

危険運転致死傷罪についての一考察

—最高裁平成23年10月31日決定を契機として—

林 弘 正

- I. 序言
- II. 危険運転致死傷罪等の成立経緯
 - II-i. 諮問第54号について
 - II-ii. 諮問第69号について
 - II-iii. 諮問第82号について
- III. 危険運転致死傷罪の問題点
- IV. 最高裁平成23年10月31日決定
- V. 結語

I. 序言

1. 自動車運転中の致死傷結果については、従来、刑法211条前段の業務上過失致死傷罪が適用されてきた。明治40年刑法制定時には、刑法211条の法定刑は3年以下の禁錮又は千円以下の罰金であったが、交通戦争と呼ばれる交通事故の多発・死亡者の増大に伴い昭和43年懲役刑が選択された。

平成11年11月28日発生した東名高速道路での飲酒運転による追突死傷事故は、厳罰化要求を喚起し、平成12年6月立法府で道路交通法を改正し、同年11月法律第138号で刑法に危険運転致死傷罪の新設を促がした。

2. 危険運転致死傷罪新設の契機となった東京地裁平成12年6月8日判決について概観する¹。

トラック運転手X（当時55歳）は、大型貨物自動車（11t、以下X車とする）に生花4,5tを積載し東京に運送するため平成11年11月27日夜高知南国ターミナルからカーフェリーで大阪南港に向かう船内でウイスキーを飲み、翌28日

午前6時30分大阪南港に到着した。Xは、阪神、名神及び東名各高速道路を經由し、同日午後0時30分、東名高速道路海老名サービスエリアで昼食を摂った。その際、Xは、缶酎ハイ1本(250ml)及び船内で飲み残したウイスキー(280ml)をストレートで2回に分けて飲み、1時間仮眠後、午後2時30分に同所をスタートし途中蛇行運転をしながら、午後3時8分、東名高速道路川崎料金所に至った。Xの歩行状態を目撃した同料金所係員は、「あんた、ふらついているよ」、「具合が悪いようなら車を寄せて30分でも休んでいったら」等と勧めた。Xは、そのまま発進し、同日午後3時30分頃、東京都世田谷区砧公園1番地先の東名高速道路を川崎方面から用賀方面に向かい時速約60ないし70キロメートルで進行中、酔いのため前方注視及び運転操作が困難な状態に陥り、渋滞のため同方向に減速して進行していたA子運転の普通乗用車(以下A車とする)を前方約7.5メートルに迫って初めて気付いた。Xは、急制動の措置を講じたが間に合わずA車後部に自車右前部を衝突させ、A車を前方に押し出した。Xは、その前方を同様に進行していたB運転の普通乗用自動車(以下B車とする)右後部にA車左前部を追突させB車を道路左側壁に衝突させて半回転させた上、B車左側面に自車左前部を衝突させ、さらに、自車前部をA車の後部に乗り上げたまま停止しA車を炎上させた。

Xは、本件事故によりA車後部座席に乗車中のC子(当時3歳)及びD子(当時1歳)の両名を焼死させるとともに、運転していたA子(当時31歳)に加療約1週間を要する手掌熱傷等の傷害を、同乗していたE(当時49歳)に加療約2か月間を要する熱傷3度25パーセントの傷害を負わせた。更に、Xは、B車に同乗していたF子(当時63歳)に全治約2週間を要する右手打撲・右膝挫傷の傷害を、G(当時50歳)に全治約2週間を要する左下腿打撲の傷害を、H子(当時54歳)に全治約2週間を要する前額部打撲の傷害を負わせた。なお、事故後の同日午後4時15分に行われたXの呼気検知で0.63mg/lの高濃度のアルコールが検出され、Xの直立能力や歩行能力にも異常が認められた。

東京地裁平成12年6月8日判決は、業務上過失致死傷罪及び道路交通法酒気帯び運転でXを懲役4年に処した(求刑懲役5年)。なお、東京高裁平成13

年1月12日判決は、量刑不当とする検察官の控訴を理由なしとして棄却した²。

3. 危険運転致死傷罪の新設及びその後の法改正について概観する。

法務大臣は、飲酒等悪質な運転による死傷事故への法律改正を求める世論の動向に対して平成13年6月18日開催第134回法制審議会総会において「自動車運転による死傷事故の実情等にかんがみ、早急に罰則を整備する必要があると思われるので、別紙要綱（骨子）について御意見を承りたい。」との諮問第54号を発した。

法制審議会総会は、諮問を受け法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会を設置し、秋の臨時国会提出に向け精力的審議を要請した。平成13年6月28日第1回法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会が開催され、互選で宮澤浩一委員を部会長に選出し、部会長が大谷實委員を部会長代行に指名した。同部会は、同年7月25日まで3回開催され、松尾浩也法務省特別顧問が関係官として出席した。平成13年9月5日開催第135回法制審議会総会に諮問第54号要綱（骨子）修正版が報告され了承された。

更に、法務大臣は、凶悪・重大犯罪への対応を図るため平成16年2月10日開催第142回法制審議会総会において「近年における凶悪・重大犯罪の実情等にかんがみ、この種の犯罪に対処するため、早急に刑事の実体法及び手続法を整備する必要があると思われるので、別紙要綱（骨子）について御意見を承りたい。」との諮問第69号を発した。

法制審議会総会は、諮問を受け法制審議会刑事法（凶悪・重大犯罪関係）部会を設置した。平成16年4月19日第1回法制審議会刑事法（凶悪・重大犯罪関係）部会が開催され、互選で大谷實委員を部会長に選出し、部会長が芝原邦爾委員を部会長代行に指名した。同部会は、同年7月30日まで5回開催され、久保真季内閣府男女共同参画局推進課長及び松尾浩也法務省特別顧問が関係官として出席した。平成16年9月8日開催第143回法制審議会総会に諮問第69号要綱が報告され了承された。

その後、法務大臣は、自動車運転過失致死傷事案の適正な科刑を図るため平成19年2月7日開催第152回法制審議会総会において「自動車運転による過

失致死傷事犯等の実情等にかんがみ、事案の実態に即した適正な科刑を実現するため、早急に、罰則を整備する必要があると思われるので、別紙要綱（骨子）について御意見を承りたい。」との諮問第82号を発した。

法制審議会総会は、諮問を受け法制審議会刑事法（自動車運転過失致死傷事案関係）部会を設置した。平成19年2月9日第1回法制審議会刑事法（自動車運転過失致死傷事案関係）部会が開催され、互選で川端博委員を部会長に選出し、同月28日まで5回開催された。平成19年3月5日開催第153回法制審議会総会に諮問第82号要綱が報告された承された。

4. 飲酒等悪質な運転による致死傷事案への対応は、刑法典に危険運転致死傷罪（法208条の2）を新設することとなった。危険運転致死傷罪の主要な問題点は、2点ある。第1は、結果的加重犯とする条文形式を採用することにより基本犯の構成要件を予め規定する必要があるにも関わらず規定されていない点で構成要件明確性の問題が生ずる。第2は、第1の問題と連関するが故意の要件が不明確な点である。これらの問題点は、法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会、法制審議会刑事法（凶悪・重大犯罪関係）部会及び法制審議会刑事法（自動車運転過失致死傷事案関係）部会の審議でも重要な争点として論議されたにも関わらず必ずしも解決されたとはいえない問題であり、法運用においてもなお争点となっている³。

5. 最高裁が、危険運転致死傷罪について最初の判断を示したのは刑法208条の2第2項の赤色信号無視運転行為類型に関する平成18年3月14日決定である⁴。

刑法208条の2第1項の解釈は、実務においても争点となり下級審での判断も分かれていた。この様な法状況の下、最高裁は、平成23年10月31日決定において酩酊運転行為類型における正常運転困難状態の判断基準を提示するとともに故意の解釈を判示し、今後の下級審判断に指針を与える判断を示した⁵。

本稿は、危険運転致死傷罪の成立の経緯及びその後の展開を法制審議会での論議を検証しながら問題点を考察し、酩酊運転類型の危険運転致死傷罪に関する最高裁平成23年10月31日決定を検討するものである。

Ⅱ．危険運転致死傷罪等の成立経緯

Ⅱ-i．諮問第54号について

1．【平成13年6月18日開催第134回法制審議会総会】

平成13年6月18日開催第134回法制審議会総会において法務大臣は、「近年、自動車運転に係る悪質・重大な業務上過失致死傷事件が後を絶たず、被害者やその御遺族の方々のみならず、多くの国民から、その量刑や法定刑が軽すぎるとの声が上がるなど、さまざまな指摘がなされております。すなわち、自動車運転による死傷事故には種々の態様がありますが、その中には、例えば、酒に酔い、又は著しい高速度で運転するなど、無謀・危険な運転行為であることを認識しながら、重大な結果発生の可能性を真しに考慮することなくこのような運転行為を行う者があり、その結果、人を死傷させた場合など、業務上過失致死傷罪という過失犯としての枠組みの中でとらえて処罰することが相当でないと認められる事犯も含まれております。他方、自動車が広く普及して、国民の日常生活に不可欠なものとなっている実情等に照らしますと、一定の軽い業務上過失傷害事件につきましては、情状により、刑の言渡しをしないことが適当と考えられる場合もあります。このような状況に照らし、自動車運転による死傷事故に対し、事案の実態に即した処分と科刑が可能となるよう、早急に法整備を行う必要があると考えて、ここに諮問したものです。特にこの問題につきましては、早急な法整備を求める国民の声等を踏まえ、今秋に臨時国会が開かれるようであれば、同国会に関係の法案を提出したいと考えておりますので、よろしく御審議の上、できる限り速やかな御答申をいただきたいと存じます。」との考えから諮問第54号「自動車運転による死傷事故の実情等にかんがみ、早急に罰則を整備する必要があると思われるので、別紙要綱（骨子）について御意見を承りたい。」を發した。

要綱（骨子）は、以下の通りである。

「要綱（骨子）

- 1-1 アルコール若しくは薬物の影響により、又は運転に必要な技能を有しないため、正常な運転が困難な状態で自動車を走行させ、よって、人を

負傷させた者は10年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は1年以上の有期懲役に処するものとする。自動車の進行を制御することが困難な著しい高速度で自動車を走行させ、よって人を死傷させた者も、同様とすること。

2 赤色信号に従わず、又は走行中の自動車等の直前への進入その他の人若しくは自動車等に著しく接近してその通行を妨害する方法で、かつ、これらの方法によるときは重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転し、よって人を死傷させた者も、1と同様とすること。

二 自動車を運転して刑法第211条前段の罪（人を傷害した場合に限る。）を犯した者については、傷害が軽いときは、情状により、その刑を免除することができるものとする。』

第134回法制審議会総会は、諮問第54号を検討するため法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会を設置し、秋の臨時国会提出に向け精力的審議を要請した。

事務当局は、諮問第54号提案理由を以下のように説明する。なお、事務当局とは、原則的に立案作成担当である法務省刑事局である。

「近時、飲酒運転や著しい高速運転など、最も基本的な交通ルールを無視した無謀な運転による悪質・重大な死傷事犯が後を絶たない状況にあり、被害者やその御遺族の方々をはじめ、広く国民の間から、その刑が軽すぎるとの声が上がるなど、その罰則や科刑の在り方に関する国民の関心も急速に高まっております。

これまで、このような悪質・重大な死傷事犯についても、不注意な運転行為として犯罪をとらえる業務上過失致死傷罪により処罰されてまいりました。しかしながら、危険な運転行為であることを認識しながら、衝突の危険や、これらによる死傷の結果発生の可能性を真しに考慮することなく、このような運転行為を行い、その結果、人を死傷させた場合は、一般的な過失の死傷事犯とは別に、暴行による傷害や、あるいは傷害致死に準じた犯罪として処罰し得るものとするのが、事案の実態に即した刑罰の実現のために適

当であります。一方、今日では、自動車の運転は国民の日常生活に不可欠のものとなり、自動車運転に係る業務上過失致死傷事犯は、大多数の国民がその日常生活の過程で犯しかねない状況となっております。そのため、事案にかかわらず、その多くを刑罰の対象とするときには、国民の大多数に前科の烙印を押すことにもなりかねないなどの問題があり、軽い致傷事件であって悪質でないものについては、処罰をしないことができるものとし、その旨を実体法上明らかにすることが適当であります。そこで、このような実情を踏まえまして、自動車運転による死傷事故に対し、事案の実態に即した処分と科刑が可能となるよう、早急に所要の法整備を行う必要があると考え、今回の諮問に及んだものであります。』

諮問第54号提案理由は、①飲酒運転・高速度運転など無謀運転にともなう悪質・重大な死傷事犯を業務上過失致死傷罪としてではなく、故意犯として捉え実態に即した刑罰の適用を含む構成要件の新設、②日常生活に不可欠な自動車運転に伴う軽い致傷事案の刑を任意的免除とする二点にある。

事務当局は、作成した要綱(骨子)について以下のように説明する。

「初めに、要綱(骨子)の一について御説明申し上げます。

これは、アルコール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るなど、故意に危険な運転行為をした結果、人を死傷させた者を、暴行により人を死傷させた者に準じて処罰しようとするものであります。もっとも、このような行為は、人の死傷の結果を生じさせる実質的な危険性の点において、暴行に準ずると評価されるものであります。致死の場合の法定刑の下限については、事案の実態に即した適正な処分を行い得るよう、傷害致死罪の2年以上の有期懲役よりも引き下げて、1年以上の有期懲役としております。他方、このような運転行為の反社会性ととも、自動車運転という事柄の性質に照らし、いったん事故になると極めて重大な結果になりやすく、また1回の事故で多数の死傷者が出ることも少なくないこと等を考慮し、法定刑の長期は、傷害又は傷害致死と同程度とし、致傷の場合における選択刑としての罰金等は設けてごさいません。より具体的に御説明申し上げますと、

1の前段は、「アルコール若しくは薬物の影響」により、又は「運転技量が極めて未熟」であるため、「正常な運転が困難な状態」で自動車を走行させる行為によって人を死傷させる罪であります。その後段は、その速度が速すぎるために、道路状況、運転車両の状況等に応じた運転操作によって自車の進行を制御した走行をすることができず、又はこれが困難となるような「著しい高速度」で自動車を走行させる行為によって人を死傷させる罪であります。

次に、2は、「赤色信号を無視し」、又は「走行中の自動車等の直前への進入」など、「人又は自動車等に接近して、相手方に自車との衝突を避けるための急制動等の回避行為を余儀なくさせる方法」で、かつ、「これらの方法によるときは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よって人を死傷させる罪であります。

次に、要綱（骨子）の二について御説明申し上げます。

これは、自動車を運転して業務上過失傷害罪を犯した者については、「傷害が軽いとき」はその情状によって刑を免除することができることとするものであります。すなわち、傷害が軽い事案について、過失の程度や被害者の処罰感情等、諸々の状況を考慮して刑を免除し得るものとするものであります。⁶

伊東研祐教授は、業務上過失致死傷罪から切り分けて危険運転致死傷罪を独立の犯罪類型とした理由の一つとして「業務上過失致死傷罪の法定刑の引上げという単純な対応では、自動車以外の業務についても包括的な対応が為されることになってしまい、種々の不都合が生じて妥当でないと判断されたことがあると思われる。」と指摘される⁷。

立案当局の法務省は、短時間で答申を得るために具体的かつ詳細な要綱と資料を作成して効率化を図っている。第134回法制審議会総会は、担当部会の名称を「刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会」とし、恒例に従い部会に属する総会委員・臨時委員及び幹事の指名を会長一任とした。

2. 平成13年6月28日第1回法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会が開催された。

事務当局による刑事法部会での諮問第54号提案理由説明は、第134回法制審

議会総会とほぼ同様である。要綱(骨子)の説明は、より詳細なものとなっており、以下の通りである。

「要綱の(骨子)は、配布資料1ということでお手元にあると存じますが、お示しいたしました要綱の(骨子)は一と二の二つの項目に分かれております。

その一の方は、危険な運転行為に係る死傷事犯についての処罰規定でありまして、その二の方は、一定の軽い業務上過失傷害事件につきましての刑の裁量的免除の規定を定めるものであります。

初めに、一の方につきまして御説明申し上げます。

これは、アルコール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るなど、故意に危険な運転行為をした結果、人を死傷させた者を、暴行により人を死傷させた者に準じて処罰しようとするものでありまして、人の生命と身体の安全を保護法益とする罪と位置づけられます。このような運転行為は、人の死傷の結果を生じさせる実質的な危険性の点において、人に対する有形力の行使であるところの暴行に準ずるものと評価されるものでございますが、その法定刑につきましては、致死の場合については、事案の実態に即した適正な処分を行い得るよう、傷害致死罪の2年以上の有期懲役よりも若干引き下げまして、1年以上の有期懲役といたしております。他方、このような運転行為の反社会性ととともに、衝突に際しましては人力に比べまして極めて大きな衝撃となり、いったん事故になると重大な結果を生じやすく、また1回の事故で多数の死傷者が出ることも少なくない、そういう自動車運転という事柄の性質に照らしまして、その法定刑の長期につきましては、傷害又は傷害致死と同程度としておりますし、また致傷の場合における選択刑としての罰金等も設けてございません。より具体的に御説明申し上げますと、1の前段は、アルコール若しくは薬物の影響により、又は運転に必要な技能を有しないため、正常な運転が困難な状態で自動車を走行させる行為によって人を死傷させる罪であります。

すなわち、アルコール若しくは薬物の影響により正常な運転が困難な状態

という場合と、運転に必要な技能を有しないため正常な運転が困難な状態、この二つの場合がございませう。

この「正常な運転が困難な状態」ということの意味につきましては、道路及び交通の状況、運転車両の性能などに応じた運転操作を行うことが困難な状態を意味するものと考えております。すなわち、このような運転操作を行うことができない可能性のある状態では足りず、例えば酒酔いの影響によって前方の注視が困難となる、ハンドル・ブレーキ等の操作の時期やその加減について、これを意図したとおりに行うことが困難になるなど、現実にもこのような運転操作を行うことが困難な状態である、そのようなことが必要であります。正常な運転が困難な状態の原因の一つとして掲げている薬物につきましては、麻薬や覚せい剤等の規制薬物に限らず、正常な運転が困難な状態を生じさせる薬理作用のあるものを意味しております。

次に、「運転に必要な技能」とある点につきましては、自動車の運転に必要なハンドル・ブレーキ等の運転装置を操作する技量を意味してございまして、このような技能を有しないということは、運転者の運転技量が極めて未熟であることを意味してございませう。

次に、1の後段になりますが、自動車の進行を制御することが困難な著しい高速度で自動車を走行させる行為によって人を死傷させる罪でございませう。この「自動車の進行を制御することが困難な著しい高速度」というのは、その速度が速すぎるために、道路状況、運転車両の状況等に応じた運転操作によっては自車の進行を制御した走行をすることができず、又はこれが困難となる、そのような速度を意味し、具体的には道路状況、運転車両の状況等に照らし、社会通念に従って決することとなります。

次に、2ですが、赤色信号に従わず、又は人若しくは自動車等に著しく接近してその通行を妨害する方法で、かつ、これらのいずれについても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よって人を死傷させる罪であります。すなわち、「赤色信号に従わず」も、「かつ」以下の「重大な交通の危険を生じさせる速度」にかかってございまして、赤色信号に従わ

ず、そのような速度で運転する、又は人若しくは自動車等に著しく接近して通行を妨害する方法で、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、このような二つの類型をあわせて規定してございます。「走行中の自動車等の直前への進入」といいますのは、著しく接近して妨害する方法の例示になります。

ここに、「赤色信号に従わず」とありますのは、交通規制の効力のある赤色の灯火の信号に故意に従わないということを意味しております。また、「著しく接近してその通行を妨害する方法」というのは、自車を特定の相手方の直近まで移動させることによりまして、当該相手方に自車との衝突を回避するために、例えば急ハンドル、急ブレーキ等の回避操作を余儀なくさせるような運転方法を意味しております。そして、「重大な交通の危険を生じさせる速度」とありますのは、これらの方法による運転を行う場合において、自車が相手方と衝突すれば、物損を含めて大きな事故を生じさせることになることと一般的に認められる速度を意味しております。このような速度に当たるか否かは、赤信号を無視して進行しようとしている道路の状況、著しく接近してその通行を妨害することとなる相手方の進行状況や位置関係等に基づいて、社会通念に従って判断されるものであります。

次に、要綱（骨子）の二について御説明申し上げます。

これは、自動車を運転して業務上過失傷害罪を犯した者については、傷害が軽いときは、情状によりその刑を免除することができるとするものでございます。すなわち、傷害が軽い事案について、過失の程度や被害者の処罰感情等、もろもろの状況を考慮して刑を免除し得るものとするものであります。傷害が軽いか否かは、加療期間のほか、傷害の種類、内容等も考慮し、社会通念に従って判断されます。』⁸

要綱一及び二は、事務当局による諮問第54号提案理由説明から以下のように解することができる。

要綱一は、故意行為としての危険運転行為のもつ実質的な危険性に着目し、人の生命と身体的安全という保護法益の侵害として当該行為の反社会性と結

果の重大性を考慮した処罰規定の新設である。

要綱二は、211条の業務上過失致死傷罪に該当する行為で軽い致傷結果を惹起した場合に刑の裁量的免除を規定するものである。なお、新設の構成要件の名称の提案は、第135回法制審議会総会において委員の質問に対して事務当局から罪名として「危険運転致死傷の罪」を考えている旨の説明がなされた⁹。以下、本稿では、危険運転致死傷罪として扱う。

なお、事務当局は、部会での2回の論議を踏まえ第3回法制審議会刑事法部会において以下の要綱（骨子）修正案を提案した。

「一1 アルコール若しくは薬物の影響により、又は自動車の進行を制御する技能を有しないため、正常な運転が困難な状態で自動車を走行させ、よって、人を負傷させた者は10年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は1年以上の有期懲役に処するものとする。自動車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、よって人を死傷させた者も、同様とすること。

