

「刑法の一部を改正する法律案（自動車運転過失致死傷
事犯関係）」に対する意見書

2007（平成19）年4月20日

日本弁護士連合会

第1 意見の趣旨

- 1 刑法第211条第1項の「業務上過失致死傷の罪・重過失致死傷の罪」を分離し、「自動車運転致死傷の罪」を新設し、その法定刑の上限を「7年以下」とすることに反対する。
- 2 刑法第208条の2の危険運転致死傷の罪について、同条中の「四輪以上の自動車」を「自動車」と改めることにも反対する。

第2 意見の理由

1 今回の刑法改正の概要

今般通常国会に提出された「刑法の一部を改正する法律案」は、本年2月7日の法制審議会総会において法務大臣から法制審議会に対してなされた諮問第82号に基づき、同審議会刑事法（自動車運転過失致死傷事犯関係）部会が同年2月9日から同月28日にかけて審議し要綱案を策定し、同年3月5日の法制審議会総会が採択した要綱を確定したことを受けたものであるところ、同審議会では、法務省は「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に、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。」として、「自動車運転致死傷の罪」を新設し、併せて、「危険運転致死傷の罪」の対象自動車を二輪車（バイク）にまで拡大することを提案していた。

すなわち、今回の法改正の第一は、「業務上過失致死傷の罪・重過失致死傷の罪」（刑法第211条）から自動車運転による業務上過失致死傷の罪及び自動車運転による重過失致死傷の罪を分離し、「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」という新しい構成要件を作り、その法定刑の上限を、業務上過失致死傷の罪の「5年」から「7年」に引き上げようとするものであり、法改正の第二は、平成13年の刑法改正で創設された「危険運転致死傷の罪」（刑法第208条の2）の「四輪以上の自動車」を「自動車」に改め、二輪車による運転の場合も危険運転致死傷の罪が適用できるようにしようというものである。

2 「自動車運転過失致死傷の罪の新設」について

(1) 立法の背景について

平成11年11月に東名高速道路で飲酒運転のトラックが乗用車に追突

し、幼児2名が亡くなるという痛ましい事故等を契機として、平成13年12月に危険運転致死傷の罪が創設されて5年余り、昨年8月の福岡市市役所職員の飲酒運転により幼児3名が死亡する事故、同年9月の川口市での保育園児らの列に車が突っ込み、21人が死傷した事故などを契機として、これらの事件に危険運転致死傷の罪の適用ができなかったこともあって、交通事故被害者団体から飲酒運転などの危険な運転行為に対する批判が強まり、まず、警察庁は、飲酒運転の罪や救護義務違反の罪の法定刑の引き上げなどを含む道路交通法の改正を企図し、パブリックコメントを実施した上で「道路交通法の一部を改正する法律案」を策定し、今通常国会に提出した。

他方、与党や民主党は、この道路交通法の改正に留まらず、議員立法の形で、自動車運転による業務上過失致死傷の罪の法定刑の引き上げを内容とする刑法改正を提案する動きがあったことから、法制審議会が急遽開かれ、今回の刑法改正案も今通常国会に提出されるに至った。

しかしながら、以下のような理由から、「自動車運転過失致死傷」の罪の新設には反対する。

(2) 立法の必要性について

まず、昭和43年に、刑法第211条につき、「3年以下の禁固」を「5年以下の懲役若しくは禁固」に改める改正がなされた。法務省が前記法制審議会刑事法部会に提出した資料によれば、昭和30年に比べて、昭和43年の自動車保有台数は約11.72倍、運転免許保有者数は約6.97倍となり、これに対応して昭和43年の事故発生件数は約6.76倍、死傷者数は約10.16倍に増加した。すなわち、保有台数と死傷者数の各増加率及び運転免許保有者数と事故発生数の各増加率はほぼ比例している。

このような状況下にあった昭和43年においては、道路状況、自動車の性能、飲酒運転に対する罰則など他の要素との兼ね合いはあるにしても、少なくとも統計上は上記改正を必要とする理由があったと見ることもできよう。

