

交通犯罪と自動車の没収

松原久利

1 はじめに

交通犯罪の防止のために、交通犯罪に使用された自動車を没収することはできないのであろうか。刑法19条1項1号および2号は犯罪組成物件および犯罪供用物件の没収を許容しているのであるから、交通犯罪に使用された自動車は、犯罪行為の不可欠な構成要素となるべき犯罪組成物件、または犯罪行為を遂行するために利用された犯罪供用物件として没収することができるはずである¹⁾。しかし、実際には、自動車が没収されることは極めてまれである。なぜであろうか。他方、諸外国においては、一定の犯罪に使用された自動車の没収を規定する立法を有する国も少なくない。

没収については、その法的性質をめぐって議論があり、このことが没収の適用基準および範囲に影響を及ぼしている。そこで、本稿は、この点の検討を通じて、また諸外国の立法例を参考にしながら、交通犯罪に使用された自動車の没収の可能性について探ることとする。

2 没収の法的性質

没収は、物の所有権を剥奪して国庫に帰属させる処分であり、付加刑とされている（刑法9条）。したがって、刑罰であることは明らかであるが、第

1) 第153回国会法務委員会会議録第9号平成13年11月22日（参議院）11頁（政府参考人古田佑紀氏の発言）。

三者に対しても没収が認められていること、対象は物に限られ利益に及ばないこと、罰金刑と異なり換刑処分が認められていないこと、没収が不能の時にも追徴は例外的にしかできないこと、没収は必ずしも犯罪の軽重に比例していないことから、実質的には保安処分であるとの見解も有力である²⁾。しかし、没収は違法かつ有責な行為であることが要件であり、再犯の恐れがある場合に限られないこと、物の性質には危険性という限定はないこと、保安処分説からは追徴の説明が困難であることなどからすると、保安処分であると解することには無理がある³⁾。そこから、没収は刑罰的性質と保安処分的性質を併せ持っているとする折衷説が有力である⁴⁾。

折衷説は、没収の目的、機能が一元的なものではないことを理解する上で有意義なものである⁵⁾。そこから、没収は、一般予防および特別予防の目的を重視した刑罰と解するのがその実質に合っているともいわれている⁶⁾。

-
- 2) 小野清一郎『新訂刑法講義総論(増補版)』(有斐閣、1950年)240頁以下、団藤重光『刑法綱要総論(第3版)』(創文社、1990年)504頁、草野豹一郎『刑法要論』(有斐閣、1956年)149頁、中野次雄『刑法総論概要(第3版補訂版)』(成文堂、1997年)231頁、大塚仁『刑法概説(総論)(第4版)』(有斐閣、2008年)528頁、福田平『全訂刑法総論第5版』(有斐閣、2011年)336頁等。
 - 3) 大塚仁他編『大コンメンタール刑法(第3版)第1巻』(青林書院、2015年)407頁以下[出田孝一]。
 - 4) 大谷實『刑法講義総論新版第5版』(成文堂、2019年)535頁、藤木英雄『刑法講義総論』(弘文堂、1975年)327頁、高橋則夫『刑法総論(第4版)』(成文堂、2018年)555頁、山中敬一『刑法総論(第3版)』(成文堂、2015年)1099頁以下、西田典之他編『注釈刑法第1巻』(有斐閣、2010年)108頁[鈴木左斗志]、萩原滋「車両・船舶等の没収言渡しの基準と限界」曾根威彦他編『交通刑事法の現代的課題 岡野光雄先生古稀記念』(成文堂、2007年)243頁、林美月子「没収・追徴と均衡原則—麻薬特例法を中心として—」神奈川法学30巻1号(1995年)173頁、日高義博「密漁に使用した漁船の船体等の没収が相当とされた事例」警察研究62巻9号(1991年)30頁等。
 - 5) 出田・前掲注3)408頁。
 - 6) 原田國男「密漁に使用した漁船の船体等の没収が相当とされた事例」法曹会編『最高裁判所判例解説刑事篇平成2年度』(法曹会、1992年)112頁。

3 没収の適用基準

没収の法的性質の理解は、没収の適用基準に影響を及ぼす。刑罰説からは、罪刑均衡の原則と責任主義により限界が画され、没収は実行された犯罪の重さに見合ったものでなければならず、また行為の責任の程度・量を上回ってはならないことになる。これに対して保安処分説からは、犯罪の軽重とは別に危険性、当該物件が再び犯罪に使用される恐れという観点から没収を科すべきか否かが判断されることになる。ただし、保安処分の場合も、無制限に科してよいものではなく、均衡（比例）の原則による制限に服する。そこから、やはり犯された犯罪と著しく均衡を失するような没収は許されないことになる。もっとも、危険性を根拠とし、危険性に応じて科せられる処分であることから、均衡の原則による限定の程度は、責任主義の原則や罪刑均衡の原則による限定に比べて、より緩やかなものともいわれている⁷⁾。そこから、罰金刑しかない罪についても、常習的な犯人から自動車等を没収することを妨げる理由はないことになる⁸⁾。

折衷説からは、保安処分的没収である犯罪組成物件、犯罪供用物件、犯罪生成物件の場合には、没収対象物の価値とその対象物が再び犯罪と関連性を持つ危険性の均衡を問題とすべきであり⁹⁾、刑罰的没収である犯罪取得物件、犯罪報酬物件、それらの対価物件、犯罪生成物の対価物件の場合には、没収対象物の価値・追徴額と犯罪との均衡を問題とすべきであるとされる¹⁰⁾。これに対しては、物の所有権剥奪と犯情との均衡性、没収の持つ保安的・予防

7) 原田・前掲注6) 110頁、秋山敬「付加刑と量刑」大阪刑事実務研究会編『量刑実務大系4』（判例タイムズ社、2011年）120頁。

8) 原田・前掲注6) 111頁。堀内捷三「均衡（比例）の原則と保安処分の限界」ジュリスト772号（1982年）39頁は、犯罪が軽微な場合には、危険性が高くても保安処分に付しえないとする。しかし、危険性は没収の要件とはされていないという問題がある（原田・前掲注6) 111頁）。

9) 林美月子・前掲注4) 176頁、日高・前掲注4) 31頁。

10) 林美月子・前掲注4) 176頁。

的意味とを総合的に考慮し、保安的・予防的必要性と財産権の尊重との調和を図るべきであるともいわれている¹¹⁾。また、理論的一貫性の観点から、将来犯罪行為に使用される恐れのあること、および犯罪の重大性に見合うものであることの両者を考慮すべきであり、第一次的には刑罰であるから、罪刑の均衡（違法行為と没収との均衡）は常に考慮されなければならない、将来犯罪行為に使用される恐れは補充的に考慮すべきものであるとの主張もある¹²⁾。

4 罪刑の均衡と均衡の原則

こうして、刑罰説においては罪刑の「均衡」が、保安処分説においては犯罪と処分の「均衡」の原則による限定が要求される。ここにいう「均衡」は、没収対象物件の財産的価値と犯罪行為の規模・程度等の重大性との均衡とされる¹³⁾。刑法20条があることから、この「均衡」においては、主刑の軽重がその判断に影響を及ぼすことは否定できない¹⁴⁾。

しかし、没収が付加「刑」である以上、没収を主刑から切り離して考えるべきではなく、罪刑の均衡における「刑」とは主刑と没収の総体としての「刑」の量を考え、これについて罪刑の均衡の原則が適用されるとの見解¹⁵⁾が注目される。この見解によれば、主刑のみとの均衡を考える必要はなく、没収の相当性を判断するには、主刑と付加刑とを総合して量刑が全体として適正

11) 団藤重光編『注釈刑法(1)』（有斐閣、1964年）155頁〔藤木英雄〕。

12) 萩原・前掲注4）245頁。

13) 藤木・前掲注11）155頁、秋山・前掲注7）128頁等。岡上雅美「アメリカ合衆国における『犯罪』に対する非刑事的制裁と被告人の憲法上の諸権利」法政理論31巻3号（1998年）225頁は、車種如何で没収の可否が決まったり、ピストルを軽過失だからといって没収しなかったりすべきではないとする。

14) 林美月子・前掲注4）173頁、山口厚「わが国における没収・追徴制度の現状」町野朔・林幹人編『現代社会における没収・追徴』（信山社、1996年）25頁、林詩書「没収・追徴の法的性格と適用範囲」同志社法学63巻7号（2012年）308頁注46。

15) 原田・前掲注6）112頁。

であるかどうかを検討することになる¹⁶⁾。この意味における刑が犯罪との均衡を失するような過大な没収は許されないが、罰金刑であっても、全体として責任を超えず、罪刑均衡を失するものでなければ、財産的に価値の高い物の没収も許される場合があることになる¹⁷⁾。

なお、近年の漁業法違反について漁船の没収の可否が問題となった事案において、「没収は付加刑であり、主刑である罰金刑との総体としての刑の量について、罪刑の均衡を失しないことが求められる」とした裁判例が注目される¹⁸⁾。ここでは、「没収の対象物の価額が罰金刑の金額を大きく超えるという一事をもって当然に罪刑の均衡を失するものとは解されない」とされ、「主刑たる罰金刑については、法定刑の上限である200万円をかなり下回る50万円に止められていることからすれば、本件船体等を被告人から剥奪することによって、被告人関係者や他の何人かによって再び犯罪に用いられることを防止し、この種事犯が経済的にも割に合わないものであることを銘記させるのが相当である」とされている。

