自動車保有台数が二・五に達しており、動力車（自動車等、動力エンジンを備えた車両）運転者が三億人を超え、そのうち、自動車運転者が二・四七億人であり、運転歴が一年未満である運転者が二九六七万人であり、運転者総人数の九・八二%を占めている⁽²⁾。

動力車は、現代社会に必要なツールの一つとして、人間の生活に多大な便利を提供すると共に、悲惨な事故をもたらしている。そのうち、動力車が原因で発生した道路交通事故が、交通事故の主要部分を占めている。道路の総延長距離、自動車保有台数、運転者数が大幅に増加しつつある一方、中国における交通事故件数が、これと少し違う推移を見せている。表一のデータから見ると分かるように、中国における交通事故の発生件数、並びに交通事故による死傷人数・財産損失のピークが二〇〇三年に現れた。二〇一四年、各データの数値が既に下がっているが、依然として一九万六八一二件の交通事故が発生し、交通事故による死亡人数及び負傷人数がそれぞれ五万八五三三、三二万一八八二に達している⁽³⁾。

なお、非動力車については、二〇一三年までに、中国の自転車保有台数が三・七億であり、電気自転車保有台数が一・

表1 1996年から2014年までの中国における交通事故の発生件数並びに交通事故による死亡人数、負傷人数、財産損失に関するデータ

全国交通事故データ	1996年	2003年	2014年
交通事故発生件数	287,685	667,507	196,812
動力車交通事故発生件数	261,435	483,197	180,321
交通事故による死亡人数	73,655	104,372	58,523
動力車交通事故による死亡人数	61,843	93,390	54,944
交通事故による負傷人数	174,447	494,174	211,882
動力車交通事故による負傷人数	158,185	462,427	194,887
交通事故による直接財産損失(万人民币)	171,769	336,915	107,542.9
動力車交通事故による直接財産損失(万人民币)	168,175	330,502	103,386

(データ出典：中華人民共和国国家統計局年度データベース)

八一億である⁽⁴⁾。電気自転車は便利性があることから、物流や出前等のサービス業に広く使用されている一方、それが引き起こした道路交通事故も社会の注目を集めている。電気自転車は、免許制度の欠如、並びに運転手と乗客への防護用具の欠如等が原因で、一旦交通事故が発生すると、往々にして、人身損害も発生する⁽⁵⁾。また、中国において新しい乗り物が現れており、その例としては電動立ち乗り二輪車⁽⁶⁾がある。数多くの非動力車が道路交通に関与していることは、さらに中国の交通状況を複雑化している。先進国の経験から見ると、運転者数は総人口の七〇%に達した後はじめて安定することになる。言い換えれば、将来の中国において、より多くの初心運転者と高齢運転者が現れることが予想される⁽⁷⁾。初心運転者には、運転経験が不足であるという問題が存在し、これによって、交通事故の発生率が高くなる。高齢運転者にも特殊な問題が存在し、例えば、適法な薬品服用による制御能力の低下が危険な運転行為につながる。全体的に言えば、中国は、既に「自動車社会」に入っており、かつ上昇段階にあり、自動車保有台数の増加に比例して、交通事故の発生率も高くなる。交通事故のうち、重大交通事故(死傷結果を引起こした)の割合が非常に高く、上記の二〇一四年のデータによると、

交通事故三〜四件当たりの死亡者が一人である。これは、嚴重な交通規則違反を犯し、かつ人身危険性を伴う行為の交通規則違反行為に占める割合が非常に高いことを意味している。中長期の發展傾向から見ると、自動車保有台数、初心運転者、高齢運転者及び非動力車の増加に伴い、将来における中国の交通事故件数が引続き高いことが予想される。

(二) 交通犯罪

1 交通犯罪の概念⁸⁾

広義の交通犯罪とは、道路交通、軌道交通、水上交通、航空交通等あらゆる交通分野で発生する犯罪行為を指す。中国刑法各則第二章「公共の安全に危害を及ぼす犯罪」では複数の交通犯罪が規定されており、これらの犯罪が、三種類に分けられている。すなわち、交通設備、交通手段を犯罪対象とする犯罪(一一六条の交通手段破壊罪、一一七条の交通設備破壊罪)、暴行による交通安全危害犯罪(一二一条の航空機ハイジャック罪、一二二条の船舶自動車ハイジャック罪、一二三条の暴行による飛行安全妨害罪)、並びに交通規則違反による事故犯罪(一二一条の重大飛行事故罪、一二二条の鉄道運営安全事故罪、一二三条の重大交通事故罪、一二三条の一の危険運転罪)である。事件数からみると、交通規則違反により重大な交通危険を引き起こすという犯罪が最も多い。その主なものは道路交通犯罪であり、つまり、刑法に定める、交通規則に違反し、よって重大な交通危険を引き起こし、又は重大な交通事故を引き起こす行為である。これは、狭義の交通犯罪といい、具体的に言えば、一二三条の重大交通事故罪、一二三条の一の危険運転罪、並びに、一二四条及び一二五条一項の危険な方法による公共安全危害罪、一二五条二項の危険な方法による過失公共安全危害罪が、狭義の交通犯罪に該当する。なお、注目すべきところとしては、日本とは違い、中国における「道路交通安全法」では、行政犯が規定されていない。

2 交通刑法の変遷

交通犯罪が初めて中国の刑事立法体系に現れたのは、一九七九年に成立した刑法の二三三条である。その規定は、以下のとおりである。「交通運輸に従事する者が、規則制度に違反し、よつて重大な事故を引き起こし、人に重傷害を負わせ若しくは人を死亡させ、又は会社の財産に重大な損害を生じさせたときは、三年以下の有期懲役又は拘役に処する。情状が特に悪質であるときは、三年以上七年以下の有期懲役に処する。交通運輸に従事しない者が前項の犯罪を犯した場合、前項の規定に従い処罰する」。一九九七年の刑法修正は、二三三条の重大交通事故罪を創設し、かつ、轢き逃げに関する規定を新設した。