しかるに、昭和43年に比べて、平成17年の自動車保有台数は約3.96倍、運転免許保有者数は約2.99倍になっているのに、平成18年の事故発生件数は約1.40倍、死傷者数は約1.31倍に止まっている。すなわち、増加したとはいっても、保有台数や運転免許保有者数の増加率に対する事故発生数や死傷者数の増加率は、相対的には大幅に低下している。したがって、これらの数値は、刑の引き上げを必要としないことを示している。

また、法制審議会刑事法部会では、交通事故被害者団体だけではなく、日弁連委員の求めに応じて、社団法人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についてもヒアリングを実施した。交通事故被害者団体は今回の改正案以上の重罰化（10年以下の懲役又は禁固）を望む意見が多かったが、自動車運転を職業とするその他の団体では、日本交通運輸産業労働組合協議会

が他に方法がないとすればやむを得ないとしつつも、その場合であっても懸念すべき事項が幾つかあるとする意見を述べたが、他の3団体の意見は反対若しくは慎重論であった。

さらに、法務省の説明では、分離されて残った業務上過失致死傷の罪の法定刑の上限を上げる状態にはないということであるが、その結果、同じ過失犯でありながら、同様に多数の死傷者が発生することが予想される航空機、電車、船舶等の他の交通機関における業務上過失致死傷の罪の法定刑とのアンバランスが生じる結果となる。また、交通事故以外で多数の致死傷被害者が発生している薬害エイズ事件などにみられる業務上過失致死傷の罪、パロマ事件や三菱ふそう事件にみられる欠陥品・欠陥車の業務上過失致死傷の罪、あるいはまた重大な医療過誤における業務上過失致死傷の罪との比較においても法定刑のアンバランスがあることは否定できない。現に、法制審議会刑事法部会では、一部幹事から、裁判官の中には、自動車運転過失致死傷の罪の法定刑の上限だけを引き上げ、それ以外の業務上過失致死傷の罪の引き上げないことについて、自動車運転以外の業務上過失致死傷の罪についても悪質重大な事犯があるとして、アンバランスを指摘する意見もあるという報告がなされていた。

この点に関し、法務省は、これらの場合の業務上過失致死傷事件では個人だけに責任を転嫁しえないシステム的な問題を内包しているのに対し、自動車運転は個人だけに帰責できると説明する。しかしながら、職業運転手の場合は、その苛酷な労働条件の下で自動車を運転しなければならない者も多く、まさに個人だけに責任を転嫁しえないシステム的な問題を内包しているといえる。法制審議会刑事法部会の審議中の2月に吹田市で起きたスキーバス事故はまさにその典型例である。

加えて、法務省は、今回の刑法改正の必要性について、処断刑が法定刑の上限に張り付く状態にまで至っていることを挙げている。なるほど、法務省が法制審議会に提出した自動車運転による業務上過失致死傷の罪の判決例の中には、法定刑の上限の懲役5年ないし禁錮5年の判決も存在する。しかし、それらの中には、スピード違反という道路交通法違反の罪が存在していたにもかかわらず併合罪加重されていないものも散見される。従って、刑を適用する裁判官が法定刑の上限を上げなければ窮屈だと考えているとは必ずしもいえない。

最後に、他方では今回一緒に通常国会で改正されようとしている酒酔い運転・酒気帯び運転・救護義務違反の法定刑の引き上げを含む道路交通法との関係を考えなければならない。この改正が実現した場合、これと上限を7年の懲役又は禁錮に引き上げられた自動車運転致死傷の罪との併合罪の処断刑は、その上限が著しく上がることになる(酒気帯び運転との併合罪では従前の6年から10年に、酒酔い運転との併合罪では7年6月から10年6月に、