これに先立って、ソ連警備艇および海上保安庁の巡視艇の出動状況等を探知し、その追尾を高速で振り切るために船体に無線機、レーダー及び高出力の船外機などを装備した特攻船と呼ばれる本件各2隻を使用し、共犯者らを乗り組ませるなどし、固定式刺し網により花咲ガニ等を採捕し、不法にかに固定式刺し網漁業を営んだという北海道海面漁業調整規則5条、55条違反の

16) 原田・前掲注6) 113頁、藤木・前掲注4) 332頁。

17) 原田・前掲注6) 113頁。なお、堀内・前掲注8) 46頁は、均衡の原則は憲法上の普遍的な原則とせざるを得ないとする。これに対して、林美月子・前掲注4) 177頁は、没収・追徴と犯罪の均衡は量刑の相当性の問題とする。そうであるとする、没収の存在が主刑の減輕事情として量刑に反映されることにもなるように思われる。

18) 広島高判平成22年5月12日高等裁判所刑事裁判速報集【平成22年】147頁。外国人漁業の規制に関する法律違反について、横浜地判平成27年5月27日 LEXDB/25447311は、密漁に向けた強い意思、わが国の法秩序を軽視する姿勢、厳しい非難が妥当すること、犯罪の抑止および予防の見地、罰金額の上限が400万円から3000万円に引き上げられたことに現れた立法者意思等、行為責任を基礎とし、犯罪の抑止および予防の必要性、法改正の趣旨も併せて考えて、懲役1年および罰金1000万円の量刑は相当であるとした（漁船および漁具を没収したが、この点についての言及はない）。

事案について、最高裁¹⁹⁾は、任意的没収を定める同「規則55条2項本文により右各船舶船体、無線機、レーダー及び船外機等をその所有者である同被告人から没収することは、所論の指摘する右船体等の転用可能性及び価額(全体で2000万円を超える)等を考慮しても、相当である」とした(懲役1年2月の実刑)。

ここでは、主刑との均衡というより、再犯の危険性の高さ、予防・保安の必要性・相当性から没収の相当性が判断されるべきであるとされている²⁰⁾。折衷説からは、犯罪組成物件、犯罪供用物件の没収が保安処分的なものであることを認めるならば、対象物の価値と均衡すべきなのは再犯の危険性であり、軽い犯罪であるとしても、その再犯の危険性から没収ができる、また、再犯の危険性が高ければ、かなり高額の対象物も没収しるともいわれている²¹⁾。本件が均衡の原則に反しないといえたとすれば、没収の対象物件の価値と比較されるべき犯罪の重大性の内容が問題となる。

均衡の原則から、対象となる物の財産的価値と犯罪行為の規模・程度とを比較して、著しく均衡を失う場合には没収は許されない。この均衡の原則は、①有用性の原則、②必要性の原則、③狭義の均衡の原則を含むとされる²²⁾。

有用性の原則は、国民の安全を守り社会秩序を維持するという目的達成にとって有用でなければならないことを意味する。必要性の原則は、目的達成のための手段が必要以上に達してはならないことを意味する。狭義の均衡の

19) 最決平成2年6月28日刑集44巻4号396頁。

20) 萩原・前掲注4) 242頁、原田・前掲注6) 113頁、日高・前掲注4) 32頁、林美月子・前掲注4) 175頁、秋山・前掲注7) 128頁。

21) 林美月子・前掲注4) 175-6頁

22) 林・前掲注14) 276頁。堀内・前掲注8) 46-47頁は、②と③を合わせて(広義の)均衡の原則とし、危険性の存在にもかかわらず、人権保障の見地から、無制限な保安処分を許さないとする。井田良『講義刑法学・総論(第2版)』(有斐閣、2018年)27頁以下は、手段の適正(適合性)、侵害の必要性、利益衡量(狭義の比例性)とする。なお、仲道祐樹「法益論・危険原理・憲法判断—刑事立法の分析枠組に関する比較法的考察」比較法学53巻1号(2019年)25頁以下参照。

原則は、その手段によって侵害される国民の権利と達成される目的の利益を比較した場合、後者の利益の方が大きいときにのみ手段の正当性が認められることを意味する²³⁾。

この均衡性判断の際に考慮すべき事情としては、1) 没収対象物と犯罪行為との結びつき、2) 対象物を犯人に戻すことによって再度発生するおそれがある犯罪による害悪の強さ、3) 犯人が再度犯罪を行うおそれの強さ、4) 対象物について通常考えられている用途、その物を戻した場合に犯人がその用途に従って使用する可能性および有益性が挙げられ、1) から3) の程度が高いほど没収する側に傾き、4) の程度が高い程没収しない側に傾くともいわれている²⁴⁾。

5 自動車の没収

(1)判例 これまで、過失犯に対して没収を言い渡した例は見当たらない。また、危険運転致死傷罪に対しても没収を言い渡した例はないようである。無免許運転については、自動車の没収を言い渡した例がある。

①徳島地判昭和48年7月9日(刑月5巻7号1151頁)は、自動二輪車の無免許運転、速度違反について、自動二輪車を没収するとした(懲役6月執行猶予3年)。

②東京高判昭和51年4月27日(東時27巻4号54頁)は、免許を得ようとして何度も学科試験で不合格となっていた被告人が、格別仕事上などの必要もないのに自動車を購入し、両親などの注意も聞かずこれを乗り回していたという事案について、「過失犯については、犯罪供用物件と解せられる物があったとしても、これが没収は極めて限定された場合(例えば同種の重大な過失を繰り返すおそれがあるため、危険防止上是非とも没収を必要とするような場合)にのみ認められるべきものである」が、前記事情は「順法精神の欠

23) 林・前掲注14) 276頁。

24) 秋山・前掲注7) 129頁。

如を物語るもので、無免許運転の再犯のおそれは今なお払拭し難いものがある」こと、「本件自動車の評価額もそれほど高いものではないこと（被告人は42万円で購入しているが、すでに7万4000キロメートル余も走行した中古車であるうえ、本件事故により相当破損している）、本刑である懲役の執行が猶予されている」ことから、没収の措置は相当として是認することができるとした。

③福岡高判昭和55年11月19日（判時997号168頁）は、無免許運転等数個の罪で懲役に処せられたが、病気のために刑の執行が停止されている間に、普通乗用自動車の無免許運転7回、軽四輪貨物自動車の無免許運転1回、指定速度違反3回の犯行を敢行した事案について、自由刑の執行を受けるおそれなくなったことを奇貨として、反省悔悟することなく、本件各行為を敢行していること、公訴提起された後に敢行されたことから、遵法精神の欠如が窺われること、「右普通乗用自動車のほか普通貨物自動車2台及び軽貨物自動車1台を所有していること」、没収にかかる普通乗用自動車を購入後1年半使用してきたものであること、懲役刑を科されることなく罰金刑（40万円）を科されていることから、普通乗用自動車1台を没収するとした原判決の量刑は相当であるとした。

④広島地判平成14年3月28日未登載²⁵⁾は、無免許運転、共同危険行為について、再犯の可能性があると見て、暴走目的で購入したバイクを没収するとした（懲役8月執行猶予4年）。

⑤宇都宮地栃木支判平成15年3月26日未登載²⁶⁾は、視力低下により運転免許証の更新を拒否されていたが、更新拒否後にトラックを購入し、無免許運転、飲酒運転を繰り返していたという事案について、「今後も同じような事故を繰り返す可能性が高い」こと、「道路交通法を遵守しようとする態度が見受けられない」こと、「再発を防止するためには元を断つ必要がある」ことから、所有する車両全てを没収するとした（懲役7月執行猶予4年）。

25) <https://response.jp/article/2002/03/29/160180.html>, (最終アクセス2020年11月2日)

26) <https://response.jp/article/2003/03/27/23680.html>, (最終アクセス2020年11月2日)

これに対して、⑥福岡高判昭和50年10月2日（刑月7巻9=10号847頁）は、多数回にわたり自動車の無免許運転により罰金刑の処罰を受けたにもかかわらず、少しも反省することなく22回にわたり普通貨物自動車の無免許運転を繰り返したという事案について、当該自動車を没収するとした原判決（熊本地判昭和50年5月16日）の量刑は重きにすぎ相当でないとした（懲役7月執行猶予3年）。「規範意識の覚醒を促し再犯を防止するためには、懲役刑の執行を猶予し且つ保護観察による指導監督を加えることにより十分可能と考えられ、必ずしも本件貨物自動車を没収すべき保安処分上の必要性に乏しい」こと、「右自動車は被告人の露店行商の営業上必要とするものであ」ること、「本件貨物自動車は現に約60万円相当の価値を有しており、これが没収は被告人の営業を甚だしく制約し豊かでない被告人の家計にとってかなり大きな損失をもたらすものである」ことがその理由とされている。

「一般的には、無免許運転等の道路交通法違反の罪で自動車まで没収するのは、相当悪質で再犯のおそれが顕著な場合に限られるであろうし、そのような場合でも没収がなされていないのが実務の扱いである」といわれている²⁷⁾。

没収を肯定する理由としては、違反行為の反復、再犯の危険性、遵法精神の欠如、車両の評価額の低さ、執行猶予のついた懲役または罰金という主刑の重さなどが挙げられている。主刑の重さは、犯罪の重大性の指標とも考えられるが、主刑と付加刑とを総合して量刑が全体として適正であるかどうかを検討するという観点からは、主刑が懲役刑の実刑でないこと、あるいは罰金刑であることは、むしろ全体としての刑の重さを緩和することになるともいえる²⁸⁾。