二〇一一年「中華人民共和国刑法修正案八」は、一三三条の一で危険運転罪を新設した。同罪には、酒酔い運転と追いかけて競い合い運転という二種の行為類型が含まれている。二〇一五年「中華人民共和国刑法修正案九」は、危険運転罪を修正して、一項において、三号、四号を新設し、二項を新設し、従来の二項を三項に改めた。新設された二種の行為類型は、旅客運輸用自動車の速度超過・定員超過、並びに違法な危険化学物品運輸である。また、自動車所有者及び管理者に対する処罰規定が新設されている。

3 交通犯罪の実情

危険運転罪及び重大交通事故罪を主とする交通犯罪は、件数が莫大であり、かつ激増しつつある事件類型になっている。最高人民法院が全国における二〇一四年の刑事事件について行った統計と分析によると、二〇一四年、全国における刑事事件の立件数が一〇四万であり、二〇一三年に比して、七・〇九%増加した。そのうち、危険運転罪の立件数が一一・一万であり、二〇一三年に比して、二二・五%増加した。重大交通事故罪の立件数が八・三万であり、二〇一三

年に比して、三・四％増加した。二〇一四年、危険運転罪及び重大交通事故罪の立件数の合計が一九・四万になり、刑事事件立件数の一八・七％を占め、両罪は、とりわけ危険運転罪が、増加傾向にある。⁹⁾

危険運転罪の創設は、ある程度、酒酔い運転犯罪の撲滅という機能を發揮している。国家公安部によるデータ統計によると、酒酔い運転が犯罪化されてから三年という間に(二〇一一年五月一日から二〇一四年四月三〇日)、一二七・四万件の酒気帯び運転が調査処理され、そのうち、酒酔い運転が二二・二万件であり、三年前に比してそれぞれ一八・七％、四二・七％下がった。¹⁰⁾危険運転罪の新設は、社会において「飲酒した後、自動車を運転してはならない」という厳格な規則を確立しており、交通事故予防の効果を促進している。危険運転罪の他の三種の類型については、事件数が少ないか犯罪化の時間がまだ短いことが原因で、その効果はまだ判断し難い。全体的に言えば、上記のデータ通りに、二〇一一年以来、全国における交通事故発生件数及び致死傷の人数が明らかに減少し、これは、刑法による危険運転罪の新設と関わっているということを否定することができない。

二、中国における交通犯罪防止対策

長期にわたり、中国における交通事故の発生率及び致死率が高いものの、交通規則違反により交通事故を引き起こした行為につき、一般市民の理解では、これが「思いもよらない過ち」に過ぎず、これを重大交通事故罪(過失犯罪)で処罰するだけで罪刑相応の要求を満たすことができるとされている。こうした社会意識の下、交通犯罪は、あまり重要視されおらず、当該犯罪に関するシステム化された防止対策も確立されていなかった。しかしながら、中国が自動車社会に入ったことに伴い、頻繁に発生した悪質な交通事件による死傷結果は、社会が耐えられる程度を遙かに超えてい

る。したがって、交通犯罪に関する防止対策は、徐々に確立され、かつ、それは三つの方向性を孕んでいる。すなわち、①結果を重視することから行為を重視することへの刑法の転換、②「規制範囲は広いが処罰が厳しくない」という刑事政策への転換、③刑事制裁と他の処罰手段との結合である。

(一) 交通事故の結果を重視することから危険運転行為を重視することへの刑法の転換

中国刑法は、二〇一一年「刑法修正案八」と二〇一五年「刑法修正案九」という二回の修正を経て、一三三条の一の危険運転罪の新設とその修正を実現した。酒酔い危険運転とそうではない危険運転という二種の危険運転罪が創設された。前者は最もよくある酒酔い運転行為であり、後者には、追いかけて競い合い運転、旅客運輸用自動車の速度超過・定員超過、違法な危険化学物品運輸等の三つの行為類型が含まれている。

危険運転の犯罪化は、重大交通事故だけでは足りないという反省のもとで立てられているものである。具体的に言えば、まず、処罰範囲の縮小という過失実害犯の本質は、自動車社会において危険の起源を直接コントロールするとう需要に相応しくない。過失犯の行為者に対する要求が「ある結果を引き起こしてはならない」ことであるという理論の前提は、交通関与者が自らの判断で合理的な行動を行い、規制を受けなくても自ら交通の安全と遂行を達成することができるということである。これは、「合理的な行為者モデル」を基準としている。当該理念では、過失実害犯で重大な事故を引き起こした行為者に対して処罰することができ、かつ、行為者の運転の自由に干渉してはならないとされている。ただし、自動車社会で頻繁に発生する規則違反行為に直面する際に、規則違反者を少数者と見なすべきではない。言い換えれば、「合理的な行為者モデル」という理論前提が正確ではない。交通事故の防止は、行為者の自律に希望を託すべきではなく、他律的な交通規範でこれを達成することが望まれる。刑法は、交通法規範の一種として、危険な交

通行為をその規制対象とすることも、可能である。

次に、過失犯は、直接、交通安全という法益を保護することができず、個人の生命、身体と財産法益を保護することで間接的に、交通安全を保護するほかない。過失犯として処罰される行為の一部は、重大な交通秩序違反により交通安全法益に危害を及ぼす行為である。しかしながら、実害結果を及ぼさず過失犯にならない行為も多数あり、例えば、行為者による規則違反運転行為により抽象的危険が発生したが、偶然的要素で実害結果が発生しなかった場合、過失犯の未遂として処罰することができない。刑事責任があるか否かが、偶然な要素によって左右されることは、明らかに正義の觀念に合致しない。シューネマン教授が指摘されたとおり、「過失犯としての刑事責任が成立する肝心な時点は、危険が発生した時点であり、危険の結果が発生した時点ではない」¹¹⁾。