2 人又は自動車等の通行を妨害する目的で、走行中の自動車等の直前へ進入し、その他人又は自動車等に著しく接近し、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、よって人を死傷させた者も、1と同様とすること。赤色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、よって人を死傷させた者も、同様とすること。

二 自動車を運転して刑法第211条前段の罪（人を傷害した場合に限る。）を犯した者については、傷害が軽いときは、情状により、その刑を免除することができるものとする。」¹⁰

3. 刑事法部会での論議は、文章表現を含め多岐にわたる。本節では、危険運転致死傷罪の構造、行為者の認識・故意及び危険運転致死傷罪の規定を刑法典又は特別法のいずれに規定するか立法形式の問題に焦点をあわせ部会及び総会の論議を横断的に検討する。

第1の論点は、結果的加重犯の規定様式である危険運転致死傷罪が故意犯なのか過失犯なのか犯罪の構造が論議の対象となった。

【平成13年6月28日開催第1回法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯

関係) 部会】

〔委員の問題提起1〕

① 「この要綱によりますと、従来の交通業過、過失犯というものが、まず故意行為があって、その後に、例えば「自動車を走行させ、よって、人を負傷させた者」、あるいは「人を死亡させた者」ということで、致死傷の結果がそれに結びついて構成要件とされていると思うのですが、基本的なこの要綱の類型が故意犯なのか過失犯なのか、そこら辺について、問題としてどのように整理したらいいのかということについて伺いたい」

② 「これは犯罪類型としては道交法違反を故意犯としてとらえた上で、そして結果的加重犯ないし結果的加重犯の類型として扱おうとしているようにお見受けいたしました。それで、この場合に、外国法制においては過失犯類型として取り扱っているところもあるようですが、それとの関係において、こちらではどちらかという暴行を基本犯とした傷害致死行為に準ずる、こういう扱いをしているわけですが、その辺をどう理論的に考えていくかという点がこれから問題になってくる」

〔事務局の説明1〕

「故意犯なのか過失犯なのかという御質問でございますけれども、これは死傷の結果についての認識を要求していないという点で、死傷についての故意犯でないということは明らかでございますが、一定のここに掲げた危険な行為を過失ではなくて、その危険な行為をするということの限りにおいては故意で行って、その結果死傷が発生したという、そのような犯罪類型と考えておる」

〔委員の問題提起2〕

① 「犯罪構造が、従来我々が考えていた犯罪の構造と若干違うといいますが、先ほど故意犯か過失犯かといったような議論もございしますが、結果的加重犯的な側面もあるということで、その場合、基本行為に当たる部分ですが、これが独立した犯罪類型を構成する余地があるのかどうか、特に道交法違反の罪との関連で、被害者の死傷以前の段階の行為をどう把握したらいいかとい

う点が更に解明される必要がある」

②「故意的な危険犯、危険行為というものをつかまえて、類型化、しかもかなり明確な形で行動基準をはっきりした形で明確化しておいて、そしてそこから重い結果が発生したときに重い処罰をしていくという行き方が基本的にはとられるべき」

③「結果的加重犯という形式をとった場合は、基本犯の行為と、それからその結果とのつながりをどういうふうに密接なものにしていくかというのが問題ではないか」

〔事務当局の説明2〕

「基本行為と結果との関係でございまして、これはとても大きな問題であると私どもも思っておったわけでございますが、例えば一の1の、要するに制御困難型の運転の場合が典型ですので、そちらを例にとって御説明いたしますと、要はアルコールの影響等で正常な運転が困難になっておりますと、これは事象の認識、あるいは認識に応じた判断、判断に応じた運転操作、そういう各段階で非常に能力が傷ついている状態でありますので、そのような状態で走っていけば、いろいろな原因で事故が起こる可能性が非常に強い」¹¹

【平成13年7月11日開催第2回法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会】

〔事務当局の説明1〕

「本罪の罪質等につきましてですが、どのような罪質なのか、結果的加重犯なのかなど御指摘がございました。本罪は、前回は御説明いたしましたが、人の死傷の結果を生じさせる実質的な危険性を有する自動車の運転行為を行い、その結果、人を死傷させた者、この者をその行為の有する危険性の実質に照らして、暴行により人を死傷させた者に準じて処罰しようとするものでございます。すなわち、暴行に準ずる故意の危険な運転行為を構成要件的な行為といたしまして、その結果、人を死傷させる罪でございます。本罪は、故意の暴行に基づく致死傷の罪、すなわち傷害罪や傷害致死罪に類似した犯罪類型と考えております。」

〔委員の問題提起1〕

「道交法違反が基本犯であるということは説明の便宜としておっしゃっているのだと思うのですが、それが基本犯であり、しかし道交法に並べてあるものだけ、それにとどまるのではなく、実質的危険性を持つ行為のことを言っているのであるという御説明だと思うのです。書き方が非常に難しいということはよく理解できるのですが、解釈上実質的危険性を出したという、交通の危険を生じさせた上でこうした結果に至ったというような限定の仕方というのはいり得る」

〔事務局の説明2〕

「酒酔い運転による道路交通法違反の結果的加重犯、すなわち道路交通法違反を犯し、よって致死罪、致死傷罪というものの構成はどうかという点につきましてまずお答えいたしますと、道交法違反の酒酔い運転というのは正常な運転ができないおそれのある状態ということでありまして、あくまでおそれの概念にとどまっております、その実質的な危険性のレベルとしては、そこから当然に死傷の結果が生じるというふうには足りないだろうという判断の下に、それをより限定する意味で、実質的危険性を高める意味で「運転が困難状態」という用語に置き換えてある」¹²

【平成13年7月25日開催第3回法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会】

〔委員の問題提起1〕

「この規定の形式は結果的加重犯のような形式になっておりますけれども、立案当局としては、この結果についてはやはり過失が要するという御趣旨で立案されているのかどうか」

〔事務局の説明1〕

「基本行為となります危険な行為というものがございまして、それとの因果関係のある結果についてこういう処罰をするということでございます。そういう意味で、本罪はこの危険な行為を故意に行いまして、その結果、人を死傷させたものを処罰するものでございますし、その罪質におきまして暴行に

よる傷害・傷害致死等に類似しているものでございます。結果の発生に対する過失の要否につきましても、従来判例に従うのが相当であろう」

〔委員の問題提起2〕

「もともと結果的加重犯というのは基本的な犯罪が処罰されていて、そこから更に結果を生じた場合でありましょう。しかし、今回の場合は、基本的部分に対する独立の刑罰というものははっきりしないように思う」

〔事務局の説明2 研究者幹事〕

「一つは、実質的に言うと道路交通法の罪の重い部分が基本犯として予定されているというふうに頭の中で考えているということ。もう一つは、ドイツなどでも結果的加重犯とまた別に、故意・過失のコンビネーション犯罪というのが概念としてありまして、それは要するに一つの犯罪の中に故意部分と過失部分が含まれているという犯罪を予定して、両方を一つの大きなくくりで扱ったりしたりするのです。そういう意味でいうと、一つの犯罪の中に故意部分と過失部分があって、その両方で初めて犯罪になるということは、決して異例などいいますか、おかしな犯罪ではないと思うのです。」¹³

【平成13年9月5日開催第135回法制審議会総会での部会長代理（大谷實委員）の説明】

「この犯罪の罪質についてでございますけれども、この罪は、故意の危険な運転行為を構成要件的な行為といたしまして、その結果人を死傷させる罪でありまして、故意の暴行に基づく致死傷の罪、すなわち暴行の結果的加重犯としての傷害罪や傷害致死罪に類似した犯罪の類型である」¹⁴

危険運転致死傷罪の罪質については、結果的加重犯と解することには共通の理解がある。しかし、基本犯をどのように解するのか、基本犯を法文上明記するかについては、見解の対立がある。一つの見解は、基本犯の構成要件を法文上明記すべきであるとする。事務局の見解は、基本犯を故意の危険な運転行為、具体的には道路交通法の罪の重い部分（酩酊運転・高速度運転等）と解し、法文上明記する必要はないとする。

第2の論点は、危険運転致死傷罪の行為者の認識・故意の問題である。危

危険運転致死傷罪が結果的加重犯であれば、基本犯は故意犯として構成され、故意及び認識の問題が生じ、それぞれ如何に解するかが論点となる。以下、論議の経緯を検討する。

【平成13年6月28日開催第1回法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会】

〔委員の問題提起1〕

「故意犯なのかどうなのかというところで、行為の認識について、自動車運転者がどのような状態を認識する必要があるのかという点が、幾らか今後の捜査との関係で影響が及んでくる部分がある」

〔事務当局の説明1〕

「故意犯なのか過失犯なのかという御質問でございますけれども、これは死傷の結果についての認識を要求していないという点で、死傷についての故意犯でないということは明らかでございますが、一定のここに掲げた危険な行為を過失ではなくて、その危険な行為をするということの限りにおいては故意で行って、その結果死傷が発生したという、そのような犯罪類型と考えておるところでございます。したがって、赤信号も看過ではなくて、赤信号無視であるということの認識が必要でございますし、また正常な運転が困難な状態というのも、その困難な状態という法的評価の認識はともかくといたしまして、現に千鳥足になっておりますとか、ハンドル操作がうまくいかないという、そういう事実としての認識は必要である」

〔委員の問題提起2〕

「基本行為となるべき故意犯の部分でございます。当然、故意犯であるという以上、認識ということが必要になってくるわけでございます。結論から言いますと、認識の程度というのはどの程度のを要するのか、それぞれの類型ごとにできるだけ具体的にお示しいただければということをお願いするのでございます。

一番多く生ずるであろう類型といたしましては、アルコールの影響により「正常な運転が困難な状態で自動車を走行させ、よって人を」云々と、こうい

う類型だろうと思います。実は、次の薬物もそうでありますけれども、酒に酔っ払っているほど正常な認識というのが困難であるという状況の中で、どの程度の認識を、特に正常な運転が困難な状態であるというものに対して要求をするのかということが、一つ具体的な疑問として持っておるというような次第でございます。ここで余りにも厳しい条件を課しますと、それこそ、おれは酔っ払って何も覚えていない、あるいは逆に、自分は酒は飲んだけれども正常な運転は困難な状況ではなかったというような形での否認等がそのまま押し通されてしまうのではないかと懸念を持っておるということが一つでございます。」(警察庁関係委員)¹⁵

【平成13年7月11日開催第2回法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会】

〔委員の問題提起1〕

「これは結果的加重犯であるということで、基本行為が故意行為だという限定がまず前提になっているようです。その場合に、これは捜査の現実の場面でも問題になるでしょうし、それから法廷でも問題になってくると思いますが、認識の内容ですね、故意の内容としてどういうことを想定されていて、もしそれが否認された場合に、それをどういう形で反証できるかというような局面について、どのように御配慮されていらっしゃるのかという点をお伺いさせていただきたいと存じます。

これは、先ほど〇〇委員が言われましたように、類型的な、定型的な行為であれば、この故意の内容もかなり特定されてまいりまして、捜査上もやりやすいと思うのです。ところが、具体的状況にも係らしめると、あるいは程度の問題が入ってくるというような状況になった場合に、否認されてしまったら実際上困る面が出てくるのではないかと心配があるのですが、その点お教えいただければと思います。」

〔事務当局の説明1〕

①「正常な運転が困難な状態であるということの認識といたしましては、これは道路や交通の状況、運転車両の性能などに応じた運転操作を行うことが

困難な状態であるということの認識だと、一般的に言えばそういうことになるわけですが、正常な運転の困難性という評価の認識までは要求されておらず、運転の困難性を基礎づける事実を認識しておくことをもって足ると考えております。この運転の困難性を基礎づける事実といたしましては、例えばハンドルを思うように操作できないとか、意識がもうろうとしてきたなど、運転操作時における事実のほか、自動車に乗り込むまでの間に既に足元がふらついていたとか、あるいは、酔っていて危ないから運転はやめろというふうに人から注意されたとか、そのようないろいろな事実がございまして、結局これら事実の認識を総合的に評価して判断する、運転が困難な状態であったということとを判断するということになります。また、自動車の進行を制御することが困難な著しい高速度であるということの認識にいたしましても、そのような速度で当該自動車を運転すれば、速度が速すぎるために、道路状況等に応じた自車の進行の制御が困難になる、そういう速度であるということの認識が必要だということになりますが、これも具体的な事実関係の認識としては、ハンドルがぶれておる、車体がぶれておる、要するに相当スピードを出しておるためにぶれておるということ、あるいはこの道路のカーブがどのぐらいの状況であって、路面は砂利道で例えば滑りやすいかとか、あるいは自車が荷物の積載状況でどのような安定性の状況にあるかとか、そのような具体的事実と、現にどの程度の速度が出ているかということとを前提として、当該速度で運転を続けるとわずかなミスで事故を発生させる可能性があるという認識ができるような場合、このような場合も多いと思います。このような認識をもって、進行制御が困難なことの認識としては足りると思っておりますが、ここでは困難なことの認識でございしますので、これは制御が不能であるということまでは要求されていない」

②「本人が、自分がそういう状態である、つまり正常な運転ができない状態であるというような、いってみれば意味合いの認識が要するかという問題があるかどうかと思うのですけれども、これは要するに正常な運転ができないと客観的に認められるような、そういう事実の部分、例えばふらふらと蛇行運転を

しているとか、あるいは眠り込んでしまうとか、そういう事実を認識していれば、それ以上に、それが正常な運転ができないといういわば法的評価の部分まで認識している必要はない¹⁶

危険運転致死傷罪の故意及び認識については、基本犯についての構成要件が明示されていないので論議となった。危険運転致死傷罪の故意は、正常な運転が困難な状態を認識して自動車を走行させるという認識・認容である。行為者は、飲酒、薬物服用状態ないし運転技量から正常運転困難性という事実的状况を認識していることが要件である¹⁷。

第3の論点は、危険運転致死傷罪の規定を刑法典又は特別法のいずれに規定するか立法形式の問題である。

【平成13年6月28日開催第1回法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会】

〔委員の問題提起〕

「故意的な危険犯、危険行為というものをつかまえて、類型化、しかもかなり明確な形で行動基準をはっきりした形で明確化しておいて、そしてそこから重い結果が発生したときに重い処罰をしていくという行き方が基本的にはとられるべきだろうということがまず言えると思ひまして、そういう意味でいうと、ちなみにこういう条文はやはり刑法に入れていただく方がよろしいのではないかということもそこから出てくると思うのですが、それはともかく、そういう形で考える。」¹⁸

【平成13年7月25日開催第3回法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会】

〔委員の問題提起〕

①「私の個人的希望としては、刑法の改正という形でやっていただきたいと思ひます。それは、事柄自体、何か一特殊領域にかかるものではなくて、国民だれしものがこういう事態に陥り得るといひますか、なり得るような、そういう一般的な生活領域にかかわるような問題だということと、それから何と云ってもこういう行為が重い犯罪なんだという規範的な評価みたいなものを

じゃっ起させたいということからいうと、刑法という基本法典がよろしいのではないか、特に国民の声が高まってきて、それを反映する法改正なんだということ言えば、基本法である刑法の改正というのが望ましいのではないかとすることがありますし、ただでさえ日本の刑事法というのは非常に特別刑法が肥大化している感じがあって、基本法典である刑法がちょっと空虚な感じがしますので、そういう意味でもこういうのを入れていただきたいというのがあります。』

②「民主化の要請の中で、国民から出た意見を基本法典で吸い上げるという姿勢は大事だと思うのです。この問題につきましては、マスコミ等でもかなり広く、また重く報じられた案件でもございますので、これに的確に対応したという姿勢を示すという意味でも、基本法典に入れた方が望ましいという意見を持っております」

③「刑法典に入れるかどうかに関連して、刑法学者としての〇〇幹事の御感触を伺えれば幸いです。(中略) 今回の場合は、基本的部分に対する独立の刑罰というものははっきりしないように思うのですけれども、その点で刑法典に入ることに違和感はお有りにならないでしょうか。』

〔事務局の説明 研究者幹事〕

「私は全くございません。(中略) 一つの犯罪の中に故意部分と過失部分があって、その両方で初めて犯罪になるということは、決して異例などいいますか、おかしな犯罪ではないと思うのです。そういう意味で、おっしゃったような違和感というのは私は持たないのです。』¹⁹⁾

【平成13年9月5日開催第135回法制審議会総会】

〔委員の問題提起〕

「特別法ではなくて刑法の中に規定を設けるというようなお話もございましたけれども、その場合、これは本当に技術的な話なのですが、どのような名前をおつけになるおつもりでしょうか。』

〔部会長代理(大谷實委員)の説明〕

「あの方々は事務局にお願いいたしまして、部会で議論になりましたとき

は、刑法の中に入れるべきであるという意見と、やはり刑法とちょっと異質なものではないかという議論と両論ございました。それについては結論を出しませんでした。異質なものという意味は、これは先ほども説明いたしましたけれども、例えばお酒を大量に飲んで猛スピードで運転をするわけですね、そういうのは道交法違反で処罰するわけですが、しかしこの犯罪ですと、それがいわば危険な運転なんですね。危険な運転によって結果が発生したわけですね。そうしますと、そういう場合は結果的加重犯という名前で言われ、暴行の結果けがをしたり、傷害で死んでしまったというような場合は結果的加重犯なんです。この場合は暴行罪で処罰されるのです。そして重い犯罪が生じますと、それが今度結び付きまして、重い犯罪の方で処罰されるわけですね。ところが、今回の場合は、危険運転行為は刑法では処罰しないのです。結果が生じて初めて危険運転を処罰することになります。そうしますと従来の伝統的な刑法の考え方からみると異質なものかなというような——私自身はそういう考え方を持っておりますけれども、そうではなくて、もう国民一般だれでも犯すような犯罪なのだから、刑法で扱うべきだという意見もございました。」

〔事務当局の説明〕

「ただいま部会長代理からお話がありましたように、刑事法部会の中では立法形式をどうするかということについては両様の御意見があったわけです。ただ、事務当局としてはどのように考えているかと申し上げますと、確かに今までの刑法の中にはない類型をつくるものではございますが、やはり国民生活に非常に深いかわりがある法律でございますので、一般的な犯罪について決めております刑法の中で、規定することが適当ではないかと思っております。それともう1点、補足的に申し上げますと、先ほどのお尋ねの中で道交法違反は今後上乗せされない部分が出てくるということでございますが、実は上乗せしたよりもはるかに重い刑を定めてございますので、そういう意味で量刑上差があるというようなことはございません。そこは御理解いただきたいと思っております。」

〔委員の問題提起〕

「今のお話でございますけれども、特別法を設けるということになりますと、刑法で定められている罪の中で異質なものになるというお話がございましたけれども、私は、非常に国民生活に密接な関係がある罪でございますので、これは特別法にしてしまうと、むしろ一般の人は知りにくいということが起きるのではないかという気がするのでございます。ですから、刑法の中に入れて、一般の人も、それから大学なんかで教えるときも、刑法の中で教えた方がいいのではないかなと、そういう気がいたしましたので、意見でございますけれども申し述べさせていただきました。」²⁰

危険運転致死傷罪の立法形式については、法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会ではほとんど論議されず、第3回同部会で要綱（骨子）修正案が全員一致で了承された後に、委員から発言が有り、事務当局が見解を示したに過ぎない。更に、第135回法制審議会総会においても立法形式については、特に論議はなされていない。

危険運転致死傷罪を刑法典で規定するとの見解の論拠は、国民からの立法の要請と広く国民への周知徹底に求められた。しかしながら、暴行に起因する死傷結果との対比で提案された危険運転致死傷罪を刑法典のどこに規定するかについては、全く議論のないまま事務当局に委ねられた。更に、自動車の定義として四輪に限定するのか、道交法上の自動車である自動二輪を含むのかが第3回刑事法部会で事務当局から問題提起されたが、特に議論のないまま要綱（骨子）修正案では自動車との文言が維持された。

法務省は、法案提出にあたり自動車を「4輪以上の自動車」と修正した。要綱（骨子）修正案が、どのような理由で修正されたのか不明である²¹。

諮問第54号に関する論議は、法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会で1ヶ月弱の期間に3回の審議（審議時間は休憩を含み8時間10分）で終了した。論議は、秋の臨時国会上程という制約されたタイムスケジュールの下、事務当局の綿密に練られた要綱（骨子）を叩き台に終始事務局ペースで展開され、十二分な論議がなされたか疑問である²²。

宮澤浩一部会長の最後の挨拶は、興味深いエピソードも含まれ、審議の状況をも示唆するので、以下に引用する。

「思い出しますと、昭和40年頃と記憶しますが、初めて法制審議会刑事法部会の幹事の末席を汚しました。そのときに、かなりの著書のある先輩教授に、審議の際、余り発言なさらないけれどもどうしてですかと失礼な質問をしたことがあります。そうしましたら、どのような法律ができてでも解釈は自由だから、それを著書で明らかにするので議論はしないのだという、びっくりするような御返事でした。そういうものかなと思いつつ、しかしそれではまずいのではないかと、当時、思ったものです。そういう経験からしますと、多くの方々が積極的に御発言くださいましたことは、たいへん良かったと思っています。ただ、意図的に皆さんの御発言を聞きたかったということもあって、第1回には大分予定を狂わせた司会のまずさもありましたが、その本意は、先ほど申した私の個人的な経験によるものであります。いずれにいたしましても、法制審議会から諮問されました要綱案を、ある程度曲折はありましたけれどもまとめることができたのは、一にかかって皆さんの積極的な御討議、もちろんそのための事務当局の大変なお骨折り、そういうものがあればこそのことだと思います。部会長として、心から御礼申し上げます。どうもありがとうございました。」²³

法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会の委員及び幹事諸氏は、法律成立後諸論稿で積極的な発言をしている²⁴。