救護義務違反との併合罪では7年6月から15年に処断刑が上がる)。

このような状況の下では、刑法を改正して自動車運転致死傷の罪の法定刑の上限を引き上げなければならない理由はないと言わざるをえない。

(3) 過失犯の処罰のあり方

刑法上処罰の対象となるのは、原則として故意犯であり、過失犯は例外である(刑法第38条第1項)。

現在、7800万人という国民が運転免許を保有しており、国民の大半が自動車を運転している。そもそも自動車運転による過失致死傷事犯は、国民の誰もが被害者になりうると同時に加害者にもなりうるものである。人は完璧ではあり得ない。全く意識することなくミスを起こすことは誰にでもあり得るし、それを完全に防ぐことはできない。人のミス、ヒューマンエラーに対し、いたずらにそれを重罰化の根拠にすることは、過失犯という犯罪類型からすれば適当とはいえない。この点に関し、国際民間航空機関(ICAO)の安全管理規定が参照されるべきである。同規定は、ヒューマンエラー(人為ミス)を「人間の行動における副産物」と定義し、これに対する「懲罰は故意または無謀な行為をした場合」のみに限定し、欧米の航空会社や日本航空では、当事者を懲戒処分にせず、むしろ事故原因の究明を最優先にする制度がとられている。

また、他の業務上の過失犯との整合性からも今回の改正には問題があると言わなければならない。

まず、「人の健康に係る公害犯罪の処罰に関する法律」第3条第2項は、「業務上に必要な注意を怠り、工場又は事業上における事業活動に伴って人の健康を害する物質を排出し、公衆の生命又は身体に危険を生じさせた者は2年以下の懲役若しくは禁錮又は200万円以下の罰金に処し、」よって、死傷させた者は5年以下の懲役若しくは禁錮又は300万円以下の罰金に処する」と規定している。また、刑法に規定されている業務上過失往来危険の罪(刑法第129条2項)や業務上失火の罪(刑法第117条の2)、「航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律」第6条第2項は、致死傷に至った場合の規定ではないが、その法定刑の上限が3年をリミットとしている。これらの規定が参照されるべきである。

そもそも、過失犯の重罰化にその犯罪を抑止する効果があるのかという点でも問題がある。この点に関し、こうした業務上過失致死傷の罪の再犯率がどうなっているのかについては、法務省もデータをとっておらず、その検証をすることもなく、今回の改正提案がなされているところにも問題があると言わなければならない。

(4) 自動車運転を取り巻く道路等の交通環境・労働環境の整備等について

交通事故の被害者団体の意見としては、「交通事故で突然家族を亡くするような悲惨な事態は二度と起こしてはならない」から重罰化を求めるという

声が極めて大きい。しかしながら、交通事故被害者団体が望んでいるように自動車運転致死傷罪を重罰化したとしても、過失犯に対して、故意犯と同様の抑止力が働くとは考えがたい。

刑罰という直接的で苛酷な制裁手段は、他の制度で効果のない時だけに最小限行使すべきであるという刑法の謙抑性の考え方からすれば、他の色々な施策を行って、なお必要だという場合に初めて刑法改正を行うべきである。交通事故被害者団体が望む交通事故の減少のためには、むしろ、交通事故を減少させるための施策、例えば、歩道と車道の間ガードレールを設置するとか、対向車線に車が入り込みにくくするような中央分離帯の設置、学校や保育園付近での速度規制、交通モラル向上のための教育などの交通環境の整備と、職業運転手に対しては無理な運転をせざるよむような労働環境の整備こそ必要である。酒気を帯びた状態ではエンジンがかからないという装置も考案されている。座席に取り付けたセンサーによる入眠予兆を感知する居眠り運転防止シートも開発されている。また、警察庁は、道路上のセンサーで車の動きをつかみ、追突の危険や速度超過といった事故防止情報をカーナビなどに送る「安全運転支援システム」の実証実験を始めている。こうした交通事故発生防止策を行ってもなお必要なのかがまず検証されなければならない。

