

令和6年3月7日

自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会

座長 今井 猛嘉 殿

北海道交通事故被害者の会

代表 前田 敏章

(担当) 副代表 内藤裕次

## 自動車運転に関する刑罰改正についての要望意見

このたびは、「自動車運転による死傷事犯に係る罰則に関する検討会」のヒアリング対象団体として指名していただき、誠に有り難うございます。

早速ですが、以下、当会の活動内容等についてご説明した上で、自動車運転に関する刑罰改正についての要望意見を申し述べます。

### 第1 当会について

#### 1 概要

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活動助成を受けながら、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。2024年2月現在、118名の会員がおります。

#### 2 主な活動内容

会員相互の交流・支援として、定期総会等の機会に交流会を行うほか、裁判の傍聴支援を通じて会員同士支え合う活動をしています。

また、学校、矯正施設、免許停止処分者講習等に講師を派遣しており、24年間累計で1478回実施しています。

コロナ禍の時期を除き、毎年秋には、世界道路交通被害者の日に合わせて、一般市民を対象とするフォーラムを実施しています。2023年は、埼玉県立大学の白岩祐子准教授を招いて、「行動科学からアプローチした交通死傷ゼロへの課題」について学習しました。

#### 3 要請活動について

以上のほか、会が発足して間もなくの2002年、「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」という切実な願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・事故根絶の

ための要望書」を、内閣府、警察庁、法務省、国交省、厚労省の関係機関に毎年提出しております。

要望事項の中に、刑罰適正化に関する項目があります。その要点は、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あり、以降、2007年の自動車運転過失致死傷罪新設の際、そして2013年の危険運転致死傷罪と自動車運転過失致死傷罪をまとめて現行の「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律」への改正の際にも強く要望してきたものです。

#### 4 その他

会報等その他当会の情報については、ホームページもご参照ください。

<https://hk-higaisha.net/>

## 第2 要望意見

前記「第1」の「3」の通り、当会では、要望書を通じて自動車運転処罰法のさらなる改正を求めてきたところであり、引き続きこの要望内容を継続いたしますが、このたび論点を整理し、一部具体化した改正案を検討しましたので、ここで提案いたします。もっとも、まだうまく整理出来ていませんので、趣旨を善解願います。

### 1 現行法の見直し

#### (1) 自動車運転処罰法2条2号（高速度運転の種類）

高速度走行の「進行を制御することが困難な高速度」の解釈については、最高裁判例は確立していないものの、直線の一般道を146km/時で走行していても、同条が適用されないという事件がありました（津市の事件で、名古屋高等裁判所、令和3年2月12日判決）。

しかしながら、この事例の結論は、国民の規範意識に照らして納得できるものではありません。にもかかわらず、このような判決に至ったのは、どのような事例が「進行を制御することが困難な高速度」にあたるのか、一義的に明確ではないためです（なお、判決を読むと、法制審議事録に記載された答弁内容が裁判所の判断を左右したことがわかります）。

従って、解釈の余地が少ない条文の書きぶりにすべきです。例えば、「法

定速度を〇km超える速度で自動車を走行させる行為」など、具体的な規定にすることが考えられます。

もっとも、このような規定の仕方が良いのか悩みもあります。というのも、客観的な認定速度が条文からわずかに低ければ適用が出来ないことになるためです。

そこで、このような悩みもふまえつつ、国民の規範意識に合致し、かつ、解釈の幅が少ない条文の規定をご検討いただきたいと考えます。

## (2) 自動車運転処罰法第2条7号（信号無視）

現行の条文では、「殊更に」という主観面が構成要件になっていますが、「殊更に」でなくとも故意の信号無視行為は、「殊更に」の場合と同程度の危険性を有し、責任非難も可能と考えます。

そこで、「殊更に」の要件は除外すべきと考えます。

## 2 過失による高速度運転致死傷罪の新設

自動車運転処罰法2条2号の罪は、高速度運転について故意がある場合の結果的加重犯です。

このため、「1」「(1)」で検討した私案については、高速度運転の故意（法の規定を超える〇kmで走行していたという認識）が無い場合は、この罪に問うことができない可能性があります。

しかし、故意を欠く場合であったとしても、客観的にみて危険な速度で運転しているうえ、通常、過失的にとはいえ、それなりの高速度で運転しているという認識があるはずですから（メーターを見なくてもだいたい何kmで走行しているか判断出来るドライバーは多いのではないのでしょうか）、それと因果関係にある結果については、危険な運転による結果が実現したといえ、過失運転致死罪よりも重い罪に問えらるべきです。

従って、過失による結果的加重犯（「過失高速度運転致死傷」とでもいうべきか）を新設するということになりますが、過失による結果的加重犯は、刑法理論上可能であり、実際にも「人の健康に係る公害犯罪の処罰に関する法律」第3条2項は、過失による結果的加重犯です。

また、道路交通法第118条3項は、速度違反の罪の過失犯を認めていることも参考になります。

## 3 他の危険な行為による危険運転致死傷罪の新設

自動車運転処罰法2条は、危険な行為を基本犯とするものですが、この他にも、意図的にスマートフォン類を操作する行為など、危険な行為がありま

す。そこで、そのような行為により結果を惹起した場合は、過失運転致死傷罪より重く処罰すべきです。

すなわち、典型的に死傷の結果を惹起しやすい行為類型を検討し、危険運転致死傷罪に新たな条文を追加することを提案いたします。

#### 4 身分犯の追加

自動車運転処罰法第6条は、2条から5条の罪を犯した者が無免許であった場合の加重規定で、身分犯と解します。

これは、無免許運転と死傷結果との間に因果関係が認められない場合であっても、併合罪より重い刑を定めて無免許運転を抑止しようとの考えに立つものと思われます。

このように、ある運転行為と死傷結果の間に因果関係はなくとも、その運転行為が死傷結果をもたらしやすいものであるなら、死傷結果に対する責任非難の根拠にもなり、国民の規範意識にも合致すると考えます。

そこで、無免許運転の他にも、アルコールまたは薬物を摂取した運転、高速運転などの危険な運転にも適用できるように改正すべきと考えます。

### 第3 最後に

私たちは、北海道内で発生した2014年の小樽飲酒ひき逃げ4人死傷事件、2016年の旭川飲酒暴走事件が、当初危険運転致死傷罪では起訴されず、当事者が必死に声を上げて危険運転致死傷罪への適用となった事例などを通して、法の不備と抜本改正の必要性を痛感致しております。

この度、悪質危険な運転行為に因るものをはじめ全国で頻発する交通死傷事件に対して、法務省が「自動車運転による死傷事犯に係わる罰則に関する検討会」を立ち上げられたことに、勇気を得、積年の願いを今こそ実現して欲しいと強く願っております。

そこで、以上の通り、当会としての要望意見を提出しますので、被害ゼロへの切実な願いが法改正にもれなく反映されますよう、強く要請いたします。

以 上