

第2章 我が国における交通犯罪対策の現状

近年、飲酒運転や高速度運転などの悪質な運転により重大な被害が生じる事案が後を絶たないことなどから、悪質な運転者に対する厳正な処罰を可能とするため、様々な法改正が行われてきた。

これらの法改正は、近年の交通犯罪の実情に即して行われていることから、交通犯罪者の現状に関する調査・分析結果を見る前提として、その改正の経緯や内容を知ることが有益である。そこで、本章では、第4章の特別調査において、調査結果の分析を行う際に用いた、危険運転致死傷、過失運転致死傷等及び道路交通法違反の三つに着目し、これらに関する各種法令を中心に、近年の改正状況を整理する。

1 危険運転致死傷・過失運転致死傷等

(1) 交通安全対策基本法の制定

戦後、モータリゼーションの急速な進展に対する社会体制の整備の遅れから、交通事故による死傷者数は増加の一途をたどっていた。そのため、昭和45年に交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定され、第1次交通安全基本計画（昭和46年3月、中央交通安全対策会議）が決定されるなど、国を挙げての交通安全対策が進められた。その結果、昭和52年には、交通事故による死傷者数はピーク時であった昭和45年の約6割にまで減少した。しかし、その後、交通事故による死傷者数は再び増加に転じ、平成に入ってから交通事故による死傷者数の増加傾向は続いた。

(2) 危険運転致死傷罪の創設

自動車を運転して人を死傷させた場合は、長らく、不注意な運転行為によるものとして業務上過失致死傷罪が適用されてきたが、業務上過失致死傷罪は、飲酒運転や著しい高速度運転などの悪質かつ危険な自動車の運転行為による死傷事件の悪質性や重大性に的確に対応するものではなく、国民の間にも罰則の整備を求める声が高まっていた。そこで、事案の実態に即した処分及び科刑を行うため、平成13年法律第138号による刑法の一部改正により、危険運転致死傷罪が創設され、①アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態で自動車を走行させて人を死傷させた場合、②その進行を制御することが困難な高速度で自動車を走行させて人を死傷させた場合、③その進行を制御する技能を有しないで自動車を走行させて人を死傷させた場合、④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して人を死傷させた場合、⑤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自動車を運転して人を死傷させた場合の5類型がその対象とされた。これにより、故意に一定の危険な自動車の運転行為を行い、その結果人を死傷させた者について、罰則が強化された（平成13年12月施行）。その後、平成16年法律第156号による刑法等の一部改正により、危険運転致死傷罪の法定刑の上限が引き上げられた（平成17年1月施行）。

（3）自動車運転過失致死傷罪の創設

危険運転致死傷罪創設後、同罪が適用されない過失による死傷事故の中に、飲酒運転中などの悪質かつ危険な運転行為によるものや、多数の死傷者が出るなどの重大な結果を生ずるものがなお少なからず発生していた。そのような死傷事故に対する業務上過失致死傷罪による処罰について、量刑や法定刑が国民の規範意識に合致しないとして罰則の整備を求める国民の声が上がっていた。そして、平成14年以降の自動車運転による業務上過失致死傷罪の科刑状況を見ると、法定刑や処断刑の上限近くで量刑される事案が増加していた。そこで、特に飲酒運転等の悪質かつ危険な自動車運転により重大な結果が生じた事案等について、事案の実態に即した適正な科刑を実現するため、平成19年法律第54号による刑法の一部改正により、自動車運転過失致死傷罪が創設され、法定刑の上限が引き上げられたほか、危険運転致死傷罪の対象を四輪以上の自動車から自動車と改めることにより、自動二輪車等もその対象に含まれることとなった（平成19年6月施行）。

（4）自動車運転死傷処罰法の制定

交通事故による死傷者数は、平成16年をピークに減少していたものの、依然として、飲酒運転や無免許運転などの悪質で危険な運転行為による死傷事件が少なからず発生していた。このような死傷事犯であっても、危険運転致死傷罪に該当せず、自動車運転過失致死傷罪が適用された事件などを契機として、これらの罰則の見直しを求める国民の声が上がるようになった。このような状況を踏まえ、自動車運転による死傷事犯の実態に応じた対処をするため、自動車運転死傷処罰法が成立した（平成26年5月施行）。この法律において、①危険運転致死傷罪が刑法から移されて規定されるとともに、危険運転致死傷罪の新たな類型として、通行禁止道路において重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転して人を死傷させた場合が追加され、②アルコール、薬物又は病気の影響により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し、アルコール等の影響により正常な運転が困難な状態に陥り、人を死傷させた場合が、従来の危険運転致死傷罪より刑の軽い、新たな危険運転致死傷罪として創設された。また、③自動車運転過失致死傷罪が刑法から移されて過失運転致

死傷罪として規定されるとともに、④アルコール又は薬物の影響で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して過失により人を死傷させ、その運転のとき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べき行為をした場合が、過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪として創設され、⑤危険運転致死傷罪、過失運転致死傷罪又は過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪を犯した時に無免許運転であった場合に刑を加重する規定が創設された。