これに対して、没収を否定する理由としては、再犯防止のために没収以外

27) 原田・前掲注6) 105頁、秋山・前掲注7) 126頁は、審理・捜査の過程で被告人が任意に車を処分することが多いためではないかとする。ある弁護士によると、弁護活動の中で、免許を取り消された被告人に車の処分を勧めることもあるそうである。

28) 原田・前掲注6) 113頁。藤木・前掲注4) 332頁は、スピード違反の罪の組成物件であるオートバイを没収することも、それだけでは量刑のバランスを失するとはいえないとする。

の措置の存在することから保安処分上の必要性が乏しいこと、当該自動車の営業上の必要性、自動車の評価額の高さが挙げられている。また、無免許運転等の道交法違反の場合、違法改造車でもない限り、通常考えられている用途に従って使用する可能性ないし有益性が認められ、その結果、当該自動車と犯罪行為との結びつきが弱まるともいわれている²⁹⁾。

(2) 学説 過失犯や交通法違反の罪に対して自動車を没収することは、罪刑均衡、過失犯に対する適正な刑罰という観点から、没収による財産的損失が大きく、均衡を失し許されないと考えられている³⁰⁾。また、無免許運転等の道交法違反の場合、違法改造車でもない限り、通常考えられている用途、通常の用途に従って使用する可能性および有用性が認められ、犯罪行為との結びつきの程度が弱まること、一定の高額の財産的価値を有していることから、没収にはそぐわないともいわれている³¹⁾。なお、刑法20条但書が、犯罪組成物件の場合は、法定刑の如何にかかわらず没収できるとしているのは、その所有・所持自体が違法だからであるとして、この観点から自動車の没収は問題があるともいわれている³²⁾。このように、罪刑均衡の見地から、一律に自動車の没収は否定されるべきであるか否か、均衡性の内容とその判断基準については検討が必要である。

6 諸外国の立法例

交通犯罪の場合の自動車の没収に関して、諸外国においては、一定の犯罪の場合、あるいは以前の交通犯罪から一定の期間中に再度同一の交通犯罪を行った場合、免許停止・取消期間中の交通犯罪、道路上での危険なレース等

29) 秋山・前掲注7) 129頁。

30) 出田・前掲注3) 421頁、425頁、藤木・前掲注11) 135-6頁、155頁、山口・前掲注14) 32頁注19)、萩原・前掲注4) 246頁。

31) 秋山・前掲注7) 129頁。

32) 鈴木・前掲注4) 116頁、125頁以下。

の危険運転の場合に、自動車の没収を規定する立法例が多い³³⁾。

(1) ニュージーランド　ニュージーランドの量刑法 (Sentencing Act 2002³⁴⁾) は、一定の犯罪で有罪とされた場合に裁量的没収命令を規定する (128 条)。没収命令の判断に当たって、裁判所は、没収が犯罪者、取引、仕事、職業、雇用関係における犯罪者の代理人、自動車を使用し、その利益を享受する者に生じさせる不当な過酷さ、犯罪者、その代理人その他の者の利益の性質および程度を考慮しなければならない (同条 5 項)。また、1996 年以降に初度の一定の交通犯罪を行い、その後 4 年以内に 2 回目の犯罪を行い有罪とされた場合には必要的没収を規定する (129 条)。ただし、結果が犯罪者またはその他の者に著しく過酷になる場合には、裁判所は没収を命じてはならない (同条 4 項)。さらに、違法な公道レース犯罪を行い、その後 4 年以内に 3 回目の同一犯罪で有罪とされた場合、裁判所は自動車の没収および破壊を命令してよい (129A 条 - 2009 年改正)。ただし、犯罪者その他の者に不当に過酷な結果になる場合には没収を命令してはならない (同条 4 項)。

(2) オーストラリア　オーストラリアの各州は、一定の危険運転 (Hoon-driving) に対して自動車の没収を規定する (Anti-Hoon Laws)。ビクトリア州道路安全法 (Road Safety Act 1986)³⁵⁾ 84T 条は、運転者が関連犯罪で有罪とされ、6 年以内に 2 回以上の他の関連犯罪を行った場合、裁判所は、関連犯罪に使用された自動車を没収することを命じてよいと規定する。ニューサウスウェールズ州道路運送法 (Road Transport Act 2013)³⁶⁾ 245 条は、5 年以内に 2 回以上の制裁可能な犯罪に使用された自動車は、裁判所の有罪認定により没収されると規定する。南オーストラリア州刑法 (Criminal Law (Clamping,

33) See National Highway Traffic Safety Administration, Update of Vehicle Sanction Laws and Their Application, Vol.1, 2008, PP.31-35.

34) www.legislation.gov.nz/act/public/2002/0009/latest/DLM135342.html (最終アクセス2020年11月2日)。

35) <https://content.legislation.vic.gov.au/sites/default/files/2020-04/86-127aa201%20authorised.pdf> (最終アクセス2020年11月2日)。

36) <https://www.legislation.nsw.gov.au/view/html/inforce/current/act/2013-018#Sec.245> (最終アクセス2020年11月2日)。

Impounding and Forfeiture of Vehicles) Act 2007)³⁷⁾ 12条 1 項は、没収犯罪 (Forfeiture Offence) の場合、有罪とされた者が、12カ月以内に1回以上、10年以内に2回以上の他に規定された犯罪で有罪とされ、あるいは処罰された場合は、裁判所は没収を命じなければならないと規定する。ただし、没収命令が金銭的・物理的に著しく過酷である場合、犯罪が自動車所有者の認識・同意なく行われた場合、没収命令が提供者の権利を著しく侵害する場合は、裁判所は没収を命じなくてもよい (同法13条 1 項)。クィーンズランド州警察権限および責任法 (Police Powers and Responsibilities Act 2000)³⁸⁾ 74B 条は、運転者がタイプ1の自動車関連犯罪 (スピード違反、自動車レース等) で一定期間内に1回有罪とされた、または2回以上有罪とされた場合、同74F 条は、運転者がタイプ2の自動車関連犯罪 (無保険・無登録・違法改造の自動車・無免許・一定の飲酒運転、スピード違反等) で一定期間内に3回有罪とされた、または4回以上有罪とされた場合、自動車は州の財産となると規定する。西オーストラリア州道路交通法 (Road Traffic Act 1974)³⁹⁾ 80A 条、同80C 条は、自動車レースや無免許運転等の押収犯罪 (impounding offence) で有罪とされ、その犯罪が行われる前の5年以内に押収犯罪で2回有罪とされた場合、裁判所は自動車を没収することを命令してよいと規定する⁴⁰⁾。

(3)ドイツ　ドイツ刑法は、74条 1 項で行為手段 (Tatmittel)、同条 2 項で行為客体の任意的没収を規定し、315f 条で、許可されていない自動車レースに運転者として参加し、故意・過失により、人の生命・身体、重要な価値のある他人の物を危険に晒し、人を死亡させ、重篤な健康障害を惹起する行

37) [https://www.legislation.sa.gov.au/LZ/A/CRIMINAL%20LAW%20\(CLAMPING%20IMPOUNDING%20AND%20FORFEITURE%20OF%20VEHICLES\)%20ACT%202007/2010.06.30/2007.29.AUTH.PDF](https://www.legislation.sa.gov.au/LZ/A/CRIMINAL%20LAW%20(CLAMPING%20IMPOUNDING%20AND%20FORFEITURE%20OF%20VEHICLES)%20ACT%202007/2010.06.30/2007.29.AUTH.PDF) (最終アクセス2020年11月2日)。

38) <https://www.legislation.qld.gov.au/view/pdf/inforce/2017-09-13/act-2000-005> (最終アクセス2020年11月2日)。

39) [https://www.legislation.wa.gov.au/legislation/prod/filestore.nsf/FileURL/mrdoc_4339.Pdf/\\$FILE/ROAD%20Traffic%ACT%201974%20-%205B14-k0-00%5D.pdf?OpenElement](https://www.legislation.wa.gov.au/legislation/prod/filestore.nsf/FileURL/mrdoc_4339.Pdf/$FILE/ROAD%20Traffic%ACT%201974%20-%205B14-k0-00%5D.pdf?OpenElement) (最終アクセス2020年11月2日)。

40) See Rachel Macreadie, Road Safety Amendment Bill 2015- Hoon Driving, Research Note No.3. (3,July 2015), P.1.

