

道路交通法改正試案に対する意見書

2007年1月26日

日本弁護士連合会

貴庁交通局による「道路交通法改正試案」のうち、同「1 悪質・危険運転者対策の推進」に関し、当連合会は、次のとおり意見を述べる。

第1 意見の趣旨

道路交通法改正試案のうち、「1 悪質・危険運転者対策の推進」について、基本的に罰則の新設と重罰化によって飲酒運転の抑止に対処しようとしている点には疑問があり、反対である。

第2 意見の理由

1 道路交通法改正試案の概要

貴庁交通局は、平成18年12月、「道路交通法改正試案」(以下「改正試案」という。)を公表し、意見(パブリックコメント)を募集している。改正試案のうち、「1 悪質・危険運転者対策の推進」の概要は次の通りである。

(1) 飲酒運転に対する罰則の強化

ア 酒酔い運転した運転者に対する罰則及び酒気帯び運転した運転者に対する罰則を次の通り引き上げる。

酒酔い運転した運転者に対する罰則

3年以下の懲役又は50万円以下の罰金 5年以下の懲役又は
100万円以下の罰金

酒気帯び運転した運転者に対する罰則

1年以下の懲役又は30万円以下の罰金 3年以下の懲役又は
50万円以下の罰金

イ 薬物の影響その他の理由により正常な運転ができないおそれがある状態で車両を運転した場合の罰則についても、同様に引き上げる。

ウ これらの違反行為に関する下命・容認に対する罰則も、同様に引き上げる。

(2) 飲酒運転をするおそれがある者に対する車両提供等をした者への罰則の新設

飲酒運転をするおそれがある者に対して、車両又は酒類を提供した者について、その飲酒した者が酒酔い運転をした場合又は酒気帯び運転をした場合には、それぞれ飲酒運転をした者と同等（酒酔い運転した場合には5年以下の懲役又は100万円以下の罰金、酒気帯び運転した場合には3年以下の懲役又は50万円以下の罰金）の罰則を新設する。

(3) 酒気を帯びた者が運転する車両への同乗した者への罰則の新設

あらかじめ運転者が酒気を帯びていることを知りながら、当該運転者が飲酒運転する車両に同乗する場合の罰則を新設する。

当該運転者が酒酔い運転した場合

3年以下の懲役又は50万円以下の罰金

当該運転者が酒気帯び運転した場合

2年以下の懲役又は30万円以下の罰金

(4) 救護義務違反に対する罰則の強化

車両の運転者が当該車両の交通による人の死傷があったにもかかわらず、当該死傷者の救護を怠った場合の罰則を、5年以下の懲役又は50万円以下の罰金から10年以下の懲役又は100万円以下の罰金に引き上げる。

(5) 欠格期間の延長

酒酔い運転で死亡事故を起こしたり、救護義務に違反するなどの悪質な違反行為をして運転免許を取り消された場合の欠格期間の上限を5年から10年に引き上げる。

(6) 飲酒検知拒否罪に対する罰則の強化

検察官から呼気検査を求められたにもかかわらず、これを拒否した運転者に対する罰則を、30万円以下の罰金から3月以下の懲役又は50万円以下の罰金に引き上げる。

(7) 免許証提示義務に関する規定の見直し

警察官が、違反行為等を行った運転者に運転を継続させることができるかどうかを確認するために必要があると認めるときは、運転免許証の提示を求めることができるとし、提示に応じない者について罰則を新設する。

2 飲酒運転に対する罰則の引上げについて

貴庁の改正試案は、飲酒運転した運転者に対する罰則を、酒酔い運転と酒気帯びについて、それぞれ1ランク重くすることを提案している。

平成13年の道路交通法改正により飲酒運転に対する罰則の強化によって、その施行後約3年間は減少を続けていたが、平成18年上半期の飲酒

運転の死亡事故が前年同期に比べて増加したなどと指摘されている。

しかしながら、貴庁のまとめによると、昨年1年間の飲酒運転による交通死亡事故は、相次ぐ飲酒事故で取り締まりが強化された終盤に激減したことから、前年の平成17年より13.6%、96件少ない611件だったことが明らかとなっており、貴庁は、取り締まりと飲酒運転追放に向けた社会的な機運の高まりの相乗効果であると分析していると伝えられている。そうであるならば、現時点において、飲酒運転を重罰化しなければならない立法事実が存在しないと云わなければならない。

