

法制審議会刑事法部会委員 各位

法務省諮問第 96 号
自動車運転に係る死傷事犯関係の法整備
に関する意見書

2012 年 10 月 23 日

T A V 交通死被害者の会
代表 西浦義朗

〒530-0047 大阪市北区西天満 4-7-12
昭和ビル別館 305 号
TEL/FAX: 06-6362-7225
ホームページ : <http://tav-net.com/>
E-mail: info@tav-net.com

私たち TAV 交通死被害者の会では、発足以来、交通犯罪により人生を奪われる被害者が「ゼロ」になる社会の実現を目指して活動してまいりました。しかしながら、被害者遺族の声および世論が高まり、危険運転致死傷罪、その後に自動車運転過失致死傷罪が新設された後も、悲惨な交通事件が後を絶ちません。

自動車運転による交通死傷事犯に対する罰則の整備について議論が求められることになった背景には、近年なされた交通刑法改正が、被害者遺族および世論による危険な運転行為に対する厳罰化要求を満たしていないばかりか、法理論的にも様々な問題が提起されており、さらには法実務においても危険運転致死傷罪の本来的限界が露呈しているという実情があります。今回自動車運転による交通死傷事犯に対する罰則の全体像について包括的な議論がなされ、交通犯罪の抑止につながるような法改正がなされることを期待しております。

I 「危険運転致死傷罪」と「自動車運転過失致死傷罪」の一本化

自動車運転により被害者を死傷させた事件の刑罰のあり方について、「危険運転致死傷罪」と「自動車運転過失致死傷罪」を「自動車運転致死傷罪」に一本化するよう根本的な見直しを求める。

「実質的な危険性を有する運転行為」は、危険運転致死傷罪として類型化された行為だけではない。運転行為が実質的にどれだけ悪質・危険であっても、結果がどれだけ重大であっても、危険運転致死傷罪の構成要件を満たさないと判断された事件については、現行法上「自動車運転過失致死傷罪」が適用されており、法定刑上限の差異も大きいので、交通刑法の構造の根本的な見直しを求める。

最終的な構造として危険運転致死傷罪と自動車運転過失致死傷罪の一本化を求めるが、その検討過程において、現状の問題点が放置されるべきではないので、以下を求める。

1. 危険運転致死傷罪の改正について

1 危険運転致死傷罪の現状と問題点

- a. 施行以来、年々起訴件数が減り続けている。
- b. 危険運転致死傷罪での立件、危険運転致死傷罪の改正を求める遺族の署名活動が活発化している。
- c. 実刑 20 年の最高刑もあるが 5 年以下がほとんどで、判例にバラツキが多いなど施行以来、有名無実化がはなはだしい状況が続いている。

社会通念上許容される範囲程度を超えて社会的相当性を欠く無謀かつ危険な運転行為は危険運転致死傷罪で罰せられるという国民の認識と法実務が乖離していると言わざるを得ない。現状のままでは日本の国民社会の秩序維持が難しく、早期の法改正を求める。

2 運用改善について

法改正・整備が実施されるまでの期間、危険運転致死傷罪の制定目的を踏まえて現行法の運用改善をはかり、判例が積み重ねられることを求める。

- a. 警察、検察による徹底捜査に基づく積極的な立件姿勢、危険運転致死傷罪での起訴件数を増加させる

3 現行法の構成要件が具体性に欠ける点を補い、国民目線での危険運転認識に沿った改正を求める。

- ・ 呼気 0.25mg/L 以上の飲酒運転
- ・ 覚醒剤、脱法ドラッグなど薬物使用による運転
- ・ 過労、睡眠不足による居眠り運転
- ・ 無免許運転
- ・ 無車検車運転
- ・ 警察官の停止命令を無視した逃亡運転
- ・ 虚偽申告による運転免許取得による運転
- ・ 医師からの運転停止勧告無視・運転に必要な処方薬を服用しなかった運転
- ・ 携帯電話等の通信機器を使用しながらの運転
- ・ 速度超過運転：進行を制御することが困難な高速度について、人の生命・身体に著しい危険を与える道路の形態や状況別の具体的な数値を定める 等

2. 自動車運転過失致死傷罪の改正

1 法定刑上限の大幅な引き上げ

「自動車運転過失致死傷罪」の実質的危険性

例えば、2006 年埼玉県で発生した音楽機器の操作に気をとられ保育園児の列に突っ込み、4 名を死亡させ、17 名に傷害を負わせた事件の裁判では、「被告人の運転方法は実質的危険性において赤信号殊更無視の危険運転致死傷と差異がないが、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」との判示がなされ、その後法定刑上限が 7 年の自動車運転過失致死傷罪が新設されたが、実質的危険性に差異がなくても、どちらの罪で立件されるかによる量刑の格差は、依然として大きい。自動車運転過失致死傷罪の法定刑上限の大幅な引き上げ（懲役 15 年）を求める。

2 自動車運転過失致死罪の最低刑

自動車運転過失致死罪で加害者が起訴されても、大半が執行猶予あるいは罰金刑になる現状は、交通安全法規が軽視される要因の 1 つになっている（＝立法および法実務が人を死亡させるような運転行為は許されないという姿勢を示しておらず、加害者の人生が激変することもない）。致死罪については、罰金刑の廃止を求める。

裁判員裁判対象事件の見直し

自動車運転過失致死罪については、判決に市民感覚を反映させるべく、すべて裁判員裁判の対象とすることを求める。

少年事件の処分の在り方の見直し

満 16 歳から自動二輪車の運転免許を取得できることから、自動車運転により被害者を死傷させた事件で罪を犯した満 16 歳以上の少年は原則として検察官に送致するよう少年法を改正し、義務教育終了時まで、自動車運転に伴う法的責任についての法教育を徹底することを求める。

自動車運転による交通死傷事犯に関連するその他の法整備について

1 医師からの運転免許停止勧告制度

不正な運転免許取得や、運転すべきでない者による運転の継続ができないように医師からの情報を運転免許停止に反映させる制度確立を求める。

2 危険な運転を物理的防止・抑止するシステムの法的義務化

特に危険とされる運転行為を物理的防止・抑止する技術（エンジンのスタート前に有効な運転免許証を認識するシステム、ドライブレコーダー、アルコール・インターロック等）の車両への導入の法的義務化を求める。

3 運転免許停止・取消の刑事罰化、再取得要件の厳格化

運転行為により人を死傷させた事件の刑事裁判で有罪判決を受けた被告人に対して、執行猶予期間中の運転禁止や運転免許再取得の要件等を判決で言い渡すことのできる制度の確立を求める。

以上