さらには、交通過失犯、とりわけ純粹な過失（故意なし）危険犯を処罰することが、行為者にとって特別予防の機能を發揮し得るか否かは、なお疑問である。認識なき過失犯を処罰することには犯罪抑止の作用を期待することができない。とりわけ行為者が危険を認識し難い場合、重大な実害結果を引き起こしたことを根拠に、当該行為者を重く処罰したとしても、行為者にとって、将来同様な状況に置かれても依然として危険を認識し難いので、特別予防の目的を実現することができない。

上記の理由に鑑みて、中国刑法は危険運転罪を新設し、かつその行為類型が拡張されつつある。ただし、日本の交通刑法に比べると、中国における危険運転罪の範囲は、依然として比較的狭く、例えば、単純で嚴重な速度超過が処罰されない。現在、禁止類薬品服用中の運転等の類型を犯罪化することに関する討論が、行われている。

(二) 「規制範囲が広いが刑罰が厳しくない」という刑事政策への転換

現在の中国における刑事政策が、「寛大さと厳しさを合わせて用いる」(中国語で「寛嚴相濟」というものであり、これは、あらゆる類型にとって指導機能を發揮している。これは、刑事立法や刑事司法のあらゆる場面に影響を及ぼしている。¹²⁾ 寛嚴相濟の刑事政策は、従来より、寛大さに傾く政策であり、その目的は、「厳格処罰と寛大処置の併用」や「犯罪を厳しく打撃する」というかつての刑事政策と分けることにある。¹³⁾ ただし、寛嚴相濟の刑事政策は、具体的な犯罪類型に適用する場合、特別なところが見られる。交通犯罪分野において、寛嚴相濟の刑事政策は、「規制範囲は広いが刑罰が厳しくない」ということを意味する。具体的にいえば、更なる厳密な交通犯罪の法網を編むと共に、量刑や刑事手続等の方面で比較的軽い刑罰を維持し、かつ交通犯罪者の再社会化を促すということである。

交通犯罪の立法厳密とは、法網の厳密化を指す。上記の通り、中国における交通犯罪には、過失実害犯だけではなく、具体的危険犯及び抽象危険犯も含まれており、かつ、危険犯の類型も拡張されつつある。同時に、上記犯罪の適用基準につき、司法解釈では厳格な規定が設けられているので、裁判官による自由裁量が排除されている。その典型例が、二〇一三年最高人民法院、最高人民檢察院、公安部による「自動車の酒酔い運転という刑事事件を処理する中において法律を適用する若干の問題に関する意見」に定める、「酒酔い」に関する認定標準において、数値モデルが採られているということである。すなわち、「行為者のアルコール血中濃度が $80\text{mg}/100\text{ml}$ に達すること」が、唯一の標準になっている。こういう立法厳密の傾向は、公共安全の保護という社会需要と関わり、公共安全領域における犯罪防止が益々厳格になるといふことの現れである。¹⁴⁾

しかしながら、中国における交通刑法の法網の厳密化は、重刑化と等しくない。頻繁に交通犯罪の刑罰を重くするという日本の傾向と異なり、中国において、危険運転罪の刑罰が軽すぎるとの異議があるものの、現在の刑法では、危険

運転罪の刑罰は、依然として、拘役と罰金の併科にとどまっている¹⁵⁾。同時に、量刑、刑事訴訟手続においては、各種の方法を通じて、危険運転罪をはじめとする交通犯罪が軽く処罰されている。重大交通事故罪、危険運転罪において、執行猶予の適用比例が比較的高く、これによって、交通犯罪者が、社会と隔離されること並びに拘束場所で他の犯罪者からの影響を受けることを避けることができる。現在行われている量刑指導、刑事事件速審手続、犯罪を認め処罰を受け入れた場合の寛大処置制度が、交通犯罪に関わり、これらの新制度があることで、行為者は、量刑、審判期限、拘束減少等の方面でメリットを取得することができる。本稿の第三章でこれについて紹介や分析を行うことにする。

（三） 刑事制裁と他の処罰手段の結合

交通犯罪・刑法が直面する課題であるが、交通問題が更なる広い領域に関する例としては、行政法、治安管理处罰法がある。交通犯罪は交通管理の一部である。他の処罰手段を用いて、根本から危険運転行為を減らし、交通事故の発生確率を下げることで、よりよく交通犯罪の発生を防止することができる。中国における交通管理の実務から見れば、中国においても、刑法と他の処罰手段を切り離すという考え方が既に時代遅れであり、各方面から総合的に交通犯罪問題を解決することが模索されている。

1 「道路交通安全法」の改正

「道路交通法」において直接行政犯を規定している日本と異なり、中国における「道路交通安全法」においては刑罰が定められていないが、交通規則違反行為を直接処罰するという発想は、共通である。「道路交通安全法」は、何回もの改正を経て、行政法規に違反した各種の危険運転行為につき、四種の処罰を規定している。

(一) 運転資格に対する制限…免許停止、免許取消、免許取得禁止

最も重大で悪質な規則違反行為について、免許に対する制限という行政処罰が設けられている。そのうち、免許取得の終生不可は、酒気帯び若しくは酒酔いで動力車を運転することにより、犯罪を構成する行為、又は交通事故を引き起こした後、逃走し、犯罪を構成する行為に対して、科される処罰である。酒酔いで営業動力車を運転したとき、免許が取り消され、一〇年間免許取得が禁止され、かつ終生、営業動力車を運転してはならない。酒酔いで動力車を運転し、よって犯罪を構成する場合、免許が取り消され、かつ五年間、新たな免許取得が禁止される。五〇%以上の制限速度超過に伴う運転行為に対しては、過料及び免許取消が科される。酒気帯び運転につき、過料と六カ月間の運転免許停止が科される。