なお、平成13年11月27日開催第153回国会参議院法務委員会は、千葉景子委員から全委員の共同提案として附帯決議が出され、全会一致で了承された。附帯決議は、以下の通りである。

「刑法の一部を改正する法律案に対する附帯決議（案）

政府は、本法の施行に当たり、次の事項について格段の配慮をすべきである。

- 一 危険運転致死傷罪の創設が、悪質・危険な運転を行った者に対する罰則強化であることにかんがみ、その運用に当たっては、濫用されることのないよう留意するとともに、同罪に該当しない交通事犯一般についても事案

- の悪質性、危険性等の情状に応じた適切な処断が行われるよう努めること。
- 二 本法が四輪以上の自動車の運転者に対象を限定していることについては、自動二輪車による事故の実態を踏まえて、その運転者をも本法の対象とする必要性につき引き続き検討すること。
- 三 刑の裁量的免除規定については、事件の取扱いに際し、被害者の感情に適切な配慮を払うとともに、軽傷事犯についても適正な捜査の遂行に遺憾なきを期すること。
- 四 交通事犯の被害者等に対する情報提供、精神的ケアなど被害者保護策について、更なる充実に努めること。
- 五 悪質・危険な運転行為を行った者について、運転免許にかかる欠格期間の在り方等を含め更に幅広く検討を進めること。
- 六 飲酒運転等の悪質・危険な運転が引き起こす結果の重大さ、悲惨さにかんがみ、これらの運転が許されないことについて国民の意識の一層の向上を図り、事故の未然防止に努めること。
- 七 本改正と併せて交通事故防止対策の観点から、道路交通環境の整備、交通安全教育の徹底等交通安全施策を一層強力に推進すること。]²⁵

要綱案は、平成13年11月28日「刑法等の一部を改正する法律」(平成13年法律第138号)として刑法208条の2及び刑法211条2項が成立し、同年12月25日施行された²⁶。

II - ii. 諮問第69号について

1. 危険運転致死傷罪に関するその後の重要な法制審議会での議論は、諮問第69号に関する法制審議会刑事法(凶悪・重大犯罪関係)部会での論議である。以下、その経緯を検討する。

【平成16年2月10日開催第142回法制審議会総会】

法務大臣は、平成16年2月10日開催第142回法制審議会総会において、「近年、人の生命や身体等に重大な危害を及ぼす凶悪犯罪その他の重大犯罪の増加傾向が続いております。この種の犯罪につきまして、刑法等の規定が、近

年の犯罪情勢や国民の規範意識に合致しているのかとの指摘もありますことから、早急に、刑事の実体法及び手続法の見直しをする必要があると思われますので、そのための御検討をお願いするものでございます。」との考えから、諮問第69号「近年における凶悪・重大犯罪の実情等にかんがみ、この種の犯罪に対処するため、早急に、刑事の実体法及び手続法を整備する必要があると思われるので、別紙要綱（骨子）について御意見を承りたい。」を發した²⁷。

要綱（骨子）は、以下の通りである。

「要綱（骨子）

第一 有期の懲役及び禁錮の法定刑の上限の改正等

- 一 有期の懲役及び禁錮は、1月以上20年以下とするものとする。
- 二 有期の懲役又は禁錮を加重する場合には30年にまで上げることができるものとする。
- 三 1 死刑を減輕して有期の懲役又は禁錮により処断する場合においては30年にまで至ることができるものとする。
- 2 無期の懲役又は禁錮を減輕する場合においても1と同様とすること。

第二 強制わいせつ、強姦及び強姦致死傷の各罪等の法定刑の改正等

- 一 強制わいせつ及び準強制わいせつの各罪（刑法第176条及び第178条中第176条の罪に係る部分）の法定刑を6月以上10年以下の懲役とすること。
- 二 強姦及び準強姦の各罪（同法第177条及び第178条中第177条の罪に係る部分）の法定刑を3年以上の有期懲役とすること。
- 三 強姦致死傷の罪（同法第181条中第177条の罪及び第178条（第177条の罪に係る部分）の罪に係る部分）の法定刑を無期又は5年以上の懲役とすること。
- 四 二人以上の者が現場において共同して強姦又は準強姦の罪を犯したときは、4年以上の有期懲役に処し、よって女子を死傷させたときは、無期又は6年以上の懲役に処するものとする。

第三 殺人の罪等の法定刑の改正

- 一 殺人の罪(刑法第199条)の法定刑を死刑又は無期若しくは5年以上の懲役とすること。
- 二 組織的な殺人の罪(組織的な犯罪の処罰及び犯罪収益の規制等に関する法律第3条第1項第3号及び同条第2項中第1項第3号の罪に係る部分)の法定刑を死刑又は無期若しくは6年以上の懲役とすること。

第四 傷害又は傷害致死の各罪等の法定刑の改正

- 一 傷害の罪(刑法第204条)の法定刑を15年以下の懲役又は50万円以下の罰金とすること。
- 二 傷害致死の罪(同法第205条)の法定刑を3年以上の有期懲役とすること。
- 三 危険運転致傷の罪(同法第208条の2)の法定刑を15年以下の懲役とすること。
- 四 暴力行為等処罰に関する法律第1条ノ2第1項の罪及び同法第1条ノ3の罪(刑法第204条の罪に係る部分)の法定刑を1年以上15年以下の懲役とすること。

第五 公訴時効期間の改正

死刑又は無期若しくは長期15年以上の懲役若しくは禁錮に当たる罪について、時効は、次の期間を経過することによって完成するものとする。

- 1 死刑に当たる罪については、25年
- 2 無期の懲役又は禁錮に当たる罪については、15年
- 3 長期15年以上の懲役又は禁錮に当たる罪については、10年

第142回法制審議会総会は、諮問第69号を検討するため専門部会での審議・調査を必要とし、法制審議会刑事法(凶悪・重大犯罪関係)部会を設置した。なお、刑事法部会設置提案の際に、委員の一人から以下のような審議の方向性を示唆する発言がなされた。

「内容といたしまして、刑罰体系の考え方にも相当大きく影響することでもご

ございますし、時効制度の在り方、更には捜査・公判を含む刑事司法の実務にも影響するところがいろいろ出てくる問題でございますので、やはり様々な観点から、部会で御審議をいただくということが適当であろうと思います。なお、現時点で申し上げることは必ずしも適切ではないようにも思いますけれども、この機会に2点ばかり申し上げたいと思います。第1点は、凶悪犯罪の抑止ということにつきましては、刑罰の強化ということだけではなく、様々な観点からの検討が必要でございます。ここで（抄）として配られておりますが、この行動計画も実はそれ以外のいろいろな施策というのが本来含まれているわけで、その全体像の中でどう考えるのかということは大変大事なことだろうと思うわけでございます。特に、長期的に見た場合は社会全体としての取組みが必要で、いろいろな分野の態様が、これは本当に推進されないと、刑事司法だけで対応するということはなかなか難しい面があるということも事実だと思えます。私たちといたしましても、そういうような対応の推進に必要な関係機関、地方公共団体も含みますけれども、そういうところに対する協力も積極的にやっていきたいと考えております。第2点といたしまして、法定刑など、刑が引き上げられますと、刑期が延びるということも当然一般的には予想されるわけです。しかし、現在の社会で非常に変化が早い中で、刑期が延びますと受刑者の社会復帰というのが非常に難しくなる面が出てくることは間違いないわけで、現在既にそういう問題が起きているという人もいますけれども、矯正保護御当局におきましても、過剰収容などで大変ではありますけれども、やはり刑期が仮に延びるとすれば、その場合の社会復帰の在り方ということについても、一層充実を図っていただきたいなという気がしているわけです。もちろん、私たちといたしましても、本当にめり張りのきいた科刑といえますか、寛厳よろしきを得た科刑といえますか、そういうことの実現には努めてまいりたいとは思いますが、その点も御配慮をいただければと思っております。」

2. 諮問第69号は、刑罰体系の根幹に関する多義的な内容であり、罪名として挙げられた強制わいせつ、強姦及び強姦致傷罪という性的自由に関する類型、

生命及び身体的自由に関する殺人罪、傷害又は傷害致死の各罪等の法定刑引上げを諮問し、更に、公訴時効期間の改正が諮問されている。性的自由侵害行為に対する法定刑は、従前罪刑の均衡という視点からバランスを失っていたので法定刑の引上げは妥当である。殺人罪の法定刑の引上げも生命の尊重という視点から妥当である。問題は、傷害罪及び傷害致死罪の法定刑の改正であり、改正にともなって連動する法定刑の引上げが104罪の多岐にわたる点である。

本節では、要綱第4の3危険運転致傷罪の法定刑の引上げについてのみ検討する。

【平成16年4月19日開催第1回法制審議会刑事法(凶悪・重大犯罪関係)部会】

事務当局は、要綱第4の3の提案理由について以下のように説明する。「要綱(骨子)第四であります、これは傷害罪や傷害致死罪等について、その法定刑を見直そうというものであります。

近年、殺意までは認められないものの、人の身体に対して激烈な暴行を加え、最近における医療技術の急速な進歩等により、被害者が一命は取りとめたものの、いわゆる植人物間その他重篤な傷害の結果が発生したという事例も見受けられるところであります。このような事案につきましては、殺人未遂罪は成立せず、傷害罪として刑事責任を問うほかないものと思われませんが、現在、その法定刑の上限が懲役10年とされていることにつきましては、このような発生した結果の重大性という点などに照らしましても、問題があるのではないかと考えられます。今回の諮問におきましては、要綱(骨子)第一の一として、有期刑の上限を15年から20年に引き上げようとしておりますことから、要綱(骨子)第四は、その一といたしまして、刑法第204条所定の傷害罪の法定刑中、懲役刑の長期を15年にまで引き上げることとしています。それとともに、1万円未満の財産的制裁としての科料は、現在におきましては、故意の犯罪行為により人の身体を侵害する罪の法定刑といたしましては相当でないと考えられ、実際に適用例もありませんことから、傷害罪の法定刑の中から、科料を削除することとしております。一方、傷害罪は、傷害の

結果に関する故意を伴わない場合における暴行罪の結果的加重犯としても成立しますことから、法定刑中に罰金が存することには、なお合理性があると考えられますが、現在、その上限が過失傷害罪と同じ30万円とされている点につきましては、問題があるのではないかと考えられますので、これを50万円に引き上げることとしております。傷害罪につきましては、重大な結果が発生している事例があり、法定刑としてもそれに見合ったものを規定すべきであるという考えは、同じく故意の行為により人を傷害する罪である刑法第208条の2所定の危険運転致傷罪や、暴力行為等処罰に関する法律第1条の2所定のいわゆる加重傷害罪、すなわち傷害の故意をもって銃砲又は刀剣を用いて人を傷害する罪や、第1条の3所定の常習的傷害罪の場合にも当てはまると考えられますことから、要綱（骨子）第四は、その三及び四として、これらの罪の法定刑の上限を、傷害罪の場合と同様に、懲役10年から懲役15年に引き上げることとしております。さらに、傷害罪を犯し、その結果として人を死亡させた場合には、刑法第205条所定の傷害致死罪が成立いたしますが、その法定刑は強姦罪と同じ2年以上の有期懲役とされております。この点につきましても、傷害致死罪は故意の犯罪行為により人を死亡させる罪の典型として、強い非難に値する罪でありますことから、現在の国民の正義観念に合致していないのではないかと考えられるところであり、今回の諮問におきまして、強姦罪や殺人罪の法定刑の下限を引き上げることとしており、同じ凶悪犯罪の中での法定刑のバランスを図る必要というものもありますことから、要綱（骨子）第四の二では、傷害致死罪の法定刑の下限を懲役2年から懲役3年に引き上げることとしております。傷害致死罪の法定刑の上限が、懲役15年から懲役20年に引き上げられることになるという点につきましては、強姦罪などと同じであります。なお、この傷害罪及び傷害致死罪の法定刑の見直しに伴い、遺棄致死傷罪や逮捕監禁致死傷罪のように、傷害の罪と比較して、重い刑により処断することとされておりますものにつきましては、致傷事案における法定刑の上限が懲役15年に、致死事案における法定刑の下限が懲役3年に、上限が懲役20年にそれぞれ引き上げられることとなります。』²⁸

【平成16年6月4日開催第3回法制審議会刑事法(凶悪・重大犯罪関係)部会】

〔委員の問題提起〕

「危険運転致死傷罪というのは、本当に最近立法化されたばかりの犯罪だと思いのですけれども、それからたっていない現在の状況で、もちろん傷害罪を上げるのだから上げるのだというバランス論というのは分かるのですが、数年前に立法したものをすぐにまた刑を変えろというのは、数年前の議論はじゃ一体何だったのかということにもなりかねないわけでありまして、やはりもう少し危険運転致死傷罪の運用と申しますか、実際の科刑状況とか適切な処罰がされているのかとか、そういうことを何年かもう少し様子を見た上で議論してもいいのではないかと。今回、余りにも性急なと申しますか、本当に最近できたばかりのものについてまたこれをいじろうとしているというのは、少しこういう刑法の改正の仕方としては妥当性を欠くのではないかと、そのように考えます。」²⁹

〔事務局の説明〕

「これは第1回部会のときに申し上げたか、ちょっと今記憶がないのですが、危険運転罪、確かにまだできて何年もたっていないというのはそのとおりでございますが、その際の法定刑の定め方と申しますのは、故意犯として危険運転罪というのを構成させていただいたわけで、そういったものとしたしまして、基本的には刑法の傷害罪とのバランスにおいて決めたということでした。そうしませんと、業過ですと法定刑の上限が5年だったわけでございませぬけれども、それを何年にしたらいいのだということで客観的な基準はなかった。しかしながら、故意犯で悪質な危険運転行為というのを新たな処罰類型を作ると申しますと、やはり刑法犯に置く中でのバランスと申しますか、法定刑のレベルとしては傷害を基本的に参考にすべきだろう。ただし、危険運転致死の方につきましては、もともと暴行の行為がある場合には傷害致死で行けるわけですから、若干そこに径庭があるということで、こちらは下限の問題として傷害致死が現行法で2年だったものを危険運転致死は1年にしたという違いはございませぬけれども、基本的に傷害罪との関係で考えた

ということでした。したがって、何か別個の理由で10年ということを決めたというのであれば、確かに今、〇〇幹事がおっしゃったとおりだと思うのですが、傷害罪との均衡において決めたということであれば、今回傷害罪が動くについて、やはりこちらも動く方がむしろ自然であろうと思います。それとともに、今回傷害罪を上げさせていただこうと考えました理由である先ほどの重篤な事案、先ほど来言っております生涯植物人間状態、こういったものにつきましては交通事故の方がはるかに多い。そして、危険運転致死傷害罪の実情において、昨日もちょっとかなり相当高い求刑の事案が致死事案であったようですが、世論の規範意識から見ても、これが受け入れられている。こういった三つの事情がある。ということであれば、今回、傷害罪を15年に上げるのに、あえて危険運転致死傷害罪の方だけこれを10年のまま置いておくということは、かえって規範意識その他のいろいろな観点からの問題を生じるだろうということで、これはやはり一と三というのは連動させるべきものだというふうに考えて、諮問させていただいたということでございます。】³⁰

【平成16年7月2日開催第4回法制審議会刑事法（凶悪・重大犯罪関係）部会】
〔事務当局の説明〕

「傷害罪と傷害致死罪の法定刑の引上げにつきましては、その効果は「傷害の罪と比較して重い刑により処断する。」とされております他の罪にも及びますことから、それらの罪についてまで法定刑を引き上げる必要はないのではないかとのお見解もございました。

しかし、既に配布資料でお示いたしましたように、そのような法定刑の定めを持つ罪は、現在刑法に幾つかございますが、いずれも悪質な故意犯に係る結果的加重犯の規定であり、今回の諮問の趣旨が、人の生命や身体的重要性に係る国民の規範意識に沿った法定刑の見直しという点にあることからいたしますと、現在傷害罪や傷害致死罪の法定刑と連動されていますこれらの罪につきましても、その法定刑を引き上げるべき必然性はあるものと思われま

この点は、傷害罪の法定刑を基準に定められました危険運転致死傷罪につきましても同様と考えられるところであり、危険運転致死傷罪につきましても、新設されました罰則の施行後確かに2年余りしか経過しておりませんことから、このような時点でその法定刑を変更するのは相当ではないのではないかと御意見もございましたが、危険運転行為に対する量刑状況等や、これに関する国民世論の動向等を見ましても、傷害罪に連動して、危険運転致死傷罪の法定刑の上限を引き上げる必然性はあるのではないかと思います。】³¹

【平成16年7月30日開催第5回法制審議会刑事法(凶悪・重大犯罪関係)部会】

第5回刑事法部会では、弁護士委員から意見書の提出があり、事務局からは強盗関係についての附帯決議案が提出され論議された。要綱(骨子)及び附帯決議案が、採決されそれぞれ了承された。

法制審議会刑事法(凶悪・重大犯罪関係)部会での審議は、法定刑の改正という刑罰体系の根幹に関わる重要な問題であるにも拘わらず、法務省主導のもとに休憩時間をも含み僅か11時間46分の審議時間である。かつて、改正刑法草案が審議され、法定刑の議論された状況とは余りにも径庭がある。

平成16年9月8日開催第143回法制審議会総会において、諮問第69号に関し刑事法(凶悪・重大犯罪関係)部会から報告がなされ、要綱(骨子)及び附帯決議案が全員一致で採択された³²。

要綱案は、平成16年12月1日「刑法等の一部を改正する法律」(平成16年法律第156号)として成立し、平成17年1月1日施行された³³。

II - iii. 諮問第82号について

1. 【平成19年2月7日開催第152回法制審議会総会】

法務大臣は、平成19年2月7日開催第152回法制審議会総会において「新たな課題として、自動車運転による過失致死傷事犯等に対処するための刑法の一部改正に関する諮問第82号について、御検討をお願いしたいと存じます。近時、飲酒運転中の死傷事故などの悪質な自動車事故が社会問題となっており、その罰則が国民の規範意識に合致しているのかとの指摘もあります。ま

た、自動車運転による業務上過失致死傷事犯の最近の科刑状況を見ますと、その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ます。そこで、自動車運転による死傷事故に対し、事案の実態に即した適正な科刑を行うため、早急に、刑法の一部改正が必要と思われますので、そのための御検討をお願いするものです。」として諮問第82号を発した。

法制審議会は、自動車運転による過失致死傷事犯等に対処するための刑法の一部改正に関する諮問第82号を受け、専門的・技術的な問題が含まれていることから部会を設置して調査・審議することとし、部会の名称を刑事法（自動車運転過失致死傷事犯関係）部会とした。諮問事項は、以下の通りである。「諮問第82号：自動車運転による過失致死傷事犯等の実情等にかんがみ、事案の実態に即した適正な科刑を実現するため、早急に、罰則を整備する必要があると思われるので、別紙要綱（骨子）について御意見を承りたい。

別紙

要綱（骨子）

第一 自動車運転過失致死傷の罪の新設

自動車の運転に必要な注意を怠り、よって人を死傷させた者は、7年以下の懲役若しくは禁錮又は100万円以下の罰金に処するものとする。

第二 危険運転致死傷の罪（刑法第208条の2）の改正

刑法第208条の2中「四輪以上の自動車」を「自動車」に改めるものとする³⁴。

2. 諮問第82号は、従来の刑法211条の業務上過失致死傷罪から自動車運転に伴う過失致死傷類型を別枠とする自動車運転過失致死傷罪の新設と危険運転致死傷罪（刑法第208条の2）の「四輪以上の自動車」を「自動車」に改正するとの2点の検討を諮問する。本節では、自動車運転過失致死傷罪の新設には重要な論点を含むものがあるが、本稿の問題設定から危険運転致死傷罪の改正を中心に検討する³⁵。

【平成19年2月9日開催第1回法制審議会刑事法（自動車運転過失致死傷事犯関係）部会】

第1回法制審議会刑事法(自動車運転過失致死傷事犯関係)部会では、諮問第82号の提案経緯と要綱(骨子)の説明がなされた³⁶。

「諮問第82号につきまして、提案に至りました経緯と要綱(骨子)につきまして御説明申し近時の自動車運転による死傷事故には、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じるものがお少なからず発生しており、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御意見が見られるようになっております。

また、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ますと、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おりまして、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おいて、事案の実態に即した適正な科刑を実現することを可能とする必要があります。そこで、自動車運転による死傷事故に対し、事案の実態に即した適正な科刑を行うため、早急に刑法を改正する必要があると考え、この諮問に及んだものでございます。今回の諮問に際しましては、事務当局において検討した案を改正案の要綱(骨子)としてお示しして諮問することといたしましたので、この要綱(骨子)につきまして御説明申し上げます。

お示しした要綱(骨子)は「第一」と「第二」の2項目に分かれております。

その「第一」は、刑法に、自動車運転過失致死傷の罪を新設しようとするものであり、その「第二」は、現行の刑法第208条の2において、危険運転致死傷罪の対象を「四輪以上の自動車」としていたものを「自動車」と改めることにより、二輪車もその対象に含めようとするものであります。

始めに、要綱(骨子)の「第一」について、御説明申し上げます。

これまで、自動車の運転に必要な注意を怠り人を死傷させた者に対しては、5年以下の懲役若しくは禁錮又は100万円以下の罰金を法定刑とする業務上過失致死傷罪等が適用されてきました。しかしながら、先ほども述べましたよ

うに、悪質・危険な運転行為によるものや、重大な結果を生じる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、罰則の整備を求める御意見が見られることや、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るという近時の自動車運転による業務上過失致死傷罪の科刑状況によれば、自動車運転による過失致死傷事犯につきましては、その事案の実態に即した適正な科刑を実現することを可能とするための法整備の必要性が認められます。他方、自動車運転による過失致死傷事犯以外の業務上過失致死傷事犯につきましては、その科刑状況を見ると、現時点において、その法定刑を引き上げるべき理由は直ちには認められません。

