

平成 19 年 2 月 19 日

長勢甚遠 法務大臣 殿

NPO 法人 KENTO

刑法改正に関する要望書

本日は、大変貴重なお時間をいただき、交通事故犯罪に関する刑法改正ヒアリングに参加させていただきありがとうございます。

私たち NPO 法人 KENTO は、交通事故犯罪被害者遺族らで構成され、交通事故撲滅を目指し、交通事故ゼロの社会を実現するために日々活動しております。

今回、下記の通り、意見を述べさせていただきますので、私たちの要望の趣旨をご理解の上、法改正をよろしく願います。

(要望 1, 2 が本題, 要望 3 ~ 5 は副次的要望です。)

☆ 要 望 事 項 ☆

1. 自動車運転過失致死傷罪の新設について

- ① ご検討されている条文「自動車を運転して必要な注意を怠り、よって人を死傷させた者は、7 年以下の懲役若しくは禁錮又は 100 万円以下の罰金に処する。」について上限を 7 年ではなく 10 年にする。
- ② 自動車運転致死罪を新設するに伴い、刑法第 211 条 2 項「自動車を運転して前項前段の罪を犯した者は、傷害が軽いときは、情状により、その刑を免除することができる。」は廃止する。

2. 危険運転致死傷罪（刑法第 208 条の 2）の改正について

- ① 刑法第 208 条の 2 の「4 輪以上の自動車」を「自動車」に改めるとあるが、「自動車」の定義に含まれる二輪車に原動付き自転車（50cc バイク）も含める。
- ② 現状での適用条件（構成要件）が厳しく、本条が適用されるケースは極めて少ない。加害者の認否によらず、客観的な飲酒、スピード違反等の事実が認められれば、無条件に危険運転致死傷罪を適用する。

3. 刑事裁判での厳格な審査と適切な刑事罰の適用

裁判所内の量刑基準を見直していただきたい。

刑法の条文内容（刑罰）が厳しくなっても、現状の刑事裁判での判決内容は非常に甘いです。検察の求刑通りの判決が出るように裁判所内の基準を見直していただきたい。

4. 交通刑務所の受刑者受け入れ能力の増強（増設・新設）

交通刑務所（矯正施設）の収容可能人数を増やしていただきたい。

5. 仮釈放の適用基準の見直し

仮釈放の適用を厳格にし、刑期が短くなる減軽幅も小さくしていただきたい。

上記5つの要望に関する理由は、以下の通りです。

1. 自動車運転過失致死傷罪の新設について

① 上限の7年を10年まで引き上げることについて

上限を7年とする理由が他の刑罰とのバランスであるという意見がありますが、傷害罪（第204条）の上限は15年、傷害致死罪（第205条）は3年以上20年以下の有期懲役になっており、傷害致死罪の半分である10年であれば、ちょうどバランスは取れていると考えます。

これに対して、刑法は、故意による行為の処罰を原則（刑法第38条1項）とし、過失行為の処罰を例外としているのであるから、故意犯である傷害致死傷罪と過失犯である自動車運転致死傷罪（あるいは業務上過失致傷罪）を一概に比較して論じることとはできないという反論があるかもしれません。

しかし、交通事故犯罪では、未必の故意に匹敵するような暴走による事故、悪質な飲酒運転、重過失の前方不注意、居眠り運転などによる事故が多発しており、1件の交通事故で死傷する被害者数が多いのも事実です。