為（315d条）に関連する自動車の任意的没収を規定する⁴¹⁾。また、道路交通法21条3項により、無免許運転の場合で、運転が禁止され（刑法44条、道交法25条）、または運転免許の付与が停止されている（刑法69a条）にもかかわらず、自動車を運転した場合には、故意行為であり、自動車が行為者に帰属する場合、行為者に責任がない場合であっても、これに関連する自動車は没収することが許される。

最近の判例においては、74条1項に基づいて、犯罪の行為手段として使用された自動車を没収することができる⁴²⁾とされている。また、旧74条2項2号⁴³⁾に基づく任意的保安的没収として自動車を没収することもできる⁴⁴⁾。無免許運転に利用された自動車は没収しうる⁴⁵⁾。

いずれの没収についても均衡（比例）の原則が妥当する。刑法74f条1項前段は、「没収が定められていない場合には、74条（正犯・共犯の生成物件、行為手段、行為客体の没収）および74a条（他人の生成物件、行為手段、行為客体の没収）の場合において、没収が、行われた行為および没収の対象者に対する非難に比例しないであろうときは、没収は命じられてはならない。74条から74b条（保安没収）および74d条（文書の没収、使用不能処分）の場合において、没収の目的が、より緩やかな処分によって達成されうるときは、裁判所は没収の留保を命じる。」と規定する。

その際には、没収対象物の経済的価値、行為の意義および所有者に対する非難が考慮される。また、保安的没収の場合には、没収ほど過酷でない措置

41) 神馬幸一「『道路交通において許可されていない自動車競走の可罰性(第56次ドイツ刑法改正)』の法律案理由書」独協法学105号（2018年）257頁以下参照。

42) BGH Beschl.v.12.6.2018, 1StR 159/18, BGH Urt.v.13.9.2018, 4StR 174/18, BGH Beschl.v.10.1.2018, 5StR 505/17, BGH Beschl.v. 8.5.2018, 5StR 108/18, BGH Beschl.v.10.1.2017 3StR 484/16.

43) 客体が、その性質および事情により、社会を危殆化し、または違法行為の遂行に役立つ危険があるとき。

44) KG NSTZ-RR 2010, 58 (Beschl.v.14.1.2009).

45) AG München Urt.v.19.10.2017, Az.: 943 Ds 413 Js 241683/16, KG Beschl.v. 21. 08.2018, (3) 121Ss135/18 (19/18).

でも追求された保安目的を達成することができるか否かを検討すべきである⁴⁶⁾。執拗な法律違反があり、没収しなければ当該対象物が違法行為に用いられる危険性が存在する場合、具体的な反復の危険が存在することから、被告人の財産的利益と具体的な反復の危険および公衆の保護の必要性という対立する利益を衡量して比例性が肯定される⁴⁷⁾。没収は付加刑として量刑の一部であり、没収が減輕事情として主刑の量刑に入れられるべきであったか否かの検討を可能にするためには、比例性に基づく審査が不可欠である。したがって、没収される対象の価値が、必要な全体的考察の範囲で考慮されなければならない⁴⁸⁾。こうして自動車の没収が不当な過酷さ、害悪、ないし行為責任と没収という制裁との大幅な開きを意味するほどに行為者の不法内容および責任が軽いと解されない場合には均衡（比例）するとされる⁴⁹⁾。

(4)スイス　スイス刑法69条は保安没収を規定する⁵⁰⁾。第1に、保安処分であることから、対象が将来公の秩序を危殆化するか否かを裁判所が判断する。第2に、没収は財産権の保障（連邦憲法26条）を侵害することになるから、連邦憲法36条により目的と均衡していなければならない。均衡（比例）の原則は、処分が求められた目的を達成するのに適していることを要求し、同時にこの目的がより緩やかな措置により達成されてはならない。また、安全という達成されるべき目的と行為者の財産権の侵害との間に合理的な関係が存

46) KG NStZ-RR 2010, 58.「犯罪生成客体、供用客体が危険性のみを理由として、所有権のありかや行為者の責任とは無関係に没収される」保安的措置とするのは、フランツ・シュトレング（小池信太郎監訳）「ドイツにおける刑事制裁—経験的視点を交えた概観—」慶應法学34号（2016年）125頁。なお、横濱和弥「ドイツ刑法における供用客体の没収—日本刑法上の供用物件・供用準備物件の没収との対比を念頭に—」法学研究92巻11号（2019年）56頁以下参照。

47) LG Zweibrücken, Urt.v.25.01.2016.

48) KG Beschlv.21.08.2018, (3) 121 Ss 135/18 (19/18).

49) LG Berlin Beschlv.29.1.2019, 511 Qs 126/18. -315f 条の場合、さらなる行為者の交通違反の危険、走行区間の長さ、競争の性質・方法、他人の危殆化の程度、行為者の家族が自動車に頼っていないかという問題が考慮される。

50) 犯罪遂行に役立ち、または決定的役割を果たし、もしくは犯罪より産出された対象が、公衆の安全、風紀（Sittlichkeit）、公の秩序を危殆化する場合、裁判所は、特定の者の可罰性にかかわらず、対象の没収を命じる。

在することが要求される⁵¹⁾。

道路交通法90a条は、悪質な (grob) 交通規則違反がためらいなく (skrupellos) 行われ、没収によって行為者のさらなる悪質な交通規則違反を防止することができる場合に、裁判所は自動車の没収を命じることができると規定する。「悪質な」とは、無謀な行為、危険性を意識して他人の法益に対して無思慮な行為をいうとされる⁵²⁾。故意による基本的な交通規則違反により、重大な傷害・死亡を伴う事故の高度の危険を引き受ける場合、すなわち著しい最高速度違反、著しく危険な追い越し、認可されていない自動車レースへの参加による場合 (道路交通法90条3項、4項) には、通常没収の要件が充足される⁵³⁾。本条による没収の場合も、均衡 (比例) 性の原則が検討されなければならない⁵⁴⁾。もっとも、これに対しては、偶然的な自動車の価値に依存することになるから本規定は不当であり、法治国家原理に反するとの批判がある⁵⁵⁾。

(5) 韓国 韓国では、刑法48条による車両の没収もあり得るとされている。判例によると、2007年以降、没収を認めるものが現れており、3年から5年の内に飲酒運転を3回以上した、常習性・再犯の憂慮・社会的に非難可能性が高い常習運転者の車両を没収する。ただし、近年では、常習者からの車両没収は、二重処罰になり憲法違反の疑いがあるとされ、没収は減少傾向にあるとの報告がある⁵⁶⁾。

(6) アメリカ

1) 立法例 アメリカにおいては、コモンロー上、裁判所は重罪に使用さ

51) BGE135 I 209 (215E.3.3.1) (Urt.v.30.4.2009), Basler Kommentar Strafrecht 1, 4.Aufl., 2019 [Baumann], § 69 Rn.14.

52) F.Baumann/C.Stengel, Einziehung von Motorfahrzeugen, Jusletter 25.11.2013, S.3.

53) BGE 139 IV 250 (254E.2.3.3) (Urt.v.25.4.2013), C.Aldrey, Auswirkungen des Raser- Tatbestands auf die Rechtsdogmatik und die Rechtspraxis- Eine Untersuchung unter besonderer Berücksichtigung des Kantons St.Gallen, 2015, S.36.

54) BGE 139 IV 250 (252E.2.1) (Urt.v.25.4.2013).

55) Baumann//Stengel, a.a.O. (Am.52), S.7.

56) 国際交通安全学会『危険運転致死傷罪の学際的研究 (II) 報告書』(2013年) 13頁。

れた自動車の没収を命じることができるとされている⁵⁷⁾。連邦法は、一定の重罪に用いられた自動車及び自動車部品の没収を規定している⁵⁸⁾。なお、輸送衡平法⁵⁹⁾は、常習飲酒運転者に使用された自動車の押収・没収規定を州法が規定することを要求した。

また、州法においては、ほとんどの州が固有の民事没収制度を有している⁶⁰⁾。民事没収が多用される⁶¹⁾のは、軽罪であることが多い自動車犯罪も、複数になると重罪とされること、没収するのに有罪判決を必要としないこと、刑事訴追から独立して手続を進められること、公的妨害であり刑罰ではないこと、低い証明基準で、被告人に属さない財産を没収できることなどの理由がある⁶²⁾。なお、薬物犯罪に使用された自動車の没収と比較すると、交通犯罪に使用された自動車の没収の適用数は少ないようである⁶³⁾。薬物犯罪対策に伴って、1980年代後半から1990年代にかけて民事没収は急速に拡大した⁶⁴⁾。しかし、この民事没収制度については、近年厳しい批判が加えられ、後述のように、民事没収の範囲を限定し、その要件を厳格化するなどの法改正が行われている。

さらに、多くの州法が、飲酒運転等の交通犯罪の場合に、一定の要件で自

57) Voas /Fell/Mcknight/Sweedler, Controlling Impaired Driving Through Vehicle Programs: An Overview, *Traffic Injury Prevention* 5 (3) (2004), P.293., DOTHSS807 870 Final Report, Assessment of Impoundment and Forfeiture Laws for Drivers Convicted of DWI, Phase1, 1992, P.7, 70., *Commonwealth v. Crosby*, 568 A.2d 233 (390 Pa. Super. Ct.140 (1990)).

58) 18 U.S.C. § 512.

59) Transportation Equity Act for the 21st Century, Public Law No.105-178.

60) See A.Haller, Legislative Reform or Legalized Theft; Why Civil Asset Forfeiture Must Be Outlawed in Ohio, 67 *Clev.St.L.Rev.* (2019) P.306.

61) 87%との研究もある。See A.Haller, *Id.* at 307.

62) J.B.Weld, Forfeiture Laws and Procedures in the United States of America, 146th International Training Course Visiting Experts' Papers, 2009, P.22.

63) DOTHSS, *supra* note 57 at 53.

64) R.Jones, Excessively Unconstitutional: Civil Asset Forfeiture and the Excessive Fines Clause in Virginia, 25 *Wm. & Mary Bill of Rts.J.* (2017), 1393 (1419), L.Ellsworth, Pennies from Heaven or Excessive Fines from Hell?- *Commonwealth v. 1997 Chevrolet Keeps Civil Asset Forfeiture's Threat to Homeownership in Purgatory*, 63 *Vill L.Rev.* (2018), 125 (127).

