

2012年10月23日

法制審議会刑事法(自動車運転に係る死傷事犯関係)部会

部会長 殿

北海道交通事故被害者の会

代表 前田 敏章

(事務局) 〒060-0001 札幌市中央区北1条西9丁目

ノースキャピタルビル4階

Tel. 011-233-5130 Fax. 011-233-5135

自動車運転に関する刑罰改正についての要望意見

北海道交通事故被害者の会は、1999年9月結成以来、北海道交通安全協会より財政的支援を受けながら、自主的な相互支援、体験講話やパネル展示など啓蒙活動、そして交通犯罪や事故を根絶するための要望活動などを続けている被害者団体です。

私たちは、会が発足して間もなくの2002年11月、「こうした措置が執られていれば、私たちのような犠牲はなかった」という切実な思いを要望事項としてまとめ、以来「交通犯罪被害者の尊厳と権利、交通犯罪・事故撲滅のための要望書」を、警察庁はじめ関係機関に毎年提出しております。

要望事項の中に、尊い犠牲を無にせず、交通死傷被害ゼロをめざす刑罰適正化がありますが、その要点は、交通犯罪を特別の犯罪類型として厳罰化することであり、危険運転致死傷罪の適用要件の緩和、自動車運転過失致死傷罪の最高刑の引き上げ、および交通犯罪が軽く扱われる一因でもある刑法211条2項の「刑の裁量的免除」規定の廃止です。この要望内容は、私たちが2001年の刑法改正(危険運転致死傷罪新設)に向けて北海道でも署名活動を行った経緯も踏まえて作られたものです。私たちはその後、2007年の自動車運転過失致死傷罪新設の際にも、業務上過失致死傷からの分離を評価しながら、その最高刑は10年以上であるべきと意見するとともに、危険運転致死傷罪の適用が著しく制限されている問題の改善をも要望してきました。

この度、全国で止むことなく頻発する交通死傷事件に対して、危険運転致死傷罪をはじめとする刑罰改正が検討されていることに、積年の願いを今こそ実現して欲しいという大きな期待を抱いております。

私たちが厳罰化を望むのは、感情に流された「報復」の意識では決してありません。理不尽に、通り魔殺人的被害で命や健康を奪われ、悲惨な状況におかれた私たち被害者・遺族は、悲嘆と絶望の痛みをわかる当事者だからこそ、同じ被害者を生まない社会を創って欲しいと願い、それが死者への供養になるのでは、という純粋な気持ちになるのです。私たちが常に思い浮かべるは「命の尊厳」という言葉です。私たちの願いは、奪われた肉親を、損なわれた健康を元のままで返して欲しい、それしかありません。それが叶わないのであれば、せめて命を、犠牲を、無にして欲しくないと願い、命の重みに見合う刑事罰が科せられて事故抑止につながることを望むのです。

刑罰改正に向けての私たちの切実な願いと意見については既に6月15日付け法務大臣宛要

望書にて提出済みであり、8月22日には法務副大臣に直接の要請をしているところですが、今次法制審議会刑事法部会での審議にあたり、改めて本要望意見書を、別紙補充意見書を付して、提出致します。切実な願いが答申にもれなく反映されるよう強く要請します。

記

〈要望意見1〉

今次の刑罰改正を、何より国民の命を守るという法益に照らし、交通犯罪を抑止し、交通死傷被害ゼロを実現するための刑罰改正と位置づけていただきたいこと。

【理由】

突然、命や健康を奪われた被害者・遺族と、悪質運転による死傷被害頻発に心痛める国民との共通の願いは、かくも日常化している交通死傷被害の根絶です。今回の刑罰改正が、交通死傷被害を「減らす」だけでなく、「ゼロ」にするための重要な転換点にしなければならないと考えます。