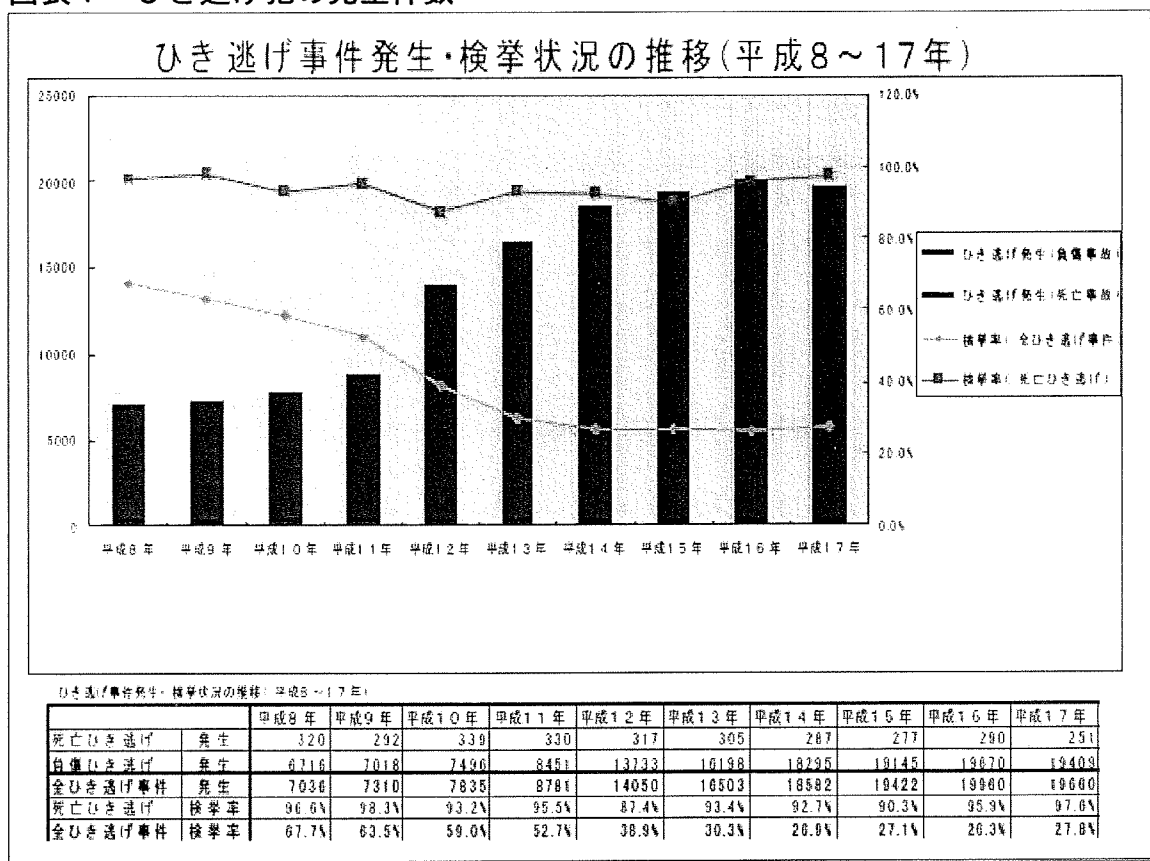
鉄道踏切事故、医療事故などで業務上過失致死罪に問われる事件もありますが、基本的には加害者は事故を起さないようには努力しており、ちょっとした注意力の欠落で事故になっているケースがほとんどです。自動車事故では、事故を起さないようにというのではなく、事故になってもしかたがない（当事者本人の意識では事故など起

こりうるはずがないという過信) という意識があり、未必の故意とも言える故意犯に匹敵します。

また、改正される道路交通法の酒酔い運転の罪と併合罪になれば、上限は10年6月になるという意見もありますが、飲酒検査逃れ、ひき逃げなども後を絶ちませんので、基本犯だけで10年の刑罰を科すことができる必要があります。(必要性)

