

「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律案」に関する意見書

2013年（平成25年）5月9日

日本弁護士連合会

意見の趣旨

内閣が第183回通常国会に提出した「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律案」は、曖昧な構成要件が定められるなど、処罰範囲を不当に拡大し、重罰化するなどの問題があるので、その成立に反対する。

意見の理由

1 はじめに

法制審議会総会は、2013年3月15日に開催された第169回会議において、法務大臣による諮問第96号に対して、賛成多数により、要綱案についての答申を行い、法務省は、同年4月12日の閣議決定を経て、「自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律案」（以下「本法案」という。）を、第183回通常国会に提出した。

本法案は、これまで刑法典に規定されていた自動車運転過失致死傷罪と危険運転致死傷罪を刑法典から削除して特別法とするとともに、①危険運転致死傷罪に通行禁止道路の走行による場合とアルコール・薬物及び政令で定める病気の影響によりその走行中に正常な運転に支障が生ずるおそれがある状態で運転して正常な運転が困難な状態に陥って死傷の結果を生じる場合を新たに追加する、②ひき逃げをして、アルコールや薬物の影響の有無・程度の発覚を免れる目的で免れる行為をした行為に対する罰則を新設する、③危険運転致傷罪や過失運転致死傷罪などの罪を犯したときに無免許運転だった場合の罰則を新設することをそれぞれ内容とするものである。

交通事故被害者遺族の立場を考慮し、交通事故被害者団体からの意見・要望を伺った上で本法案の検討を行ったことには意義があり、悲惨な交通事故の被害者を出さないために何らかの対策が必要であることには異論はないが、単に交通法規を重罰化したり処罰範囲を拡大したりするだけでは限界がある。

歩行者の安全を守るための道路環境の整備、また、例えばアルコール検査にパスしないとエンジンがかからないイグニッション・インターロック装置や、前方の自動車に衝突しそうになると自動的にブレーキがかかる自動停止装置を全ての

自動車に義務付ける等、テクノロジーを利用することを含めて、政府は様々な施策を総合的に実施することによって、交通事故を減らす努力をすることが必要である。

そのような観点からすれば、単に重罰化や処罰範囲の拡大だけを図ろうとする今回の法案の成立には反対せざるを得ない。

2 第2条第6号（危険運転致死傷罪の拡大—その1）について

本条は、危険運転致死傷罪に、通行禁止道路の通行による危険運転行為を追加する規定である。

(1) 例えば、深夜の時間帯において、人や自転車の通行がないと思われる状況で近道をするために一方通行道路を逆走する場合や、一方路線の入口の道路標識に気づかず一方通行道路に入ってしまった場合に、対向車からのパッシングで、「もしかしたら自分は一方通行道路を逆走しているのかも知れない」というような認識を有した場合は、赤色信号を殊更に無視するという行為類型と同様の危険性及び非難可能性を有する行為とは言い難いと考えられる。

それにもかかわらず、通行禁止道路であることを認識しているだけで、重大な結果を生じる事故を起こした場合に危険運転致死傷罪として重い処罰を受けるのは不当であると考えられる。

(2) そもそも、本条は、現行法上の危険運転致死傷罪のうち、妨害運転致死傷罪の処罰対象になっている行為の中から、通行禁止道路を進行して行う危険運転行為を、赤色信号殊更無視の類型と同視できるとして、新たに処罰の対象とすることの提案であるが、本類型については、妨害運転致傷罪における「人又は車の通行を妨害する目的」が外されている。この目的要件は、危険運転致傷罪の成立範囲を主観面で限定するために規定されたものであるが、それが外されることによって、成立範囲が不当に拡大するおそれがある。

(3) また、本条においては、赤色信号無視の類型における「殊更に無視し」という要件も外されている。最高裁平成20年10月16日第一小法廷判決（刑集62巻9号2797頁）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。」と述べている。これは、『殊更に無視し』という要件は、単に、黄色から赤色に変わる際の微妙な場面で交差点に入った場合のような、未必的な認識の行為を対象外とするためだけの要

件というよりも、行為の悪質性を主観的要件として要求することによって、危険運転致死傷罪の成立範囲を主観面で限定しようとするものと解することができる。

この観点からすると、赤色信号無視の類型と同視できるとされながら、主観面で限定する要件が外されることによって、成立範囲が不当に拡大するおそれがある。

- (4) 本条本号については、故意の対象である「通行禁止道路」が政令に委ねられている。

政令では、道路交通法上の通行禁止道路をさらに限定するから当事者にとって不利益にはならないという説明もあったが、通行禁止道路から何が除外され、何が除外されていないかは政令を見ないと正確に把握することはできず、それを知らない当事者にとっては、故意の対象となる「通行禁止道路」が曖昧となることは否定できない。

- (5) 今回、自動車運転過失致死傷罪と危険運転致死傷罪を全て刑法から特別法に移すとともに、要綱案の内容をそこに盛り込むことが予定されているが、特別法にするから問題が全て解消されるわけではないと考えられる。

危険運転致死傷罪のような極めて重い法定刑の犯罪について、その故意の対象について、政令を知らなければ明確に認識することができない犯罪類型を新設することは相当ではないと考えられる。

以上から、本条について反対せざるを得ない。

3 第3条（危険運転致死傷罪の拡大—その2）について

本条は、危険運転致死傷罪に、新たな類型を新設するとともに、その法定刑を、従来の規定よりも1ランク下げて規定しようとするものである。

- (1) 本条は、「その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態」での自動車の運転行為を実行行為とするものであるが、将来、正常な運転に支障が生じる「おそれ」に対する事前の予見であることから、「正常な運転が困難な状態」と比較して、その主観面が非常に緩和されており、これを暴行や傷害致死と同視できるような危険運転行為と見ることは、およそ困難である。

