

要綱案に対する意見

委員 山下 幸夫
委員 高見 秀一

事務当局の要綱案に対し、反対の立場から、次のとおり意見を述べる。

第1 要綱案一について

- 1 要綱案一は、危険運転致死傷罪に新たな類型を追加する提案である。
- 2 例えば、深夜の時間帯において、人や自転車の通行がないと思われる状況で近道をするために一方通行を逆走する場合や、一方通行路線の入口の道路標識に気づかず一方通行道路に入ってしまった場合に、対向車からのパッシングで、「もしかしたら自分は一方通行を逆走しているのかも知れない」というような認識を有した場合が、赤色信号を殊更に無視するという行為類型と同様の危険性及び非難可能性を有する行為とは言い難いと考えられる。
それにもかかわらず、通行禁止道路であることを認識しているだけで、重大な結果を生じる事故を起こした場合に危険運転致死傷罪として重い処罰を受けるのは不当であると考えられる。
- 3 そもそも、要綱案一は、現行法上の危険運転致死傷罪のうち、妨害運転致死傷罪の処罰対象になっている行為の中から、通行禁止道路を進行して行う危険運転行為を、赤色信号殊更無視の類型と同視できるとして、新たに処罰の対象とすることの提案であるが、本類型については、妨害運転致傷罪における「人又は車の通行を妨害する目的」が外されている。この目的要件は、危険運転致傷罪の成立範囲を主観面で定めるために規定されたものであるが、それが外されることによって、成立範囲が不当に拡大するおそれがある。
- 4 また、要綱案一においては、赤色信号無視の類型における「殊更に無視し」という要件も外されている。最高裁平成20年10月16日第一小法廷判決（刑集62巻9号2797頁）は、「赤色信号を『殊更に無視し』とは、およそ赤色信号に従う意思のないものをいい、赤色信号であることの確定的な認識がない場合であっても、信号の規制自体に従うつもりがないため、その表示を意に介することなく、たとえ赤色信号であったとしてもこれを無視する意思で進行する行為も、これに含まれると解すべきである。」と述べている。これは、「『殊更に無視し』という要件は、単に、黄色から赤色に変わる際の微妙な場面で交差点に入った場合のような、未必的な認識の行為を対象外とするためだけの要件というよりも、行為の悪質性を主観的要件として要求することによって、危険運転致傷罪の成立範囲を主観面で限定しようとするものと解することができる。
この観点からすると、赤色信号無視の類型と同視できるとされながら、主観面で限定する要件が外されることによって、成立範囲が不当に拡大するおそれがある。
- 5 要綱案一については、故意の対象である「通行禁止道路」が政令に委ねられている。

政令では、道交法上の通行禁止道路をさらに限定するから当事者にとって不利益にはならないという説明もあったが、通行禁止道路から何が除外され、何が除外されていないかは政令を見ないと正確に把握することはできず、それを知らない当事者にとっては、故意の対象となる「通行禁止道路」が曖昧となることは否定できない。

- 6 今回、自動車運転過失致死傷罪と危険運転致死傷罪を全て刑法から特別法に移すとともに、要綱案の内容をそこに盛り込むことが予定されているが、特別法にするから問題が全て解消される訳ではないと考えられる。

極めて重い法定刑の犯罪について、その故意の対象について、政令を知らなければ明確に認識することができない犯罪類型を新設することは相当ではないと考えられる。

- 7 以上から、要綱案一には、反対である。

第2 要綱案二について

- 1 要綱案二は、自動車運転過失致死傷罪と危険運転致死傷罪の中間類型を新設する提案である。

- 2 元々、危険運転致死傷罪は、暴行や傷害致死と同視できるような危険運転行為を重く処罰するために新設されたものである。要綱案二は、「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」での自動車の運転行為を実行行為とするものであるが、将来、正常な運転に支障が生じる「おそれ」に対する事前の予見であることから、「正常な運転が困難な状態」と比較して、その主観面が非常に緩和されており、これを暴行や傷害致死と同視できるような危険運転行為と見ることは、およそ困難である。

