

日本の交通犯罪

川 本 哲 郎

1. 交通事故の現状

交通犯罪の特色として、大量性、偶然性、不可避的危険性が挙げられます¹⁾が、日本における交通事故の死者数は1970年に16,765人に達し、交通戦争という言葉が用いられるようになりました。しかし、その後は、死傷者の数は減少していきます。2005年には、死者数6,871人、負傷者数約115万人となり、2017年には死者数が3,694人、負傷者数約58万人まで減少しました。そして、2019年の交通事故による死者数は3,215人となっています²⁾。ただし、2017年の統計では、高齢者の死者数が2,020人に達しており、死者数全体の54.7%を占めていることが問題とされています³⁾。

2. 交通犯罪の法規定

日本において、交通犯罪は、自動車運転死傷処罰法と道路交通法とに分けて規定されています。

A. 自動車運転死傷処罰法

いわゆる人身事故について、従来は、刑法211条の業務上過失致死傷罪に

1) 拙著「交通犯罪対策の研究」(2015年)75頁参照。

2) 朝日新聞2019年1月7日。

3) 平成30年版交通安全白書32頁。

よって処断されており、5年以下の懲役刑（強制作業を課す拘禁刑）若しくは禁錮刑（強制作業のない拘禁刑）、又は100万円以下の罰金が科されることになっていました。しかし、飲酒運転などの悪質危険な事故は後を絶たず、被害者からの厳罰要求もあって、2001年に刑法208条の2として、危険運転致死傷罪が制定されました。その概要は、以下の通りです。

208条の2は、①アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態で自動車を走行させる行為、②その進行を制御することが困難な高速度で自動車を走行させる行為、③その進行を制御する技能を有しないで自動車を走行させる行為、④人又は車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の直前に進入し、その他通行中の人又は車に著しく接近し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為、⑤赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に見逃し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転する行為を挙げて、危険運転致死傷罪の対象をこれらに限定しました。そして、刑罰については、「（これらの行為に）よって、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（20年以下）の有期懲役に処する」と定めました。

しかし、その後も、悪質危険な運転による事件が続いたために、自動車運転による致死傷の全体を包括する特別法である自動車運転死傷処罰法が2013年に制定され、現在に至っています⁴⁾。

この法律では、刑法208条の2の危険運転致死傷罪と211条2項の自動車運転過失致死傷罪とを移して、危険運転に通行禁止道路進行という類型を加えました。そして、準危険運転致死傷という犯罪も処罰することとなりました（第3条）。つまり、「1 アルコール又は薬物の影響により、その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で、自動車を運転し、よって、そのアルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態に陥り、人を負傷させた者は12年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は15年以下の懲役

4) 大谷實「刑法講義各論 新版第5版」（2019年）55頁以下参照。

に処する。2 自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある病気として政令で定めるものの影響により、その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で、自動車を運転し、よって、その病気の影響により正常な運転が困難な状態に陥り、人を死傷させた者も、前項と同様とする。」とされたのです。また、過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪（4条）や無免許運転による加重（6条）という規定も設けられました。

B. 道路交通法違反

日本では、被害者の死傷を伴わない悪質危険な運転行為は、道路交通法違反として処罰されます。たとえば、スピード違反は、6月以下の懲役又は10万円以下の罰金という処罰が科されますし、飲酒（酒酔い）運転に科される刑罰は、2007年の改正により、5年以下の懲役又は100万円以下の罰金となっています。酒酔い運転については、2001年に、「2年以下の懲役又は10万円以下の罰金」を「3年以下の懲役又は50万円以下の罰金」に引き上げたばかりだったのですが、そのわずか6年後に、再び刑の引き上げを行ったわけです。なお、日本の飲酒運転は、酒気帯び運転と酒酔い運転に分かれています。酒気帯び運転は、血液1mlにつき0.3mg又は呼気1lにつき0.15mg以上のアルコールを保有する状態にある場合です（道路交通法65条）。酒酔い運転は、アルコールの量に関係なく、アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある場合であり（同法117条の2）、具体的には、真っ直ぐに歩行できるかどうかなどによって判定されます。そして、2007年には、飲酒運転の共犯形態である「車両等提供」、「酒類提供」、「要求・依頼同乗」行為を独立して処罰するという法改正も行われています（同法65条2-4項）。これらの罪に対する罰則は、車両提供罪は飲酒運転と同様で、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ます（道路交通法117条2の2、117条3の2）。この厳罰化は一定の効果をもたらしました。警察による飲酒運転の取締り件数