(二) 自由に対する制限…拘留

一部の軽微な違法行為に対して、一五日間以内の拘留を課することができる。例えば、無免許運転行為や軽微な交通事故を引き起こした後逃走した行為である。

(三) 財産に対する制限…過料

過料は、最もよく用いられる行政処罰であり、状況によって、五人民元ないし三〇〇〇人民元の過料が単科又は併科されることがある。

(四) 他の制限…警告

最も軽微であり、道路交通に影響を及ぼしていない違法行為に対して、口頭警告を課することができる。

上記の通り、行政法の処罰範囲は非常に広汎であり、かつ刑法上の処罰と繋がっている。例えば、酒酔い運転、交通事故を引き起こした後の逃走等、犯罪を構成する違法行為は、行政法上、運転の終生禁止という重い処罰が課される。こうした運転免許に対する制限期間は、危険運転罪と重大交通事故罪の刑期を大幅に超過し、行為者の生活に実質的に不利益な影響を与える。こうして行政処罰は、危険運転罪と重大交通事故罪の予防と抑止に資する。

2 道路交通における法執行の強化

行政法の厳格な執行は、全体の交通管理にとって、軽視すべきでない機能を発揮しており、ある程度、刑法の機能より優れているともいえる。二〇一六年三月上海地域で展開された「交通法違反大取締り」という行動が挙げた効果は、交通事故の抑止に対する交通法執行の作用を物語っている。半年間の法執行を経て、全市の交通事故件数、事故による死亡者、負傷者の人数が前年の同期に比して、それぞれ二七・八四%、一五・二二%、四八・七七%減少した。¹⁶⁾

上海地域で展開された「交通法違反大取締り」の特徴としては、一部の軽微な違法行為を見逃ごすという過去のやり方を変え、非常に厳格な執行方法を採用し、確かな証拠で証明できるあらゆる違法行為に対して、漏れなく全部を処罰し、民衆の交通規則遵守意識を作り替えることにより、よい交通秩序を作るということである。違法な停車、違法な横断歩道通行、違法なクラクション鳴らし、シートベルト未着用等の軽微な違法行為に対しても、遅滞なく適切な処罰を下す。かつ、当該行動が他の法律法規等の規定に結合され、すなわち、行政処罰と、行為者の交通権利及び他の民事権利に関する不利益とが結ばれ、当該方法により非常によい連動効果が上げられた。¹⁷⁾

もちろん、全体としては、中国における交通犯罪に対する防止対策は、依然として未熟であり、かつ周到ではなく、

例えば、交通犯罪者を対象とする特殊な刑事施設、交通犯罪者（アルコール依存症者）に対するその他の矯正及び予防措置、高齢者による交通犯罪等の問題が、あまり重要視されておらず、こうした方面で日本等の他国の経験に学ぶべきである。

三、司法改革と中国における交通犯罪事件審判の新動向

中国の刑事審判の発展に伴い、上記のような交通刑事政策の転換の影響の下、司法改革に関する一連の新しい法律規定及び実務取扱が、交通犯罪事件の審判に影響している。交通犯罪の量刑や刑事手続等の方面で新しい動向が見られ、これらの新動向は、交通犯罪被告人の権利に重大な影響を及ぼし、今後の更なる注目や検討を要する。

(一) 交通犯罪の量刑

従来¹⁾の交通犯罪に関する実務及び研究において、量刑の問題は余り触れられていなかった。これは、下記の問題を引き起こした。すなわち、①「同様な事件であるが、異なる審判結果が出る」という現象が生じている。②起訴人及び被告人が量刑の問題につき弁論する機会が少ない。③裁判官の自由裁量権が制限し難い。危険運転罪の刑罰は、拘役と罰金の併科に過ぎなく、比較的軽いが、現在の審判において、拘役、罰金及び執行猶予の適用につき適法かつ合理的な量刑規則がまだ確立されていない。交通犯罪のうち、危険運転罪が新しい犯罪類型として、注目を集めているので、本稿は、主に危険運転罪を例として交通犯罪の量刑問題を説明する。

1 危険運転事件の量刑に関する法律根拠

危険運転事件の量刑につき、どのような要素を考慮すべきかに関して、法院の司法実務においては、主に以下の二つの法律文書を根拠としている。すなわち、二〇一三年最高人民法院、最高人民検察院、公安部による「自動車の酒酔い運転」という刑事事件を処理する中において法律を適用する若干の問題に関する意見」、並びに二〇一四年最高人民法院による「よくある犯罪の量刑に関する最高人民法院の指導意見」である。「自動車の酒酔い運転」という刑事事件を処理する中において法律を適用する若干の問題に関する意見」二条において、酒酔いで動力車を運転し、よって危険運転罪を構成し、かつ下記の情状がある場合、重く処罰すると定められている。①交通事故を引き起こし、かつ全部若しくは主要な責任を負い、又は交通事故を引き起こした後、逃走し、他の犯罪を構成しない場合。②アルコール血中濃度が二〇〇mg／一〇〇mlを超えた場合。③高速道路若しくは都市快速道路で運転した場合。④乗客を乗せた自動車を運転した場合。⑤嚴重な定員超過・積荷超過・速度超過、無免許運転、偽造若しくは変造された自動車証明書の使用等の重大な道路交通安全法違反行為がある場合。⑥公安機関による法に従う検査を逃避、拒絶若しくは妨害し、他の犯罪を構成しない場合。⑦酒気帯び運転で行政処罰若しくは刑事処罰を受けた場合。⑧他に重く処罰できる情状がある場合。第四条では、酒酔い運転をした被告人に対して罰金を課す際に、被告人の酔いの程度、實際損害の有無、犯罪を認める若しくは悔やむことの有無等の事情を根拠に、主刑に相応しい罰金額を決定すべきであると、定められている。「よくある犯罪の量刑に関する最高人民法院の指導意見」では、事件におけるよくある量刑事由が定められており、自首、功績、自白等の法定の刑罰軽減事由の量刑レンジ、裁判の場で直ちに犯罪を認めること、積極的な損害賠償、諒解取得等、刑事和解をする際に考慮する法定ではない刑罰軽減事由の量刑レンジが定められている。当該意見で規定されているのは、一五種の犯罪の量刑（危険運転罪を含まない）に止まっているが、裁判官は、他の犯罪に関する審理においても当該司