下記のグラフでも平成12, 13年からひき逃げ犯が急増しています。これは平成13年12月に危険運転致死傷罪が施行された時期と一致しています。

図表1 ひき逃げ犯の発生件数



『「道路交通法改正試案」に対する意見の募集について(平成18年12月)警察庁交通局』の資料3より

そして、刑罰のバランスにおいても自動車致死傷罪の上限を他の過失犯と比べてかなり重くしても許容される範囲内であると思います(許容性)。

法を改正するには時間と手間がかかりますので、今回の改正では是非とも上限を10年にさせていただくことを切望いたします。

② 刑法第211条2項の廃止について

この条文は、危険運転致死傷罪の新設された時に追加されたものですが、昨今の交通事故犯罪に対する社会的非難、厳罰感情を考慮すれば、不必要であると思います。

2. 危険運転致死傷罪（刑法第208条の2）の改正について

① 「自動車」の定義に含まれる二輪車に原動付き自転車（50ccバイク）は含まれるかについて

「自動車」の対象となるものは、原動付き自転車（50ccバイク）を含めて自動車運転免許証を必要とする全て自動車、二輪車に適用されることをご確認ください。

若者の暴走による事故も後を絶ちません。原動付き自転車でも十分に人を死に至らしめる能力がありますので、危険運転致死傷罪が適用されることをご確認お願いいたします。

道路交通法

「原動機を用い、かつ、レール又は架線によらないで運転する車であつて、原動機付自転車、自転車及び身体障害者用の車いす並びに歩行補助車その他の小型の車で政令で定めるもの（以下「歩行補助車等」という。）以外のものをいう。」（同法第2条第1項第9号）すなわち同法令上は、自動二輪車も「自動車」に該当する。ただし、原動機付自転車に該当するもの(50cc以下)は「自動車」には含まれない。また、路面電車・トロリーバスも該当しない。

② 適用条件（構成要件）の緩和

飲酒運転やスピード違反が認められても、危険運転致死傷罪が適用されるケースは稀です。下記のデータが示すように、死亡事故で危険運転致死罪が適用されたケースは1%にも満たないのが現状です。

危険運転致死傷罪での立件が難しく、たとえ危険運転致死傷罪で起訴されても刑事裁判の法廷では同罪適用の可否が争われます。被告人が、「正常に運転できないほど酩酊状態ではなかった。」として危険運転の故意を否認すれば、立証することが難しいのが現状です。

図表2 送致件数の推移

	業務上 過失致死	業務上 過失傷害	危険運転致死 (対業過致死%)	危険運転傷害(対 業過傷害%)
平成14年	6,751	830,828	54 (0.8%)	268 (0.03%)
平成15年	6,283	847,050	71 (1.1%)	237 (0.03%)
平成16年	6,004	856,128	38 (0.6%)	232 (0.03%)
平成17年	5,463	847,611	52 (1.0%)	227 (0.03%)
平均	6,125	845,404	54 (0.9%)	241 (0.03%)

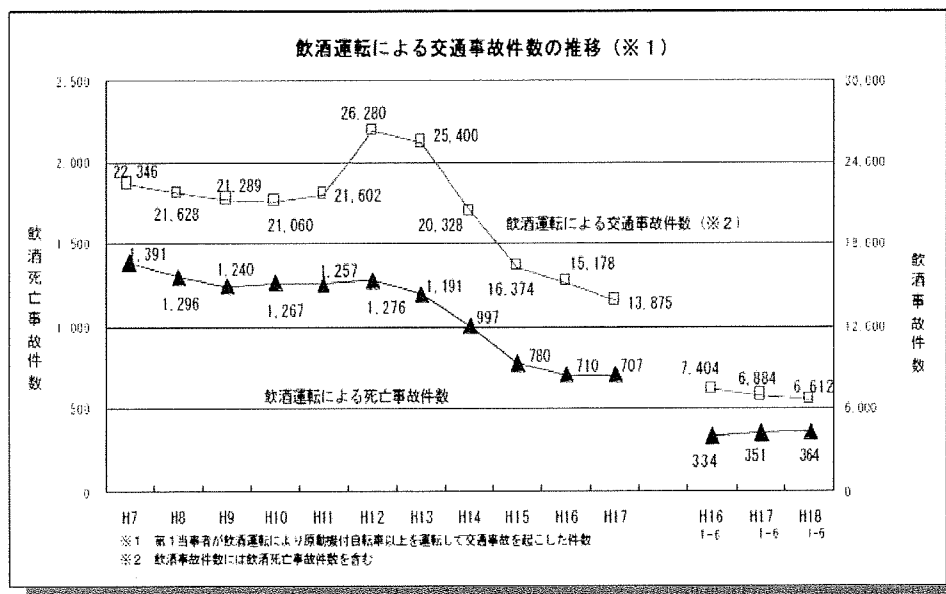
平成17年犯罪統計 (<http://www.npa.go.jp/toukei/keiji29/20061017.htm>)
の交通犯罪 (http://www.npa.go.jp/toukei/keiji29/H17_21.pdf) より引用