を見ると、2009年には51,557件であったものが⁵⁾、2017年には27,970件へと大幅に減少しており⁶⁾、飲酒運転による死亡事故は多いので、このことが、前述の交通事故死者数の減少にもつながっていると思われま

C. 交通犯罪に対する刑事制裁

危険運転致死傷罪に対しては懲役刑、自動車運転過失致死傷罪に対しては懲役刑または禁錮刑もしくは罰金刑が科されます。道路交通法違反に対しては懲役刑または罰金刑が科されます。

また、道路交通法違反のうち、比較的軽微であって現認、明白、定形のものについては、交通反則金が課されますが、これは刑罰ではないので、前科がつきません⁷⁾。

さらに、運転資格剥奪（運転免許の停止・取消し）が行政処分として課されます。これは、点数制度によるもので、違反行為に点数を付し、一定程度に達すると運転資格が剥奪されることとなります。また、運転免許を取り消された後に、再取得が可能となるまでの欠格期間が設けられており、最長は10年です（道路交通法103条8項）。2017年の運転免許取消し件数は42,297件、停止は27万3,601件でした⁸⁾。ちなみに、イギリスでは、刑罰としての運転資格剥奪が設けられており、終身の剥奪が科されることもあります。ただし、2018年に科された終身剥奪は5件にすぎないので、謙抑的な運用が行われています⁹⁾。

交通犯罪者に対しては、処罰の大原則である「重かるべきは重く、軽かるべきは軽く」に従って、適正な量刑が行われなければならないのですが、そ

5) 平成21年版警察白書140頁。

6) 平成30年版警察白書164頁。

7) 拙著・註1) 208頁以下参照。

8) 平成30年版警察白書170頁。

9) 拙著・註1) 39頁参照。See, D.Ormerod and K.Laird, Smith and Hogan's Criminal Law, 14th ed., 2015, pp.1266-1288. 'Roadpeace calls for greater use of lifetime driving bans, as well as shoter bans, 2019.7.8., <http://www.roadpeace.org/2019/07/08/roadpeace-calls-for-greater-use-of-lifetime-driving-bans>.

の際には、刑事制裁の多様化が図られるべきです。日本では、この点に関して大きな進展は見られないのですが、電子監視や社会奉仕などの社会内刑罰の導入や、運転資格剥奪の刑罰化などは今後の重要な課題であると思います。

3. 日本の交通犯罪処罰規定に関する諸問題

ひとつは、自動車運転死傷処罰法は、刑法の謙抑主義という原理¹⁰⁾に従って、危険な運転行為を限定するために、類型化するという方法を採用しましたが、これによって、同様に悪質無謀な危険運転行為が処罰の対象とはならないという事態が出現したことです。自動車運転死傷処罰法が制定された契機は、てんかんの患者が服薬せずに運転を行い、6人の小学生を死亡させた事件などの悪質重大事件が発生したことです¹¹⁾。そして、この法律の制定によって、一定の病気の影響により人身事故を起こした場合や、飲酒運転による事故の後で逃走などを行い、アルコール等の影響が発覚するのを免れる行為をした場合の処罰や、無免許運転による加重などが定められました。しかし、その後も、スマートフォンを見ながら運転する行為（「ながら運転」）や、あおり運転行為などが、危険運転致死傷罪の対象となるかどうかが大きな問題となってきました。謙抑主義という考え方は支持されるべきですが、それを実現する方法として、今回の法改正のような手法は間違っていると思います。こういう方法では、将来、同じように無謀な悪質危険運転行為が、重く処罰されるかどうかの問題となる事例が出てきたときに、同じような対応をすることになるので、問題の根本的な解決には至らないと考えるからです。

