

研究最前線

② 交通刑法の動向——危険運転致死傷・自動車運転致死傷・業務上過失致死傷

一橋大学大学院法学研究科准教授 本 庄 武

HONJO TAKESHI

1 はじめに

飲酒死傷事故において業務上過失致死傷罪の法定刑の上限近くあるいは上限を超える（道路交通法違反との併合罪処理による）という従来にない重い量刑がされ（東京地判平成12・6・8判時1718号176頁、横浜地相模原支判平成12・7・4判時1737号150頁など）、にもかかわらず刑が軽すぎるという批判が巻き起こった2000年頃から、交通事故事件に対する刑法的評価は大きく様変わりした。それは基本的には、悪質重大な交通事故事件に対して被害者遺族および世論からの厳罰化要求に応じていく過程といえるが、同時に、それ以前から続く大量の軽微事犯の機械的・効率的処理の流れも一段と強まっており、極端な二極分化が志向されているといえる。本小論では、この流れを追いながら、理論的課題を指摘するものである。

2 2001年改正（危険運転致死傷罪など）

2001年の刑法改正では208条の2として危険運転致死傷罪（以下、「本罪」という）が、また211条2項として交通業務上過失に関する軽傷時の刑の任意的免除規定が新設された。前者は、悪質重大事案に対して従来の業務上過失の最高刑5年では釣り合わないとの批判に応じて立法されたものの、後者は拡大傾向の起訴猶予処分に実体法上の根拠を与えることを狙いとしたものである。ここに二極分化政策が明確に現れている。

危険運転罪の基本的発想は、危険な運転態様を

五つに類型化し、それを故意による基本行為とし、そこから死傷結果が生じた場合を結果的加重犯として把握するというものであった。しかし通常の結果的加重犯とは異なり、基本行為そのものは刑法上処罰されておらず、道路交通法上の各種の違反が基本行為に相当するものとされた。これは道路交通法違反とは区別された形で危険運転行為自体を構成要件化することの困難性に由来すると考えられる。しかし結果的加重犯において重い処罰が肯定できる根拠が、加重結果発生危険をはらむ故意基本犯について十分な刑罰威嚇が予定されていることにありと考えるのであれば、この立法形式には疑問が残ろう。さらに、明確な形で可罰行為の範囲を画せない行為はそもそも結果的加重犯の基本行為にふさわしくないとはいえる。

また判例上、結果的加重犯の加重結果には過失の存在が不要とされているところ、従来の業務上過失であれば当然に要求されてきた結果に対する予見可能性が危険運転罪では要求されないことになるのではないか、という疑問も生じる。これに対して、立案担当者は死傷結果発生が急な飛び出しなど、運転行為の危険性とは関係ない場合は本罪の予定する因果関係に欠けるため問題ないとする。しかし、結果的加重犯についての判例の考え方からすれば、運転行為の危険性が結果発生に寄与していると認められる場合、因果関係は否定されないことになろう。この点に関する新たな判例が出るかは不明であり、過失犯として処罰されない行為が本罪で処罰されるという不合理な事態が招来される可能性は残る。なお、新たな判例が打

ち出されるとした場合、本罪の因果関係のあり方としては、仮に、確かに危険ではあるが本罪の予定する危険運転行為とはいえない運転がなされていたとしても結果を回避できない場合、因果関係が否定されるべきである。それが本罪の予定する危険性が結果に実現したということの意味であるからである。しかし従来の業務上過失の延長線上で考えて、因果関係が否定される場合が、過失犯としてみた場合に注意義務を遵守した運転がなされたとしても結果を回避できない場合に限定される可能性も残る。

次に法定刑に関して、上限は、本罪の基本行為はその危険性の点で暴行に準じるとされることで、暴行行為から死傷結果が生じた場合である傷害罪・傷害致死罪と同一となった。他方で下限については、致傷罪の場合、基本行為の危険性・反社会性が高いとの理由で傷害罪より重いものに対して、致死罪の場合、基本行為が暴行に準じるが暴行そのものではないことを理由として傷害致死罪より軽くなっている。致死罪の下限の根拠づけからは、暴行の危険性よりも低い危険性を有する行為で足りるということが示唆されるようにみえる。しかし暴行の故意がないにもかかわらず多数の死傷者を出した場合には法定刑の上限付近の刑が用いられる可能性があり、傷害罪・傷害致死罪並みの法定刑の上限を備えることの正当性に疑問が生じる。加えて、傷害罪・傷害致死の法定刑の上限は傷害の故意がある場合に用いられるべきものであるとすれば、その疑問は一層強くなる。立案担当者は、上限が傷害罪・傷害致死罪と同一であることについて、多数の死傷者が生じること、基本行為に該当する道路交通法違反は本罪に吸収されることを根拠としてあげるが、多数の死傷者は傷害罪でも想定しうること、基本行為たる道路交通法違反には法定刑がかなり低いものも含まれていることからすると疑問を解消するには至らない。本罪が傷害罪・傷害致死罪の特別類型として規定された以上、基本行為たる危険運転行為はその実質的危険性において暴行罪に匹敵するようなものに限定される必要があり、少なくとも実質的危険性が低い行為を本罪に取り込まないよう