法解釈に定める量刑レンジを参照する傾向があり、上述した一般的な量刑事由を考慮する。⁽¹⁸⁾

2 裁判実務における危険運転罪の量刑に影響を及ぼす要素

実務において、危険運転罪の多くは酒酔い危険運転罪である。そのため、酒酔い危険運転事件の公開判決に関する実証分析は、ある程度、裁判官が裁判における考慮要素を明らかにすることができる。学者は、三〇〇件以上の公開について実証分析を行ったことにより、以下のデータを明らかにした。すなわち、全国において酒酔い危険運転罪の平均懲役期間は七〇・一九日間であり、平均罰金額は四一四二・一七人民元である。全国の酒酔い危険運転罪の量刑について、その重要性によってランク付けて、以下の要素がある。すなわち、アルコール血中濃度、賠償に関する態度（判決賠償、協議賠償、積極的な賠償、賠償が発生しないこと）、自首・自白や罪を認める態度、他の加重事由若しくは軽減事由、ナンバープレートの適法性、交通事故の重大さ（人身損失、財産損失、損失が発生しないこと等）である。以上の要素において、アルコール血中濃度は決定的な要素である。そのほか、事件を引き起こした車両の類型も重要である。罰金額は、違法の程度と当事者の経済能力に関り、車両の類型は当事者の経済能力を示しているから、一般的に言えば、罰金は車両が示した経済能力と比例する。例えば、家用自動車による危険運転事件で課された罰金は、オートバイによる危険運転事件で科された罰金を遥かに超えているとみられる。⁽¹⁹⁾

危険運転罪の量刑について、もう一つ注目される問題は、執行猶予の割合が高くて、しかも地域間のバランスがとれていないことである。不完全な統計ではあるが、一部の地域では、酒酔い危険運転罪の執行猶予率が五〇％に達しているが、ほかの地域では、基本的に実刑となる。⁽²⁰⁾ 裁判所は事件を審理する際に、主に刑法七二条が規定する執行猶予の条件、すなわち、犯罪状況、懺悔の表現、再犯の危険性、地域社会への影響という四つの要素によって判断する。実務で

は危険運転事件における執行猶予に関する量刑はまだ規範化されていないと言わざるを得ない。学者の研究では、地域によって酒酔い危険運転罪の判決における執行猶予の割合が異なり、地域間で執行猶予率の違いが大きい。⁽²¹⁾ 言い換えれば、酒酔い危険運転罪の量刑において、最も更なる規範化を促進すべき一環は、執行猶予の適用である。つまり、アルコール血中濃度を一番重要な影響要素にして、地域間の執行猶予適用率のバランスをとるべきであると思われる。

3 量刑指導意見の深まり

二〇一四年「よくある犯罪の量刑に関する最高人民法院の指導意見」において、交通事故罪は含まれるが、危険運転罪が含まれていない。実務では危険運転罪等の犯罪の量刑を規範化する声も上がっており、特に長い間に無視され、実務においても難題とみられる酒酔い危険運転罪の量刑問題は注目されている。

二〇一六年一月、遼寧省高級人民法院、遼寧省人民検察院は共同で「よくある犯罪の量刑に関する指導意見」の実施細則(二)を作り、危険運転罪も含まれる一五種の犯罪の量刑指導意見を公布した。当該指導意見によって、アルコール血中濃度が $80 \sim 110 \text{ mg} / 100 \text{ ml}$ の場合に犯罪となり、しかも $30 \text{ mg} / 100 \text{ ml}$ の増加ごとに、一か月の懲役刑期が増加する。追いかけて競い合い運転をし、制限速度を 50% 以上超える場合に犯罪となり、しかも 25% の速度超過ごとに、一か月の懲役刑期が増加する。スクールバス業務や旅客運輸業務に従事した場合、 40% の定員超過又は 60% の速度超過があるとき、犯罪となり、しかも 10% の定員超過又は速度超過ごとに、一か月の懲役刑期が増加する。⁽²²⁾ 二〇一六年五月最高人民法院は、「量刑規範化の試行罪名及び刑種を拡大することについての通知」を公布し、危険運転罪等八種の罪名を量刑規範化の範囲に入れて、かつ、規範量刑の種類につき、有期懲役、拘役の上、罰金と執行猶予を加えている。さらに、遼寧省等八省の高級法院が試行法院に指定され、それぞれの管轄地域において量刑指導

意見を試行し、量刑指導意見のさらなる修正のために経験を積み重ねる⁽²³⁾。現在、各試行法院は二三種の罪名の量刑について更に調査を行っている。

学術研究では、如何に合理的な量刑基準や量刑の原点を確定し、如何に異なる状況において量刑の幅を確定することが、学界で注目されている。酒酔い危険運転罪を例として、多くの学者はアルコール血中濃度を量刑基準とする実質標準を提案している。