実際に、警察庁は、ながら運転を厳罰化する道路交通法改正を行い、2019年12月1日から施行されています。また、現在、あおり運転の厳罰化も検討

10) 大谷實「新版 刑事政策講義」(2009年)92頁以下参照。

11) 拙著・註1)2頁以下参照。

されています。そして、ながら運転やあおり運転を行った結果、致傷事件を惹起した場合を、危険運転致死傷罪の対象とするという法改正も検討されることになりました¹²⁾。迅速な対応を図るという意味では、適切な法改正であると思うのですが、先ほど述べたように、これらの改正によって、無謀な悪質危険運転行為の問題が根本的に解決されるわけではありません。私見は、「飲酒運転などの悪質危険な運転行為によって人の致死傷を惹起した者」というような例示列举の規定をおけば、このような事態は回避できるのですから、将来は、悪質危険運転行為を適正に処罰できるような法改正を考えるべきである、というものです。なお、このような改正については、危険運転とされる行為が広くなりすぎるのではないかとする批判が予想されますし、「個別の事案ごとに悪質性、無謀性の存否を判断し、かつ、その点に関する故意を認定するというのは、きわめて困難な作業である」とする指摘も見られるところです¹³⁾。しかし、代表的な例を示すことによって限定はかけられますし、現状よりも、「困難な作業」を選択するほうが優れているのではないのでしょうか。とくに、交通犯罪被害者が抱く、法に対する不公平感を考えると、現在のように、新たに悪質危険な運転として非難される行為が出現するたびに対応を考えるという手法には明らかに限界が存在するのですから、何らかの抜本的な改革を模索すべきであると思われます。

また、いまひとつの問題は、交通犯罪が道路交通法と自動車運転死傷処罰法とに分けて規定されていることです。そして、道路交通法の所管は警察庁、自動車運転死傷処罰法の所管は法務省となっていることも事情を複雑にしています。たとえば、最近、日本において注目を集めている「ながらスマホ運転」と「あおり運転」を取り上げてみますと、前述のように、「ながらスマ

12) 朝日新聞2019年12月6日。

13) 橋爪隆「危険運転致死傷罪の解釈について」法曹時報69巻3号(2017年)4頁。中国刑法の公共安全危害罪(115条)について、「その他の危険な方法」という文言では、「客観行為の限界が不明確」とするるのは、北川佳代子・周舟「道路交通犯罪の日中比較研究」比較法49巻1号(2015年)80頁。

ホ運転」(道路交通法71条5の5)については、厳罰化が図られました。現在の罰則は、反則金の額が6,000円から18,000円に引き上げられ、交通事故を起こしそうになるなど「交通の危険を生じさせた」ときは、「3月以下の懲役又は5万円以下の罰金」から「1年以下の懲役又は30万円以下の罰金」となり、罰則が強化されました。

また、あおり運転は、現在の道路交通法では、車間距離不保持罪(道交法26条)で処罰され、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ます(同119条)。あおり運転行為は、進路変更の禁止に該当することもあります。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ます(同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ます。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、交通反則金が3,000円、刑罰は罰金2万円以下です。それに対して、最も重い車間距離不保持では、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5万円以下です(ちなみに、一般道の場合の反則金は6,000円、刑罰は罰金5万円以下です)。いずれにしても、これらの処罰では、あおり運転の悪質性が適正に評価されていないという考えが有力になってきたのです。そこで、前述しましたように、警察庁は、あおり運転自体を重く処罰する法改正を検討しているところですし、法務省も、あおり運転を危険運転致死傷罪の対象とすることを考えています。