犯罪白書によると、2010年において生命・身体に被害を受けた被害者数は93万3682人に及びますが、このうち96.5%を占める89万3849人は自動車による交通死傷です。憲法13条には「すべて国民は、個人として尊重される。生命、自由及び、幸福追求に対する国民の権利については、公共の福祉に反しない限り、立法その他の国政の上で、最大の尊重を必要とする」と謳われていますが、かけがえのない命と健康が交通死傷被害によって大きく損なわれている今日の事態を、法治国家として見過ごすことなく、立法措置を執ることが求められます。

これまでの幾多の被害事件から明白なように、自動車はその扱い（運転方法）如何によって凶器ともなっています。凶器を使う以上、その扱い方を間違えた場合は重く処罰すべきであり、しかも、意図的に危険な使い方をしたのなら更に重くすべきです。法治社会において、法が第一義的に尊重し守るべきものは人命であり、それ以上のものはないはずです。不可逆的な死傷という重大結果を招く交通犯罪を抑止するために、結果の重大性からその刑罰は他の過失犯よりも重く処罰すべきです。

交通犯罪は特別の犯罪類型として体系化すべきであるというのが私たちの基本的な意見です。今回の刑罰見直しは、「被害ゼロ」の道に確実につながるものとなることを心より願います。

〈要望意見2〉

施行から11年を経過した危険運転致死傷罪の適用状況からその問題点などを総括し、次の改正を行うこと。

(1) 危険運転致死傷罪の適用要件を過度に狭くしている刑法208条の2の、「正常な運転が困難な状態」、「その進行を制御することが困難な高速度」、および「その進行を制御する技能」という、行為や状態に殊更評価的要素を付加した部分を改正し、その構成要件を緩和すること。

同様に、刑法208条の2の2の、「(人又は通行を)妨害する目的で」および「(赤色信号又はこれに相当する信号を)殊更に無視し」という主観的要素については、適用要件を過度に狭めているのでこれを除くこと。

(2) 危険運転致死傷罪が無免許運転やひき逃げ、制限速度超過、そして、てんかんクレーン車運転事件にみられる投棄を怠ったケースなど、全ての悪質で危険な行為に適用されるように、その類型の見直しを行うこと。その際、「逃げた方が得」という矛盾が生じないよう所要の改正を行うこと。

【理由】

現行の危険運転致死傷罪は、成立・施行の当初からその過度の適用制限の問題が指摘され懸念されていたものです。そして施行後 11 年を経た今（H22 年）もその適用は致死事件に限ると危険運転致死罪の検挙人員は 31 人で、自動車運転過失致死及び業務上過失致死（4,002 人）の 130 分の 1（H23 年版「犯罪白書」より）という寡少さで、全国からこれでは「絵に描いた餅」にすぎないと正当な適用を求める声が、今も続いているのです。

現行の危険運転致死傷罪が必ずしも危険運転の抑止につながっていない理由の一つは、その成立要件が不当に狭く実態に合っていないことです。例えば刑法 208 条の二②には「人又は車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の直前に進入し、その他通行中の人又は車に著しく接近し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転」する行為について「目的」という内心的要素を立証するという極めて高いハードルを設けています。また、同項には「赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に無視し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で四輪以上の自動車を運転し、よって人を死傷させた者も、同様とする。」と他の刑法の犯罪には無い「殊更に」という、これも内心的要素の立証が要件となっています。

そもそも、「通行中の人または車に著しく接近する行為」や「赤色信号又はこれに相当する信号を無視する行為は、」それ自体客観的に危険な行為なのですから、目的等の超過的主観的要素が無くとも処罰に値すると考えるべきです。

また、京都府亀岡市の惨事を引き起こした無免許運転についても、「結果的に運転を制御する技能があれば危険運転致死傷罪に該当しない」という、無免許運転の悪質性に矛盾した認定がなされないよう、改正が必要です。

救護義務違反行為は、人の生命に対して及ぼす危険性が大きく、また、自己の犯罪行為の証拠隠滅という卑劣な行為でもあり、重罪として処罰する根拠が十分にあります。また、ひき逃げの場合、厳格な要件の下ではありますが、自己の過失行為を先行行為として、不作為による殺人罪を認めることもあります。その要件を満たさないがこれに近い行為態様というべき救護義務違反行為について、殺人罪とバランスのとれた範囲で刑罰を科することは、十分に根拠があると考えます。