(二) 刑事速裁手続

中国の刑事速裁手続の試行は交通犯罪の裁判について新たな影響を与えている。刑事速裁手続は新しいものである。二〇一四年六月二十七日、立法機関である全人大常務委員会は「最高人民法院、最高人民检察院が一部の地域で刑事速裁手続の試行を行う決定」を可決し、最高人民法院と最高人民检察院に刑事訴訟改革の試行を正式に授権した。八月二十二日、最高人民法院、最高人民检察院、公安部、司法部は共同で「一部の地域で刑事速裁手続の試行を展開することに関する方法」を作成し、全国の一八都市において刑事速裁手続を展開した。当該規則によって、危険運転罪、重大交通事故等の一一種の犯罪について、情状が軽く、法により一年以下の有期徒刑、拘役若しくは管制に処される可能性がある事件、又は罰金の単科に処される可能性がある事件について、一定の条件を満たす場合、刑事速裁手続が適用される。

1 刑事速裁手続の特徴

刑事速裁手続は事件を速やかに審理する手続として、中国の刑事訴訟法二〇八条で規定する簡易手続と似ている。両者は共に事件の事実がはっきりしていること、証拠が十分であること、被告人が犯罪行為を認めたこと、並びに被告人

が犯罪事実に対して異論を持たないことを適用条件としている。刑事速裁手続の特徴としては、被告人が自ら罪を認め、法律適用に異議を持たず、かつ刑事速裁手続の適用に同意したこと、並びに裁判官が主導する法廷調査と法廷弁論という段階はないが、被告人は依然として最後に意見を陳述するという権利を有すること、が挙げられる。裁判官は犯罪の状況、検察機関の量刑意見によって判決を下す。⁽²⁴⁾ 前述文書によつて、刑事速裁手続を採用する場合、検察院は八日以内に公訴を行い、法院は七日以内に裁判を終了させるべきである。

2 交通犯罪事件における刑事速裁手続の適用状況

刑事速裁手続の実践において、交通犯罪の適用率が高い。天津市高級人民法院が八つの試行法院の二〇一五年一〜六月の判決について行った分析によると、最も多く適用されたのは危険運転犯罪であり、おおよそ適用総件数の五〇%を占めている。そして、故意傷害罪と窃盗罪の適用割合はそれぞれ一四%を占めている。そのほか、薬物犯罪や重大交通事故罪等も存在する。⁽²⁵⁾ 学者が多くの試行法院のデータについて行った分析によると、刑事速裁手続の適用は、危険運転事件に集中している。⁽²⁶⁾

危険運転犯罪が刑事速裁手続の適用が最も多い犯罪類型になった理由は、以下の通りである。すなわち、危険運転罪の法定刑は拘役と罰金の併科に止まっているため、裁判官の理解では、当該犯罪の量刑の誤差の範囲が小さく、しかも検察院の量刑意見も法院に認められやすい。そのため、裁判官は危険運転罪の裁判について刑事速裁手続を利用する傾向がある。

交通犯罪には特殊性がある。一方で普通の国民が誰でも交通犯罪者になる可能性があり、しかも刑罰を科す際にも、完全に交通犯罪者を社会から隔離してはならず、交通犯罪者の再社会化を考慮すべきである。他方で、交通犯罪はその

件数が多く大量な司法資源を消耗する重要な事件類型であり、かつ、事件数は多くて裁判官が少ないという問題がそもそも存在しており、「定員制度」が充足した後、裁判官数がさらに減少するという司法改革の背景の下、司法資源が足りないという問題がさらに顕在化している。交通犯罪の裁判において刑事速裁手続を利用することには、以下二つのメリットがある。第一に、裁判前に被告に対する拘束期間を短縮し、裁判前の拘束期間が刑期を超えるという問題を避けたい。第二に、被告人が留置場において他の犯罪者から受けた影響も最小限に軽減することができる。第二に、檢察機關の審査起訴期間及び法院の審判期間を短縮し、簡易手続よりも訴訟期間を短くし、裁判の効率を高め、膨大な交通犯罪件数がもたらした「事件が多く、裁判官が少ない」という問題を解決することができ、これは、裁判官がもっと多い事件を審理するという「定員制度」改革の趣旨にも合致している。²⁷⁾

(三) 犯罪を認め処罰を受け入れた場合の寛大処置制度

交通犯罪の最新動向としては、二〇一六年九月四日、立法機關が「全国人大常務委員会が最高人民法院、最高人民檢察院に一部の地域で犯罪を認め処罰を受け入れた場合の寛大処置制度を試行することを授權する決定」を可決したことが挙げられる。当該決定は最高人民法院と最高人民檢察院に全国一八都市で罪を認め処罰を受け入れた場合の寛大処置制度の試行を授權している。

「罪を認め処罰を受け入れる」とは、被告人が起訴された行為が犯罪を構成することを自ら認め、しかもそれに随伴する可能な刑罰を受け入れることを指す。「寛大処置」には、実体上の寛大処置と手続上の寛大処置がある。実体上の寛大処置とは、刑罰自体が軽くされることであり、手続上の寛大処置とは、有利でかつ速やかな刑事手続が採られることであり、具体的に言えば、捜査機關が強制措置の変更若しくは解除等、拘束軽減措置をすること、並びに速やかに刑

事速裁手続に入ること等があげられる⁽²⁸⁾。犯罪を認め処罰を受け入れた場合の寛大処置制度は新しい制度であるが、刑法六七条三項で定めた自白の規定にその根拠を見出すことができる。すなわち、被疑者は前二項で定めた自首をしなくても、自分の犯行を素直に供述した場合、刑罰を軽くすることができる。もし犯罪者は積極的に自分の犯罪行為を供述し、それによって重大な損害を避けた場合、刑罰を減軽することができる。犯罪を認め処罰を受け入れた場合の寛大処置制度は、刑事和解制度と刑事速裁手続においてもみられる。