一定の危険な運転の結果、人の死傷を惹起した場合は、危険運転致死傷罪の成否が問題となるのですが、これについても、裁判所は難しい判断を迫られてきました。①高速道路上で車を停止させた後に、後続車にはねられて死亡したときに、因果関係を認めて危険運転致死傷罪の成立を認めたもの(横浜地判平成30年12月14日、東京高決令和元年12月6日)や、②殺人罪の成立を認めた裁判例(大阪地判支判平成31年1月25日、大阪高判平成31年9月11日)があり、問題となりました。つまり、前者では、加害者の車両は事件時

に停車しているのであるから、これを「危険運転行為」とすることはできないという批判が出ましたし、後者では、殺人の故意の認定が問題とされたのです¹⁴⁾。

4. ひき逃げ

(1) 道路交通法違反

ひき逃げは、道路交通法72条1項によって、救護義務違反の罪として処断されます。刑法改正によって危険運転致死傷罪が制定された後に、この犯罪の発生件数は急激に増加し、2004年には19,960件を数えたのですが、現在は減少し、2017年には8,283件となっています。これには、2007年の改正によって、「人の死傷が当該運転者の運転に起因するものであるときは、10年以下の懲役又は100万円以下の罰金に処する」として、法定刑の引き上げが行われたことの影響があると考えられます。

判例を見てみると、①救護義務の内容については、「被害者の受傷の有無程度を確認したうえで、負傷がない場合や負傷が軽微で被害者が医師の診察を拒否している場合を除いて、医師の診察を受けさせるべきであり、運転者自身の判断によって立ち去ることは許されない」とするものがあります（最判昭和45年4月10日）¹⁵⁾。また、②事実の認識の程度に関しては、「確定的な認識であることを要せず、未必的な認識でも足りる」とされています（最決昭和47年3月28日、同旨最判昭和40年10月27日）¹⁶⁾。

(2) 刑法犯

ここでは、刑法の保護責任者遺棄致死罪と殺人罪との関係が問題となって

14) 拙稿「交通犯罪としての『あおり運転』の抑止に向けて」同志社法学71巻2号（2019年）1頁以下参照。

15) 刑集24巻4号132頁。

16) 刑集26巻2号218頁、刑集19巻7号773頁。

います。日本の判例では、①被害者が要保護状態にあることを認識し、自分の自動車（自車）に乗せて病院に向かう途中で、気が変わり、被害者を道端に放置して逃走したときは、保護責任者遺棄致死罪が成立し（最判昭和34年7月24日）¹⁷⁾、②被害者を自車に乗せて病院へ搬送する途中で翻意し、逡巡しているうちに車内で被害者が死亡したときは、殺人罪が成立する（東京地判昭和40年9月30日）¹⁸⁾、とされています。そして、ひき逃げ行為が、いずれの構成要件に該当するかは、不作為犯の作為義務違反に関する同価値性の観点から解決すべきであるとする考え方が有力です¹⁹⁾。この問題の要点は、加害者が被害者の生死を支配できる地位にあったかどうかということですから、①の例で、被害者を道端ではなく、人のほとんど来ない山中に放置した場合は、殺人罪の成立が認められる可能性があります。なお、保護責任者遺棄罪と道路交通法の救護措置義務違反とは、併合罪となります（最判昭和34年7月24日）²⁰⁾。

(3) 過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪

また、日本では、2013年に制定された自動車運転致死傷処罰法の中に、過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪（4条）が置かれました。これは、「アルコール又は薬物の影響によりその走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態で自動車を運転した者が、運転上必要な注意を怠り、よっ

17) 刑集13巻8号1163頁。拙稿「遺棄の概念—ひき逃げ」大谷實編「判例講義刑法Ⅱ各論〔第2版〕」（2011年）9頁。中国の状況については、王昭武「中国刑法における『ひき逃げ致死』の争点」同志社法学401号（2018年）179頁以下参照。また、中国の交通犯罪について、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（2017年）97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（2017年）121頁以下参照。