また、そもそも、一般的に、重罰化によって犯罪を効果的に抑止できるか否かについては明確な実証データが存在しないと言われているが、平成13年の道路交通法改正による飲酒運転に対する罰則の強化の効果が、約3年を経過して失われている事実は、重罰化による犯罪の抑止効果があるとしても、その程度に過ぎないことを意味しており、今回の改正試案に基づいて道路交通法を改正しても、数年後には再びその効果が失われる可能性が高いことを示している。

これは、罰則の重罰化という方法が、飲酒運転の撲滅という目的達成のための手段としては十分でないことを何よりも示している。

飲酒運転を撲滅するためには、根本的には、飲酒運転を許容する日本社会のあり方を変えるとともに、個別的には、アメリカやカナダにおいて導入されている飲酒運転で検挙歴がある者に対して、ドライバーの呼気を検知してアルコール分が含まれていた場合には車のエンジンを作動させないアルコールインターロックという装置の装着を義務付けるなど、より効果的な方法で対処することが検討されるべきであり、改正試案の示す罰則を重罰化するだけという安易な方法は避けるべきである。

したがって、飲酒運転の運転者に対する罰則の引上げには反対である。

3 飲酒運転をするおそれがある者に対する車両提供等をした者の罰則の新設について

改正試案は、飲酒運転するおそれがある者に対する車両や酒類を提供した者に対して、独立して、飲酒運転をした運転者と同等の罰則を新設しようとしている。

これは、従来、飲酒運転の教唆犯や幫助犯として処罰されていたもののうち、特に車両を提供した者と酒類を提供した者について、新たな犯罪類型を設けて、正犯たるべき飲酒運転の運転者と同等の罰則を設けようとするものである。

貴庁交通局は、「これまで飲酒運転の教唆・幫助犯とされてきたものの

うち、特に悪質な車両や酒類の提供」について新たに禁止規定と罰則を設けるものであると説明している。

そして、貴庁交通局は、その具体例として、酒気を帯びている者に自分の車両を運転させた場合や、飲食店の店主が車で来客した常連客がこれまで度々飲酒後に車を運転していることを知りながら、その注文に応じて当該常連客に酒類を提供して飲酒させた場合を挙げている。

しかしながら、前者の例は飲酒運転の教唆犯、後者の例は飲酒運転の幫助犯として、それぞれ処罰することが可能であり、それで足りると考えられるのであり、車両の提供と酒類の提供についてだけ一律に禁止し、その違反行為について、これを独立犯として正犯たる運転者の犯罪の成否とは無関係に処罰しなければならない必要性は何ら認められないし、そのようにしなければならない立法事実も何ら明らかとされていない。

しかも、幫助犯として処罰される場合については正犯の刑を減刑され、2分の1の刑とされることになっているのに、改正試案によれば、正犯と同等の刑が適用されることになるから、飲酒運転に対する罰則が引き上げられる関係上、現行の2倍以上の刑に重罰化されることになる。

車両の提供や酒類の提供にも様々な態様・形態があり、教唆犯又は幫助犯のいずれにも該当しない場合がありうるにもかかわらず、これらの行為を一律に禁止し、独立犯として処罰する規定を新設することは、処罰の範囲を新たに拡大するとともに、実質的には処罰する必要がない行為をも含めて処罰するおそれがある。

したがって、飲酒運転をするおそれがある者に対する車両提供等をした者の罰則の新設には反対である。

- 4 酒気を帯びた者が運転する車両への同乗した者への罰則の新設について
改正試案は、当該運転者が飲酒運転する車両に同乗する行為について罰則を新設しようとしている。