動車の没収を認めている⁶⁵⁾。第1に、連邦法と同様に薬物物犯罪、密輸出入等の一定の重罪に自動車を使用した場合に没収を規定する立法例がある⁶⁶⁾。第2に、運転免許停止・取消期間中の運転の場合に没収を規定する立法例がある⁶⁷⁾。第3に、一定期間内のアルコールの影響下での運転等の場合に没収を規定する立法例がある⁶⁸⁾。その多くは累犯者、複数回の違反をした者が対象とされている⁶⁹⁾。

65) See NHTSA, 2016 Digest of State Laws: Driving under the Influence of Drugs, 2018. The Transportation Equity Act for the 21st Century in 1998 (Public Law No.105-178) は、常習飲酒運転犯人によって使用された自動車の押収・没収を州法が規定することを要求する。

66) アラバマ (Ala.Code § 13A-10-207)、アラスカ (Alaska Stat. § 28.35.036 (a))、アリゾナ (Ariz. Rev.Stat. § 13-4304)、アーカンソー (Ark.C. Ann. § 3-3-403)、カリフォルニア (Cal.Penal Code § 9.47.060)、コロラド (Col.Rev.Stat. § 16-13-504)、フロリダ (Fla.Stat. § 932.703)、ルイジアナ (La.Stat. Ann. § 14: 54: 4A)、ミシガン (Michigan Vehicle Code Act 300 (1979) § 257.625n)、ミシシッピ (Miss. Code Ann. § 63-11-30 (2))、ネブラスカ (Neb.Rev.Stat. § 28-431 (1))、ネバダ (Nev.Rev.Stat. § 179.1164)、ニューハンプシャー (N.H.Rev.Stat. § 318-B:17b)、ニュージャージー (N.J.Rev.Stat. § 2C:64-1)、ニューメキシコ (N.M.Stat. § 30-3-8.1)、ノースカロライナ (N.C.Gen.Stat. § 20-28.2)、ノースダコタ (ND.Cent.Code § 39-30-04)、オクラホマ (OKla.St.tit. § 21-1738)、ペンシルバニア (42Pa.C.S. § 5803)、サウスカロライナ (S.C.Code Ann. § 56-29-50)、サウスダコタ (S.D.Codified Laws § 32-4.10.1)、テキサス (Tex.Code Crim. Proc. Ann. § 59.02)、ユタ (Utah Code Ann. § 24-4-102 (3).)、バーモント (Vt.Stat. Ann. § 4243)、バージニア (Va.Code Ann. § 19.2-386)、ワシントン (Wash.Rev.Code § 10.105.010)、ワイスコンシン (Wis.Stat. § 973.075 (1) (b))、ワイオミング (Wyo.Stat. Ann. § 35-7-1049) 等の州法がこの類型に属する。

67) カリフォルニア (Cal.Vehicle Code § 14607.6)、インディアナ (Ind.Code. § 34-24-1-1 (a) (15))、ミズーリ (Mo.Rev.Stat. § 82.1000)、ノースカロライナ (N.C.Gen.Stat. § 20.28.3)、オレゴン (Or. Rev.Stat. § 809.740)、サウスカロライナ (S.C.Code Ann. § 56-5-6240 (A) - 5年以内に4回以上)、テネシー (Tenn.Code Ann. § 55-50-504 (g) - 飲酒影響下での運転での免許停止・取消中の運転)、ユタ (Utah Code Ann. § 24-4-102 (3) (b).) 等の州法がこの類型に属する。

68) アラスカ (Alaska Stat. § 28.35.030, 036)、ワシントン (Wash.Rev.Code § 46.61.5058 (2)) (7年以内)、オクラホマ (Okla.Stat.tit. § 47-11-902b) 等の各州法がこの類型に属する。

69) 一定期間に2回以上のDUI有罪—ミシガン (MI Comp.L. Michigan Vehicle Code Act 300 (1979) § 257.625n)、モンタナ (Mont.Code Ann. § 61-8-733)、ニューヨーク (Civil Practice & Rules § 1311 (1) (a) (10年以内)、テネシー (Tenn.Code Ann. § 55-10-414)、3回以上—ハワイ (Haw. Rev.Stat. § 291E-61.5 (d) (10年以内)、マサチューセッツ (Mass. Gen.Laws § 14-90-24W)、ミシシッピ (Miss.Code Ann. § 63-11-30 (2) (c)) (5年以内)、ミネソタ (Minn.Stat § 169A.63) (10年以内)、ノースカロライナ (N.C.Gen.Stat. § 20-138.5) (10年以内)、ノースダコタ (N.D.Cent.Code § 39-08-01.3 (7年以内)、サウスカロライナ (S.C.Code Ann. § 56-5-6240 (A)) (10年以内)、一定期間に4回以上—アーカンソー (Ark.Code Ann. § 5-65-117 (a)) (5年以内)、

このように、多くの州は、自動車所有者が一定期間内に複数の飲酒運転等の一定の犯罪で有罪判決を受け、または飲酒運転等の有罪を理由とする免許停止・取消中の運転の場合に自動車の没収を認めている。ほとんど全州で採用されているイグニッション・インターロックと比較すると、自動車没収規定は若干少ないようである。自動車の没収の目的は、判決の言い渡しを受けた者の将来の犯罪抑止、公衆の安全、福祉の保護、潜在的犯罪者である他者の犯罪抑止、行為の重大な性質の公的非難表明にあるとされる⁷⁰⁾。没収により自動車を運転者の支配から取り除き、交通犯罪の減少と道路の安全の回復を図ろうとするものである。

この目的達成のために没収が有効であるか否かについて、その評価は分かれている。全体について統計データが存在しないために、正確な評価は困難であるが⁷¹⁾、一方で、交通犯罪、危険な公道レースは減少し⁷²⁾、累犯に対して効果が見られ⁷³⁾、一般予防・特別予防効果、ドライバーに対する警告、道路の安全が回復したとの積極的評価がある。他方で、手続的保障を危険にさらす⁷⁴⁾、法執行の誤りの促進、保管・移動のコスト、車両の価値の低さ、違反者以外の所有の割合の高さ、家族への影響、重罪あるいは累犯に限定されていること⁷⁵⁾ などのために、薬物犯罪に対する没収と比較して適用例が少なく、効果は限定的であるとの評価もある⁷⁶⁾。

オハイオ (Ohio Rev.Code, § 4511.19 (G))。OUI (飲酒運転) で有罪かつ以前の DUI (飲酒運転) での有罪で科せられた免許停止後の運転の場合に必要な没収とするのは、メイン州 (29-A Me. Rev.Stat, § 2421)、ミズーリ州 (Mo.Rev.Stat, § 82.1000)。

70) See Alaska Stat. § 28.35.036, Okla.St.Ann.tit.47 § 11-902b (H), N.M.Stat.Ann. § 31-27-2.

71) DOTHS, *supra* note 57 at 71.

72) J.L.Worrall, *Asset Forfeiture*, 2008, P.13, S.A.S.Gargoum, *Assessing the Safety Effects of Excessive Speeding Legislation in Canada*, 2015, P.25, NHTSA, *supra* note 33 at 22.

73) Voas/De Young, *Vehicle Action: effective policy for controlling drunk and other high-risk drivers?*, *Accident Analysis and Prevention* 34 (2002), P.267, Gargoum, *supra* note 72 at 25, DOTHA, *supra* note 57 at 71.

74) Worrall, *supra* note 72 at 15.

75) 軽い犯罪にも用いるべきであるとするのは、Voas, et.al, *supra* note 57 at .293, DOTHS, *supra* note 57 at 76.

76) Gargoum, *supra* note 72 at 27, DOTHS, *supra* note 57 at 73, NHTSA, *supra* note 33 at 23, 42, 44.

交通犯罪に対する自動車没収において重要な問題となるのは、没収が行われた犯罪に対する刑罰としては過重ではないかということである。伝統的に自動車の没収は本来公共の安全を保護するという矯正目的であり、酩酊運転者を公道・高速道路から排除するという目的は非刑罰的・民事的（物自体が有罪）であるから、刑事訴追における有罪を必要とするものではない。したがって、刑事手続に関する規定である合衆国憲法第8修正⁷⁷⁾は没収には適用されないと解されてきた⁷⁸⁾。

2) 判例 没収の過重性判断について、第1に、Austin 事件判決⁷⁹⁾は、薬物犯罪（7年の拘禁刑）に用いられたモービル・ホームとカー用品店の民事没収規定（21 U.S.C. § § 881(a)(4), (7)）に基づく没収について、没収規定が刑事罰と特徴づけられるか民事的救済として特徴づけられるかにかかわらず、いずれの見解においてもその目的は犯罪行為に対する刑罰として働くものであり、合衆国憲法第8修正の「過重な罰金条項」により課せられた制限に服するとした。これにより、非刑事的没収も第8修正の対象となることとなった⁸⁰⁾。ただし、本判決は、没収の過重性判断の基準を示してはいない。

第2に、Chandler 事件判決⁸¹⁾は、130以上の薬物取引実行の手段として使用された土地（33エーカー、569000ドルの価値）の没収は、第8修正の過重罰金条項に違反しないとした。本判決は、手段性テストを支持して、(1)犯罪

Voas et.al, supra note 57 at 293.