そこで、自動車運転の持つ人の生命・身体を侵害する危険性の高さ等を踏まえ、自動車の運転に必要な注意義務を怠って人を死傷させた者を処罰対象とする自動車運転過失致死傷罪を新設し、その法定刑を7年以下の懲役若しくは禁錮又は100万円以下の罰金としようとするものです。

なお、この「自動車」や「運転」は、現行の刑法第208条の2及び第211条第2項の各概念と同じものと考えております。

次に、要綱（骨子）の「第二」について御説明申し上げます。

現行の刑法第208条の2の危険運転致死傷罪の対象は「四輪以上の自動車」とされ、二輪車はその対象から外されておりますが、この点につきまして、危険運転致死傷罪が新設された際、衆議院及び参議院の各法務委員会において、自動二輪車の運転者を同罪の対象とする必要性につき、今後の事故の実態を踏まえ引き続き検討すべき旨の附帯決議がなされておりました。これを受けまして、法務省といたしましては、自動二輪車に係る業務上過失致死傷罪適用事件の捜査処理等の状況を調査、検討してまいりましたところ、近時、二輪車による悪質・危険な運転行為により、重大な結果を生じる死傷事故が少なからず発生しているという状況等が認められました。そこで、二輪車についても危険運転致死傷罪の対象とする必要性が認められると考え、現行の刑法第208条の2において「四輪以上の自動車」とされている危険運転致死傷罪の対象を、「自動車」と改めることにより、二輪車もその対象に含めようとする

るものでございます。』³⁷

事務当局の説明に対して道路交通法との関係から「自動車」の概念について委員から質問がなされ、事務当局は原動機付自転車も含むとの解釈を示した。

危険運転致死傷罪との関係を含め新設される自動車運転過失致死傷罪の実質的理由について質疑が交わされた。

[委員の質問]

「新聞の報道によりますと、危険運転罪が年間適用件数が280件ぐらいで非常に少ないと。そういう刑のバランスからして、今回、引き上げになるのだというニュアンスのことを書いていたんですけれども、今回の法務省の表面的な理由というのですか、これは上がっていませんけれども、そういったことは実質的にはあるのですか。」

[事務当局の説明]

「危険運転致死傷罪が、致傷ですと15年以下、致死だと1年以上20年以下と相当重くなっておりませんが、構成要件を見ていただければお分かりになるように、危険運転致死傷罪は、暴行による傷害あるいは傷害致死に匹敵するようなものとして位置付けられているものです。それとのアンバランスということでございますが、結局、過失犯をどう見るかという問題になってくるのだと思います。その中でも、今般、昨年来より非常に社会問題化してきた飲酒運転による死傷事故、それに、象徴的に代表されるのだと思いますけれども、そういう過失の、特に非常に態様の悪質なものそういったものについては何らかの対処をしていかなければいけないと考えております。その点、先ほど話がありましたように、道路交通法の改正も予定されているようですが、飲酒運転をして死傷事故を起こした場合というのは、道路交通法の飲酒運転に対する罰則がどのようになるにもよりますが、その罰則と刑法の自動車運転過失致死傷罪とが併合罪となり、処断刑の上限が上がっていくのだらうと思われまます。では、危険運転致死傷罪の構成要件をもう少し広げるかということになりますと、今、申し上げましたように、ここまで重い法定刑を定めて

いるというのは、まさにそれが暴行による傷害あるいは傷害致死に匹敵するものであることによるものでございます。そうすると、そこまでには至らない類型というものを、これに加えることには慎重な検討が必要と思われまます。また、危険運転致死傷罪とは別個の構成要件として規定し、これに対して重い法定刑を定めるということになりますと、まず、通常の自動車運転による過失致死傷事犯があり、今申し上げた中間的な構成要件があって、さらに、危険運転致死傷罪があるということになりますが、なかなかそれは、恐らく、構成要件の切り分けが相当難しいのではないのかなと思っています。」

【平成19年2月19日開催第2回法制審議会刑事法（自動車運転過失致死傷事犯関係）部会】

第2回法制審議会刑事法（自動車運転過失致死傷事犯関係）部会は、ヒアリングを実施する。当初事務局は、その対象を交通事故被害者及び遺族としていたが、公平を期するためにドライバー関係団体からのヒアリングの必要性について第1回同部会で指摘され、双方合わせて13団体からのヒアリングを実施した。意見表明した団体は、以下、【交通事故被害者及び遺族関係】「生命のメッセージ展」実行委員会、自助グループ「小さな家」、全国交通事故遺族の会、NPO法人KENTO、「飲酒・ひき逃げ事故に厳罰を求める遺族・関係者全国連絡協議会」、NPO法人交通事故後遺障害者家族の会、北海道交通事故被害者の会、TAV交通死被害者の会、交通事故被害者遺族の声を届ける会、【ドライバー関係団体】「全日本交通運輸産業労働組合協議会、社団法人全日本トラック協会、社団法人日本バス協会、社団法人全国乗用自動車連合会の13団体である。各団体からのヒアリングがなされ、ほとんど質問もなく、所要時間は、3時間44分であった³⁸。

【平成19年2月21日開催第3回法制審議会刑事法（自動車運転過失致死傷事犯関係）部会】

第3回法制審議会刑事法（自動車運転過失致死傷事犯関係）部会では、自動車運転過失致死傷罪と道路交通法との二重評価の問題が論議された。

〔委員の問題提起〕

「飲酒運転あるいはひき逃げというのが今問題になっているわけですが、飲酒運転をして重大な事故を起こし、かつそれをきちんとした処理をしないで逃げてしまうということは、非常に悪質な犯罪である、重大な処罰に値すると思います。ただ、それに対して刑法と道路交通法との双方で対応するわけですが、今お話しのように道路交通法の法定刑が引上げの、方向にある、刑法についても目下、その引上げの問題を検討しているということになりますと両者の関係ということについて、素朴な疑問を感ずるのでありますが、今日は幸い有力な刑法学者の方がおられますので、その辺の感触を伺いたいのでありますけれども、酒に酔ったというファクターが道路交通法で厳しく処罰される。一方、刑法で過失の内容として、おそらく飲酒時の状態で運転したということが把握される。そうしますと、いわゆる二重評価ということにはなりませんでしょうか。」

〔委員の見解1〕

「私なりの考えを述べさせていただきますと、刑法の過失によって人を死傷させる罪は、あくまでも死傷という結果自体についての評価の問題であって、それについての過失の評価だと考えられます。飲酒運転等の場合には過失の程度が實際上、重いという評価が可能になる。それに対して、道交法上の酒酔い運転の罪等は、酒酔い運転自体の持つ一種の危険性というようなものが、考慮されると思われるわけですが、その意味では、やはり捕捉しようとしている局面が違うので、二重評価の問題は生じないのではないかとこのように思えます。両方の考え方、両方の対応が相まって、全体としてより一層事故対策が推進されるという関係にあるのではないかと考えています。」

〔委員の見解2〕

「私はよりペシミスティックに感じております。先ほど、原因の帰責性の大きさが1つの量刑のファクターになり、それからまた、救護義務違反行為が傷害ないしは死亡という結果につながっていく、その行為によって被害の程度

が強まるという面がもう1つのファクターとして評価されるとおっしゃったと思います。しかし、それらはいずれも業過の量刑の中で評価されるべき事柄であるとしみますと、それらが、併合罪の關係に立つ救護違反の罪の側面からも評価されるのであれば、やはり実質的な二重の評価に当たるとする批判は、当然出てくるのではないかと思います。その点をどのように説明できるかというのは、そう簡単な問題ではない訳で、先程来の御指摘はもっともな面があると思います。」

〔委員の見解1 補充〕

「念のための発言ですが、結果のところにつきましてはおっしゃるとおり、業過で一応尽くすという整理でございます。ただ、実際のところ、いろいろな社会的な評価で、救護義務違反の罪の法定刑を引き上げるべきであるという御意見がありましたので、どういふようなところまで引き上げるべきかというところでバランスを考えていったときに、さっき申し上げましたような保護責任者遺棄罪などを念頭に置きながらバランスを考えたところでございますが、そここのところを救護義務違反の中の違法性の要素として、カウントすべきではないという整理がされるのであれば、それはそれでこたわるものではありません。」

自動車運転過失致死傷罪の新設は、危険運転致死傷罪、業務上過失致死傷罪及び自動車運転過失致死傷罪の關係性を如何に解するかの問題を提起する。

〔事務局の説明〕

「刑法208条の2ができたところで、いわば自動車運転については切り出されてしまったのに近い状況が発生しているんだと思うのです。御批判もあるのかもしれませんが、208条の2はかなり限定的ですし、法定刑の重さからいってやっぱり限定的にならざるを得ない。そうすると、逆にそれ以外はすべて211条に落ちるわけですから、そのギャップがあまりにも大きいというのが現状なのだと思うのです。とすると、やはりその開きを何らかの形で埋めなければいけないということで、やはりある程度埋めていく努力、今回は7年ということなのだと思っておりますけれども、それが必要なのかなと思います。」³⁹⁾

【平成19年2月26日開催第4回法制審議会刑事法（自動車運転過失致死傷事犯関係）部会】

第4回法制審議会刑事法（自動車運転過失致死傷事犯関係）部会では、自動車の概念についての論議がなされた。

〔委員の問題提起〕

「自動車とすることによって、二輪車が入ることなのですが、これは原付が当然入ることになっていますけれども、何か定義規定を刑法上設けるのですか、別の定義規定を引用するのでしょうか。」

〔事務局の説明〕

「特段、定義規定を設けるということではございません。今の危険運転致死傷罪も自動車という概念を使っておりますけれども、それについても特段、定義規定は設けておらず、このような解釈をしているということでお示しているところでございます。」

〔委員の問題提起〕

「原付自転車と自動二輪車では、多分運転する人たちがちょっと違う部分が、全部がということではないですよ、ある部分ですね。要するに自動二輪というのは結構マニアがいて、技術的には結構慣れた人がいるのですが、原付自転車になるとかなりそれがもっと広がって、いろいろな人が運転するというパターンがあるのですが、そこら辺の部分を全部引くくめて一緒に扱うということでもいいのでしょうか。」

〔事務局の説明〕

「自動二輪がマニアかどうか、ちょっとそこはよく分かりませんが、自動二輪か、原動機付自転車というのは、要するに、原動機の排気量が50cc以下かどうかで切っているだけの話で、では70ccに乗っている人がマニアかと言われれば、必ずしもそうではないのかなと思います。それで、50ccとはいえども、本当にかなり高速度を出す原動機付自転車も実際走っていますし、あえてそこで、原動機付自転車だけを除く理由というのを見出し難いと思います。実際、既に資料としてお示したように、二輪車の危険・悪質な運転

による死傷事犯に関する事例の中で、原動機付自転車がそのような重篤な事故を起こしている事例も少なからずあるわけですから、その中であえて原動機付自転車を除外するというのは、あまり理由がないのかなと思っております。』⁴⁰

刑事法（自動車運転過失致死傷事犯関係）部会の論議は、要綱（骨子）第1の自動車運転過失致死傷罪の構成要件「自動車の運転に必要な注意」が「自動車の運転上必要な注意」に修正された点で若干の議論があったが、要綱（骨子）第2の危険運転致死傷罪の構成要件「4輪自動車」を「自動車」に改正し、しかも原動機付自転車をも含むことについては左程活発ではなかった。同部会は、ヒアリングに時間を取られ当初4回の開催予定が5回となった。審議時間は、7時間15分であるが、実質的には3時間半であり必ずしも十分な論議が尽くされたとはいえない。

【平成19年3月5日開催第153回法制審議会総会】

平成19年3月5日開催第153回法制審議会総会において、諮問第82号に関し刑事法（自動車運転過失致死傷事犯関係）部会から報告がなされた。審議事項は、諮問第82号のみであり通常の総会とは異なり非常に活発な議論がなされた。

自動車運転過失致死傷罪を従来の業務上過失致死傷罪から切り分け新設することの妥当性の論議を検討する。

〔委員の問題提起1〕

「7年以下というのが一つの論点のように伺いましたが、7年以下と仮にしても、併合罪になると1.5倍まで加重される可能性があるわけですね。それで、こういう場合、併合罪になるのかどうかということなんですけれども、例えば、学童の列に突っ込んで複数の学童が死んだという場合、これは併合罪なのか、それとも観念的競合、一罪なのか。それから、バスの運転手やタクシーの運転手がこれに当たって複数の乗客が死亡したという場合は併合罪かどうかと、その点を伺いたいと思います。」

〔事務当局の説明1〕

「理論的な観点からしますと、行為は一個でございますから、観念的競合とするというのが一般的な扱いになっております。それから、ほかの行為が連動した場合には併合罪となるということになります。」

〔事務当局の説明2〕

「今、部会長から御説明がありましたように、委員が言われたような一個の事故によって被害者が複数発生したような場合は、観念的競合という形でこれまで理解されており、実務上も処理されていると考えております。他方、運転者がある事故を起こす際に同時に酒に酔っていたということで、道路交通法上の酒気帯び運転であるとか、あるいは酒酔い運転であるとか、道路交通法上の別途の犯罪が成立する場合には、併合罪として処理されるということがございますので、そういう場合はその道路交通法の法定刑にもよりますが、自動車運転過失致死傷罪の法定刑の1.5倍の上限まで行くということになると考えております。」

〔委員の問題提起2〕

「非常に重要な事項なんで、刑法改正というところですから、もう一点質問させていただきますが、さっき意見の中で刑を上げること、又は新たな構成要件を設定すること等について抑止効果がないのではないかとか、他の安全施策との関係で、そういった点も配慮しながら行うべきであって、今回の案については賛成できないという趣旨のことがあったという御報告でしたね。本件のときに私も非常に交通事故の結果が大きいことがたまたまこのごろありましたですね。私なんか埼玉ですから、川口のことは非常に胸が痛いわけなんですけど、こういう事案が非常にちょっとしたことで起こり得る事態が今あるのかなど。そういう意味では道路の在り方、あるいは安全の設備の在り方、そういったようなものが本件のところでどういうふうに絡んでくるんだろうかというようなことを常に感じるわけなんです。そういう意味では、安全施策の関係でそこを強化発展させることで、刑を重くしないでやる方法はないのかという点での議論はどんなふうに進んだのか、そこら辺をちょっと詳

しくお願いしたいんですけども。』

〔事務当局の説明〕

「ただ今委員御指摘のとおり、安全施策の実施も大事だという御意見はございました。確かに、十分にそういう安全施策を講ずるべきであり、現に、それによって一定の効果を上げている面もございますが、にもかかわらず、やはり多くの交通事犯が生じているわけでございますから、それに対応するため、自動車運転による過失致死傷事犯の法定刑を引き上げるなどして、自動車の運転者に対し、より注意を深くして運転行為に臨むべきであることを示すべきであるという御意見や、その行為についての国民の評価とか、行為規範としての側面とかを重視して、新しい構成要件を設け、法定刑を上げることに合理性が認められるという御意見が多数でございました。」

〔委員の意見〕

「本件の場合には過失を基本とする事案ですよ。したがって、刑法上の扱いとしてみれば過失の問題と故意犯は、やはり峻別して議論していくべきだと思いますし、相当慎重な上にも慎重に過失犯の刑罰を設定すべきではないかと思っています。今回のものが先般法令化された危険運転の関係で議論されているには違いないんですが、その刑が結構重いわけですから、それとの関係で、あるいはバランスをとったというようなこともあり得るのかなということもあって、そこをあまり適切ではないんじゃないかと思います。いずれにしても慎重な上にも慎重な判断が必要ではないかと思っています。」

第153回法制審議会総会では、自動車運転過失致死傷罪の法定刑の妥当性の論議がなされた。

〔委員の問題提起〕

「7年以下というのが一つの論点のように伺いましたが、7年以下と仮にしても、併合罪になると1.5倍まで加重される可能性があるわけですね。それで、こういう場合、併合罪になるのかどうかということなんですけれども、例えば、学童の列に突っ込んで複数の学童が死んだという場合、これは併合罪なのか、それとも観念的競合、一罪なのか。それから、バスの運転手やタクシー

の運転手がこれに当たって複数の乗客が死亡したという場合は併合罪かどうかと、その点を伺いたと思います。』

〔部会長の説明〕

「理論的な観点からしますと、行為は一個でございますから、観念的競合とするというのが一般的な扱いになっております。それから、ほかの行為が連動した場合には併合罪となるということになります。」

〔事務当局の説明〕

「今、部会長から御説明がありましたように、委員が言われたような一個の事故によって被害者が複数発生したような場合は、観念的競合という形でこれまで理解されており、実務上も処理されていると考えております。他方、運転者がある事故を起こす際に同時に酒に酔っていたということで、道路交通法上の酒気帯び運転であるとか、あるいは酒酔い運転であるとか、道路交通法上の別途の犯罪が成立する場合には、併合罪として処理されるということがございますので、そういう場合はその道路交通法の法定刑にもよりますが、自動車の運転過失致死傷罪の法定刑の1.5倍の上限まで行くということになると考えております。」

法制審議会総会は、諮問第82号要綱（骨子）を採決で了承した。その後、自由発言の中で、委員の一人から総会審議の有り方に対する批判がなされた。総会での発言としては、異例である。

〔委員の意見〕

「恐縮ですが、今日は非常に諮問があつてから期間が短かつたと思うんですね。ですから、十分ではなかったかと思いますが、この審議会の趣旨が十全なものとしてできるように、できれば比較的分かりやすい資料をもう少し配布されていいんじゃないかと、今後検討いただければありがたいと。そうしますと、私も独自の意見をもっと幅広い面から発言できるんじゃないかと思ひますし、一般の委員の方もそうじゃないかと思ひます。部会の方で一所懸命なさっているということは聞いておりますから、それをもちろん尊重させていただきますけれども、やはりどういうものでどう審議されたかということ

知ることは、ここは非常に重要なんじゃないかと思っていますので、要望として申し上げておきます。』⁴¹

自動車運転過失致死傷事犯を巡る論議は、第152回法制審議会総会で刑事法（自動車運転過失致死傷事犯関係）部会の設置が決定され、部会において3週間で審議し、第153回法制審議会総会に報告されるまでに1ヶ月弱というスピードであった。諮問第82号審議は、国会への法案提出というタイムリミットがあったにせよ部会での審議及び総会での審議そのものが暴走・危険運転行為そのものであると言える。特に、諮問第82号が諮問された第152回法制審議会総会での配布資料は、統計等基礎的な資料のみであり、法制審議会総会での実質的審議の前提として第1回法制審議会刑事法（自動車運転過失致死傷事犯関係）部会で配布した具体的事案に関する「自動車運転による悪質・重大過失致死傷事犯事例集等」の事前配布を求め、総会運営の有り方に対し委員から批判が出された。

要綱案は、平成19年5月17日「刑法等の一部を改正する法律」（平成19年法律第54号）として成立し、同年6月12日施行された⁴²。

Ⅲ. 危険運転致死傷罪の問題点

1. 悪質・危険な運転行為に対する構成要件新設は、東名高速道路での飲酒運転ドライバーの前方不注視による追突事故での2名の児童の死亡事案の量刑が契機となり、法律改正の要請が広がったことに起因する。

交通犯罪、特に悪質・危険な運転に対する各国の対応は、様々な工夫を凝らし効率的な対策を実現するため立法政策的視点から検討されている。その具体的事例として、イギリス及びドイツの状況を検討する。

イギリスの1988年道交法（Road Traffic Offenders Act 1988）は、危険運転致死罪について以下のように規定する。

【3A条 酒または薬物影響下での不注意運転・迷惑運転による致死罪】

(1) 道路または他の公の場所において、相当の注意を欠いて、あるいは、その道路または他の公の場所を使用している他人に対する合理的な配慮を欠い

て、機械的に推進される乗り物を運転することにより他人を死亡させた者が、以下のいずれかに該当すれば、その者は犯罪を犯すものである。

(a) その者が、運転の時点では、酒または薬物の影響により運転に適していないこと。

(b) その者が、多量のアルコールを摂取したため、呼気、血液または尿中のアルコール比率が、運転の時点において、規定された制限値を超えていること。

(c) その者が、運転後18時間以内に、本法7条に基づき、分析のための検体(specimen)の提出を要求されたが、合理的な免責事由無くして、その提出をしないこと。

(2) ある者の適切に運転する能力が損なわれている時には、そのどの時点においても、本条の目的との関係では、その者は運転に適していないものとして扱われなければならない。

(3) 本条(1)(b)と(c)は、動力車(a motor vehicle)以外の機械的に推進される乗り物(a mechanically propelled vehicle)を運転している者に適用されてはならない。⁴³

ドイツでは、刑法各則28節公共危険犯(Gemeingefährliche Straftaten)の下、315c条以下で「交通に対する危険罪」を規定する。ドイツ刑法315c条道路交通の危殆化(Gefährdung des Strassenverkehrs)及び316条(Trunkenheit im Verkehr)は、以下のように規定する⁴⁴。

【315c条 道路交通の危殆化】

1項 道路交通において次の各号に該当する行為を行い、よって他人の生命もしくは身体又は重要な価値ある物に危険を生じさせた者は、5年以下の自由刑又は罰金刑に処する。

- 1 a アルコール飲料、その他感覚を麻痺させる薬剤を摂取したため、又は
- b 精神的もしくは身体的な欠陥があるために、車両を安全に運転できない状態であるにもかかわらず、車両を運転すること。

- 2 重大な交通違反を犯しかつ無謀に、
 - a 優先通行権を無視すること、
 - b 不正に追い越しを行うか、もしくは追い越しの際に不正に走行すること
 - c 横断歩道を不正に走行すること
 - d 見通しのきかない場所、交差点、合流地点もしくは踏み切りを極めて高速で走行すること
 - e 見通しのきかない場所で右側走行を守らないこと
 - f 高速道路もしくは自動車専用道路においてUターン、後進もしくは逆走し、もしくはこれらを試みることを、又は、
 - g 交通の安全を確保するために必要であるにもかかわらず、停車もしくは駐車中の車両を十分な距離から認識できるようにしないこと