(5) 法制審議会刑事法部会における審議の拙速さについて

今回の法制審議会刑事法部会は、ヒアリングを含めて5回の審議がなされたと言っても、僅か20日間という短期間で限られた議論しか行われていない。また、国民一般にパブリックコメントを求めることもなされておらず、刑法の重罰化を懸念するその他の学者の意見も徴されていない。これでは到底十分な議論がなされたとは言い難い。

(6) 結論

よって、当連合会は、刑法第211条第1項の「業務上過失致死傷の罪・重過失致死傷の罪」を分離し、「自動車運転致死傷の罪」を新設し、その法定刑の上限を「7年以下」とすることに反対する。

3 「危険運転致死傷罪」の対象自動車の範囲の拡大について

(1) 本罪の立法当時の「二輪車」を除外した理由は今回なくなったか

平成13年の危険運転致死傷の罪の創設にあたっては、「二輪車は車体が軽いため重大事故は起こしにくい」あるいは「二輪車は走行安定性が劣り、過失による事故が起こりやすい」ということで、二輪車を同罪の対象としない決定がなされた。二輪車の事故については、運転者自身が死傷するケースが四輪の自動車よりも多いという事情もあったと推察される。

この点に関し、法務省は、当時の立法の際の国会の付帯決議「本法が四輪以上の自動車の運転者を対象としていることについては、今後の事故の実態

を踏まえ、自動二輪車の運転者をも対象とする必要性がないかを引き続き検討すること」を受けて検討した結果、二輪車の場合でも危険運転致死傷の罪に匹敵する事犯が存在するとして、今回の「四輪の自動車」を「自動車」に改めるべきだと説明している。しかしながら、法制審議会刑事法部会で配布された資料によると、それらは、飲酒運転の上でのもの、赤信号無視でのもの、高速度走行によるものと、いずれも道路交通法違反との併合罪処理が可能なものであり、その処断刑の範囲内での処罰が危険運転致死傷の罪を適用しなければならないほど裁判官にとって窮屈なものであったかどうかについては明らかにされていない。また、立法当時、危険運転致死傷の罪から二輪車を外した時に考慮されていた上記の二輪車の特殊性については、一顧だにされておらず、当時と状況が変わったという説明しかなく、生じた事故の結果の重大性からだけ見て、今回の改正を強行しようとする姿勢には納得がいかない。

しかも、その立法から僅か6年で、そのような事案があるからという理由だけで、追加するというのは極めて拙速であると言わざるを得ない。

(2) 自動二輪、原動機付き自転車を加える必要はあるか

法務省の説明によれば、今回の改正によって、「原動機付き自転車」の運転者も危険運転致死傷の罪の対象となるとされ、原動機付き自転車でも速度が出るので危険だというのがその理由とされている。しかしながら、原動機付き自転車とその他の自動二輪車とでは、排気量等に大きな差があり、この5年間での前者による死傷事故は19件（そのうち死亡事故3件）と数もそれほど多くない。原動機付き自転車は、普通免許がなくとも、簡単な学科試験と短時間の原付講習のみで免許を取得できる仕組みになっており、その免許のあり方をまず見直すべきであろう。従って、仮に本罪の対象に自動二輪車を加えるとしても、原動機付き自転車はその対象からは除外すべきである。

(3) 結論

よって、当連合会は、刑法第208条の2の危険運転致死傷の罪について、同条中の「四輪以上の自動車」を「自動車」と改めることにも反対する。

なお、付言すると、自動車事故による犯罪被害者に対しては、今回のような重罰化や処罰範囲の拡大によるのではなく、被害者の救済や補償を充実させ、前記2の(4)記載のような交通環境・労働環境を整備して交通事故を現象させる施策を実施することによって、被害者の報復感情を緩和し、加害者との和解へ導くのが国家のあるべき姿である。また、今回の改正提案は、国民の多くが被害者にも加害者にもなりうる分野に関するものであり、国会審議の過程で国民一般の声を聞くことが是非とも必要であることを再度強調しておく。

以 上