77) 過大な額の保釈金を要求し、過大な額の罰金を科し、または残虐で異常な刑罰を科してはならない。

78) D.F.Buckman, When Does Forfeiture of Motor Vehicle Pursuant to Federal Statute Violate Excessive Fines Clause of Eighth Amendment, 169 ALR Fed.615 (625), D.Pimentel, Forfeitures and Eighth Amendment:A Practical Approach to the Excessive Fines Clause as a Check on Government Seizures, 11 Harv.L. & Policy Rev. (2017), P.541 (546). 田村泰俊「非刑事的没収・追徴の動向と限界—Civil Forfeiture の法理と RICO 法の関連—」渥美東洋編『組織・企業犯罪を考える』（中央大学出版部、1998年）132頁参照。

79) Austin v. United States, 509 U.S. 602 (1993).

80) 佐伯仁志『制裁論』（有斐閣、2009年）107頁以下、田村泰俊「非刑事没収・追徴と合衆国憲法第8修正の適用—2000年法改正と Bajakjian 判決の分析—」法学新報110巻7=8号（2003年）255頁参照。

81) United States v. Chandler, 36 F.3d 358 (4th Cir.1994).

と財産の関係および犯罪における財産の役割の程度、(2)所有者の役割と責任、(3)残余部分から区別できる違反財産の分離の可能性を考慮する。財産と犯罪の関連性の強度・程度を測るに際しては、1) 犯罪における財産の使用が意図的・計画的であったか、単に偶然・幸運であったか、2) 財産が違法活動の成功にとって重要であったか否か、3) 財産が違法に使用された時間、使用の特別な程度・範囲、4) 違法な使用が単発であったか繰り返されていたか、5) 財産の取得・維持・使用の目的が犯罪遂行であったか否かを考慮に入れてよいとする。

第3に、Ziepfel 事件判決⁸²⁾は、5年以内に4度目のアルコールの影響下での運転の罪(罰金の上限10000ドル)で有罪判決を受けた被告人のオートバイ(23000ないし30000ドルの価値)を没収したという事案について、関連性テストを採用して、問題は没収対象財産が過重な罰金を回避するのに十分に犯罪と密接な関係があるか否かであり、法定の罰金額は一つの考慮要素にとどまり、より重要なのは、行為者はバイクがなければ犯罪を犯すことができなかったということであるとして、没収は過重ではないとした⁸³⁾。

第4に、Bajakajian 事件判決⁸⁴⁾は、虚偽申告による通貨(35万7144ドル)の国外への持ち出しおよび税関への不報告で有罪となり、全額の没収が請求されたが、地区裁判所、控訴裁判所は15000ドルの没収のみを認めたという事案について、比例性テストを採用して、没収が犯罪の重大性に対して著しく均衡を失する場合にのみ第8修正に違反するとした。そして、被告人の違反は他の違法活動とは関係がないこと、問題となった金銭は適法活動から得られたものであり、適法な借金返済のために用いられたものであること、被告人は法が予定している資金洗浄者、薬物取引者、脱税者には含まれないこと、連邦量刑ガイドラインが定める本罪の罰金刑の上限が5000ドルにとどまること、責任が軽微であること、被告人が生じさせた損害が軽微であること

82) State v. Ziepfel, 107 Ohio App. 3d, 646, 669 N.E.2d 299 (1995).

83) 関連性テストについては、田村・前掲注80) 256頁参照。

84) United States v. Bajakajian, 524 U.S. 321 (1998).

を理由として、本件没収は著しく均衡を失するもので第8修正に違反するとして、初めて過重罰金条項を適用して民事没収を取り消した⁸⁵⁾。

なお、本判決も引用する *Solem* 事件判決⁸⁶⁾ は、比例性判断の基準として、1) 犯罪の重大性と刑罰の過酷さ、2) 当該罰金と同一管轄内における他の犯罪遂行に対して科せられた罰金との比較、3) 当該罰金と他の管轄内における同種犯罪遂行に対して科せられた罰金の比較を挙げていた。

本判決に対しては、一方で、比例性テストを確立したものであり⁸⁷⁾、その後の下級審判例、当事者を導く一貫した枠組みを提供したとの評価がある⁸⁸⁾。他方で、これだけでは手段性テストと同様に憲法上要求される比例性の基準を満たさない、不明確で統一的テストとはいえない、犯罪の重大性という客観的基準によって説明することは困難である、個人の支払い能力を考慮できない⁸⁹⁾、同種犯罪で没収対象財産の価値が低ければ過重ではないが、高価であれば過重になるのは問題である⁹⁰⁾ などの批判が加えられていた。

第5に、*Milbrand* 事件判決⁹¹⁾ は、マリファナ栽培に使用された被告人の土地(85エーカー)の没収は、過重罰金条項に違反しないとした。そこでは、適正な分析は手段性と比例性の双方の原則の混合テストであり、合憲というためには、没収対象財産が基礎となる犯罪に比例し、かつ、基礎となる犯罪

85) 萩原滋「刑事没収と過大な罰金禁止条項」愛知大学法学部法経論集151号(1999年)79頁以下、田村・前掲注80)246頁以下、佐伯・前掲注80)108頁以下参照。

86) *Solem v. Helm*, 463 U.S. 277 (1983).

87) *R.Kronenberg, County of Nassau v. Canavan*, *Touro L.Rev.*18-2-251 (2015), P.256.

88) *D.Pimentel*, *supra* note 78 at 561, *N.V.Demleitner*, *Will the Supreme Court Rein in "Excessive Fines" and Forfeitures? Don't Rely on Timbs v. Indiana*, *Federal Sentencing Reporter* 32-1-8 (2019), P.10, *K.Fernandez*, *Timbs v. Indiana: The Constitutionality of Civil Forfeiture, When Used By States*, *Duke J. of Constitutional L & Public Policy* 14 (2019), P.14. その後の比例性肯定例として *United States v. One 1997 E35 Ford Van*, *VIN 1FBJS31L3VHB70844*, 50 F.Supp.2d 789 (N.D.Ill.1999) などがあり、否定例としては *United States v. One 1992 Isuzu Trooper VINNo. JACDH58W3N79112571*, 51 F.Supp.2d 1268, 169 ALR Fed.811 (M.D.Ala.1999), *Commonwealth v. 5444 Spruce Street 632 A.2d 396* (Pa.2003) 等がある。

89) *Pimentel*, *supra* note 78 at 561.

90) *Jones*, *supra* note 64 at 1414.

91) *United States v. Milbrand*, 58 F.3d 841 (1995).

の不可欠な一部でなければならぬとされた。過重性判断の際に考慮すべき要素は、1) 犯罪の重大性および当該犯罪に科する刑と比較した没収の過酷さ、2) 財産と犯罪との関係(犯罪における財産の使用が違法活動の成功にとって重要であったか、故意的・計画的であったか、単に偶然・幸運であったか、一時的・場所的に広範であったか)、3) 財産所有者の責任の役割・程度である⁹²⁾。この混合テストは、没収が過重でないというためには、手段性テストと比例性テストの双方を充足させなければならない点で、民事没収ケースにおいて最良の保護を提供するとする評価もある⁹³⁾。

以上のように、過重罰金該当性の判断基準については、手段性テスト、関連性テスト、比例性テスト、混合テストが主張されている。近年は、1) 没収の過酷さと犯罪の重大性—比例性、2) 財産が犯罪遂行の不可欠な一部であったか—手段性、3) 犯罪行為の性質・程度、4) 所有者の認識—犯罪的使用の是認、5) 犯罪により生じた損害の諸要素に基づくテストが提唱されている⁹⁴⁾。

Bajakajian 事件判決以降の判例は、比例性テストを適用する傾向にあるともいわれているが⁹⁵⁾、手段性、比例性、財産の評価、犯罪の重大性に加えて、財産所有者の責任に注目するものも少なくない⁹⁶⁾。すなわち、著しい不均衡に関する諸要素から、所有者が犯罪目的の財産使用を防止するためになしうることをすべて行った場合には、没収は許されないとされる。また、行為への関与と責任から、あるいは法定罰金の最高額と自動車の価値の不一致から

92) 同旨判例として、United States v. One 1990 Ford Ranger Truck, VIN No.1FTCR10TALUCO8885, 888 F.Supp.1170 (N.D.Ga.1995), Attorney- General v. Chrysler, 217 A.D.2d 342 (1996), Akron v. Kirby, 113 Ohio App.3d 452 (1996), County of Nassau v. Canavan, 2001 N.Y.LEXIS 551 (2001), Howell v. State, 283 Ga. 24, 656 S.E.2d 511 (2008) 等がある。

93) Jones, supra note 64 at 1415.

94) Jones, supra note 64 at 1416.

95) Kronenberg, supra note 87 at 260. 著しい不均衡テストのバリエーションとするのは、Jones, supra note 64 at 1411. 判例として、State v. Boyd, 238 Wis.2d 693, 2000 WI App. 208, 618 N.W.2d 251 (Ct.App.2000).

96) Commonwealth v.1997 Chevrolet & Contents Seized from James Young, 160 A3d 153 (Pa.2017) 191. L.E.Ellsworth, supra note 64 at 136, Demleitner, supra note 88 at 9.