刑事訴訟法二七七条に定める刑事和解制度の規定によると、故意犯罪である危険運転罪、及び七年以上の懲役が科される可能性のある重大交通事故罪は、共に刑事和解制度の適用範囲に入れない。これに対して、刑事速裁手続は一年以下の有期懲役、拘役、管制又は罰金が科される可能性のある事件で適用される。そのため、危険運転罪と一部の交通事故罪について刑事速裁手続が適用される。以上で述べたように、実務において大量の軽微な交通事故事件で刑事速裁手続が採られている。以上の事件において、被告人は法により犯罪を認め処罰を受け入れた場合、実体及び手続の両側面において寛大処置を受けられる。軽微な交通犯罪者の再社会化の側面から見ると、犯罪を認め処罰を受け入れた場合の寛大処置制度には合理性がある。

現在、当該司法改革が行われているが、学界では、犯罪を認めることと処罰を受け入れることの一致性、被告人の自発性の保障方法、寛大処置をする際の量刑レンジの確定、被告人の合理的訴求の保障という課題を提示している学者がいる⁽²⁹⁾。また、犯罪を認め処罰を受け入れた場合の寛大処置制度が法定情状・制度に取める際の具体的な設計について検討している学者もいる⁽³⁰⁾。将来、軽微な交通犯罪事件において犯罪を認め処罰を受け入れた場合の寛大処置制度を適用する場合、一部の軽微な交通犯罪(例えば危険運転罪)の法定刑が軽いことに鑑み、如何に合理的な範囲で被告人の処罰を緩和し、犯罪行為に相応しい刑罰を科すことを実現するかは、これからの課題であると思われる。

- (1) 国家统计局公開データベースの二〇一五年統計年鑑 (<http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2015/indexch.htm>)、最終閲覧二〇一六年九月一〇日)を参照。
- (2) 国家公安部交通管理局のデータベース (<http://www.mps.gov.cn/h16/n1282n3553/4355298.htm>)、最終閲覧二〇一六年一月一〇日)を参照。
- (3) 当該データは国家统计局の公開データベースによるが、その正確性はなお検討する余地がある。中国衛生機関が公表した「中国衛生統計年鑑」のデータによると、二〇一二年、全国において、交通事故による死亡人数が一六万六九〇六であり、その推移が動力車保有台数の増加に正比例している。世界保健機関の公開データベースによると、二〇一〇年、中国において、道路交通事故による死亡人数が二七万五九八三であり、一〇万人当たり、道路交通事故による死亡人数が二〇・五である。二〇一〇年、アメリカにおいて、道路交通事故による死亡人数が三万五九四〇であり、一〇万人当たり、道路交通事故による死亡人数が一・四である。二〇一〇年、日本において道路交通事故による死亡人数が六六二五であり、一〇万人当たり、道路交通事故による死亡人数が五である。上記のデータからみると、総数及び一〇万人当たりの死亡人数が多く、中国は世界でも交通事故の発生率が極めて高い(総数が最も高い)国家である。「中国衛生統計年鑑」及び世界保健機関の公開データベース (<http://apps.who.int/gho/data/node.main.A997?lang=en>)、最終閲覧二〇一六年一月一〇日)を参照。
- (4) 関連するニュース (http://news.xinhuanet.com/fortune/2014-04/27/c_1110429434.htm)、最終閲覧二〇一六年一月一〇日)を参照。
- (5) 北京市海淀区人民法院が二〇一五年一月から四月までにその所轄地域で発生した交通事故事件の類型別立件数について統計したデータによると、電動自転車と動力車の間で発生した交通事故件数が総数の一九・八九%を占めており、その基本は、人身損害事件であり、その大部分は重傷害の結果が発生し、負傷者の多数が電動自転車の運転者である。自転車と動力車の間で発生した交通事故件数が総数の一四・五一%を占めており、その基本は、人身損害事件でもある。その他、動力車以外の乗り物同士の間で発生した、人身損害を伴う事件が、総数の九・三二%を占めている。上記の事件類型のうち、人身損害が発生した事件数が、総数の四一・五八%を占めており、これは、動力車同士の間で発生した交通事故が人身損害をもたらした事件数が総数に占める割合を遙かに超えている(北京晚報二〇一五年六月三日第四面 (http://bjwb.bjtd.com.cn/html/2015-06/03/node_11.htm)、最終閲覧二〇一六年一月一〇日)を参照)。
- (6) 関連法令によると、立ち乗り二輪車は、非動力車ではなく、ローラースケートと類似し、公共道路で走ってはならない (<http://sh.eastday.com/n20141022n1a18404147.html>)、最終閲覧二〇一六年一月一〇日)を参照)。
- (7) 関連するニュース (<http://www.chinacourt.org/article/detail/2014/12/fd/1499387.shtml>)、<http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2015/indexch.htm>)、最終閲覧二〇一六年九月一〇日)を参照)。
- (8) 中国刑法各則第二章「公共の安全に危害を及ぼす犯罪」。本稿では、刑法改正案八までの中国刑法の見出し、罪名及び条文の翻訳は、甲斐克則＝

劉建利編訳『中華人民共和国刑法』(成文堂、二〇一一年)七五頁以下を引用・参照している。

(9) 袁春湘「依法懲治刑事犯罪、守護國家法治生態」二〇一四年全國審理刑事案件情況分析」人民法院報二〇一五年五月七日第五面を参照。

(10) 張洋「醉駕」入刑有効果、實施三年改變行為習慣」人民日報二〇一四年一〇月二〇日第一面を参照。

(11) シューネマン(独)著、許玉秀・陳志輝編集『不移不惑獻身法与正義』許乃曼教授刑事法論文選集(新學林公司、二〇〇六年)五二〇―五二二頁を参照。

(12) 馬克昌「論寬嚴相濟刑事政策的定位」中国法学二〇〇七年四期一二二頁を参照。

(13) 孫万懷「寬嚴相濟刑事政策应回歸為司法政策」法学研究二〇一四年四期一八五頁を参照。

(14) 歐陽本祺「危險駕駛罪入罪的刑事政策分析」法商研究二〇一一年五期九一―一〇〇頁。孫万懷・邱灵・侯婉穎「論公共安全刑事政策的合法性」政治与法律二〇一一年九期九七―一〇〇頁を参照。