注意しなければならない。

3 判例の動向

学説は危険運転致死傷罪創設への賛否にかかわらず、その適用は真に悪質重大な事案に限定されるべきということで一致していたといえる。しかし、判例上それが達成されているかは疑問である。最高裁判所は、交差点手前で信号待ちをしていた先行車両を追い抜くために対向車線に進出し、時速約20kmで対面信号が赤色信号である交差点に進入しようとし、交差点入口手前の停止線相当位置付近において、対向進行してきた自動車に衝突し同車の運転手に傷害を負わせたという事案で、赤色信号殊更無視による危険運転致傷罪の成立を肯定した（最決平成18・3・14刑集60巻3号363頁）。第1に時速約20kmを「重大な交通の危険を生じさせる速度」とであるとした点は、立案担当者の見解に従ったものとはいえ、時速20kmより遅い速度で交差点に進入することは稀であろうから、この要件の限定性はほぼ失われた。第2に、本件で結果に実現したのは、対向車線進出の危険性であり、本罪の予定する危険性ではない（交差点に進入しようとしなくても事故は起きた）とする余地もあり得たようにも思われるが、最高裁判所は対向車線に進出して交差点に進入しようとしたことが本件での危険運転行為であるとして、結果との因果関係を肯定した。第3に、信号無視とは道路交通法上停止線を超える行為を意味するところ、停止線相当位置を超えておらず道路交通法違反の罪が成立していなかったとしても、危険な運転態度がみられた以上、赤色信号を無視したといえると判断した。そうすると、それ自体犯罪ではない行為の認識しかない行為者に本罪の重い責任を負わせることになり、責任主義の観点から問題が残るばかりか、立案担当者の想定よりも処罰範囲が拡大することになる。判例において本罪の適用を限定しようとの姿勢は強くない。

また、本罪が「正常な運転が困難」、「進行を制御することが困難」、「通行中の人又は車に著しく接近」、「信号を殊更に無視」など不明確な文言を用いていることに由来して、適用に不安定な面が

みられる。高松高判平成18・10・24高裁判速（平18）391頁、広島高岡山支判平成20・2・27研修718号109頁は、いずれも赤色信号殊更無視類型について、成立を否定した原審を破棄して、成立を肯定している。前者は赤色信号に気づくのが遅れ、交差点内での停止を避けるために進行した事案、後者は交差点進入時点でいったん停止したのちに赤色信号で進行した事案で、いずれも典型的な無謀運転とはいいがたいために「殊更」といえるかの判断が難しくなっている。社会的な耳目を集めた福岡での飲酒運転による一家5人死傷事件でも、被告人が脇見運転をしていたかにつき事実認定に相異があるものの、一審（福岡地判平成20・1・8判タ1268号330頁）が、脇見運転が原因として本罪成立を否定し懲役7年6月としたのに対し、控訴審（福岡高判平成21・5・15判例集未登載（LEX/DB25440788））は、道路の形状から脇見運転を続けるのは困難として、アルコールの影響により「正常な運転が困難」な状態であると認定したうえで、懲役20年とした。控訴審については、なお前方の被害車両を衝突直前まで認識できなかったのがアルコールの影響であると合理的な疑いを容れない程度まで証明できているといえるか異論の余地もあり得るように思われるが、いずれにせよ判断の困難性ととも本罪の成否により量刑に著しい格差が生じてしまうことの問題が浮き彫りとなった。

そして、さいたま地越谷支判平成19・3・16判例集未登載（LEX/DB25420861）は、ウォークマンの操作に気をとられ前方不注視により保育園児と保育士の集団に突っ込み4名を死亡させ、17名に傷害を負わせたという業務上過失致死傷事件で、被告人の運転方法は実質的危険性において赤色信号殊更無視の危険運転致死傷罪と差異がないが、類型化になじまないという理由から、過失犯にとどめられたにすぎないとして、法定刑の上限である懲役5年に処した。本件では適用の曖昧性を越えた危険運転致死傷罪の本来の限界が露呈したといえる。

4 2007年改正（自動車運転過失致死傷罪など）

危険運転致死傷罪の創設は、事案の性質や認定の難易という事故の実質的危険性にかかわらない事情により大きな量刑格差を生んだだけでなく、事故後に被害者を救護せずに逃走し、後に出頭することで危険運転致死傷罪の適用を回避するという、いわゆる「逃げ得」との批判を招いた。そこで業務上過失の法定刑の低さが問題視されるようになり、刑法211条2項として自動車運転過失致死傷罪が新設され、法定刑の上限が7年に引き上げられた。あわせて危険運転罪の対象に二輪車を含める改正が行われた。後者については、重大な結果を生じる死傷事故が少なからず発生していることが根拠とされたが、危険運転罪新設時に、二輪車は重大な死傷事犯を生じさせる危険性が類型的に低く、これを対象に含めると軽傷事犯が類型的に多数含まれることになるため、類型的に重大な結果をもたらす危険性の高い行為について、重い処罰規定を設けようとの趣旨に合致しないおそれがある、として対象から除外されたこととの整合性が問われる。