18) 下刑集7巻9号1828頁。松原久利「不作為による殺人」大谷實編「判例講義刑法Ⅰ総論〔第2版〕」（2014年）12-13頁。

19) 大谷實「刑法講義各論 新版第5版」（2019年）80頁、同「刑法講義総論 新版第5版」（2019年）139頁参照。

20) 刑集13巻8号1163頁。罪数について、日本の刑法は、一個の行為が二個以上の罪名に触れるときを観念的競合とし、それらの最も重い刑によって処断する（刑法54条）としており、また、確定裁判を経ていない二個以上の罪は併合罪とされ、それらの最も重い罪について定めた刑の長期の1.5倍を長期とする（同45、47条）としています。

て人を死傷させた場合において、その運転の時のアルコール又は薬物の影響の有無又は程度が発覚することを免れる目的で、更にアルコール又は薬物を摂取すること、その場を離れて身体に保有するアルコール又は薬物の濃度を減少させることその他その影響の有無又は程度が発覚することを免れるべき行為をしたときは、12年以下の懲役に処する」と規定されており、飲酒運転等による死傷事件を起こした場合に、アルコール等の影響についての証拠収集を妨げるという行為を処罰するものです²¹⁾。この中には、ひき逃げの一形態も含まれているので、簡単に説明しておきます。

本罪については、立証の困難性も指摘されています。アメリカ合衆国では、それを克服するために、飲酒運転者が、飲酒量の特定を妨げる目的で、その場で更にアルコールを摂取する行為について、開栓したアルコール飲料を自動車に持ち込むこと自体を犯罪としているところ²²⁾。また、本罪は、「発覚することを免れる目的」を必要とする目的犯です。したがって、まったく別の目的で、その場を離れたときには本罪は成立しません。たとえば、自宅で飲酒をしていたときに、子供が急病になったので、病院に連れて行く途中で人身事故を起こしたという場合に、子供を病院に連れて行った後で警察署に出頭したという事例が考えられます²³⁾。さらに、「発覚することを免れるべき行為」には、「その場を離れてアルコール等の濃度を減少させる行為」も例示されていますし、「その他その影響の有無又は程度が発覚することを免れるべき行為をしたとき」も同様に処罰されます。その例としては、身代わりの運転者を立てることによって、時間が経過し、アルコール濃度が減少した場合²⁴⁾ や、口臭防止用の商品を使用した場合などが考えられます。

21) 拙稿「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。

22) 拙著・註1)118頁。

23) 保坂和人「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について」警論67巻3号(2014年)62頁。

24) 城祐一郎「ケーススタディ危険運転致死傷罪」(2016年)86頁。

5. おわりに

以上、日本の交通犯罪規定について、その内容を紹介し、若干の検討を行いました。交通犯罪の処罰については、様々な方法が考えられるのですから、今後も外国の法規定などを参照しながら、適正な処罰が行われるように、検討を重ねていく必要があると思います。また、交通事件について、日本では、2017年以降、あおり運転などのロードレイジ（Road Rage：路上の逆上）が問題となりましたし、ながらスマホ運転などの新しい犯罪形態も出現してきていますので、それらに対する適切な対策も講じなければなりません。

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ます。自動運転の技術は飛躍的に向上するでしょうし、ドローンの技術革新にも目を見張るものがあります。空飛ぶタクシーも計画化されています²⁵⁾。この講演では、陸上交通の問題に限定してお話しましたが、来るべき交通大変革の時代に備えて、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・操縦行為を抑止するかについて検討するということは、重要な課題であるといつてよいでしょう。それに取り組む前提として、これまでに、世界各地で行われてきた様々な対策を検討し、交通犯罪抑止のために、現時点で最も効率のよい適切な方策を採用するための努力が求められているのです。ご清聴有難うございました。

* 本稿は、2019年12月15日に清華大学（北京）、19日に雲南大学（昆明）において開催された講演の内容に加筆したものである。

25) 朝日新聞2017年6月4日、産経新聞2018年8月20日。