2項 第1項第1号の未遂は罰する。

3項 第1項の場合において、次の各号の1つに該当する者は2年以下の自由刑に処する。

- 1 過失により危険を生じさせた者
- 2 過失で行為し過失で危険を生じさせた者

【316条 交通における酩酊】

1項 交通（315条ないし315d条）において、アルコール飲料、その他感覚を麻痺させる薬剤を摂取したため、乗物を安全に運〔走〕行できない状態であるにもかかわらず運転した者は、その行為が315a条又は315c条で処罰されない限りにおいて、1年以下の自由刑又は罰金刑に処する。

2項 過失で行為した者も、第1項により処罰する。

ドイツの通説・判例は、315c条の保護法益を「道路交通の安全」と「個人の生命・身体・重要な物」と解している⁴⁵。

2. 新設された刑法208条の2及び211条2項の文言は、以下の通りである。

第208条の2 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、よって、人を負傷させた者は15年以下の懲役に処し、人を死亡させた者は1年以上の有期懲役に処する。その進行を制御することが困難な高速度で、又は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、よって、人を死傷させた者も、同様とする。

②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、よって人を死傷させた者も前項と同様とする。赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に見視し、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、よって人を死傷させた者も同様とする。

第211条 ②自動車の運転上必要な注意を怠り、よって人を死傷させた者は、7年以下の懲役若しくは禁錮又は100万円以下の罰金に処す。ただし、その傷害が軽いときは、情状により、その刑を免除することができる。

208条の2 危険運転致死傷罪の規定は、結果的加重犯形式である。第2回法制審議会刑事法(自動車運転による死傷事犯関係)部会における危険運転致死傷罪の立法形式に関する事務当局の説明は、「本罪は、故意の暴行に基づく致死傷の罪、すなわち傷害罪や傷害致死罪に類似した犯罪類型と考えております。」及び「基本行為となります危険な行為というものがございまして、それとの因果関係のある結果についてこういう処罰をするということでございます。」というものである。

西田典之教授は、基本犯を形式的には道交法の行為態様(①酒気帯び運転、過労運転等、②最高速度違反、安全義務違反、③無免許運転、安全義務違反、④割り込み禁止、共同危険行為、安全義務違反、⑤信号無視)と解し、その上でこれらの道交法違反行為の中で高度に危険な故意の違反行為とされる⁴⁶。

傷害致死傷罪は、基本行為としての暴行罪及び傷害罪の構成要件が規定された後に死傷結果についての構成要件が規定される形式をとっている。新設された危険運転致死傷罪は、基本行為についての構成要件を直接欠缺するものであり、構成要件の明確性を欠く規定である。立法提案をするには、基本行為としての危険な行為が念頭にあるのであれば基本法としての刑法典にお

いては「危険な行為」についての定義規定が不可欠である⁴⁷。

危険運転致死傷罪は、基本行為が明示されていないことにより正常運転困難性の解釈をめぐる道交法117条の2第1号との関係性ないし相異が問題として顕在化する⁴⁸。

危険運転致死傷罪の故意は、「行為者が、飲酒、薬物服用状態ないし運転技量から正常運転困難性という事実的状况を認識していること」と解する⁴⁹。

佐久間修教授は、危険運転行為を「原因において違法な行為」と解し、故意を「社会生活上の運転ルールを根底から否定することで、客観的にも人身被害に直結する実質的危険性のある事実を認識」することとし、「一般人であれば、正常な運転が困難になる程度のアルコールを摂取したことを認識」することと解される⁵⁰。

なお、危険運転行為と死傷結果との因果関係は、危険運転致死傷罪の重要な論点の一つとして法制審議会及び同刑事法各部会等でも論議され、裁判実務においても争点となっている。内田浩教授は、ドイツ刑法315c条との対比の下に危険運転致死傷罪の酩酊運転行為類型の因果関係について「たとえば単なる『酩酊運転＋スピード違反等』→死亡結果では不十分で、まさに『アルコールの影響→抑制能力あるいは反射能力の喪失ないし減退によるスピード違反もしくは前方不注視』→死亡結果、という一連の因果関係が認められなければならない」と指摘する⁵¹。

3. 諮問第69号は、傷害又は傷害致死の各罪等の法定刑の改正提案に際し、規定後3年弱で法運用の浅い危険運転致死傷罪の法定刑を連動して10年以下の懲役から15年以下の懲役に改正する。改正理由は、傷害又は傷害致死傷罪とのバランスをとるためとするが法運用の蓄積なくしての改正は説得力を欠くものである。

諮問第82号は、業務上過失致死傷罪から自動車運転の際の過失致死傷事案を切り分ける提案と危険運転致死傷罪の構成要件「4輪自動車」を原付2輪を含む道交法の「自動車」に改正するとの提案であった。審議の結果、211条2項の新設及び208条の2の改正が承認された。

法制審議会及び同刑事法各分会での各諮問に対する十分な実質的審議がなされているかは、疑問のあるところである。審議は、議事録から見る限り立法提案者による要綱案及び資料に基づきそのリードの下に短時日でなされている。特に、各専門部会の委員及び幹事の任命、議事録の発言者名削除等、審議会の公平性・公開性等の問題を包含する⁵²。

IV. 最高裁平成23年10月31日決定⁵³

【事実の概要】

1. 平成18年8月5日、Xは仕事から帰宅後、午後6時から午後7時まで自宅で父親とふぐ鍋を食べながら缶ビール1本350ml、焼酎ロック3杯(180ml)を飲んだ後、友人Y及びZを誘ってタクシーで居酒屋に行き午後7時45分から午後9時20分までの間に焼酎ロック5、6杯(300～360ml)を飲んだ。Xは、スナックに行きその後ナンパをするため自宅近くの駐車場に止めてある通勤に使用している父親所有名義の普通乗用自動車トヨタマジスタをとり一度タクシーで戻り、Xの運転で自車に乗って3人でスナックに向かい同店前の駐車場に自車を駐車した。Xは、午後9時45分から10時35分まで少量の水割りブランデーを飲んだ。Xは、スナックからマジスタを運転し、午後10時40分、Yの自宅付近で同人を降ろし、Zを助手席に乗せて住宅街を抜けて公園に向かった。Xは、制限速度時速50kmの福岡市内にある海の中道大橋(全長750m)を時速100kmで走行し、同橋上の道路のほぼ中央付近で進路前方を走行中のB運転の普通乗用自動車トヨタランドクルーザープラド右後部に自車左前部を衝突し、その衝撃でランドクルーザーを左前方に逸走させて防御柵を破って同橋から海中に転落・水没させ、被害車両に同乗していたB夫妻の3児(当時1歳3か月、3歳3か月、4歳11か月)をそれぞれ溺水により搬送先の病院で死亡させ、被害車両の運転者B(当時33歳)及び同乗していたその妻H(当時29歳)に加療約3週間を要する全身擦過傷等の傷害をそれぞれ負わせた。

Xは、衝突後そのまま300メートル逃走し、走行不能となって同橋上で停止し、友人に携帯電話で身代わりを依頼し、断られると水を持って来るように

依頼した。午後11時20分、Xは、目撃者の通報で現場に到着した事故処理車の警察官に自首後、友人の持参した水約1リットルを飲酒検知前に飲んだところで警察官に制止された。

Xは、海の中道大橋上の道路での事故後、直ちに車両の運転を停止して負傷者を救護する等必要な措置を講ぜず、かつ、その事故発生の日時場所等法律の定める事項を直ちに最寄りの警察署の警察官に報告しなかった⁵⁴。

2. 第1審（福岡地方裁判所平成20年1月8日判決）は、飲酒運転の事実を認定した上で事故原因はXの脇見運転にあり、「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」で自車を走行させたとは認められないとして危険運転致死傷罪の成立を否定し、予備的訴因である業務上過失致死傷及び道路交通法違反（酒気帯び運転、救護義務違反及び報告義務違反）の成立を認めXを懲役7年に処した⁵⁵。

3. 原審（福岡高等裁判所平成21年5月15日第3刑事部判決）は、事故原因をXの脇見運転とした1審の判断を事実誤認として破棄し、Xは基本的には前方に視線を向けて運転していたが、アルコールの影響により正常な状態であれば当然に認識できるはずの被害車両の存在を認識できない状態にあったと認定し、危険運転致死傷罪の成立を認めXを懲役20年に処した⁵⁶。

4. 弁護人は、Xに対して危険運転致死傷罪の要件である「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」に該当するとした原審の判断は誤りであるとして上告した。

【判旨】上告棄却

最高裁判所第三小法廷は、弁護人の主張は事実誤認、単なる法令違反、量刑不当の主張でいずれも刑訴法405条の上告理由に当たらないとして上告棄却の決定をした。

第三小法廷は、その上で、職権判断で以下のように判示した。

第三小法廷は、刑法208条の2第1項前段「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」の判断基準として、事故の態様、事故前の飲酒量及び酩酊状況、事故前の運転状況、事故後の言動、飲酒検知結果等を挙げ総合的に

考慮すべきであると判示した。更に、追突直前の運転状況については、「被告人が、自転車を時速約100 km で高速度走行させていたにもかかわらず8秒程度にわたって被害車両の存在を認識していなかった理由は、その間終始前方を見ていなかったか、前方を見るがあっても被害車両を認識することができない状態にあったかのいずれかということになる。認識可能なものが注意力を欠いて認識できない後者の場合はもちろんのこと、前者の場合であっても、約8秒間もの長い間、特段の理由もなく前方を見ないまま高速度走行して危険な運転を継続したということになり、被告人は、いずれにしても、正常な状態にある運転者では通常考え難い異常な状態」と判示する。

また、第三小法廷は、「アルコールの影響により正常な運転が困難な状態」とは、「アルコールの影響により道路交通の状況等に依じた運転操作を行うことが困難な心身の状態」と解した上で、「アルコールの影響により前方を注視してそこにある危険を的確に把握して対処することができない状態」も正常運転困難状態に該当すると判示した。

第三小法廷は、その上で、本件の具体的判断として、「本件は、飲酒酩酊状態にあった被告人が直進道路において高速で普通乗用自動車を運転中、先行車両の直近に至るまでこれに気付かず追突し、その衝撃により同車両を橋の上から海中に転落・水没させ、死傷の結果を発生させた事案であるところ、追突の原因は、被告人が被害車両に気付くまでの約8秒間終始前方を見ていなかったか又はその間前方を見てもこれを認識できない状態にあったかのいずれかであり、いずれであってもアルコールの影響により前方を注視してそこにある危険を的確に把握して対処することができない状態にあったと認められ、かつ、被告人にそのことの認識があったことも認められるのであるから、被告人は、アルコールの影響により正常な運転が困難な状態で自転車を走行させ、よって人を死傷させたものというべきである。」と判示した。

【研究】

1. 危険運転致死傷罪は、制定後の運用において適用される事案は毎年250件程度と交通事犯が刑法犯全体の80%を占める中では非常に少ない。その理由

の一つは、立法時に第1回法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会において実務家委員である警察庁及び裁判官委員から構成要件の不明確性や故意の認定の困難性から被告人による言逃れの容易さや従前の道交法の酒気帯び運転と業務上過失致死傷罪の併合罪処理との差異について指摘されていた⁵⁷。

刑法208条の2第1項の故意をいかに解するかは諮問第54号の審議においても重要な論点の一つであったことは、本稿Ⅱ-i.で既に検討した通りである。第三小法廷は、刑法208条の2第1項の故意を「アルコールの影響により前方を注視してそこにある危険を的確に把握して対処することができない状態」の認識と解している。

最高裁が、結果的加重犯としての基本行為を欠缺する刑法208条の2第1項の故意を確定した点で本決定は重要な意義を有する。なお、大谷剛彦裁判官は、正常運転困難状態についてより詳細に「精神的、身体的能力がアルコールによって影響を受け、道路の状況、交通の状況に応じ、障害を発見する注意能力、これを危険と認識し、回避方法を判断する能力、その判断に従って回避操作をする運転操作能力等が低下し、危険に的確に対処できない状態」と判示する。

2. 本決定は、刑法208条の2第1項の正常運転困難状態の判断基準として「事故の態様のほか、事故前の飲酒量及び酩酊状況、事故前の運転状況、事故後の言動、飲酒検知結果等」を提示し、総合判断すべきであるとする。

本決定は、それぞれの基準について具体的事実を摘示し、今後の判例の法運用の指針を示す。

なお、田原睦夫裁判官は、8秒間の前方不注視をアルコールの影響による正常運転困難状態と認定する法廷意見を経験則に違反として反対意見を展開する。田原裁判官は、「事故を起こしたときにフラフラの状況であって、とてもこれは正常な運転のできる状態ではないという場合に限定していかないと、酒酔い運転プラス事故イコール本罪ということになると、本来意図していたところよりも広い範囲を捕捉することになって危険である」との見解を引用

して適用範囲の拡大であると法廷意見を批判する⁵⁸。

正常運転困難状態の解釈として、事故発生時に「フラフラの状況」とするのは、そもそも運転行為そのものが不可能な状況であり、そのような状況まで法が要求すると解するには無理がある。更に、田原裁判官は、刑法208条の2第1項の故意を「脇見運転（あるいは前方通行車輛の動静への注視の懈怠）自体がアルコールの影響によるものであることを認識」と解している。本条の故意は、アルコールを摂取して注意力を欠いた状態で自動車を走行する認識で足りるのであり、前方通行車輛の動静への注視の懈怠がアルコールの影響に起因することの認識まで要求するものではないと解する。

中山研一博士は、正常運転困難状態の解釈として「とても正常な運転ができる状態ではない」という場合に限定すべきであると主張される⁵⁹。

3. 刑法208条の2第1項飲酒による危険運転致死傷罪の最初の適用は、宇都宮地裁真岡支部平成14年3月13日判決の事案である⁶⁰。事実関係は、法施行2日後にスナックで焼酎のお湯割りを4杯ほど飲み、駐車場に停めてあった車で宿泊先の旅館に帰宅する途中、左右に大きく蛇行させながら走行を続け、赤信号のため停止中の被害車両に追突して、その同乗者に加療約3週間を要する頸椎捻挫症の障害を負わせた（傷害の程度は湿布薬を貼る程度であった）ものである。事故から約30分経過後に実施された飲酒検知では呼気1リットルにつき0.7ミリigramの濃度のアルコールが検出された。事故当時、被告人は、無免許運転で懲役4月、5年間の保護観察付き執行猶予期間中であった。

刑法208条の2第1項の故意が争点となった事案としては、函館地裁平成14年9月17日判決がある⁶¹。事実関係は、2軒の飲食店で飲酒し呼気1リットルにつき0.25ミリigram以上のアルコールを身体に保有する状態で函館市内の直線で約6%の勾配の坂を上り曲線半径100メートルの比較的急なカーブを左方に曲がり約6%の勾配の坂を下る指定最高速度時速40キロメートルの片側2車線の跨線橋道路を時速100キロメートルを超える速度で走行中、同カーブを曲がりきれず自車を右斜め前方に暴走させ道路右側の街路灯等に激突させて同乗者を車外へ放出・即死させた事案である。裁判所は、危険運転行為の

故意について「客観的に速度が速すぎるため道路の状況に応じて車両を進行させることが困難であると判断されるような高速度で走行していることの認識をもって足り、その速度が進行制御が困難な高速度と判断されることの認識までは要しない」と判示し、道交法の酒気帯び運転と刑法208条の2第1項後段、前段の併合罪とする。

本事案は、アルコールの影響下の危険運転行為であり、故意としては飲酒に起因する正常運転困難性の認識で足り、刑法208条の2第1項前段に該当すると解する。裁判所が、道交法と危険運転致死傷罪の併合罪と解したのは疑問である。

4. 刑法208条の2第2項の赤色信号無視運転行為類型に関し、最高裁平成20年10月16日決定は、赤色信号を「殊更に無視し」の意義について判示する⁶²。事実関係は、車検を受けず保険に未加入の自動車を無免許で運転中信号無視により追尾されていた警察官が乗車する警ら用無線自動車から逃走するため交差点の対面信号機が既に赤色の灯火信号を表示していたのを殊更に無視し、時速約70キロメートルの速度で同交差点に進入し、斜めに横断していた被害者に自車前部を衝突させ、同人を自車のボンネットに跳ね上げ路上に転落させ頭部外傷等の傷害により死亡させた。最高裁は、「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。」と判示し、刑法208条の2第2項後段の赤色信号を「殊更に無視し」の意義について判断を示した。

刑法208条の2第2項前段に関する近時の判例としては、静岡地裁沼津支部平成23年10月28日判決がある⁶³。また、自動車運転過失致死傷罪に関する近時の判例としては、宇都宮地裁平成23年5月9日判決⁶⁴、宇都宮地裁平成23年12月9日判決⁶⁵、鹿児島地裁平成24年1月6日判決⁶⁶、福岡高裁那覇支部平成24年1月19日判決⁶⁷、等がある。なお、自動車運転過失傷害について過剰避難を

肯定した事案として東京地裁平成21年1月13日判決がある⁶⁸。

V. 結語

1. 業務上過失致死傷罪は、従前予見可能性及び結果回避可能性を注意義務違反の内容とする過失犯であり業務性の有無が争点となる構成要件であった。平成11年11月28日発生した東名高速道路での飲酒運転による追突死傷事故は、業務上過失致死傷罪の想定する過失犯との範疇では評価し尽くされ得ない反復的飲酒運転という状況をどのように解するか問われた事案であり、当時の適用条文としては刑法211条業務上過失致死傷罪であった。

東名高速事件事案の控訴審は、量刑不当とする検察官の主張に対して「近時におけるこの種事案の量刑の実際をみても、本件における原審の量刑が軽すぎるといえることのできる運用状況ではないことは当裁判所にも顕著な事実である。このような状況のもとで、本件被告人についてのみ他と比較して重い刑罰をもって臨むとすれば、所論が指摘する国民感情に應えることができたとしても、一方で、刑事司法の重要な原則として要請される処罰の公平性を損なう恐れがあるといわざるを得ない。右の処罰の公平性に配慮しながら、所論が指摘する問題に対処するには、立法に関わる事項につき裁判所が軽々に意見を述べるべきではないにしても、所感として敢えて触れれば、飲酒運転等により死傷事故を起こした場合に関する特別類型の犯罪構成要件の新設、関連規定の法定刑の引き上げ等の立法的な手当をもってするのが本来のあり方であるように思われるし、また運用で対処するにしても、本件のごとき特に悪質な事案を契機に徐々に求刑及び量刑の実際を変えていく手順をもって対応すべき事柄であると思われるのである。後者の意味で、原判決の量刑は、従前の運用に照らし、相応の評価がなされるべきものである。」と判示する⁶⁹。

法務大臣は、以上の様な法状況及び実務を受けて法制審議会に諮問第54号を発し審議の後答申を得た。政府は、答申に基づき危険運転致死傷罪の新設を立法府に提案し、附帯決議とともに刑法の一部改正として刑法208条の2が成立した。その後、諮問第69号及び諮問第82号を審議し、立法府の承認を得

て現行の危険運転致死傷罪及び自動車運転過失致死傷罪の運用がなされている。

2. 危険運転致死傷罪は、結果的加重犯としての基本犯についての規定を欠缺していることと故意を如何に解するかが立法審議当時から論点となっている。

本稿で検討した最高裁平成23年10月31日決定は、正常運転困難性及び故意について判断を示した。最高裁の判断は、妥当であり、今後の下級審の指針となるものである。

¹ 判時1718号176頁以下参照。

² 判タ1064号218頁以下参照。

³ 交通事犯についての包括的基本文献として、岡野光雄『交通事犯と刑事責任』、成文堂、2007年参照。

⁴ 刑集60巻3号363頁参照。本最高裁決定の判例評釈として、豊田兼彦「危険運転致傷罪の成立が肯定された事例」法学セミナー621号（2006年）110頁、大山邦士「赤色信号を殊更に無視し、対向車線に進出して時速約20 km の速度で普通乗用自動車を運転して交差点に進入しようとしたため、右方交差道路から左折進行してきた自動車と衝突し、同車運転者らを負傷させた行為が、危険運転致傷罪に当たるとされた事例」研修697号（2006年）15頁、松宮孝明「危険運転致死傷罪の成立要件」法学教室318号・判例セレクト（2006年）35頁、原田保「赤色信号で交差点を右折通過するべく反対車線に乗り入れて約20 km/h で交差点進入直前に左折対向車と衝突した人身事故における危険運転致傷罪の成否」刑事法ジャーナル7号（2006年）58頁、南由介「赤信号を無視し対向車線に進出して、自車を、左折してきた自動車に衝突させた行為が、危険運転致死傷罪にあたることされた事例」桃山法学9号（2006年）53頁、嘉門優「赤色信号を無視して対向車線に進出し、時速約20 km で交差点に進入しようとしたために対向車に衝突し、同車運転者らを負傷させた行為が危険運転致傷罪に当たるとされた事例」速報判例解説（法学セミナー増刊）1号（2007年）181頁、葛原力三「危険運転致死傷罪の成否」ジュリスト1332号〔平成18年度重要判例解説〕（2007年）165頁、金光旭「危険運転致死傷罪」刑法判例百選Ⅱ〔第6版〕（2008年）14頁、前田巖「交差点手前で信号待ちをしていた先行車両の後方から赤色信号を殊更に無視し対向車線に進出し時速約20 km で普通乗用自動車を運転して同交差点に進入しようとしたため自車を右方道路

から左折進行してきた自動車に衝突させ同車運転者らを負傷させた行為が刑法208条の2第2項後段の危険運転致死傷罪に当たるとされた事例) 最高裁判所判例解説刑事篇平成18年度(2009年)200頁等がある。