自動車運転過失致死傷罪から、暴行や傷害致死と同視できるような危険運転行為を括り出して危険運転致死傷罪を新設した経緯やその構成要件との比較からすれば、中間類型を設けること自体に理論的な問題があると言わなければならない。

- 3 「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」という文言は曖昧である。

道交法では、「正常な運転ができないおそれのある状態」と規定されている（道交法117条の2第1号、第3号）のに対して、要綱案二は、その間に「（正常な運転に）支障が生じる」という文言が挿入され、その結果、極めて曖昧な文言となっている。

そのため、「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」に対する故意とは、「支障が生じるおそれのある状態」に対する認識であり、まだ支障が生じていない時点における将来に対する予見であることから、その認識は極めて曖昧なものでも足りるとされる可能性があり、処罰範囲が極めて広がることが懸念される。また、構成要件の明確性という観点からこのような要件（「支障が生じる」「おそれ」という文言）の犯罪類型を新設することには疑問がある。

- 4 「アルコールの影響」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」については、酒気帯び運転罪に該当する程度のアルコールを身体に保有していれば、通常は正常な運転に支障が生じるおそれがある状態にあると言い得

るとして、その認識（故意）もあるというのが事務当局の説明であった。

そうだとすると、酒気帯び運転罪の故意さえあれば、死傷の結果が発生した場合に要綱案二の中間類型の重い法定刑の犯罪が成立するということになるが、要綱案二の罪が酒気帯び運転罪よりもかなり重い法定刑を予定していることからすると不当である。それは、「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」という文言に起因するものであると考えられるが、それは危険運転致死傷罪に準ずる中間類型の主観的要件としては不十分であると言わなければならない。

- 5 また、酒気帯び運転罪に満たない程度のアルコールを身体に保有している場合でも、アルコールの影響を受けやすい体質であるという事実がある場合において、正常な運転に支障が生じるおそれがある状態になる場合があり、その程度のアルコールを保有している状態でもそのようになる危険性があると認識していれば、正常な運転に支障が生じるおそれがある状態についての故意があるというのが事務当局の説明であった。これは酒気帯び運転罪が成立しない場合にも本罪は成立するということになり、そのような解釈を容れる本罪を設けることは本罪の成立の範囲を不当に拡張するもの（元々、行為類型として、傷害罪と同じ危険性を有しており、その危険性を認識している故意行為が、危険運転致死傷罪の行為類型であったはずである）で相当ではない。従前の法令でも、十分に重い処罰が可能である。

- 6 アルコール・薬物と並列して、政令で定める病気の影響を挙げるのは、一般に、一定の病気が自動車の運転に支障を及ぼす危険なものであるとの誤った偏見を形成・助長するおそれがある。この点は、社団法人てんかん協会による指摘が妥当する。

アルコール・薬物の場合と病気の場合について条文を分けて規定することによって、元の案よりは多少その懸念が緩和されるとしても、その懸念は完全には解消しないと考えられる。

過労による居眠り運転のようなケースは、中間類型のどれにも当たらないのに、一定の病気の場合には中間類型に当たりうるとするのは、まさに病気による差別であると言わなければならない。

それは、後述するてんかんの場合だけでなく、統合失調症についても当てはまると言わなければならない。

政令で定める病気により一定の症状を有する者には、自動車の運転について重い注意義務が課せられることになる。しかも、その病気による影響は故意の対象でもあることからすれば、病院に行って医師の診断を受けるなど、真面目な患者ほど、「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」を認識しやすくなるのに対して、日頃から自分自身の病気に対して無頓着である人ほど、そのような状態を認識しづらくなって本罪が成立しなくなるというのも理不尽である。

- 7 てんかんについては、てんかんによる発作が2年間生じないということで自動車運転免許を正当に取得できたが、たまたま、発作が生じた者についても本罪の対象となる可能性があるとするのは不当であると考えられる。

事務当局は、運転免許取得後に病状が悪化する場合があると指摘するが、そのようなケースは稀であると考えられる。

被害者団体が指摘する、てんかん患者が加害者であるというほとんどのケースは、

本来であれば運転免許を取得できない者が、病気であることを申告しないで運転免許を取得した上で重大な事故を起こしたケースである。正当に運転免許を取得した者については、要綱案二の対象とするべきではない。この点について考慮しないのは不当である。