危険運転致死傷罪の適用件数は、平成14年322件、平成15年308件、平成16年270件と減少（平成17年は279件とほぼ横ばい）していますが、悪質なドライバーは依然として多いです。特に昨年の福岡での飲酒運転による幼児死亡事故以来、毎日のようにニュースで飲酒運転の問題が取り上げられているにも関わらず、飲酒運転するドライバーが非常に多いことにあきれます。せっかく良い法律を作っても活用されなければ意味がありません。

確かに、厳罰化しても事故は減らない、あるいはイグニッション・インターロック装置（運転前にアルコール検査をチェックする装置）をつけないと本当の実効性がないという意見もあります。

しかし、厳罰化による事故抑制効果があることは下記のグラフから明らかです。危険運転致死傷罪が新設され、飲酒運転事故はほぼ半減しました。

図表3 飲酒運転による交通事故件数の推移



『「道路交通法改正試案」に対する意見の募集について（平成18年12月）警察庁交通局』の資料1より

また、インターロック装置が全ての車に装着されるまでにはかなりの時間がかかり、その間でも飲酒運転による死亡事故が発生し、尊い命が奪われるのです。飲酒行為自体が故意ある行為であり、飲酒によって自らを正常な運転をできない状態にしており、その時点で責任を問うことは責任主義に反しません。

したがって、飲酒運転は故意犯と同等な刑罰を課しても許されます。誰も刑務所には入りたくはありません。それでも飲酒運転をしたい人は、刑務所に行っていただくしかありません。

3. 刑事裁判での厳格な審査と適切な刑事罰の適用

刑法の条文内容（刑罰）が厳しくなっても、現状の刑事裁判での判決内容は非常に甘いです。任意保険に加入している、本人が反省しているなどいろいろな理由をつけてほとんど執行猶予付き判決になり、たとえ実刑判決であっても求刑に比べて70%の刑期に減軽されているのが現状です（7掛け判決）。

裁判官にもっと被害者の現状と交通事故犯罪がいかに悪質であるかを認識していただきたいと思います。交通事故犯の裁判を傍聴すれば、被告人の嘘に騙されている裁判官がいかに多いかということに気付くと思います。

裁判員制度が始まって裁判官の量刑基準が低ければ、国民の意見を反映させることはかなり難しいと思います。裁判員制度は、国民の意見を取り入れることが目的ですが、国民感情と乖離のない量刑を下すことは今からでもできます。

4. 交通刑務所の受刑者受け入れ能力の増強（増設・新設）

実刑判決が下されても、矯正施設（交通刑務所）に入るまで受刑予定者が待たされているのが現状です。刑務所に十分な収容能力がないので、裁判官も実刑判決を出し難い状況にあるのではないのでしょうか。条文の厳罰化だけでなく、刑務所の収容能力を増強し、法律が実効力を持ち、効果的なものになるようにしてください。

5. 仮釈放の基準の見直し

初犯であれば、刑期の3分の2で仮釈放されることもあるので、刑法でいくら刑罰の上限を上げてても被告人が実際に刑務所に入っている期間は短いです。前記4でご説明した通り、刑務所の収容能力が不足しているので、刑務所は仮釈放を認めがちです。これではいくら実刑判決が出ても、被害者感情が癒されることはないと思います。仮釈放の適用を厳格にし、できるだけ満期で出所させるようにしてください。

以上

NPO法人KENTOよりの法務省への依頼事項

1. 法務省関係各所の主催にて、交通事故被害者等関係団体に対し各種ヒアリングを実施される機会の折は、今後弊NPO法人KENTOへ案内及び出欠の打診を必ず行なって下さいますよう、本日改めて申入れます共にお願いを致します。