- 5 刑集65巻7号1138頁。
- 6 平成13年6月18日開催法制審議会第134回総会議事録参照 (http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi_010618-1.html)。今井猛嘉教授は、諮問第54号危険運転致死傷罪の提案はイギリスにおける危険運転致死罪(causing death by dangerous driving)を参考とすると指摘する。今井猛嘉「イギリスにおける道路交通犯罪の概要」現代刑事法30号(2001年)91頁以下参照。同旨、高山佳奈子「ドイツにおける交通事件処理」成城法学69号(2002年)72頁参照。なお、イギリスの状況について、川本哲郎「交通犯罪の現状と課題—イギリスとの比較を中心として—」京都学園法学1999年2・3号571頁以下参照。
- 7 伊東研祐『刑法講義 各論』、日本評論社、43頁註(4)参照。
- 8 本稿執筆時点(2012年1月)では、法制審議会刑事法(自動車運転による死傷事犯関係)部会の構成メンバーについては会長及び会長代行を除いては不明である(http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi_010628-1.html)。中山研一博士は、構成メンバーについて紹介する。部会長・宮澤浩一(慶応大学)、部会長代理・大谷実(同志社大学)、委員・笠井治(弁護士)、川端博(明治大学)、河村博(法務省)、久保潔(読売新聞)、白木勇(最高裁)、曾根威彦(早稲田大学)、高井康之(弁護士)、龍岡資晃(東京高裁)、中森喜彦(京都大学)、西田典之(東京大学)、坂東自朗(警察庁)、古田祐紀(法務省)、町野朔(上智大学)、松本弘道(最高検)、幹事・井田良(慶応大学)、稲田伸夫(内閣法制局)、井上宏(法務省)、合田悦三(最高裁)、佐伯仁志(東京大学)、堀敏明(弁護士)、松尾庄一(警察庁)、三浦守(法務省)、関係官・松尾浩也(法務省顧問)。中山研一「危険運転致死傷罪と業務上過失致死傷罪との関係(上)—最近の判例を素材として—」判例時報2112号(2011年)13頁註(3)参照。
- 9 http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi_010905-1.html
- 10 平成13年7月25日開催第3回法制審議会刑事法(自動車運転による死傷事犯関係)部会議事録参照 (http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi_010725-1.html)。
- 11 平成13年6月28日開催第1回法制審議会刑事法(自動車運転による死傷事犯関係)部会議事録参照 (http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi_010628-1.html)。
- 12 平成13年7月11日開催第2回法制審議会刑事法(自動車運転による死傷事犯関係)部会議事録参照 (http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi_010711-1.html)。
- 13 平成13年7月25日開催第3回法制審議会刑事法(自動車運転による死傷事犯関係)部会参照 (http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi_010725-1.html)。
- 14 平成13年9月5日開催法制審議会法制審議会第135回総会議事録参照 (http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi_010905-1.html)。

- 15 第1回法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会参照（http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi_010628-1.html）。
- 16 第2回法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会参照（http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi_010711-1.html）。
- 17 同旨、伊東研祐・前掲書45頁参照。
- 18 第1回法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会参照（http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi_010628-1.html）。
- 19 第3回法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会参照（http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi_010725-1.html）。
- 20 法制審議会法制審議会第135回総会議事録参照（http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi_010905-1.html）。
- 21 危険運転致死傷罪についての立案当局の解説として、井上宏「自動車運転による死傷事犯に対する罰則の整備（刑法の一部改正）等について」ジュリスト1216号（2002年）40頁以下参照。
- 22 中山研一博士は、法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会での審議のあり方、部会委員及び幹事の任命のあり方に対して批判する。中山研一「危険運転致死傷罪と業務上過失致死傷罪との関係（上）—最近の判例を素材として—」判例時報2112号（2011年）13頁註(3)、(4)、同「危険運転致死傷罪と業務上過失致死傷罪との関係（下）—最近の判例を素材として—」判例時報2113号（2011年）17頁参照。
- 23 第3回法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会参照（http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi_010725-1.html）。
- 24 川端博・西田典之委員の発言として、「緊急座談会/危険運転致死傷罪を新設する刑法の一部改正をめぐって」現代刑事法4巻4号（2002年）2頁以下、曾根威彦委員の論稿として、曾根威彦「交通犯罪に関する刑法改正の問題点」ジュリスト1216号（2002年）50頁、井田良幹事の論稿として、井田良「危険運転致死傷罪の立法論的・解釈論的検討」法律時報75巻2号（2002年）34頁、佐伯仁志幹事の論稿として佐伯仁志「交通犯罪に対する刑法改正」法学教室258号（2002年）71頁以下参照
- 25 <http://kokkai.ndl.go.jp/SENTAKU/sangiin/153/0003/15311270003010a.html>
- 26 危険運転致死傷罪についての特集として、「緊急座談会/危険運転致死傷罪を新設する刑法の一部改正をめぐって」現代刑事法4巻4号（2002年）2頁以下、「特集・危険運転致死傷罪をめぐるとの諸問題」刑事法ジャーナル26号（2010年）参照。交通犯罪についての特集として、「特集・交通犯罪」刑法雑誌43巻3号（2005年）395頁以下参照。
- 27 平成16年2月10日開催法制審議会第142回総会議事録参照（http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi_040210-7.html）。

- ²⁸ 平成16年4月19日開催第1回法制審議会刑事法(凶悪・重大犯罪関係)部会参照(http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi_040419-1.html)。
- ²⁹ 危険運転致死傷罪の法運用について、白井智之「危険運転致死傷罪の運用状況と適用上の問題点について」警察学論集56巻5号(2003年)141頁以下参照。
- ³⁰ 平成16年7月2日開催第3回法制審議会刑事法(凶悪・重大犯罪関係)部会参照(http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi_040702-1.html)。
- ³¹ 平成16年6月4日開催第4回法制審議会刑事法(凶悪・重大犯罪関係)部会参照(http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi_040604-1.html)。
- ³² 平成16年7月30日開催第5回法制審議会刑事法(凶悪・重大犯罪関係)部会参照(http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi_040730-1.html)。
- ³³ 改正の概要について、高崎秀夫「凶悪・重大犯罪に対処するための刑事法の整備に関する要綱(骨子)」ジュリスト1276号(2005年)46頁、松本裕・佐藤弘規「刑法等の一部を改正する法律について」法曹時報57巻4号(2005年)31頁、島戸純「刑法等の一部を改正する法律について」刑事法ジャーナル1号(2005年)77頁参照。実務家からの論稿として、杉田宗久「平成16年刑法改正と量刑実務の今後の動向について」判タ1173号(2005年)3頁、原田國男「法定刑の変更と量刑」刑事法ジャーナル1号(2005年)57頁、村越一浩「法定刑・法改正と量刑」判タ1189号(2005年)35頁参照。刑法雑誌は、「特集・法定刑の改正の理論的検討と実務への影響」、「特集・法定刑の改正動向について」との2つの特集を組んでいる。刑法雑誌46巻1号(2006年)18頁以下及び61頁以下参照。
- ³⁴ 平成19年2月7日開催第152回法制審議会総会議事録参照(http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi2_070207-7.html)。
- ³⁵ 事務当局は、委員からの業務上過失致死傷罪の中から自動車運転にかかるものを切り分ける実質的根拠及び業務性の要件を不要とする理由の説明を求められ、以下の説明をする。「今回、自動車を要綱(骨子)第一のように切り出したというのは、近時、自動車の悪質な運転による事故が非常に社会問題化しているところが出発点になっておりますが、自動車運転によるもの以外の過失致死傷事犯については、先ほども述べましたように、法定刑を引き上げるべき科刑状況にあるわけではないということがございます。また、自動車を他の車両や歩行者等が往来する道路などで運転することは、その形状や性状等からしますと、人の生命、身体を侵害する危険性が典型的に高い行為であると位置付けられるのだと考えております。そして、こと自動車運転による事故を防ぐためには、正に運転をしている個人の注意に依存するところが非常に大きいものに対し、自動車運転によるもの以外の事故、例えば、工場の事故、食品流通関係の事故、医療事故などでは、その事故の直接の原因となるミスを犯した個人だけの責任に特化していいのかわか、要するに、その個人の注意だけに期待していいのか、むしろ組織的な、あるいはシステム的な対応の在り方の問題として見ていった方が事案の実態に即し

ている場合が多いのではないかと考えられるところであります。そうすると、繰り返しになりますけれども、自動車運転というのは、正に運転する個人の注意義務に特に注目していい類型なのではないか、そういうことで過失致死傷事犯の中の特別類型として切り出すということには相当の合理性があるのではないかと考えております。そして、そのように、自動車運転の類型的な危険性などに着目していった場合、自動車運転による過失致死傷事犯であるということに加えて、さらに業務性という要件を加える必要はないのではないかと判断で、業務上過失致死傷とは別に、自動車の運転による過失致死傷事犯という類型を設けてはどうかということで提案させていただいたというものでございます。」第1回法制審議会刑事法（自動車運転過失致死傷事犯関係）部会議事録参照（http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi2_070209-1.html）。

- ³⁶ 法制審議会刑事法（自動車運転過失致死傷事犯関係）部会の構成メンバーは、以下の通りである。

【委員】慶應義塾大学教授 井田良、最高裁判所事務総局刑事局長 小川正持、法務省刑事局長 小津博司、明治大学教授 川端博、首都大学東京教授 木村光江、大阪大学教授 佐久間修、弁護士（第一東京弁護士会所属）神洋明、最高検察庁検事 寺脇一峰、弁護士（大阪弁護士会所属）松本誠、法務省大臣官房審議官 三浦守、警察庁交通局長 矢代隆義、東京高等裁判所部総括判事 安廣文夫、東京大学教授 山口厚、弁護士（第二東京弁護士会所属）山口元彦、【幹事】法務省刑事局刑事法制企画官 伊藤栄二、法政大学教授 今井猛嘉、内閣法制局参事官 岩尾信行、法務省刑事局刑事法制管理官 大谷晃大、京都大学教授 塩見淳、最高裁判所事務総局刑事局第一課長 稗田雅洋、弁護士（横浜弁護士会所属）山本英二、警察庁交通局交通企画課長 横山雅之、【関係官】法務省特別顧問 松尾浩也（http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi2_070209-1.html）。

- ³⁷ 平成19年2月9日開催第1回法制審議会刑事法（自動車運転過失致死傷事犯関係）部会議事録参照（http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi2_070209-1.html）。
- ³⁸ 平成19年2月19日開催第2回法制審議会刑事法（自動車運転過失致死傷事犯関係）部会議事録参照（http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi2_070219-1.html）。
- ³⁹ 平成19年2月21日開催第3回法制審議会刑事法（自動車運転過失致死傷事犯関係）部会議事録参照（http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi2_070221-1.html）。
- ⁴⁰ 平成19年2月26日開催第4回法制審議会刑事法（自動車運転過失致死傷事犯関係）部会議事録参照（http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi2_070226-1.html）。
- ⁴¹ 平成19年3月5日開催第153回法制審議会総会議事録参照（http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi2_070305-7.html）。
- ⁴² 伊藤栄二・江口和伸・神田正淑『「刑法の一部を改正する法律」について』法曹時報59巻8号（2007年）27頁以下、亀井源太郎「刑事立法の時代と自動車運転過失致死傷罪」刑事法ジャーナル8号（2007年）22頁以下参照。

- 43 訳文は、今井猛嘉・前掲註(6)106頁より引用。イギリスでも危険運転致死罪の法定刑の引上げ論議が展開されている。See, Sally Cunningham, Taking “Causing Serious Injury by Dangerous Driving” Seriously [2012] Crim. L. R. 261.
- 44 訳文は、高山佳奈子・前掲註(6)77頁註(5)より引用。なお、フランスの状況について、島岡まな「フランスにおける交通犯罪」捜査研究602号(2001年)32頁以下、同603号60頁以下参照。
- 45 Vgl. K. Lackner/K. Kühl, Strafgesetzbuch Kommentar, 25. Aufl., 2004, g 315 c Rn.1 und Rn. 23. BGHSt.11, 199 [201].
- 46 西田典之『刑法各論〔6版〕』49頁参照。同旨、山口厚『刑法各論〔補訂版〕』53頁参照。
- 47 同旨、曾根威彦「交通犯罪に関する刑法改正の問題点」ジュリスト1216号(2002年)50頁、長井圓「道路交通犯罪と過失犯」現代刑事法38号(2002年)34頁、清水洋雄「道路交通犯罪に関する刑法改正」秋田法学39号(2002年)53頁、内田博文「危険運転致死傷罪と結果的加重犯」現代刑事法48号(2003年)70頁、高山佳奈子「交通犯罪と刑法改正」刑法雑誌44巻3号(2004年)398頁、曾根威彦「交通刑法の改正問題」刑事法ジャーナル8号(2008年)2頁、中山・前掲註(22)「危険運転致死傷罪と業務上過失致死傷罪との関係(下)―最近の判例を素材として―」6頁参照。
- 48 井田良「危険運転致死傷罪の立法論的・解釈論的検討」法律時報75巻2号(2002年)34頁参照。
- 49 同旨、西田典之『刑法各論〔6版〕』51頁参照。
- 50 佐久間修「危険運転致死傷罪と故意・過失」刑事法ジャーナル26号(2010年)2頁以下参照。
- 51 内田浩「危険運転致死傷罪再考―ドイツ刑法を参考にした本罪の因果関係を中心として」神奈川法学43巻1号(2010年)16頁以下参照。
- 52 拙著『相当な理由に基づく違法性の錯誤』、成文堂、2012年、347頁参照。法制審議会民法部会の委員の人選に関して、加藤雅信「法制審議会民法部会委員人選」法律時報83巻3号(2011年)77頁参照。刑法改正事業では、『臨時法制審議会諮問第4号委員総会議事速記録』、『臨時法制審議会諮問第4号(刑法改正)主査委員会議事録』、『刑法並監獄法改正調査委員会議事速記録(総則編)』、『刑法並監獄法改正調査委員会総会議事速記録』、『刑法改正起草委員会議事日誌』等は、当時「秘」の押印のある議事録ではあるが、各発言者名が明示され事後の検証可能性が担保されている。拙著『改正刑法假案成立過程の研究』、成文堂、2003年参照。
- 53 刑集65巻7号1138頁以下参照。本最高裁決定の判例評釈として、吉波正洋「相当程度の酩酊状態にありながらも、運動能力や知覚能力が低下していることを直接示す具体的な事実を認定できない被告人について、酩酊危険運転致死傷罪(刑法208条の2第1項)の要件である『正常な運転ができないおそれがある状態』に該

当するとされた一事例」研修762号（2011年）131頁以下、西島裕行「飲酒運転をめぐる解釈の限界：福岡飲酒運転三児死亡事件を手がかりに」法政論叢47巻1号（2012年）130頁以下、本庄武「危険運転致死傷罪における、『アルコールの影響により正常な運転が困難な状態』の意義」TKC ローライブラリー速報判例解説・刑法No.65、星周一郎「危険運転致死傷罪にいう『アルコールの影響により正常な運転が困難な状態』の意義」ジュリスト1440号（2012年）153頁以下参照。

- ⁵⁴ 朝日新聞は、事故後の状況について県警発表として「かおりさんは、子ども3人を助けるため4回潜った。まず後部座席の窓から紗彬ちゃんを、2度目で倫彬ちゃんを車外に。残った絃彬ちゃんを助け出そうともう一度潜ったが失敗し、4回目に潜ったところで車は完全に水没してしまった。哲央さんは立ち泳ぎをしながら2児を抱きかかえた。夫婦は消防局の隊員らが橋から投げ込んだ浮輪にしがみついた。隊員がメガホンを使って橋上から夫婦を励ます。そこへ漁船が通りかかり、4人は近くの陸に。だが、兄妹は死亡し、まもなく発見された絃彬ちゃんも死亡が確認された。」と報道する（朝日新聞2006年8月26日）。
- ⁵⁵ 刑集65巻7号1220頁以下参照。本福岡地裁判決の判例評釈として、北川佳世子「危険運転致死傷罪を適用できないとする司法判断は常識はずれか？ 福岡飲酒運転3児死亡事件の福岡地裁判決を契機に（ロー・ジャーナル）」法学セミナー641号（2008年）6頁以下、中山研一・前掲註(8)3頁以下参照。
- ⁵⁶ 刑集65巻7号1260頁以下参照。本福岡高裁の判例評釈として、中山研一・前掲註(22)参照。
- ⁵⁷ 警察庁関係委員は、「悪質・重大な交通事故の重罰化ということにつきましては、警察庁も共同責任を負っているという立場から、是非こういう機会に審議してできるだけいい法律ができるということ、私どもとしても望んでおるということを最初に申し上げておきまして、とはいえ、実際捜査を行いますのは警察であるということから、ちょっとその観点から2、3御質問なりをさせていただきたいと思えます。（中略）一番多く生ずるであろう類型といたしましては、アルコールの影響により「正常な運転が困難な状態で自動車を走行させ、よって人を」云々と、こういう類型だろうと思います。実は、次の薬物もそうでありまして、酒に酔っ払っているほど正常な認識というのが困難であるという状況の中で、どの程度の認識を、特に正常な運転が困難な状態であるというものに対して要求をするのかということが、一つ具体的な疑問として持っておるというような次第でございます。ここで余りにも厳しい条件を課しますと、それこそ、おれは酔っ払って何も覚えていない、あるいは逆に、自分は酒は飲んだけど正常な運転は困難な状況ではなかったというような形での否認等がそのまま押し通されてしまうのではないかと懸念を持っておるというようなことが一つでございます。（中略）最後に、私どもとしては、今の業過の枠ではとらえ切れないような悪質・重大な交通事故を対象に新たな罰則等を設けるという認識でございますが、これが余り

にも広がっていくということは、もちろん構成要件的、罪刑法定主義的にも問題があるかと思いますが、捜査的にも余りにも広がってしまって、なおかつ立証的には非常に困難な状況が課せられるというようなことになると、これもちょっと捜査上非常に困る状況になりますので、構成要件につきましては今後できるだけ明確なものにしていただきたいと思います。」と指摘する。また、裁判官委員は、「まだ十分準備できていないところですが、既にいろいろ御指摘いただいたのですが、若干印象的といいますか、感想、それから若干の裁判官の方々と話したところから紹介させていただきます。まず最初に、この犯罪類型がどういうものかというのがかなり議論になって、刑法の体系の中でこういう特殊な類型をつくり上げることについての疑問といいますか、問題点はないのだろうかというような観点からの議論が若干ありました。それは、自動車事故に限ってとらえるという点で、時代の趨勢とか要求、先ほどお話がありました背景事情はよく分かるのですが、そういう面で刑法の体系の中に取り込む点で問題はないのだろうか、これは恐らく今後学者の委員の方からもいろいろ御意見を伺わせていただけるのではないかと。我々の方でもそういう感想的な意見がありました。犯罪類型として、これが果たして解釈が極めて明確なものなんだろうかという点が、やはり一番関心事でありまして、取締りの方でも当然でしょうし、起訴の方もそうでしょうけれども、最終的な判断する方ではかなりこれは悩むのではなからうか、刑が非常に重いだけに、それだけに相当厳密な構成要件の解釈が必要になってくるという意味で、適用の場面でもかなり難しくなる面もあるのではなからうか、そういう意味でできるだけ明確な立法にしていなければ有り難い。先ほど来、当局からの御説明で、かなり明確になった部分もあるのですが、社会通念に従って決めなければいけないというところも、実際はかなり難しいところがあるのではなからうかなという感じがします。あともう一つは、業過との関係なんですけれども、これは故意犯で結果的加重犯という類型としてとらえられるわけですが、それはそれで分かるのですが、この立証はできないけれども単純な業過、過失ではとらえ切れないというようなものが出てきやしないだろうか、つまり故意犯の故意の要件等の立証は必ずしもできない、しかし単純な業過とは言えないような、中間といいますか、はざまの類型の事案というものがあり得るのではないかという気がちょっとするのです。それをどういうふうにとらえたらいいのかという問題。」と指摘する。第1回法制審議会刑事法(自動車運転による死傷事犯関係)部会参照(http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi_010628-1.html)。

⁵⁸ 刑集65巻7号1149頁以下、特に、1156頁以下参照。田原裁判官が引用する学者の警鐘は、西田典之教授の座談会での発言である。現代刑事法4巻4号(2002年)83頁参照。

⁵⁹ 中山研一・前掲註(22)参照。

⁶⁰ 判タ1088号(2002年)301頁以下参照。

- ⁶¹ 判タ1108号（2003年）297頁以下参照。本函館地裁判決の判例評釈として、佐藤芳嗣「危険運転致死傷罪の故意が問題となった事例」信州大学法学論集4号（2004年）201頁以下、水谷規男「危険運転致死罪における被害者の意見陳述と量刑」法学セミナー577号（2003年）120頁、星周一郎「危険運転致死傷罪における故意・過失の意義とその認定」刑事法ジャーナル26号（2010年）8頁以下参照。
- ⁶² 刑集62巻9号2797頁参照。本最高裁決定の判例評釈として、豊田兼彦「赤色信号を『殊更に無視し』の意義」法セミ649号（2009年）127頁、任介辰哉「刑法（平成19年法律第54号による改正前のもの）208条の2第2項後段にいう赤色信号を『殊更に無視』の意義」ジュリスト1384号（2009年）125頁、南由介「危険運転致死傷罪における赤色信号を『殊更に無視し』の意義」刑事法ジャーナル16号（2009年）92頁、照沼亮介「危険運転致死傷罪における赤色信号を『殊更に無視し』の意義」ジュリスト臨時増刊1376号（2009年）182頁、中村芳生「危険運転致死傷罪（刑法208条の2第2項）における赤色信号の『殊更に無視』が問題となった事例」研修738号（2009年）13頁、星周一郎「危険運転致死傷罪にいう赤色信号を『殊更に無視し』の意義」判例セレクト353号（2009年）32頁、本庄武「危険運転致死傷罪における赤色信号を『殊更に無視し』の意義」速報判例解説（法学セミナー増刊）6号（2010年）171頁、前田雅英「危険運転致死傷罪の現状」警察学論集64巻9号（2011年）168頁、金光旭「危険運転致死傷罪」刑法判例百選Ⅱ〔第6版〕14頁等がある。
- ⁶³ LEX/DV【文献番号】25473540参照。
- ⁶⁴ LEX/DV【文献番号】25471530参照。
- ⁶⁵ LEX/DV【文献番号】25480381参照。
- ⁶⁶ LEX/DV【文献番号】25480170参照。
- ⁶⁷ LEX/DV【文献番号】25480150参照。
- ⁶⁸ 判タ1307号（2009年）309頁参照。本東京地裁判決の判例評釈として、井上宜裕「自動車運転過失傷害について過剰避難を認め刑を免除した事例」刑事法ジャーナル19号（2009年）79頁以下、門田成人「過失行為と過剰避難」法セミ662号（2010年）131頁参照。
- ⁶⁹ 東京高裁平成13年1月12日判決、判タ1064号（2001年）218頁以下参照。