著しく不均衡とするように、比例性分析に一定の指針を提供するものもある⁹⁷⁾。

なお、近年、Chevrolet 事件判決⁹⁸⁾は、規制薬物没収法(42 Pa.C.S. § § 6801-6802)に基づく家屋と自動車の没収について、手段性と比例性の二段階テストを採用した。第1に、財産が没収の基礎となる犯罪の手段であったか否かについては、1) 財産が違法活動の成功に重要であったか、2) 財産の使用が意図的・計画的であったか、偶然であったか、3) 財産の違法な使用が単発か頻発か、4) 財産の取得・維持・使用の目的が犯罪遂行であったか、5) 財産の違法な使用が広範囲か一時的か、6) 財産が可分かが考慮される。第2に、比例性について、財産の価値の評価に当たっては、1) 財産の公正な市場価値、2) 財産が家族の住居であるか、所有者の生活にとって重要であるかを考慮した財産の主観的価値、3) 所有者・善意の第三者に没収がもたらす損害、4) 没収が財産の所有者からその生活を奪うかという要素が考慮される。第3に、犯罪の重大性を測るに際しては、1) 基礎となる犯罪の性質、2) 他の違法活動と犯罪の関係および犯罪者が犯罪が予定している者の範囲に属するか、3) 犯罪者に科せられる現実の刑罰と比較した認められる刑罰の上限、4) 犯罪行為の通常性—違法行為が単発か頻発で逸脱行動の類型を構成するか、5) 訴追された犯罪から生じる現実の損害、6) 財産所有者の責任が考慮される。本件の財産は薬物取引の手段であったが、著しい不均衡の問題に答えていないために事実審裁判所に差し戻された。ここでは、二段階テストとして、第1に、没収できる財産が犯罪遂行の手段でなければならない。第2に、没収の総計が犯罪の重大性と均衡していなければならないとされている。比例性評価に際して、処罰の過酷さ、犯罪の重大性、財産所有者の責任が考慮されている⁹⁹⁾。こうして、著しい不均衡テストは、すべてのタイプの民事的財産没収に適用できるとされる。

97) Demleitner, *supra* note 88 at 9.

98) Commonwealth v. 1997 Chevrolet & Contents Seized from James Young, 160 A.3d 153 (2017).

99) See Ellsworth, *supra* note 64 at 128, 140.

Espinoza 事件判決¹⁰⁰⁾は、自動車がDWI（飲酒運転）犯罪の遂行において、またはDWI犯罪の有罪・逮捕の結果として免許停止・取消された者により運転されていた場合、自動車は不法妨害と宣言され、直ちに押収・没収されると規定する条例（N.M.Rev.Ordinace §7-6-2）に基づいて自動車を没収された原告が過重性を主張して返還を求めた。地裁はこれを棄却したが、控訴裁判所は地裁判決を破棄した。

ニューメキシコ州では、押収・没収の基準の統一の必要性、没収対象財産に利益を有する善意の者の憲法上の権利保護、経済的インセンティブ減少による犯罪抑止、犯罪活動からの金銭的損害の増加、違法な財産没収に対する保護、刑事没収のみが許容されることの確保という観点から、2015年にニューメキシコ没収法により州法が改正され、没収法は、逮捕され、犯罪で有罪となった場合、法執行官による財産の没収を許容する刑事没収手続であり、州は、財産が犯罪遂行により取得され、または犯罪遂行に使用された道具であるために没収されることを、明白かつ説得的な証拠により立証することとされた¹⁰¹⁾。

没収手続終了後、財産を没収された者は、没収が憲法に違反して過重であったか、有罪とされた犯罪の重大性と比較して著しく均衡を失するか否かを判断するために裁判所に請願することができる¹⁰²⁾。市の没収条例は立法者の意思に反し、ニューメキシコ没収法は条例で財産を押収・没収する市の権限を否定するとして、地裁判決を破棄した。

なお、最近の判例において、第8修正の加重罰金禁止条項は、連邦のみならず、州にも適用されることが明らかにされた¹⁰³⁾。また、DWI犯罪で有罪とされ、自動車（1999Lexus）が没収された事案について、運転者については合憲であるが、単独所有者である母親に対しては違憲であるとした例があ

100) Espinoza v. City of Albuquerque, 2019 NMCA 14 (N.M.Ct.App.2018).

101) N.M.Stat. Ann. § 31-27-4 (A) (B).

102) N.M.Stat. Ann. § 31-27-6 (K) (L) (M).

103) *Timbs v. Indiana*, 139 S.Ct.682 (2019).

る¹⁰⁴⁾。

3) 法改正 1980年代後半から1990年代に急速に拡大した民事没収制度に対しては、没収対象財産に利害関係を有する第三者に十分な権利保障が与えられておらず、また、犯罪の内容に比較して没収が過酷であるとの批判が大きくなった¹⁰⁵⁾。そこで2000年には、民事財産没収改正法が制定された¹⁰⁶⁾。比例性との関係では、過酷な没収禁止が明文化され、没収と犯罪の重大性を比較すべきことが求められた。この結果、民事没収手続の一般原則を定める18 U.S.C. § 983(g)は改正され、「(1)原告は、(a)(4)の下で、没収が憲法上過重であるか否かを判断することを裁判所に請願することができる。(2)この判断に際して、裁判所は没収と没収を生じさせる犯罪の重大性を比較する。(3)原告は、陪審のない裁判所により指揮された審理において、没収が著しく不均衡であることを証拠の優越をもって立証する責任を負う。(4)裁判所が没収は犯罪と著しく不均衡であると認定した場合、憲法第8修正の過重な罰金条項違反を回避するために必要として、没収を軽減または排除する。」と規定する。

本改正法は、Bajakajian 事件判決を成文化したものとされている¹⁰⁷⁾。これにより個々のケースにおける過重性判断の手続構造が確立され、財産所有者のデュープロセス保護を高めるという評価もあるが¹⁰⁸⁾、なお財産所有者に重い責任を課すもので不十分であるとの批判もあった¹⁰⁹⁾。いずれにせよ、本改正法は、州の法執行機関に影響を及ぼし、また議会は没収に関する財産所有者保護の欠如、没収の基準の不統一、善意者の憲法上の保護等に関する

104) Megan Ashley Olson, et.al., Respondents v. One 1999 Lexus MN License Plate No.851LDV VIN:JT6HF10U6X0079461, 2019 Minn.LEXIS 123.

105) D.Reed, The Next Step in Civil Forfeiture Reform: Passing the Civil Asset Forfeiture Reform Act of 2014, Catholic U.L.Rev.66-4 (2017), P.945.

106) Civil Asset Forfeiture Reform Act, Pub. L.N.106-185. 田村・前掲注80) 240頁以下参照。

107) Demleitner, supra note 88 at10. 田村・前掲注80) 242頁。

108) K.Milliron, Addressing Due Process Concerns: Evaluation Proposals for Civil Asset Forfeiture Reform, Florida L.Rev., 70-6-1379 (2018), P.1387.

109) D. Reed, supra note 105 at P.945.

問題解決を図る契機となった¹¹⁰⁾。

本改正法以降、Lot Numbered One of Lavaland Annex 事件判決¹¹¹⁾は、犯罪の性質、犯罪と他の違法活動との関係、財産が違法活動の結果を構成するか、違法活動により生じた損害、被告人の財産の価値・機能、原告の責任、原告により獲得された利益、犯罪に対して認められる刑罰の上限を考慮して、薬物犯罪が重大犯罪であり、他の重大犯罪と関連すること、薬物販売は盛んで長期にわたること、法律・量刑ガイドラインにより認められる罰金は企業に対しては200万ドルを超えること、被告人の財産が隠匿するために使用され、違反遂行を助長することは争いがないことから、モーターの没収は第8修正に違反しないとされた¹¹²⁾。

さらに、第5修正の下での個人の財産権の強化とデュープロセスの確保を目的とした2014年本法改正法案5条は、「没収が憲法上過重であるか否かを判断するに際して、犯罪の重大性、財産と犯罪との関連性の程度、没収を生じさせる犯罪に適用可能な宣告刑の範囲、財産の公正な市場価値、財産所有者に対する過酷さの要素を考慮すべきである。」と規定する¹¹³⁾。

2014年以降、多くの州法が、一定価格以下の民事没収を禁止し、一定価格以上の没収に有罪を要件とするように改正された¹¹⁴⁾。2015年、ニューメキシコ州没収法は、没収は刑事手続における有罪を要件とし、州に明白かつ説得的な証拠による立証責任を課し、没収の過重性判断規定を設けた¹¹⁵⁾。2019年、アーカンソー州民事財産没収改正法は、財産の押収・没収に先立って有

110) Milliron, *supra* note 108 at 1386.

111) *United States v. Lot Numbered One of Lavaland Annex*, 256 F2d 949 (10th Cir.2001).

112) Cf. *United States v. 45 Claremont St.*, 395 F3d 1 (1st Cir.2004), *United States v. Jararam Inc.*, 599 F3d 347 (4th Cir.2010).

113) 本法案は現在は停止中であり、なお成立してはいない。See Reed, *supra* note 105 at 953—比例性要件を、公正な市場価値、利用可能な宣告刑の範囲、財産所有者・扶養家族への過酷さの領域に拡大するものであり、裁判所には新たな基準で過重罰金を審査することが要求される。

114) Cf. Haller, *supra* note 60 at 311, L.E.Ellsworth, *supra* note 64 at 135, Institute for Justice, *Civil Forfeiture Reforms on the State Level* (<https://ij-org/activism/legislation/civil-forfeiture-legislative-highlights/>) (最終アクセス2020年11月2日).