〈要望意見 3〉

施行から 5 年を経過した刑法 211 条の 2、自動車運転過失致死傷罪について、その問題点などを総括し、次の改正を行うこと

(1) 結果の重大性および交通犯罪抑止の法益から、そして、危険運転致死傷罪との隙間を埋めるために、致死罪の上限を大幅（10 年以上）に引き上げること。

(2) 致死の場合の最低刑を、罰金刑ではなく有期刑とするなど大きく引き上げること。

(3) 交通犯罪が軽く扱われる一因となっている刑法 211 条 2 項の「刑の裁量的免除」規定は廃止すること。

【理由】

2001 年の危険運転致死傷罪新設と 2004 年の法定刑引き上げ、そして 2007 年の自動車運転過失致死傷罪新設と飲酒運転の厳罰化により、交通死者数は顕著な減少がありました。その数は依然深刻です。そして、事故件数と負傷者数については、1967 年以來の最小であった 1977 年に比しそれぞれ 1.50 倍、1.44 倍と、高止まりとも言える状況です。また、この交通事故件数の中で酒酔い運転によるものが 2001 年比（2001 年を 100 とした指数）で 27 と顕著な減少となっている一方、脇見や安全不確認など一般には過失とみられ件数も圧倒的に多い安全運転義務違反は 2001 年比 77 と顕著な減はありません。（統計資料は、警察庁交通局「平成 23 年中

の交通事故の発生状況」による)

以上から言えることは、悪質運転に対する危険運転致死傷罪の新設や飲酒運転の罰則強化により、その適用に問題を残しながらも厳罰化という法の感銘力は有意にあったということであり、しかし一方、自動車運転過失致死傷罪は、最高刑が従来の業過 5 年から、窃盗や詐欺罪よりも軽い 7 年に上げられたに過ぎず、その実際の適用も、依然として致死事件でありながら執行猶予付判決が多く残り、寛刑化に拍車をかける「裁量的免除規定」の影響もあり、「交通犯罪の罪は軽い」「事故だから仕方ない」というような深刻なモラル低下を払拭できず、結果として法の感銘力は希薄であったと言えます。

自動車運転が危険なものであるという社会的共通認識があるというべきですから、交通犯罪の場合は、過失犯であってもその結果の重大性に見合う処罰を科すことが、交通犯罪抑止のために不可欠です。現状では、命の重みや被害の重大性に見合う刑罰とはなっておらず、そのことが死傷被害の常態化を招いていると言えます。

自動車を実際に凶器ともなっているのに、それが自覚されていないのは、自動車運転免許が不適格者にも容易に交付されるという制限解除要件が緩やかであったり、運転行為が社会生活上必要な一般的日常的行為となっている側面があり、運転者に意識されづらくなっているからです。本来許可制のもとで交付を受けている運転行為であり、違反行為や重大過失があれば相手の命をも容易に奪うという、高い注意義務を伴うことを承知しての行為ですから、重く罰せられることは当然です。

安全軽視の危険運転行為が根絶されるよう抜本的な改正をすべきです。自動車運転過失致死傷罪について、危険運転致死傷罪との隙間を埋めるべく、そしてその行為責任が結果の重大性に見合った罪となり、死傷被害ゼロのための抑止力として機能するよう最高刑は大幅（10 年以上）に引き上げるべきです。

同時に、現行法の致死の結果について罰金刑の選択を許すと、結果に見合わない軽い処罰の余地を認めることとなります。致死罪の罰金刑を排し、下限を引き上げることが、交通犯罪被害ゼロの社会を創るために不可欠です。

「刑の裁量的免除」規定は、検察官による「起訴便宜主義」により交通事犯の 9 割近くが不起訴となっている不当な現状を刑法が追認し、さらには自動車運転業務についてのみ免除が設けられることで、交通事犯を一般の業務上過失致死傷罪に比べ軽く扱うという間違った通念が拡がる要因となっていますので、即刻廃止すべきです。