【追記】

岡崎由美子教授、國弘正樹教授及び三宅孝之教授は、本学大学院法務研究科創設の牽引者であり、常に研究と教育の中心的メンバーとして多くの御教示を頂いた。心より感謝申上げたい。岡崎教授は、弁護士としての豊富な知見を基に講義され、特にローヤリングの授業ではロールプレイを通してクライアントとの関係性の構築を受講生自から思考させる示唆に富む教授法を展開されていた。國弘、三宅両教授は、刑事系グループ教員として院生の理解を深化させるため共に教授法等についても論議を重ねた。三宅教授には、創設期の研究科長としての激務の中、研究者教員として豊富な教育経験を基に刑法受講者へのアドバイスを頂いた。又、國弘教授には、研究者教員と実務家教員とのコラボレーション科目である刑事法総合Ⅰを4年間試行錯誤しながら担当し、多くの示唆を受け研究者教員として新たな知見を得たことを深謝致したい。

【資料】

本資料は、第1回法制審議会刑事法（自動車運転過失致死傷事犯関係）部会で配布された統計及び事例集等の資料である。危険運転致死傷罪を検討した第134回法制審議会総会及び第1回法制審議会刑事法（自動車運転による死傷事犯関係）部会での配布資料とも一部重複するものである（なお、総会及び同部会配布資料は現在閲覧不可能である）。引用資料としては冗長であるが、立法時に立案当局が配布した資料の内容の当否及び質を検討する前提として全文を引用する（http://www.moj.go.jp/shingi1/shingi2_070209-1.html）。

統計資料

- 1 交通事故の発生件数・死傷者数の推移
- 2 交通事故の発生件数・死傷者数の推移（グラフ）
- 3 自動車保有台数・運転免許保有者数の推移
- 4 自動車保有台数・運転免許保有者数の推移（グラフ）
- 5 重度後遺障害者数の推移
- 6 二輪車が第1当事者となっている交通事故発生件数・死亡事故発生件数
- 7 自動車等による業務上(重)過失致死傷被疑事件通常受理人員の推移
- 8 業務上(重)過失致死傷罪の科刑状況（通常第一審終局被告人の科刑その他終局区分）
- 9 通常第一審における業務上過失致死傷罪の科刑状況（懲役・禁錮で実刑となった人員のみ）の推移

交通事故の発生件数・死傷者数の推移

(昭和30年～平成18年)

年次	発生件数	死傷者数	死亡者数	負傷者数	指数	
					死亡者数	負傷者数
昭和30年	93,981	82,880	6,379	76,501	100	100
31	122,691	108,823	6,751	102,072	106	133
32	146,833	132,105	7,575	124,530	119	163
33	168,799	153,680	8,248	145,432	129	190
34	201,292	186,030	10,079	175,951	158	230
35	449,917	301,211	12,055	289,156	189	378
36	493,693	321,562	12,865	308,697	202	404
37	479,825	325,258	11,445	313,813	179	410
38	531,966	371,390	12,301	359,089	193	469
39	557,183	414,435	13,318	401,117	209	524
40	567,286	438,150	12,484	425,666	196	556
41	425,944	531,679	13,904	517,775	218	677
42	521,481	668,995	13,618	655,377	213	857
43	635,056	842,327	14,256	828,071	223	1,082
44	720,880	983,257	16,257	967,000	255	1,264
45	718,080	997,861	16,765	981,096	263	1,282
46	700,290	965,967	16,278	949,689	255	1,241
47	659,283	905,116	15,918	889,198	250	1,162
48	586,713	804,522	14,574	789,948	228	1,033
49	490,452	662,852	11,432	651,420	179	852
50	472,938	633,259	10,792	622,467	169	814
51	471,041	623,691	9,734	613,957	153	803
52	460,649	602,156	8,945	593,211	140	775
53	464,037	602,899	8,783	594,116	138	777
54	471,573	604,748	8,466	596,282	133	779
55	476,677	607,479	8,760	598,719	137	783
56	485,578	616,065	8,719	607,346	137	794
57	502,261	635,265	9,073	626,192	142	819
58	526,362	664,342	9,520	654,822	149	856
59	518,642	653,583	9,262	644,321	145	842
60	552,788	690,607	9,261	681,346	145	891
61	579,190	721,647	9,317	712,330	146	931
62	590,723	731,526	9,347	722,179	147	944
63	614,481	763,189	10,344	752,845	162	984
平成元年	661,363	825,918	11,086	814,832	174	1,065
2	643,097	801,522	11,227	790,295	176	1,033
3	662,388	821,350	11,105	810,245	174	1,059
4	695,345	855,454	11,451	844,003	180	1,103
5	724,675	889,575	10,942	878,633	172	1,149
6	729,457	892,372	10,649	881,723	167	1,153
7	761,789	933,356	10,679	922,677	167	1,206
8	771,084	952,145	9,942	942,203	156	1,232
9	780,399	968,565	9,640	958,925	151	1,253
10	803,878	999,886	9,211	990,675	144	1,295
11	850,363	1,059,403	9,006	1,050,397	141	1,373
12	931,934	1,164,763	9,066	1,155,697	142	1,511
13	947,169	1,189,702	8,747	1,180,955	137	1,544
14	936,721	1,176,181	8,326	1,167,855	131	1,527
15	947,993	1,189,133	7,702	1,181,431	121	1,544
16	952,191	1,190,478	7,358	1,183,120	115	1,547
17	933,828	1,163,504	6,871	1,156,633	108	1,512
18	886,703	1,103,943	6,352	1,097,591	100	1,435

(注1) 警察庁交通局の統計による。

(注2) 発生件数については、昭和40年までは、物損事故を含む。

(注3) 「死亡者」とは、交通事故発生後24時間以内に死亡した者をいう。

(注4) 昭和34年までは、軽微な被害(8日未満の傷害,2万円以下の物損)を含まない。

(注5) 「指数」は、昭和30年を100としたものである。

(注6) 平成18年の発生件数及び負傷者数は、概数である。

自動車保有台数・運転免許保有者数の推移

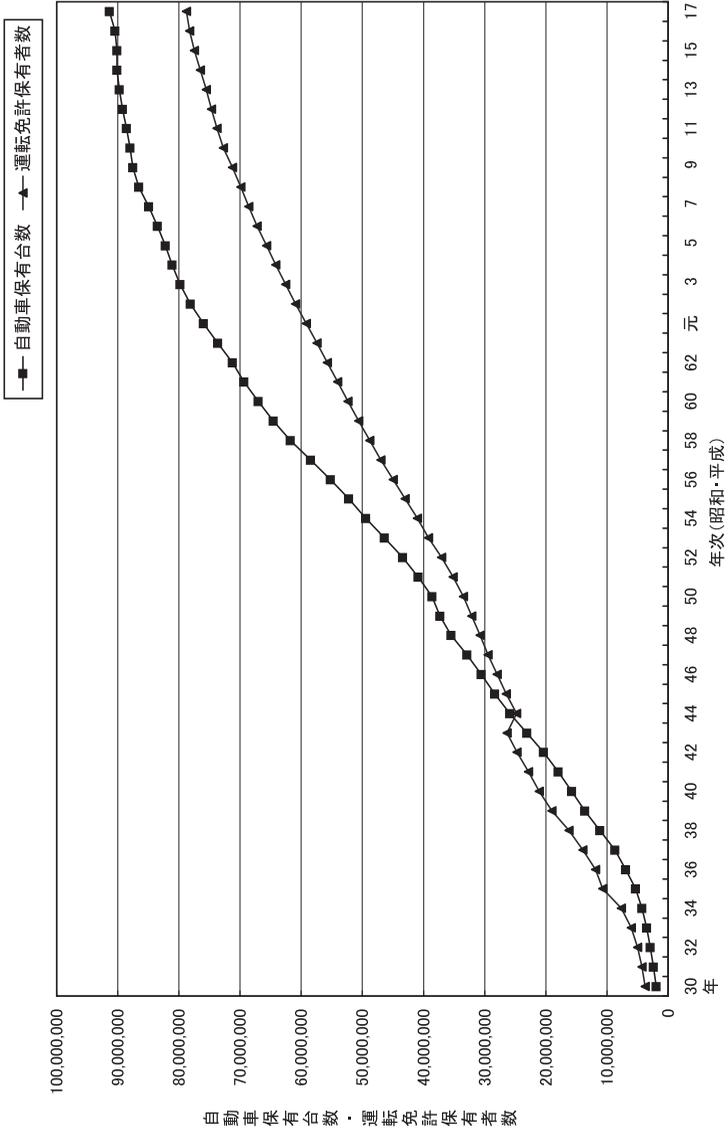
(昭和30年～平成17年)

年次	自動車保有台数	運転免許保有者数	指 数	
			自動車保有台数	運転免許保有者数
昭和 30 年	1,970,436	3,780,241	100	100
31	2,410,780	4,299,688	122	114
32	2,928,427	5,009,417	149	133
33	3,501,488	6,025,653	178	159
34	4,311,446	7,654,152	219	202
35	5,301,235	10,723,136	269	284
36	6,974,245	11,871,634	354	314
37	8,686,860	13,919,536	441	368
38	11,157,261	16,211,847	566	429
39	13,608,828	18,989,959	691	502
40	15,772,752	21,103,820	800	558
41	18,006,045	22,856,547	914	605
42	20,403,731	24,697,215	1,035	653
43	23,098,231	26,343,152	1,172	697
44	25,895,353	24,782,107	1,314	656
45	28,386,962	26,449,229	1,441	700
46	30,543,449	28,000,367	1,550	741
47	32,884,109	29,474,643	1,669	780
48	35,517,677	30,778,778	1,803	814
49	37,334,563	32,143,688	1,895	850
50	38,593,180	33,482,514	1,959	886
51	40,886,143	35,148,742	2,075	930
52	43,412,842	37,022,922	2,203	979
53	46,375,730	39,174,099	2,354	1,036
54	49,451,325	41,042,876	2,510	1,086
55	52,250,508	43,000,383	2,652	1,138
56	55,228,364	44,973,064	2,803	1,190
57	58,485,758	46,978,577	2,968	1,243
58	61,786,363	48,814,356	3,136	1,291
59	64,539,585	50,606,685	3,275	1,339
60	67,035,425	52,347,735	3,402	1,385
61	69,344,628	54,079,827	3,519	1,431
62	71,264,131	55,724,173	3,617	1,474
63	73,624,843	57,423,924	3,736	1,519
平成 元 年	75,959,594	59,159,342	3,855	1,565
2	78,113,378	60,908,993	3,964	1,611
3	79,843,362	62,553,596	4,052	1,655
4	81,091,190	64,172,276	4,115	1,698
5	82,204,643	65,695,677	4,172	1,738
6	83,485,381	67,205,667	4,237	1,778
7	84,973,442	68,563,830	4,312	1,814
8	86,548,705	69,874,878	4,392	1,848
9	87,543,090	71,271,222	4,443	1,885
10	87,991,336	72,733,411	4,466	1,924
11	88,602,301	73,792,756	4,497	1,952
12	89,245,093	74,686,752	4,529	1,976
13	89,718,613	75,550,711	4,553	1,999
14	90,106,830	76,533,859	4,573	2,025
15	90,134,695	77,467,729	4,574	2,049
16	90,456,094	78,246,948	4,591	2,070
17	91,383,065	78,798,821	4,638	2,084

(注1) 「指数」は、昭和30年を100としたものである。

(注2) 自動車保有台数及び運転免許保有者数は、警察庁交通局編「交通統計」による。

自動車保有台数・運転免許保有者数の推移(グラフ)



自動車保有台数・運転免許保有者数

重度後遺障害者数の推移

年度	重度後遺障害者数
元年	973
2年	1,207
3年	1,425
4年	1,492
5年	1,538
6年	1,600
7年	1,688
8年	1,653
9年	1,754
10年	1,944
11年	1,935
12年	1,922
13年	2,124
14年	2,420
15年	2,170
16年	2,060

注1. 自賠責保険の後遺障害1級～3級で支払った件数。

注2. 自動車保険料率算定会資料

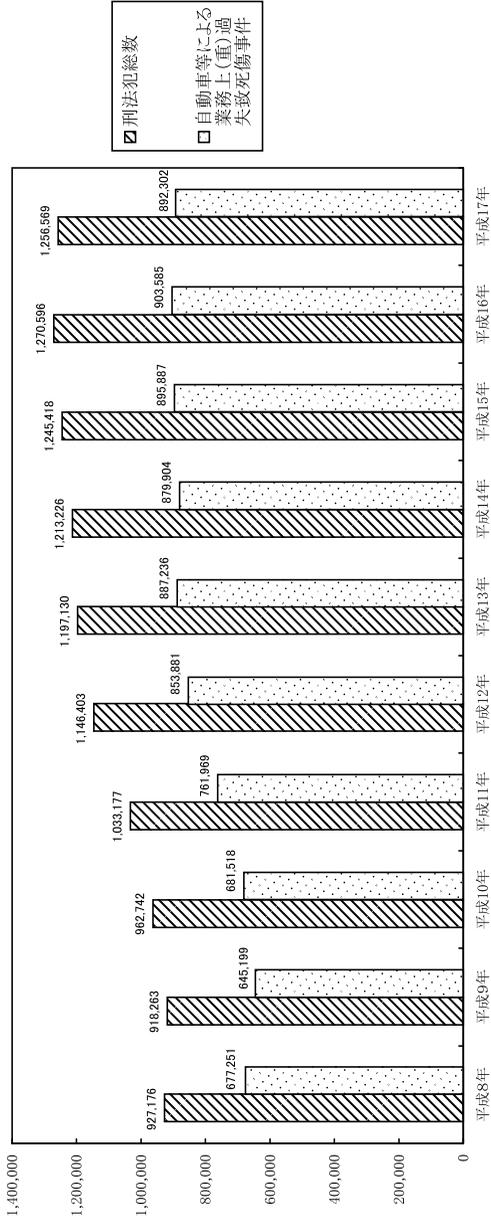
等級	後遺障害
後遺障害1級	1. 両眼が失明したもの 2. 咀嚼及び言語の機能を廃したものの 3. 神経系統の機能又は精神に著しい障害を残し、常に介護を要するもの 4. 胸腹部臓器の機能に著しい障害を残し、常に介護を要するもの 5. 両上肢をひざ関節以上で失ったもの 6. 両上肢の用を全廃したものの 7. 両下肢をひざ関節以上で失ったもの 8. 両下肢の用を全廃したものの
後遺障害2級	1. 一眼が失明し、他眼の視力が0.02以下になったもの 2. 両眼の視力が0.02以下になったもの 3. 神経系統の機能又は精神に著しい障害を残し、随時介護を要するもの 4. 胸腹部臓器の機能に著しい障害を残し、随時介護を要するもの 5. 両上肢を手関節以上で失ったもの 6. 両下肢を足関節以上で失ったもの
後遺障害3級	1. 一眼が失明し、他眼の視力が0.06以下になったもの 2. 咀嚼又は言語の機能を廃したものの 3. 神経系統の機能又は精神に著しい障害を残し、終身労務に服することができないもの 4. 胸腹部臓器の機能に著しい障害を残し、終身労務に服することができないもの 5. 両手の手指の全部を失ったもの

二輪車が第1当事者となっている交通事故発生件数・死亡事故発生件数

当事者		交通事故発生件数					死亡事故発生件数				
		自動二輪	原付	二輪車計(A)	総(B)数	A/B	自動二輪	原付	二輪車計(A)	総(B)数	A/B
平成8年	信号無視	1,042	2,124	3,166	33,212	9.5%	33	42	75	459	16.3%
	最高速度	948	452	1,400	9,040	15.5%	242	49	291	1,707	17.0%
	酒酔い	17	64	81	1,412	5.7%	7	27	34	324	10.5%
	その他	15,995	36,771	52,766	714,957	7.4%	375	497	872	6,525	13.4%
	計	18,002	39,411	57,413	758,621	7.6%	657	615	1,272	9,015	14.1%
平成9年	信号無視	1,015	2,080	3,095	33,296	9.3%	42	50	92	494	18.6%
	最高速度	764	408	1,172	7,776	15.1%	214	39	253	1,642	15.4%
	酒酔い	15	52	67	1,211	5.5%	7	14	21	328	6.4%
	その他	15,352	37,934	53,286	726,601	7.3%	327	463	790	6,330	12.5%
	計	17,146	40,474	57,620	768,884	7.5%	590	566	1,156	8,794	13.1%
平成10年	信号無視	879	2,096	2,975	33,428	8.9%	26	38	64	396	16.2%
	最高速度	766	400	1,166	7,831	14.9%	211	33	244	1,490	16.4%
	酒酔い	23	41	64	1,136	5.6%	19	22	41	330	12.4%
	その他	15,009	37,977	52,986	750,153	7.1%	365	418	783	6,186	12.7%
	計	16,677	40,514	57,191	792,548	7.2%	621	511	1,132	8,402	13.5%
平成11年	信号無視	877	2,112	2,989	34,488	8.7%	26	39	65	409	15.9%
	最高速度	771	490	1,261	8,042	15.7%	167	35	202	1,389	14.5%
	酒酔い	18	31	49	1,006	4.9%	13	20	33	335	9.9%
	その他	15,497	38,541	54,038	794,655	6.8%	318	432	750	6,150	12.2%
	計	17,163	41,174	58,337	838,191	7.0%	524	526	1,050	8,283	12.7%
平成12年	信号無視	1,011	2,282	3,293	37,140	8.9%	26	54	80	410	19.5%
	最高速度	836	716	1,552	8,849	17.5%	185	37	222	1,417	15.7%
	酒酔い	29	49	78	1,126	6.9%	22	29	51	349	14.6%
	その他	17,886	42,579	60,465	867,741	7.0%	321	415	736	6,156	12.0%
	計	19,762	45,626	65,388	914,856	7.1%	554	535	1,089	8,332	13.1%
平成13年	信号無視	924	2,209	3,133	35,902	8.7%	34	50	84	443	19.0%
	最高速度	802	832	1,634	7,978	20.5%	179	33	212	1,167	18.2%
	酒酔い	22	36	58	952	6.1%	15	22	37	296	12.5%
	その他	18,549	40,986	59,535	883,169	6.7%	314	431	745	6,138	12.1%
	計	20,297	44,063	64,360	928,001	6.9%	542	536	1,078	8,044	13.4%
平成14年	信号無視	916	1,960	2,876	34,642	8.3%	32	40	72	376	19.1%
	最高速度	880	1,062	1,942	8,641	22.5%	151	21	172	1,082	15.9%
	酒酔い	22	21	43	819	5.3%	13	9	22	227	9.7%
	その他	18,574	40,142	58,716	871,500	6.7%	303	451	754	5,965	12.6%
	計	20,392	43,185	63,577	915,602	6.9%	499	521	1,020	7,650	13.3%
平成15年	信号無視	819	1,717	2,536	33,963	7.5%	28	38	66	386	17.1%
	最高速度	672	779	1,451	6,922	21.0%	116	14	130	883	14.7%
	酒酔い	21	27	48	710	6.8%	13	13	26	175	14.9%
	その他	18,198	38,726	56,924	884,197	6.4%	301	377	678	5,707	11.9%
	計	19,710	41,249	60,959	925,792	6.6%	458	442	900	7,151	12.6%
平成16年	信号無視	824	1,684	2,508	32,894	7.6%	28	45	73	351	20.8%
	最高速度	595	606	1,201	5,870	20.5%	102	12	114	711	16.0%
	酒酔い	12	34	46	628	7.3%	4	16	20	149	13.4%
	その他	18,904	38,396	57,300	890,011	6.4%	299	357	656	5,558	11.8%
	計	20,335	40,720	61,055	929,403	6.6%	433	430	863	6,769	12.7%
平成17年	信号無視	750	1,515	2,265	31,664	7.2%	23	33	56	306	18.3%
	最高速度	531	572	1,103	5,076	21.7%	94	10	104	658	15.8%
	酒酔い	10	16	26	485	5.4%	5	11	16	138	11.6%
	その他	18,589	36,924	55,513	874,348	6.3%	267	326	593	5,262	11.3%
	計	19,880	39,027	58,907	911,573	6.5%	389	380	769	6,364	12.1%

- (注) ・ 警察庁交通局の統計による。
 ・ 交通事故発生件数に物損事故は計上されていない。
 ・ 「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等(列車を含む。)の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。
 ・ 「原付」とは、総排気量が0.05リットル以下又は定格出力が0.6キловット以下の第一種原動機付自転車のことをいう。
 ・ 「総数」とは、交通事故発生件数・死亡事故発生件数から歩行者が第1当事者となったものを除いたものをいう。