これは、従来、飲酒運転の幫助犯として処罰されていたもののうち、特に、飲酒運転する車両に同乗する者について、新たな犯罪類型を設けて、正犯たるべき飲酒運転の運転者と同等の罰則を設けようとするものである。

その問題点については、前記3と同様の問題があり、特に、同乗する行為について、従来であれば幫助犯として正犯の刑を減刑され、2分の1の刑とされることになっているのに、改正試案によれば、正犯と同等の刑が適用されることになるから、2倍以上の刑に重罰化される点で問題である。

同乗する行為にも、その知情の程度等について様々な場合があり、幫助犯に該当しない場合がありうるにもかかわらず、同乗する行為を一律に禁

止し、独立犯として処罰する規定を新設することは、処罰の範囲を新たに拡大するとともに、実質的には処罰する必要がない行為をも含めて処罰するおそれがある。

したがって、当該運転者が飲酒運転する車両に同乗する者への罰則の新設には反対である。

5 救護義務違反に対する罰則の強化について

改正試案は、ひき逃げ事件の発生を防止するため、救護義務違反の罰則を2倍に重罰化しようとしている。

ひき逃げ事案は、単に救護義務違反だけで処罰されるだけでなく、通常、救護義務違反の道路交通法違反と業務上過失致死傷罪（刑法211条）又は危険運転致死傷罪（同208条の2）が同時に成立し、併合罪とされている。

現在、業務上過失致死傷罪の法定刑は5年以下の懲役・禁錮又は50万円以下の罰金であり、現在の救護義務違反の罰則とほぼ同等であり、その結果、併合罪として処理した場合の上限は懲役7年半である。

これに対し、改正試案は、救護義務違反の罰則を一気に2倍の重さに重罰化しようとするものであり、その結果、併合罪として処理した場合の上限は懲役15年となる。その結果、ひき逃げ事案についての量刑においても、急激に重罰化されるおそれがある。

そもそも、救護義務違反は、当該車両等の運転者その他の乗務員に対して行政法上の義務を課すものであり、その罰則は、救護義務に違反するという形式犯について科されるのに対し、業務上過失致死傷罪又は危険運転致死傷罪はいずれも結果が発生したことに対する過失犯又は結果的加重犯であり、実質犯である。

そうであるならば、形式犯の罰則の方が、実質犯の罰則よりも2倍も重く規定されることは、法形式上から見ても、極めて不自然かつ不合理である。

しかも、前記2で述べたように、重罰化するだけでは、犯罪の発生を抑止する効果に疑問がある。

以上のとおり、救護義務違反の罰則を現行法以上に重罰化することには反対である。

6 飲酒検知拒否罪に対する罰則の強化について

改正試案は、飲酒検知拒否罪の罰則を2倍に重罰化しようとしている。

しかしながら、飲酒検知拒否が増加していてその罰則を強化しなければならぬという必要性や立法事実は何ら示されておらず、あまりにも安易

な重罰化だと言わざるを得ず、反対せざるを得ない。

7 その余の提案について

改正試案は、それ以外に、欠格期間の延長や免許証提示義務に関する規定の見直しも提案している。

欠格期間の上限を一気に2倍にすることは厳しすぎると考えられる。

また、免許証提示に応じない者に罰則を新設するのも行き過ぎであり、行政罰で足りると考えられる。この場合に罰則の強制を必要とする立法事実は何ら示されていない。

よって、改正試案の「1 悪質・危険運転者対策の推進」のその余の提案についても反対である。

8 まとめ

飲酒運転により痛ましい事故が発生している現実について何らかの対処が必要であることは認めるが、貴庁交通局の改正試案は、基本的には罰則の新設と重罰化によってこれに対処しようとしている点には疑問があり、改正試案には反対するものである。

飲酒運転を根本的に抑止するためには、飲酒運転を許容する日本社会のあり方や、飲酒運転を防止する自動車技術の向上とその義務付け等の抜本的な改善を図るよう、自動車産業界とも意見を交換するなどして、飲酒運転を撲滅するための方策を総合的に検討すべきである。

以上