以上

〈 添付資料 〉

- ・ 補充意見書

〈 関連資料 〉

- ・ 北海道交通事故被害者の会の概要
- ・ 報道記事より

(当日持参)

- ・ 冊子「いのちのパネルとは」
- ・ 「北海道フォーラム」チラシ

平成24年10月22日

法制審議会刑事法（自動車運転に係る死傷事犯関係）部会
部会長 殿

北海道交通事故被害者の会 副代表
弁護士 内藤 裕次

要 望 書

私は、北海道交通被害者の会の副代表を務めさせていただき、平成18年10月から、札幌弁護士会に登録して、弁護士としても活動させていただいている者です。

このたび、法務大臣の諮問をうけて、法制審議会は、刑事法（自動車運転に係る死傷事犯関係）部会を設置し、そこで自動車運転による死傷事犯に関する罰則の整備を検討いただくことになりました。

この情報をうけて、私は、私なりの現在の知見に基づき、どのような見直しがよいのか、考えてみました。

その結果、ひとまず、私なりの結論は出しましたが、その過程で、私は、被害者遺族と法律家としての両方の立場から、様々な思いを巡らして考えたつもりであります。

この要望書では、私の結論と思考過程の全てはあえて示しませんが、考えを巡らす中で、被害者遺族としての立場から、是非この点は考慮いただきたい、ということがいくつか出て参りましたので、その点について述べたいと思います。

第1 現行法の問題点

1 根本的な問題

自動車運転致死傷罪は、法定刑の最高が7年以下の懲役または禁固、危険運転致死罪は、死亡事案で20年以下の懲役となっております。そして、危険運転致死罪は、特に危険な運転行為を処罰対象として絞っているため、同罪の適用はし難いが、それでもなお悪質性の高い事件が自動車運転過失致死罪として軽く扱われ、事案に応じた

処罰の連続性が保たれていない、処罰に隙間がある、という問題があるのではないのでしょうか。私は、この点が、最大の問題点であると考えます。

一例として、てんかん患者が薬の使用を怠り、クレーン車を運転したところ発作が起きて児童6名が死亡した事案では、自動車運転過失致死罪の最高刑である懲役7年にとどまりました（宇都宮地裁，平成23年12月19日判決）。

この事案は、

- ・ てんかん患者であることを隠して原付，普通自動車，大型，大型特殊などの免許を相次いで取得した
- ・ 平成13年から平成22年まで，発作を原因とする5件を含む12件の事故を起こしている（態様と程度は不明）
- ・ うち，平成20年には，自動車過失傷害罪で禁固1年4月，執行猶予4年の有罪になっている
- ・ その際，居眠りが原因であると虚偽の供述をした
- ・ 有罪になった後，移動式クレーンの免許を取得
- ・ 平成5年からてんかんの治療をしていたが，複数の医師から運転をしないよう注意されていた
- ・ 特に，平成20年の事故の後に，クレーン車は運転できないと繰り返し指導されていた
- ・ 被告人は，症状を理解していた
- ・ 前の晩，服薬を怠り，夜更かしをして睡眠時間が3時間だった
- ・ 睡眠不足等から，発症の予兆を感じていた
- ・ 運転していた車両は12トンの大きなクレーン車である
- ・ 小学生6人が死亡した

という事案でありました。

他方で，危険運転致死傷罪で7年の懲役刑を宣告された事件に目を向けてみます。これは，赤信号無視のケースでした（青森地裁弘前支部，平成16年1月30日判決）。

この事件の犯情としては、

- ・ 動機は，職場に遅刻することをおそれたこと
- ・ 既に交差点で信号待ちの自動車がいた
- ・ 右折車線に進路変更し，時速約30キロで交差点に進入
- ・ 交差点の前174メートル，28メートルの地点で赤信号に気づいていた
- ・ 1週間前にも脇見運転による物損事故を起こしている
- ・ 死亡は2名