(5) あおり運転への対応

いわゆるあおり運転は、悪質・危険な運転行為であり、こうした運転行為による死傷事犯が少なからず発生し、あおり運転の厳罰化を求める国民の声も高まっていた。そして、通行妨害目的で、加害者車両が走行中の被害者車両の前方で停止したような場合でも、状況によっては、重大な死傷結果につながる危険性が典型的に高く、従来の危険運転致死傷罪と同等の当罰性を有するものと考えられた。そこで、令和2年法律第47号による自動車運転死傷処罰法の一部改正では、自動車運転による死傷事犯の実情等に鑑み、事案の実態に即した対処をするため、①車の通行を妨害する目的で、走行中の車（重大な交通の危険が生じることとなる速度で走行中のものに限る。）の前方で停止し、その他これに著しく接近することとなる方法で自動車を運転して人を死傷させた場合及び②高速自動車国道等において、自動車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の前方で停止し、その他これに著しく接近することとなる方法で自動車を運転することにより、走行中の自動車に停止又は徐行をさせて人を死傷させた場合が、危険運転致死傷罪の新たな類型として追加された（令和2年7月施行）。

2 道路交通法

道路交通法（昭和35年法律第105号）は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的とした道路交通の基本法であり、昭和35年に制定された後、交通事情の変化等に対処するために多数回の改正が行われてきた。その中で、交通犯罪対策の現状を見るに当たり、特に重要なものをここで取り上げる。

(1) 刑事司法手続との関係

交通犯罪の増加に伴い、刑事司法手続による道路交通法違反事件の処理件数も増加していた。そこで、交通事件の処理の迅速化を図るため、交通事件の即決裁判手続及び反則通告制度が設けられた。

ア 交通事件の即決裁判手続

道路交通法第八章の罪にあたる事件（「交通に関する刑事事件」という。以下この章において同じ。）の迅速適正な処理を図るため、交通事件即決裁判手続法（昭和29年法律第113号）が成立

し、交通に関する刑事事件について、即決裁判の手續を定めた。これにより、簡易裁判所は、交通に関する刑事事件について、検察官の請求により、公判前、即決裁判で、罰金又は科料を科することができることとなった。

イ 交通反則通告制度

大量に発生する自動車等の運転者による道路交通法違反事件について、事案の軽重に応じた合理的な処理方法をとるとともに、その処理の迅速化を図るため、昭和42年法律第126号による改正により、交通反則通告制度が導入された（昭和43年9月全面施行）。同制度は、車両等の運転者等が行った道路交通法違反のうち、比較的軽微であって定型的なものを反則行為とし、反則行為をした者に対しては、警視総監又は道府県警本部長が定額の反則金の納付を通告し、通告を受けた者が反則金を任意に納付したときは、その反則行為について刑事訴追をされず、一定の期間内に反則金の納付がなかったときは、本来の刑事手續が進行するという制度である。同制度は、当初は成人に対してのみ適用されていたが、昭和45年法律第86号による改正により、少年にも適用されるようになり（昭和45年8月施行）、昭和61年法律第63号による改正により、反則者及び反則行為の範囲がそれぞれ拡大し、同制度の適用範囲が拡大された（昭和62年4月施行）。

（2）新たな課題と法改正

高齢運転者対策等の従前から続く課題に加え、自動車の自動運転技術の進歩や、電動キックボードを始めとする電動モビリティの増加等による新たな課題に対応するため、近年においても、道路交通法の改正が行われている。

令和以降の近年の道路交通法の改正を概観すると、以下のとおりである。

令和元年法律第20号による改正では、①自動車の自動運転技術の実用化に対応した運転者等の義務に関する規定が整備されるとともに、②自動車等を運転中に携帯電話等を使用する行為等の法定刑が引き上げられた（①は令和2年4月施行、②は令和元年12月施行）。

令和2年法律第42号による改正では、①他の車両等の通行を妨害する目的で、当該他の車両等に道路における交通の危険を生じさせるおそれのある方法により、一定の違反（通行区分、急ブレーキ禁止、車間距離保持等の規定違反）行為をした者を妨害運転（あおり運転）として処罰する規定や、妨害行為により高速自動車国道等において他の自動車を停止させ、その他道路における著しい交通の危険を生じさせた者を加重処罰する規定等を創設し、②一定の違反行為をした75歳以上の者は、運転免許証の更新を受けようとする場合、運転免許証の更新期間満了日の前6か月以内に、運転技能検

査を受けなければならず、公安委員会は、運転技能検査の結果が、一定の基準に達しない者には運転免許証の更新をしないことができるとするなどの高齢運転者対策を充実・強化した（①は令和2年6月施行、②は令和4年5月施行）。

令和4年法律第32号による改正では、①特定自動運行に係る許可制度が創設され、②新たな交通主体である㉞電動キックボード等の特定小型原動機付自転車や㉟自動配送ロボット等の遠隔操作型小型車の交通方法等に関する規定が整備されるとともに、③運転免許証と個人番号カードの一体化に関する規定が整備されるなどした（①及び②㉟は令和5年4月施行、②㉞は同年7月施行、③は令和7年3月施行）。

令和6年法律第34号による改正では、自転車等の交通事故防止のため、①自転車運転中の携帯電話使用等及び酒気帯び運転が禁止され、罰則規定が整備されるとともに、②車道における自動車等と自転車等の側方接触を防止するための新たな義務として、自動車等が自転車等の右側を通過する場合において両者の間に十分な間隔がないとき、自動車等は自転車等との間隔に応じた安全な速度で進行し、自転車等はできる限り道路の左側端に寄って通行する規定が創設され、③自転車等の運転者（16歳未満の者を除く。）がした一定の違反行為を交通反則通告制度の対象とする規定が整備されるなどした（①は令和6年11月施行、②及び③は令和8年4月1日施行）。