115) NM Stat § 31-274A, B, 6M,

罪を要求する¹¹⁶⁾。2020年、ニューヨーク市無謀運転者責任法 (Reckless Driver Accountability Act) が制定され、危険運転車両排除プログラム (Dangerous Vehicle Abatement Program) が策定され、12カ月以内に赤色信号監視カメラに5回以上違反が捉えられ、または15回以上のスピード違反を繰り返したドライバーに、安全運転コースの受講を義務付け、講習を修了しなかった場合に車両を押収することができるとする¹¹⁷⁾。

現在では、州法は次のように分類できる。第1に、財産を没収するために民事没収を実質的に廃止し刑事没収のみを用いる¹¹⁸⁾。第2に、民事裁判所において財産を没収するために刑事裁判所における有罪を要求する¹¹⁹⁾。第3に、政府に善意の所有者の明白かつ説得的な立証責任を課す¹²⁰⁾。第4に、押収・没収活動の新たな報告要件を創設する¹²¹⁾。第5に、衡平配分 (equitable-sharing) の抜け穴を埋めるための反迂回立法を制定する¹²²⁾。

116) Arkansas Civil Asset Forfeiture Reform Act of 2019.

117) <https://www1.nyc.gov/office-of-the-mayor/news/096-20/mayor-de-blasio-signs-dangerous-vehicle-abatement-bill-law#0> (最終アクセス2020年11月2日)

118) ノースカロライナ (N.C.Gen.Stat. § 75D-5.)、ニューメキシコ (N.M.Stat. Ann. § 31-27-9.)、ネブラスカ (Neb.Rev.Stat. § 28-431.) の各州法。

119) ミズーリ (Mo.Rev.Stat. § 513.607.)、カリフォルニア (Cal.Health & Safety Code § 11488.4 (i) (5).)、オレゴン (Or.Rev.Stat. § 131A.450.)、ミネソタ (Minn.Stat. § 609.5315.)、バーモント (Vt. Stat. Ann. tit. 18 § 4243 (a).)、モンタナ (Mont. Code Ann. § 44-12-207 (1).)、ネバダ (Nev. Rev. Stat. § 179.1205.)、ニューハンプシャー (N.H. Stat. Ann. § 318-B:17-f.)、オハイオ (Ohio Rev. Code Ann. § 2981.04 (B).)、アイオワ (Iowa Code § 809A:13 (7).)、コネチカット (Conn. Gen. Stat. § 54-36a.)、ウィスコンシン (Wis. Stat. § 961.555 (2) (a).)、アーカンソー (Ark. Code Ann. § 5-64-505.)、ノースダコタ (N.D. § 19-03.1-36.2 (2).) の各州法。

120) コロラド (Colo. Rev. Stat. § 16-13-701.)、ケンタッキー (Ky. Rev. Stat. Ann. § 15A.342.)、コネチカット (Conn. Gen. Stat. § 54-36a.)、フロリダ (Fla. Stat. § 932.704 (8) —合理的疑いを超える立証)、ミシガン (Mich. Comp. Laws § 28.111-117.)、ネバダ (Nev. Rev. Stat. § 179.119.)、ニューハンプシャー (N.H. Stat. Ann. § 318-B:17-f.)、ニューメキシコ (N.M. Stat. Ann. § 31-27-6.)、ニューヨーク (N.Y.C.P.L.R. § 1349 (4).)、ノースダコタ (N.D. Cent. Code § 19-03.1-36.2 (1).)、オレゴン (Or. Rev. Stat. § 131A.450.)、オハイオ (Ohio Rev. Stat. § 2981.03.)、ペンシルバニア (42 Pa. Cons. Stat. § 5805 (j).)、ユタ (Utah Code Ann. § 24-4-118 (3).)、バーモント (Vt. Stat. Ann. tit. 18 § 4243 (c).)、ウィスコンシン (Wis. Stat. § 961.555 (3).) 等。ネブラスカ (Neb. Rev. Stat. § 28-431.) は合理的疑いを超える立証を要求する。

121) アラバマ (Ala. Code § 20-2-93 (h).) 等。

122) ニューメキシコ (N.M. Stat. Ann. § 31-27-9.)、ネブラスカ (Rev. Stat. § 28-431.)、メリーラン

なお、ペンシルバニア州は、民事財産没収改正法と同様の比例性を反映した規定—「(1)裁判所は、没収の請願が認められると判断した場合、原告は、没収命令の発出に先立ち、没収が憲法上過重であるか否かを判断することを裁判所に請願することができる。(2)裁判所が没収が犯罪と著しく不均衡であると判断した場合、憲法違反を回避するために必要として没収を軽減・排除する」—を有する¹²³⁾。

また、「没収が、財産が没収され、有罪とされた犯罪の重大性と著しく不均衡である、あるいは没収が州・連邦憲法の下で過重であると裁判所が認定した場合、裁判所は没収を命じてはならない。没収が著しく不均衡である、あるいは憲法に違反して過重であるか否かの判断に当たって、裁判所は、犯罪の重大性、没収を認める法律の目的、犯罪に対する罰金の上限、現実に行方から生じる損害を考慮すべきであって、州に対する財産の価値を考慮してはならない」というように、過酷条項を規定する州法もある¹²⁴⁾。

7 おわりに

以上のように、交通犯罪の場合、自動車の没収の可否の判断に当たっては、均衡（比例）性の判断基準が重要になることが明らかになった。必要的没収の場合は、はじめから全体としての刑罰の中に没収が組み込まれていることから、特別な事情がなければ、主刑と没収の総体が犯罪の重大性と均衡を失するものではないことを法定したという意味を有することになる¹²⁵⁾。これに対して、任意的没収の場合は、具体的な均衡（比例）性が問題となる。

ド (Md.Code Ann.Crim.Proc. § 12.602.)、カリフォルニア (Cal.Health & Safety Code § 11495.)、オハイオ (Ohio Rev.Code Ann. § 2981.13 (c) (3).)、アリゾナ (Ariz.Rev.Stat. § 13-2314.01.)、コロラド (Col.Rev.Stat. § 16-13-701.)、ペンシルバニア (42 Pa.Cons.Stat. § 5805.) の各州法。

123) 42 Pa.Stat. Ann. § 5805 (k). Cf. Utah Code Ann. § 24-4-113, N.M.Stat. Ann. § 31-27-6 (M) (N), Ohio Rev.Stat § 2981.09.

124) Wis.Stat. § 973-076 (3m). Cf. 720 Ill.Comp. Stat. § 5/36-1 (d), HI Rev. Stat. § 721A-5.5.

125) 原田・前掲注6) 113頁。

アメリカでは没収対象財産の価値と犯罪の重大性が比較され、没収の過酷さが当該犯罪の重大性と著しく均衡を失う場合には過重罰金にあたりとされている。その判断に当たっては、前述のように、手段性ないし関連性テスト、比例性テスト、混合テストの下で、様々な要素が考慮されている。近年の傾向としては、手段性要件の充足を前提として、次に比例性が判断される。手段性については、犯罪遂行にとっての没収対象財産の重要性、不可欠性、財産所持の違法性という財産と犯罪との関連性、財産使用の計画性の有無、利用の反復性、犯罪遂行目的での財産の取得・維持、利用の範囲・程度・期間等の事情が考慮される。比例性については、財産の公正な市場価値、所有者あるいはその家族の経済状況にとっての財産の重要性、善意の第三者への影響等の事情を考慮した没収対象財産の価値、それを喪失するという没収の過酷さと、当該犯罪の性質、法の予定する行為者類型、法定刑の上限と実際に課せられた刑との比較、当該犯罪行為の反復性、犯罪から生じる損害、行為者の責任非難等の事情が考慮される犯罪の重大性とが比較される。

また、ドイツやスイスのように保安処分としての没収を認める国においては、刑罰としての没収の場合は、没収と行為の意義および行為者に対する非難との比例性が要求され、保安処分としての没収の場合は、没収と、行為の反復の危険性および公衆の保護の必要性とが比較され、均衡（比例）の原則の下で、目的と財産侵害の関連性、処分の目的達成にとっての有用性・必要性、より緩やかな他の措置による目的達成可能性等が考慮されている。

アメリカにおける手段性ないし関連性は、わが国においては犯罪組成物件・犯罪供用物件該当性判断において考慮されることになる。その上で、均衡（比例）性判断に当たっては、没収の有用性および必要性を前提として、主刑と没収の総体としての刑罰と犯罪の重大性とが比較される。その際に、刑罰の重さとして、アメリカ法における意味での没収対象財産の価値、法定刑と比較した主刑の重さが考慮される。犯罪の重大性としては、犯罪により生じた損害、行為の反復性等の違法性、犯罪遂行意図、遵法精神の欠如等の責任非難、その範囲内で再犯の危険性、社会の安全確保等の特別予防・一般予

防的考慮がなされる。この見地からは、没収の存在が一種の減輕事情として量刑上主刑の宣告刑の判断に影響を及ぼすことがありうることになる。

そうすると、交通犯罪あるいは過失犯であることを理由に、一律に自動車の没収を否定すべきではなく、以上の意味での均衡（比例）性判断から没収の可否を判断し、目的達成に有用・必要な範囲で自動車の没収を活用することは可能であるように思われる。

【付記】 本稿は、科学研究費助成事業（科学研究費補助金）（研究種目：基盤研究(B)、課題番号19H01426、研究課題名：交通犯罪予防の多角的研究—陸海空の総合的規制を目指して）の助成を受けた研究成果の一部である。