というものでした。

私は、後者と前者が同じ刑罰であることが、どうも釈然と出来ません。どうみても、前者の事件の方がきわめて悪質なのです。

私は、事務所で利用している判例検索システムを使って、複数の判例を検討してみました。危険運転致死罪で9年の懲役に問われた事件（東京地裁，平成14年11月28日判決）などをみても、やはり、前者が7年であるのは軽すぎると思うようになりました。

判例検索システムは、全ての事件を網羅していませんので、このような処罰の隙間がある事案、連続性が無い事案は、実際に多くあるのだろうと思います。

2 危険運転致死傷罪の問題

次に、処罰の隙間があるとの問題と関連してきますが、危険運転致死傷罪の構成要件の厳格さという問題があると思います。もしも、構成要件をゆるやかに出来れば、処罰の連続性が保てるかも知れない、その意味では、危険運転致死傷罪の構成要件の問題は、上記処罰の隙間の問題と密接に関係してくるからです。

3 飲酒運転の逃げ得の問題

処罰の隙間とは趣を異にするかも知れませんが、刑罰の矛盾の問題として、いわゆる逃げ得の問題も依然残っているかと考えます。飲酒して被害者を救護すれば危険運転致死罪で最高刑20年、救護しなかったら救護義務違反と自動車運転過失致死罪で15年にとどまるという問題であります（被害者死亡の場合）。

この点につきましては、救護義務違反の罪の最高刑を段階的に引き上げていただいた経緯があり、少しずつ埋まって来ていますが、まだ矛盾が生じております。

4 最後に、個別的問題としては、無免許運転者による事件をどうすべきかという問題もあると思います。まさに、今回の諮問のきっかけとなった事案でありました。確かに、無免許運転は危険性を内包するといえ、国民の目線に立てば、悪質性は十分と考えます。

第2 視点としてふまえていただきたいこと

1 事案にみあった処罰を

自動車運転過失致死罪が想定する事案は幅広く、単純過失から危険運転について十分認識している場合までが想定できます。危険運転致死傷罪は、危険運転について十分認識している場合について、さらに悪質な事案の一部を特に取り上げて重罰を課するものです。

このように、交通事犯については、行為の悪質性に幅がありますが、その悪質性に
応じて連続的に量刑ができるような法体系を構築していただきたいと考えます。

念のための付言となりますが、今回の諮問の直接のきっかけは、無免許運転事件で
ありましたが、無免許運転の事案にとらわれることなく、量刑の連続性に関し、抜本
的な解決策をお願いしたいのです。

2 危険運転致死傷罪の見直しについては事案の分析を

危険運転致死傷罪については、要件が厳格であると言われておりまして、これを緩
和するか否かについて、当然、ご検討いただくことになるかと思えます。また、検討
にあたり、現在の運用状況、すなわち判例の分析をしていただくことになると思いま
す。

その際お願いしたいことは、検察庁において危険運転致死傷罪をギリギリ考慮の上
断念したケースについても検証していただきたいと考えます。そうすることにより問
題点がより鮮明になるのではないかと考えるためです。

3 準危険運転致死傷罪と危険運転致死傷罪

準危険運転致死傷罪の創設または危険運転致死傷罪の緩和については、それにより
行為と結果の因果関係の希薄化という問題が生じると思いますが、刑罰のバランスを
失しない限りにおいて、最大限犯情に見合った量刑が出来るよう、工夫をこらしてい
ただきたいと考えます。

4 他の刑罰とのバランスを論じるにあたって

刑罰の範囲を検討いただくにあたり、他の過失犯や傷害、傷害致死、殺人との法定
刑の比較バランスという視点があることは否定いたしません。

しかし、交通犯罪の場合には、事案の悪質性の幅が広く、単純過失から危険運転に
ついて十分認識している場合までが想定できますので、悪質な事案を処罰するために、
法定刑を重い方向に幅を持たせることには十分理由があると思えます。そこで、交通
犯罪の予防という政策的意味も考慮していただき、そのうえでバランス論を論じてい
ただきたいと考えております。