- 8 認知症は、一定の病気から外されているのに対して、統合失調症やそううつ病は一定の病気の中に入れられている。統合失調症やそううつ病の患者は多数存在し、多くは普通に社会生活を送っているが、要綱案二が新設されることにより、新たな偏見を形成・助長するおそれがあると考えられる。これは、社団法人日本精神神経学会の要望における指摘からも明らかである。
- 9 このような観点から、要綱案二についても反対である。

第3 要綱三について

- 1 要綱案三は、いわゆるひき逃げについて、事後的な行為に着目して重く処罰する規定を新設する提案である。
- 2 この罪については、事務当局から、①アルコール又は薬物の影響により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する行為、②その運転行為者が必要な注意を怠り、③よって人を死傷させた場合において、④その運転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、アルコール又は薬物の影響の有無又は程度を免れるべき行為からなる複合形態の犯罪であると説明された。
①ないし③は個人的法益に対する罪であるのに対して、④は国家的法益に対する罪であるが、そのように法益が異なる犯罪を一つの犯罪類型として規定することには理論的に無理があると考えられる。
- 3 アルコール又は薬物の影響の有無又は程度を免れる目的や免れる行為については、例示されている「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」という点が問題である。

事務当局は、その場を離れて一定程度の時間を経過して、身体に保有するアルコール等の濃度が変化することによって、運転時のアルコールの有無又は発覚に影響を与える危険が生じることが必要だと説明しているが、行為としては現場を離れるだけで、一定の時間が経過することによってその危険が生じさえすれば免れる行為が成立すると考えているようである。

しかしながら、身体の生理作用によって、時間が経過すれば、自然にアルコールや薬物の濃度が低下することを考えると、身体に保有するアルコール又は薬物の濃度を積極的に減少させる行為を特定して処罰対象とするのでなければ、事実上、単に現場から離れた全ての行為が免れる行為とされる可能性があり、あまりにも処罰範囲が広すぎることになる。

免れる目的についても、全く別の目的でその場を離れる場合には処罰対象から外す趣旨だと説明しているが、事務当局や委員の説明によると、飲酒運転の発覚を恐れた場合、頭が白くなった場合、犯人性を隠すためなどを理由とする場合は全て免れる目的に当たりうるということだった。そうだとすると、免れる行為が現場を離

れる行為であることを考えると、現場を離れた場合のほとんどが免れる目的に該当することになってしまい、免れる目的を設けて主観面で成立範囲を限定することが実際にはできないと考えられる。逃げ得を許してはならないとしても、余りに処罰範囲が広がることは問題である。

現場から逃げるだけで特に積極的な行為をしなかった場合と、積極的な行為をした場合とでは、その行為の悪質性には、質的な違いがあると言わなければならない。

4 そもそも、自己の刑事事件に関する証拠を隠滅する行為は、期待可能性がないから不可罰となっており、刑法典はそのような価値判断を示している。運転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免れる行為をすることは正に自己の刑事事件に関する証拠を隠滅する行為であり、期待可能性がないことも同じである。そうだとすると、この場合だけが、特に例外として処罰される立法理由が明らかではない。

5 ひき逃げの場合に現場から逃走して、アルコールや薬物の影響の有無又は程度の発覚を免れようとするのは、危険運転致死傷罪と自動車運転過失致死傷罪の法定刑の間に大きな懸隔があることから生じており、自分自身が起こしてしまった事故について少しでも軽い刑になりたいというのは人間の情として否定することは困難であり、それはまさに期待可能性がないことを示している。

むしろ、このような場合について重罰化するのではなく、現場から事故を通報したり、被害者を救護した者について、必要的に刑を減輕するか、刑の免除をすることによって、加害者がそのような行為をすることに恩典を与える方が、被害者の救護を促進することになると考えられる。これは、資料20のドイツ刑法142条4項に現にそのような規定がある。その方が、被害者が救護される可能性があると考えられる。