自動車等による業務上(重)過失致死傷被疑事件通常受理人員の推移



通常受理人員	年	平成8年	平成9年	平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年
刑法犯総数		927,176	918,263	962,742	1,033,177	1,146,403	1,197,130	1,213,226	1,245,418	1,270,596	1,256,569
自動車等による業務上(重)過失致死傷事件		677,251	645,199	681,518	761,969	853,881	887,236	879,904	895,887	903,585	892,302
刑法犯総数に占める自動車等による業務上(重)過失致死傷事件の割合(%)		73.04%	70.26%	70.79%	73.75%	74.48%	74.11%	72.53%	71.93%	71.12%	71.01%

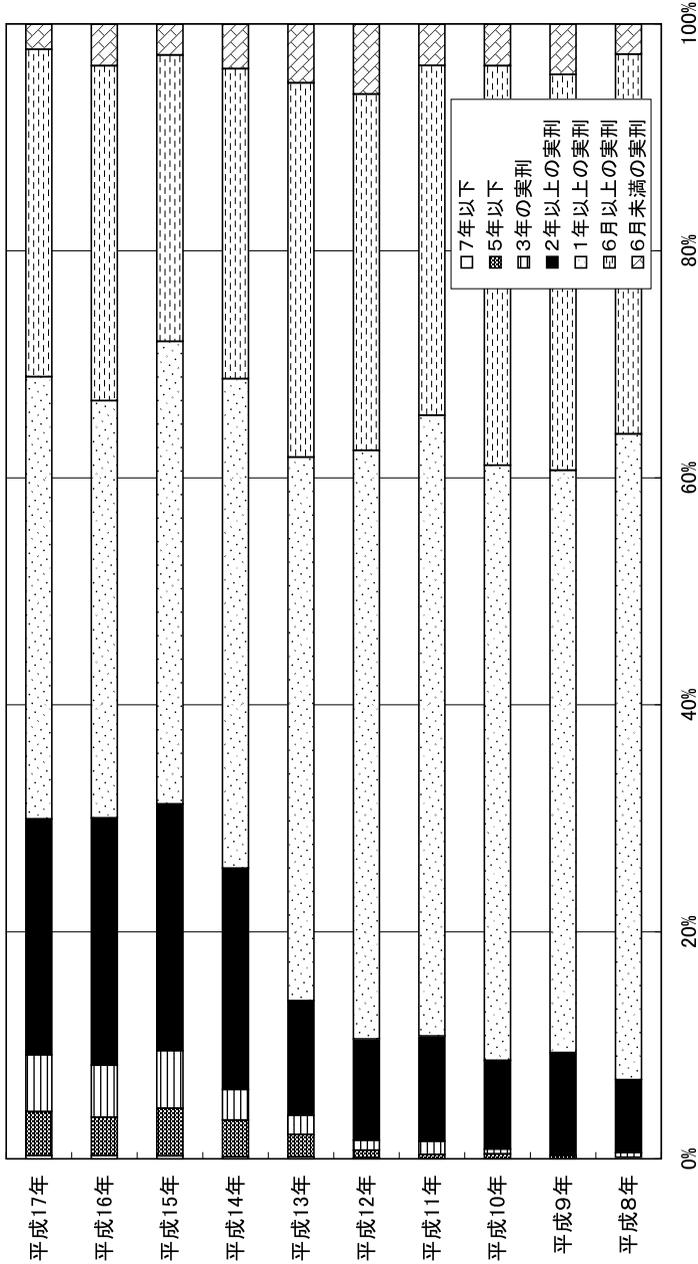
(注) 本表は、検察統計年報による。

業務上(重)過失致死傷罪の科刑状況(通常第一審終局被告人の科刑その他終局区分)

区分	罪名	総数	懲 役 年										罰 金	其 他											
			禁 錮	七年以下	三年	二年以上	一年以上	六月以上	六月未満	執行停止	執行停止	執行停止													
平成8年	計	4,814	4,724	2,260	2,484	1	3	2	46	249	409	2,753	240	368	19	34	94	9	32	27	25	1	13	83	
	業務上過失致死	2,432	2,272	1,805	687	1	2	2	32	101	1,034	196	854	19	34	81	8	24	23	25	1	11	65	11	
	業務上過失致死	2,472	2,457	2,444	649	1,795	1	3	2	44	214	307	1,717	44	112	13	1	8	4	4	2	1	14	64	
	業務上過失致死	6	6	6	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
平成9年	計	4,697	4,601	4,459	2,171	2,338	2	6	59	227	2,674	230	913	29	25	102	15	34	21	29	1	3	8	88	
	業務上過失致死	2,309	2,233	2,147	1,580	587	3	1	44	84	884	195	798	29	25	86	12	25	18	27	1	3	5	71	
	業務上過失致死	2,388	2,373	2,360	1,732	1,715	2	3	58	182	2,060	180	743	10	10	161	3	9	3	1	1	1	3	20	
	業務上過失致死	9	9	9	6	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
平成10年	計	4,684	4,772	4,633	2,231	2,427	3	3	54	242	357	2,713	233	947	25	63	114	13	44	38	24	2	1	13	79
	業務上過失致死	2,385	2,365	2,350	1,785	1,785	3	2	3	46	191	259	1,688	38	99	23	41	45	6	5	1	1	1	3	20
	業務上過失致死	6	6	6	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	業務上過失致死	6	6	6	5	6	5	6	5	6	5	6	5	6	5	6	5	6	5	6	5	6	5	6	5
平成11年	計	6,265	6,150	5,992	3,021	2,971	1	6	26	82	300	472	3,191	286	1,952	56	189	136	26	50	44	35	2	5	111
	業務上過失致死	3,015	2,946	2,841	2,090	1,751	3	9	14	17	343	236	1,943	29	135	135	14	47	34	39	2	1	5	67	
	業務上過失致死	2,893	2,868	2,849	659	1,890	3	8	4	64	207	313	1,764	38	158	2	19	6	8	3	2	2	6	19	
	業務上過失致死	6	6	6	5	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
平成12年	計	8,095	8,004	7,773	3,217	2,955	1	2	1	22	14	52	138	1,926	231	1,263	56	189	131	16	37	46	35	1	3
	業務上過失致死	2,710	2,707	2,702	683	2,085	1	4	7	4	67	245	533	1,896	54	130	1	26	10	17	4	2	2	12	2
	業務上過失致死	9	9	9	3	6	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	業務上過失致死	9	9	9	3	6	1	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
平成13年	計	6,891	6,749	6,594	3,484	3,110	2	22	19	35	113	371	1,537	1,602	371	1,547	58	117	155	24	64	32	34	11	131
	業務上過失致死	3,072	2,974	2,794	2,194	2,018	3	3	4	10	16	106	1,214	1,189	1,059	29	123	105	7	39	31	27	1	5	67
	業務上過失致死	2,872	2,847	2,834	1,633	1,618	2	22	18	14	96	285	1,193	1,182	334	134	115	184	17	30	31	34	1	9	
	業務上過失致死	11	9	7	3	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
平成14年	計	8,164	8,035	7,853	3,441	3,417	2	10	29	148	235	311	1,675	305	1,624	47	387	277	251	34	43	32	4	16	116
	業務上過失致死	2,884	2,855	2,838	2,222	2,116	2	36	23	107	195	455	2,663	325	1,644	47	2	18	9	9	4	4	4	24	24
	業務上過失致死	9	9	9	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
	業務上過失致死	9	9	9	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
平成15年	計	8,095	8,273	8,497	4,498	4,029	3	45	58	203	249	925	465	2,436	238	1,626	31	35	226	65	99	37	23	1	16
	業務上過失致死	6,015	5,925	5,721	3,817	1,994	4	7	59	93	357	210	1,719	31	35	204	35	87	36	23	1	1	1	10	40
	業務上過失致死	2,811	2,778	2,756	638	2,116	3	45	51	144	215	214	1,480	18	49	1	20	9	10	1	1	1	1	5	30
	業務上過失致死	17	11	10	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
平成16年	計	9,124	8,935	8,894	4,468	4,226	3	37	50	217	239	947	401	4,708	322	1,955	40	35	240	65	112	32	29	1	23
	業務上過失致死	6,999	6,139	5,713	3,892	2,031	2	3	45	34	334	234	302	1,698	40	35	221	56	106	29	29	1	12	151	
	業務上過失致死	2,895	2,781	2,765	1,635	1,618	3	35	47	171	263	311	1,661	13	46	1	10	1	1	1	1	1	1	11	13
	業務上過失致死	10	10	9	4	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
平成17年	計	8,479	8,310	8,095	4,052	4,014	3	42	54	225	227	742	429	3,398	311	1,652	24	48	244	71	103	33	4	26	143
	業務上過失致死	6,259	6,145	5,982	3,552	3,515	3	39	50	193	214	742	371	2,444	24	47	261	33	9	2	1	1	1	14	20
	業務上過失致死	2,759	2,655	2,632	1,623	1,623	3	41	53	173	263	497	184	1,475	16	37	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	業務上過失致死	11	11	11	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

(注1) 監禁別府資料による。
(注2) 理問文通法適用区分の罪などが併合罪とされている場合、かつ、併合罪中業務上過失致死傷罪が最も重い罪である場合を含む。

通常第一審における業務上過失致死傷罪の科刑状況(懲役・禁錮で実刑となった人員のみの推移)



(注)道路交番交通法違反の罪などが併合罪とされている場合で、かつ、併合罪中業務上過失致死傷罪が最も重い罪である場合を含む。

自動車運転による悪質・重大過失
致死傷事犯事例集等

自動車運転による悪質・重大過失致死傷事犯事例集(業過のみ)

	罪名	判決	死傷者		事故態様
			死者	負傷者	
1	業務上過失致死	懲役5年	4名	—	普通乗用自動車運転して左方にカーブした道路を時速130キロで進行し、自車を対向車線に進出させ、対向直進してきた被害車両との衝突の危険を感じて左に急ハンドルを切ったものの、被害車両に衝突・大破させた。
2	業務上過失致死傷	禁錮5年	3名	5名	大型貨物自動車運転し、高速道路を時速80キロで進行中、眠気を催し、前方注視が困難な状態になったのに、先を急ぐあまり運転を継続して、仮睡状態となり、自車を工事による片側交互通行規制のため停車していた被害車両に激突させ、同車を前方に押し出し、前方で停止中の車両6台に順次玉突き衝突させた。
3	業務上過失致死傷	懲役4年6月	4名	3名	普通乗用自動車運転して工事中で凹凸のある道路を時速約100キロで進行し、ハンドルを取られ路外に逸走する危険を感じて急転把等し、自車を対向車線に進出させて、対向進行してきた被害車両に自車を衝突させた。
4	業務上過失致死傷	禁錮4年6月	4名	11名	大型貨物自動車運転し、高速道路を時速90キロで進行中、眠気を催し、前方注視が困難な状態になったのに運転を継続して、仮睡状態となり、渋滞により進路前方で停止していた被害車両に自車を衝突させるなどした。
5	業務上過失致死傷	禁錮4年6月	3名	4名	大型貨物自動車運転し、対向車両に脇見をしたまま時速60キロで進行し、自車を前方で赤信号に従って停止中の被害車両に、急ブレーキをかける間もなく、衝突させ、同車を前方に押し出して、前方で停止中の大型貨物自動車に衝突させ、被害車両を押しつぶして炎上させるなどした。
6	業務上過失致死	懲役4年4月	2名	—	普通貨物自動車運転して交差点を直進するにあたり、黄信号を看過して時速90キロで進行し、同交差点の手前で赤信号を認めたが、停止線の手前で停止できないと判断してそのまま進行し、対向右折進行してきた被害者運転の原動機付自転車に自車を衝突させた。
7	業務上過失致死傷	禁錮4年4月	3名	20名	高速バスを運転し、高速道路を時速95キロで進行中、運転席左方の小物入れの扉を開けるため、座席ベルトを外して、右手でハンドルを握り、運転席上の身体を左方にずらしながら左手を伸ばし、更に上体を左方に傾けたところ、上体が運転席左端からずり落ち、右手で握っていたハンドルが約90度右に切れたことにより、同バスを右斜め前方に暴走させて中央分離帯のガードレールに激突させ、右回転の状態で横転・暴走させた。

	罪名	判決	死傷者		事故態様
			死者	負傷者	
8	業務上過失致死傷	懲役4年	1名	6名	かねてからてんかんの持病があり、しばしば意識を喪失する発作を起こしていた者が、普通貨物自動車を運転して時速50キロで進行中、てんかん発作の前兆現象を感じたのに、そのうち治まって発作は起こらないものと軽信し、直ちに自車を停車させて運転を中止せずに運転を継続し、てんかん発作のため意識を喪失して自車を高速度で暴走させ、自車を信号待ちのため停止していた被害車両に衝突させ、同車を前方に押し出して、前方に停止中の車両に衝突させるなどし、合計5台の自動車を巻き込む玉突き事故を起こした。
9	業務上過失致死	禁錮4年	4名	—	大型貨物自動車を運転し、前方不注意のまま、時速50から60キロで進行したことにより、信号待ちのため進路前方に停止していた被害車両に自車を衝突させ、同車を前方に押し出し停止中の大型貨物自動車に追突させて被害車両を押しつぶした。
10	業務上過失致死傷	禁錮4年	2名	6名	大型貨物自動車を運転し、高速道路を時速86キロで進行中、コンソールボックス上にあったタバコを取ろうとし脇見運転したことにより、自車を渋滞のため進路前方に停止していた被害車両に衝突させ、同車を前方に押し出して、前方で低速走行中の車両に衝突させるなどした。
11	業務上過失致死傷	禁錮4年	2名	2名	特定大型貨物自動車を運転し、高速道路を時速60キロで進行中、眠気を催し、前方注視が困難な状態になったのに運転を継続して、仮睡状態となり、故障のため進路前方左側端に停止していた普通乗用自動車に衝突させ、同車を押し出して前方に佇立していた被害者らに衝突させた。

(注1) 本資料は、法務省刑事局調査による。

(注2) 事例はいずれも危険運転致死傷罪の施行日(平成13年12月25日)以降に生じた事案である。

自動車運転による悪質・重大過失致死傷事犯事例集(業過及び道交法違反等)

	罪名	判決 (処断刑の上限)	死傷者		事故態様	併合されている 道交法違反等	
			死者	負傷者			
1	業務上過失致死 道路交通法違反	懲役7年 (懲役7年6月)	2名	—	普通乗用自動車運転中、運転開始前に飲んだ酒の影響で眠気を催したが、目的地が近いことに気を許し、運転を継続して、仮睡状態となり、時速90キロで自車を道路左側路肩部分に進出させ、同所を歩行中の被害者2名に自車を衝突させた。	酒気 帯び	不救護 不申告
2	業務上過失致死傷 道路交通法違反	懲役6年 (懲役7年6月)	1名	1名	普通乗用自動車運転中、一時停止の道路標識が設置され、左折方向以外進行禁止の交差点であったのに、一時停止せず安全確認不十分のまま、時速50キロで同交差点を直進したため、左方道路から進行してきた被害者A及びB運転の各原動機付自転車に自車を衝突させた。	酒気 帯び	不救護 不申告
3	業務上過失致死傷 道路交通法違反	懲役6年 (懲役7年6月)	2名	2名	普通乗用自動車運転中、運転開始前に飲んだ酒の影響と睡眠不足のため眠気を催し、前方注視が困難な状態になったのに運転を継続して、仮睡状態となり、車道左側端で除草作業をしていた被害者らに自車を衝突させるなどした。	酒気 帯び	不救護 不申告
4	業務上過失致死傷 道路交通法違反	懲役5年6月 (懲役6年)	2名	1名	普通乗用自動車運転して前方を注視することなく時速約140キロで対向車線を逆走し、対向進行してきた被害車両に自車を衝突させた。	酒気 帯び	—
5	業務上過失致死傷 道路交通法違反	懲役5年 (懲役6年)	5名	6名	大型貨物自動車を運転し、高速道路を時速100から110キロで進行中、眠気を催し、前方注視が困難な状態になったのに、運転を継続して、仮睡状態となり、自車を前方を渋滞により減速走行していた被害車両に衝突させ、同車を前方に押し出し、前方で停止中の車両等に玉突き衝突させるなどして、炎上させた。	過労運 転の禁 止	—
6	業務上過失致死傷 道路交通法違反	懲役5年 (懲役6年)	1名	1名	普通乗用自動車運転して制限速度30キロの道路を時速90から100キロで進行中、不安定な姿勢でハンドル操作を行ったため、道路右側部分に自車を進出させ、自車を対向してきた被害車両に衝突させた。	酒気 帯び	—
7	業務上過失致死傷 道路交通法違反	懲役5年 (懲役5年3月)	2名	1名	普通乗用自動車運転して時速180キロで進行中、床に落とした携帯電話を拾うため下方を脇見したことから、前方を同方向に進行する被害車両に自車を衝突させた。	酒気 帯び	—

	罪名	判決 (処断刑の上限)	死傷者		事故態様	併合されている 道交法違反等	
			死者	負傷者			
8	業務上過失致死傷 道路交通法違反 道路運送車両法違反 自動車損害賠償 保障法違反	懲役4年6月 (懲役6年)	1名	1名	普通貨物自動車を運転し、助手席のごみ袋に 気を取られ、交差点の対面信号機が赤色表示 であることを看過して交差点に進入し、自車を 青色信号に従って横断歩道を横断中の被害 者1名に衝突させ、さらに、自車を対向車線に 進出させて信号に従って停止していた被害車 両に衝突させ、同車を後方に押し出し、後方で 停止中の車両に玉突き衝突させた。	酒気 帯び	無車検 無保険
9	業務上過失致死傷 道路交通法違反	懲役4年6月 (懲役6年)	3名	6名	タンクセミトレーラーを牽引する大型貨物自動 車を運転し、自動車専用道路を時速96キロで 進行中、眠気を催し、前方注視が困難な状態 になったのに、運転を継続して、仮眠状態とな り、自車を前方で渋滞により停止していた被害 車両に衝突させ、同車を前方に押し出し、前方 で停止中の車両に順次玉突き衝突させた。	過労運 転の禁 止	—
10	業務上過失致死 道路交通法違反	懲役4年6月 (懲役5年3月)	2名	—	普通乗用自動車を運転中、同乗者の方を脇見 するなどして対面信号機が赤色表示であるこ とに停止線通過直後まで気付かず、時速60 キロのまま交差点に進入し、横断歩道を歩行 中の被害者2名に自車を衝突させた。	酒気 帯び	—
11	業務上過失致死傷 道路交通法違反	懲役4年 (懲役5年3月)	1名	2名	普通乗用自動車を運転中、左方に湾曲する道 路を前方を注視せずに時速80から86キロで 進行し、自車を対向車線に進出させて対抗進 行してきた被害車両に衝突させた。	酒気 帯び	—

(注1) 本資料は、法務省刑事局調査による。

(注2) 事例はいずれも危険運転致死傷罪の施行日(平成13年12月25日)以降に生じた事案である。

二輪車の危険・悪質な運転による死傷事犯について

危険運転致死傷罪の施行日(平成13年12月25日)以降の二輪車(原動機付自転車を含む。)の運転による死傷事犯のうち、業務上過失致死傷罪で公判請求され、かつ、裁判所が判決で以下の認定をしたものの事件数は次のとおりである。

1 飲酒運転中の死亡・重傷事故について

- (1) 酒酔い運転の罪(アルコールの影響により正常な運転ができないおそれのある状態で運転したもの)が認定された事件のうち

被害者が死亡したもの 2件(うち原付1件)

被害者が加療期間約1か月以上の傷害を負ったもの 5件(うち原付4件)

【事故態様例】

原動機付自転車を運転中、運転開始前に飲んだアルコールの影響により漫然と進路遠方を望見し、前方左右を注視せず、時速40キロで進行し、進路前方道路右側を対向して歩行していた被害者Aに気付かず、自車を衝突させ、さらに、被害者Aの後方を対向歩行していた被害者Bに衝突させ、被害者Aを死亡させ、被害者Bに加療約2週間の傷害を負わせた。

- (2) 酒気帯び運転の罪が認定され、かつ、前方注視や運転操作にアルコールの影響があったことが認定された事件のうち

被害者が死亡したもの 1件

被害者が加療期間約6か月以上の傷害を負ったもの 1件

【事故態様例】

普通自動二輪車を運転し、時速50ないし60キロで進行するに当たり、アルコールの影響により注意力散漫になった上、脇見をし、片手ハンドルで走行したことから、自車を道路左側で清掃中であった被害者に衝突させ、被害者を死亡させた。

2 赤信号無視の死亡・重傷事故について

赤信号を無視したことが認定された事件のうち

被害者が死亡したもの 2件

被害者が加療期間約1か月以上の傷害を負ったもの24件(うち原付12件)

【事故態様例】

普通自動二輪車を運転し、交差点を直進するに当たり、赤信号を認めたのに、深夜のため交通閑散であったことから、交差道路から同交差点に進入する車両はないものと軽信し、停止位置で停止せず、時速25キロで交差点に進入し、信号に従い右方から直進してきた被害者A運転の普通乗用自動車に衝突させ、更に自車左側を併走していた被害者B運転の原動機付自転車に衝突させるなどし、被害者Bを死亡させ、被害者Aら4名に加療約3か月間等の傷害を負わせた。

③ 高速度走行中の死亡・重傷事故について

制限速度の2倍以上の高速度で走行したことが認定された事件のうち

被害者が死亡したもの 12件（うち原付2件）

被害者が加療期間約1か月以上の傷害を負ったもの 4件

【事故態様例】

普通自動二輪車を運転中、夜間で街灯等もなかったため、進路前方の安全確認が困難な状態であったのに、自車の前照灯を下向きに点灯したまま、制限速度30キロの道路を、時速90キロで進行したため、前方の被害者運転の自転車を発見したが避讓の措置をとることができず、自車を衝突させ、被害者を死亡させた。

(注) 本資料は、法務省刑事局調査による。