5 厳罰化について

(1) 今回のように交通事犯について刑罰法規の見直しをする際には、これを厳罰化
ととらえる見方がよくあります。

しかし、私は、事案の性質に応じて、適切な量刑ができるように望んでいるだけ
です。

(2) もっとも、処罰の隙間を埋めることも厳罰化ではないか、との考えもあると思
います。そして、厳罰化については、依然、根強い反対説も存在します。

反対説の根拠としては、主に次のようなものがあると思います。

- a) 厳罰化による抑止効果の不存在。特に、確信犯的な者、過失犯には抑止効果がない
- b) 厳罰化よりも他にやることがある（飲酒を検知すると作動しないシステムや行政上の対策など）
- c) 人間はミスをするので、重い非難は出来ない

(3) しかし、これらの指摘については、次のように考えます。

- a) これまで何度か交通事犯に関する法定刑の引き上げがなされており、その直後の交通事件発生件数を比較するなどして、厳罰化の抑止効果がある、無いとの議論がよくなされます。しかし、厳罰化と同時に、交通取り締まり強化などの対策がなされるなど、様々な影響があり、単に数字の比較で検証することは困難です。

私は、生命と身体は、最も重要な法益であり、悪質な行為によってこれを侵害した場合には、厳罰に至るということ、そのことを国民が法律で示すこと、そのような姿勢を示すことによって、現在及び将来の国民が、生命と身体こそ最重要な法益なのだと、法律を通じて意識する、そのために事案に見合った刑罰を設けるのだ、と考えます。ですから、短期的な抑止効果の有無と言うことは、そもそも議論が不要だと思います。

また、確信犯以外の一般運転者には、（一般論としての）刑罰の抑止力は有効ですし、過失犯であっても、危険運転に故意がある場合も同様に抑止できると考えます。

- b) については、被害者団体は、厳罰化だけを求めているのではないので、お門違いの批判ですし、他にもやることがあるから厳罰化は不要というのは、論理としてもおかしいです。
- c) については、最後に来ましたが、重要な問題です。

確かに、「人間は、ウツカリミスをする。」、この点については全くその通りだと思います。しかし、c)の考えは、次の思考プロセスがかけているのではないのでしょうか。すなわち、「人間は、ウツカリミスをする。だからこそ、危険な行為をするのならば、しっかり注意をしなければならない。」のです。そこで、注意をしっかりとらなかったことによって法益侵害が発生したなら、それ相応の非難が与えられることは、当然だと思います（まさに過失犯の処罰根拠ですが。）。「ウツカリミスをするのが人間なんだから、軽くてもいい。」というのは、「危険な行為をするのならば、しっかり注意をしなければなら

ない。」との認識をとばしているので、交通事故・事犯の容認につながりやすい危険を有していると思います。

(4) 以上のことからしまして、厳罰批判論に対して臆することなく、ご判断をいただきたいと考えるものです。

第3 若干の私見

冒頭、私の結論は述べませんと書きましたが、少しだけ、方向性としての意見を示したく考えます。

- 1 まず、危険運転致死傷罪に関してですが、少なくとも、刑法第208条第2項前段については、「目的」が無くとも十分危険な行為ゆえ、目的要件は不要であると思います。
- 2 無免許に関しては、一度も免許を取得したことがない者、失効した者など、事由によって区別することも考えられると思います。
- 3 自動車運転過失致死傷罪に関しては、傷害と死亡を区別することも考えてよいと思います。死亡に匹敵する傷害という場合もありますが、考えた結果、刑のバランスと量刑の連続性の観点から、分離する方法もあるのではないかと思うに至った次第です。
- 4 クレーン車事件にみられるように、薬を飲まなければ発作が起きる患者に関しても危険運転致死傷罪として問えるよう、厳格な要件の下で法改正すべきと考えます。

以 上