(15) 中国刑法において、刑罰が拘役と罰金の併科である犯罪は危険運転罪のみであり、同罪が最も軽微な犯罪である。

(16) 簡工博「大整治滿半年、群眾支持率逾九成」解放日報二〇一六年九月二十五日第一面を参照。

(17) 第一に、交通法違反に対する処罰と行為者の交通権利に対する制限との結合である。二〇一六年六月一九日、「上海の最も厳格なナンバープレート競売規定」といわれる「上海市非営業性客車額度拍賣管理規定」の修訂版が公布され、その中に、交通安全に関する法律法規の遵守につき、具体的な要求が定められている。すなわち、申請日前の一年間に道路交通安全方面の違法行為に関する記録が存在しないことである。具体的に言えば、累計点数一二点に達する場合、自動車を運転し、五回以上の道路交通安全方面の違法行為を犯した場合、又は免許停止、免許取消若しくは拘留との行政処罰を受けた場合、いずれもナンバープレート競売に関与する資格を有しない。第二に、交通法違反に対する処罰と行為者の民事権利との結合である。自動車商業保険の料率に関する改革は、上海地域で正式に実施される予定であり、その中で交通法違反の代価が記載されている。すなわち、今後、酒酔い運転、逆行運転、五〇%以上の速度超過等の重大な違法がある場合、翌年の保険料が最大一〇%増加することもある。

(18) 二〇一四年「よくある犯罪の量刑に関する最高人民法院の指導意見」では、以下の一五種のよくある犯罪の拘役及び有期徒刑の量刑に関する指導意見が定められている。すなわち、重大交通事故罪、故意傷害罪、恐喝罪、強姦罪、不法監禁罪、強盗罪、窃盜罪、詐欺罪、奪取罪、業務上横領罪、恐喝罪、公務妨害罪、多衆集合乱闘罪、挑発混乱引起罪、犯罪収益・果実仮装隠匿罪、藥物密輸販賣連環製造罪である。

(19) 文姬「醉酒型危險駕駛罪量刑因素实证研究」法学研究二〇一六年一期一七〇頁以下を参照。当該論文は、地域(東部、中部、西部)によって、以上の要素の重要さは多少異なり、例えば、交通事故の重大さは西部地域のみで量刑に重大な影響を及ぼしていると指摘している。

- (20) 黄江南「關於危險駕駛罪案件的調研分析—基於地區刑事案例的實証分析」法制博覽二〇一六年四月一四八頁を参照。
- (21) 文姬「醉酒型危險駕駛罪量刑影響因素實証研究」法学研究二〇一六年一期一八一頁を参照。当該論文は、湖南地域の執行猶予率が九二・一％に達しているが、北京地域において、執行猶予率が最も低いと指摘している。
- (22) 趙建明、劉榮「我省出台『關於常見犯罪的量刑指導意見』實施細則(二)——危險駕駛等一五種犯罪有了『量刑尺』」遼寧日報二〇一六年一月三日第四面を参照。
- (23) 最高人民法院「量刑規範化の試行罪名及び刑種を拡大することについての通知」人民法院報二〇一六年五月二六日第一面を参照。当該文書では、危険運転罪、公衆預金不法集金罪、集金詐欺罪、クレジットカード詐欺罪、契約詐欺罪、薬物不法所持罪、薬物使用場所提供罪、売春勧誘場所提供罪の八種の罪名に関する規定が定められている。量刑指導の範囲は、有期徒刑、拘役の上、罰金と執行猶予も加えられている。天津、遼寧、福建、海南、湖北、広西、雲南、陝西の八つの地域にある高級法院は試行法院に指定され、これら的高级法院は、それぞれの管轄地域において、關係中級・基層法院をして試行を展開させ、その上で量刑指導意見を提出させる。同時、量刑規範化の基礎が比較的着実である广东省広州市白云区人民法院をして八種の試行罪名の罰金刑につき、試行を展開させ、かつ指導意見を提出させる。
- (24) 蘇喜民「李於川「刑事案件速裁程序与刑事簡易程序之比較」中国檢察官二〇一四年九期五〇—五一一頁を参照。
- (25) 廖大志「白云飛「刑事案件速裁程序試点運行現狀實証分析—以T市八家試点法院為研究樣本」法律適用二〇一五年二期二四頁を参照。
- (26) 趙恒「刑事速裁程序試点實証研究」中国刑事法雜誌二〇一六年二期九四—九五頁を参照。
- (27) 二〇一五年一〇月一五日「最高人民法院、最高人民檢察院關於刑事案件速裁程序試点情況的中期報告」を参照。その中では、北京市のある試行法院が三日間危険運転事件の審判を終了させたということが、特別に言及されている。
- (28) 陳光中「馬康「認罪認罰從寬制度若干重要問題探討」法学二〇一六年八期四一—六頁を参照。
- (29) 陳瑞華「認罪認罰從寬」改革的理論反思—基於刑事速裁程序運行經驗的考察」当代法学二〇一六年四期四一—三頁を参照。
- (30) 譚世貴「実体法与程序法及重視實下の認罪認罰從寬制度研究」法学雜誌二〇一六年八期一五—二五頁を参照。

*本稿は、二〇一六年一月一八日に同志社大学で開催されたシンポジウム「東アジアの交通犯罪」において行った報告に加筆したものである。