6 よって、要綱案三についても、反対である。

第4 要綱案四について

1 要綱案四は、危険運転致傷罪と、要綱案二、同三と、自動車運転過失致死傷罪について、併せて無免許運転であった場合に、道交法との併合罪と同じか、それよりも重罰化する規定を新設する提案である。

2 無免許運転だったという理由で、一律に、法的に重罰化する根拠が薄弱である。無免許運転行為が死傷の結果に影響していない場合において、その行為が、一律に違法性を高めたり、責任を高めるとは考えられない（無免許運転自体については別途、道交法で処罰対象行為となっており、無免許運転を行ったことについての処罰はされるのである。）。

3 資料21によると、自動車事故の全体の事故数のうち、わずか0.4%程度しかない無免許運転を、特別に類型化して、一律に重く処罰するというのは、立法事実としても薄弱である。

4 無免許運転にも、一度も免許を取得したことがない者と、免許を取得したことがあるが失効した者ではその悪質性には違いがあると考えられる。ところが、警察庁交通局のデータベースには、免許が取り消された者についてのデータは、本人が1

00歳になるまで保存しているが、自分で免許を失効した者については、年間100万件ぐらいあるが、失効から数年を経過したデータは消去されることになっているために、免許を取得したことの無い者かどうかを確認する手段がないということが明らかになっている（第3回議事録26頁の石井委員の発言。）。

そのため、最も悪質と考えられる一度も免許を取得したことがないかどうかを立証することができず、行為の時点で無免許かどうかという形式的な理由で無免許行為を捉えるしかないことになっている。それでも、無免許運転の場合を一律に重罰化することの根拠は薄弱と考えられる。

5 なお、要綱案四は、各犯罪類型と道交法上の無免許運転罪との併合罪加重による処断刑と同じかそれよりも重い法定刑を規定しようとしている。しかし、将来、道交法がさらに改正されて無免許運転罪の法定刑が懲役3年以下よりも重罰化されると、その段階で、各罪と無免許運転罪の併合罪加重の処断刑よりも、要綱案四の罪の法定刑の方が軽くなるという事態が生じることになる。その場合には、その要綱案四の罪の法定刑を引き上げる必要がある。そのように、道交法上の無免許運転罪の法定刑とリンクされているために、常に見直しが必要な規定となってしまう性質の規定となるのである。そのような規定をわざわざ新設するのは立法論としても相当ではないと考えられる。

6 よって、要綱案四にも反対である。

第5 特別法として規定することについて

1 事務当局は、政令を引用する規定となることから、自動車運転過失致死傷罪と危険運転致死傷罪を刑法から取り出して特別法として規定し、そこに今回の要綱案を付け加える方針を説明している。

2 しかしながら、自動車運転過失致死傷罪と危険運転致死傷罪も、本来、基本法である刑法に規定すべき犯罪類型であり、それを特別法とすることは、これらの犯罪について国民が広く認識し、人を死傷させる自動車事故を起こさないように、国民の意識を高めるという観点からは逆行していると言わなければならない。

3 また、危険運転致死傷罪の拡大や中間類型の犯罪について、政令を引用して規定することによって、国民にとってますます分かりにくい条文になって、国民が、これらを行為規範として活用することが困難になる。

前述したように、そもそも、政令を引用することについて、刑法では駄目だが、特別法だったら問題がないということにはならないはずである。道交法は行政犯としての側面が強く、その法定刑も比較的軽いものが多いのに対して、自動車運転過失致死傷罪と危険運転致死傷罪は、基本法である刑法に定められるべき実質犯であり、危険運転致死傷罪は極めて重い法定刑が規定されている。

そうであるならば、わざわざ政令を引用するために特別法にするというのは本末転倒であり、新たな犯罪類型を設けるとしても、可能な限り政令を引用しない方法で規定することを追及すべきであるが、今回は最初からその努力を怠り、特別法にするからということで安易な規定を提案していると言わざるを得ない。

4 このような観点から、自動車運転過失致死傷罪と危険運転致死傷罪を刑法から取

り出して特別法として規定し，そこに今回の要綱案を付け加えようとしていることについても反対である。

以上