さて自動車運転に限って刑が引き上げられたのは、他の業務上過失致死傷事犯では量刑の頭打ち現象が生じておらず、理論的にも自動車運転は業務のうちでも人の生命・身体を侵害する危険性が類型的に高く、鉄道・航空機等と異なり事故防止のために運転者個人の注意力に依存するところが大きいという理由からである。また学説上は、本罪を、危険性と結果発生の予見の容易さという自動車運転の性質に着目した重過失致死傷罪の特別類型として把握する見方も提示されている。しかし、自動車運転以外の業務には鉄道やホテル営業などより多数の死傷者が発生しうるものが含まれている。また業務上過失は危険運転罪とは異なり特定の類型的行為に限らず包括的に適用されるものであるから、法定刑の上限を定める際は類型性ではなく個別的にみて最も重大な事案を念頭におくべきだと考えられる。そうすると、自動車運転以外の業務においても個別的には個人の注意力に

依存する事案も想定可能であるから、自動車運転だけを特に重く処罰する理由づけとして成功しているかは疑問が残る。

次に自動車運転の危険性と個人の注意力依存性という特性は、従来業務とされてこなかった反復継続性のない運転（判例によれば、反復継続の意思がない場合に限られる）についても妥当するという理由で、本罪の対象は業務該当性を問わないこととされた。業務者への刑加重の根拠として、業務の危険性から注意義務が加重されているとの説と業務者の注意能力の高さから過失が典型的に重大であるとの説がみられるが、本罪が反復継続性という注意能力の指標となる要素を問わなかったことから義務加重説に依拠したものとみられる。しかしいくら政策的に義務を加重するといっても、他の類型との均衡性を失してまで義務を加重することが正当化できるとは思われない。義務加重の根拠として運転免許制度がもち出されることもあるが、免許制をとる他の業務との整合性はなお問題となる。さらに2001年改正で設けられた軽傷時の刑の任意的免除規定、ひいては二極分化政策との整合性も問題となる。ここでは自動車運転の場合のみ政策的に刑を免除する余地が認められているのであり、自動車運転者に対しては注意義務が一律に加重されるとする義務加重説とは不整合を来しているといわざるを得ない。

法定刑に関しては、被害者遺族から7年でも軽すぎるとの批判があったものの、本改正と同年の道路交通法改正により飲酒ひき逃げ事案の最高刑は懲役15年となり、危険運転罪（致傷：15年・致死：20年。ただし処断刑の最高は30年）との刑の格差が縮小したことで、危険運転者が救護義務を果たさずに逃走する事案の防止が期待されている。しかし、なお格差は存在し、被害者遺族からは飲酒ひき逃げ事案のさらなる厳罰化要求が出されている。

5 今後の展望

以上概観したように、被害者遺族および世論の厳罰化要求に応えるため、極端な二極分化を推進した近年の交通刑法改正は、理論的難点が多く、厳罰化要求を満たしてもいないという状況にあ

る。悪質な交通事故は殺人にも匹敵するという「市民」感覚がある限り、罪刑法定主義・責任主義といった刑法理論との調和を保った形で厳罰化要求を満たすのは難しいと考えられる。そこで今後は、アルコールインターロックの導入など被害者遺族のもう一つの要望でもある実効的な事故防止に施策の重点を移すことが望まれる。刑法上も救護義務を果たした危険運転者への刑の減軽などの立法提案もされており、厳罰化ではない形での対応があり得る。そういった施策と並行してであれば、解釈・立法により現行規定の不整合も見直していけるのではないだろうか。

最後に自動車運転過失致死傷罪新設後の業務上過失致死傷罪について簡単に言及する。自動車運転罪は「自動車の運転上必要な注意を怠」った場合に成立する。これは運転行為自体だけでなく整備不良や過積載など運転をするために必要とされる行為等についての過失も含む趣旨である。したがって、今後自動車に関係する過失犯で業務上過失が適用される事案は、自動車を停止させた後周囲を確認せずにドアを開けたような場合に限られることになる。

業務上過失の概念については、判例上、反復継続性はその意思で足りるという形で形骸化され、生命身体への危険性という要素が偏重されてきた。これは、自動車運転を可能な限り「業務」に取り込むことで、大量の交通事故事犯を効率的に処理するという実務上の要請に応える解釈であった可能性がある。というのも、業務と位置づけることで、重過失を問うた場合に必要な過失の重大性の証明が不要となり、また致傷事案において重過失の証明に失敗した場合は親告罪である単純過失傷害（209条）となると、それに備えて被害者の告訴を得ておく手間を省くことができるからである。しかし今後は、自動車運転が切り離されたことで「業務」概念を高い注意能力を典型的に備えた者が典型的に危険な行為を行う場合に限定することが求められる。現在、自転車運転の危険性が問題視されているが、一定の自転車運転を業務に取り込むことで、効率的な処理をめざす方向性はとられるべきではない。（紙幅の関係で参考文献は省略した。）