自動車運転過失致死傷罪から、暴行や傷害致死と同視できるような危険運転行為を括り出して危険運転致死傷罪を新設した経緯やその構成要件との比較からすれば、中間類型を設けること自体に理論的な問題があったところである。これは、危険運転致死傷罪の中に、本罪を新設するとしても本質的にはその問題は解消されていないと言わなければならない。

(2) 「その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態」という文言は曖昧である。

道路交通法では、「正常な運転ができないおそれのある状態」と規定されている（道路交通法第117条の2第1号、第3号）のに対して、本条は、その間に「（正常な運転に）支障が生じる」という文言が挿入され、その結果、極めて曖昧な文言となっている。

そのため、「その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態」に対する故意とは、「支障が生じるおそれのある状態」に対する認識であり、まだ支障が生じていない時点における将来に対する予見であることから、その認識は極めて曖昧なものでも足りるとされる可能性があり、処罰範囲が極めて広がることが懸念される。

また、構成要件の明確性という観点からこのような要件（「支障が生じる」、「おそれ」という文言）の犯罪類型を新設することは問題である。

(3) 「アルコールの影響」により、「その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態」については、酒気帯び運転罪に該当する程度のアルコールを身体に保有していれば、通常は正常な運転に支障が生じるおそれがある状態にあると言い得るとして、その認識（故意）もあるとされる。

それならば、酒気帯び運転罪の故意さえあれば、死傷の結果が発生した場合に本条の中間類型の重い法定刑の犯罪が成立し得るということになるが、本条の罪が酒気帯び運転罪よりもかなり重い法定刑を予定していることからすると相当ではない。危険運転致傷罪に準ずる中間類型の主観的要件としては不十分であると言わなければならない。

(4) また、酒気帯び運転罪に満たない程度のアルコールを身体に保有している場合でも、アルコールの影響を受けやすい体質であるという事実がある場合において、正常な運転に支障が生じるおそれがある状態になる場合があり、その程度のアルコールを保有している状態でもそのようになる危険性があると認識していれば、正常な運転に支障が生じるおそれがある状態についての故意があるとされる。

これは酒気帯び運転罪が成立しない場合にも本罪は成立するということになり、そのような解釈を容れる本罪を設けることは本罪の成立の範囲を不当に拡張するものであるが、元々、危険運転致死傷罪は、行為類型として、傷害罪と同じ危険性を有しており、その危険性を認識している故意行為が、危険運転致死傷罪の行為類型であったはずであることと比較して、相当ではない。従前の法令でも、十分に重い処罰が可能であるからこのような規定を設ける必要はな

い。

- (5) 風邪薬や花粉症の薬の中で、服用中に眠くなる作用がある薬については、客観的に「薬物の影響により」「その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態」があり、行為者が薬の注意書きを読んでそのような作用があることを認識していれば、主観的にもそのような状態を認識しているとして、「薬物の影響」による本罪が成立し得ることになる。

しかしながら、このような場合が本罪に該当し重く罰せられることは、通常人が本条の構成要件を読んでも容易に想定しがたいものであり、処罰範囲が不当に広いと言わなければならない。

- (6) アルコール・薬物の影響と並列して、「自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある病気として政令で定めるものの影響により、その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態」で自動車を運転して人を死傷させた場合にも、本罪として処罰されることになる。

アルコール・薬物の場合と病気の場合について条文を分けて規定することによって、多少その懸念が緩和されるとしても、その懸念は完全には解消されていないと言わなければならない。

過労による居眠り運転のようなケースは、中間類型のどれにも当たらないのに、一定の病気の場合には本条の中間類型に当たり得るとするのは、まさに病気による差別であると言わなければならない。

今後定められることが予定されている政令においては、「自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある病気」として、「1 幻覚の症状を伴う精神病」として統合失調症が、「2 発作により意識障害又は運動障害をもたらす病気」としててんかんと再発性の失神・無自覚性の低血糖症が、「3 1・2のほか、自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある病気」としてそううつ病・重度の眠気の症状を呈する睡眠障害が規定されることが想定されているが、これら特定の病気について、その病名によって区別して差別的取扱いを行うものであり、掲げられた病名に対する偏見を形成し、助長させる危険性がある。

前述したように、「その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態」という概念が極めて曖昧であるため、これら特定の病気と診断された者は、客観的にこの状態に該当し、この状態を認識しているとして、中間類型の犯罪が成立するとされるおそれがあり、そうなると、これら特定の病気の診断を受けたことのある者を一律に排除することにもなりかねない。

それならば、本法律案は、これら特定の病気の診断名を有する当事者に対する差別的処遇に他ならず、これら当事者の社会参加の機会を失わせるものとな

るのであって、行き過ぎた立法と言わなければならない。

(7) てんかんについては、てんかんによる発作が2年間生じないということで自動車運転免許を正当に取得できたが、たまたま、発作が生じた者についても本罪の対象となる可能性があるとするのは不当であると考えられる。

立法者は、運転免許取得後に病状が悪化する場合があるとするが、そのようなケースは極めて稀であると考えられる。

被害者団体が指摘するように、てんかん患者が加害者であるという多くのケースは、本来であれば運転免許を取得できない者が、病気であることを申告しないで運転免許を取得した上で重大な事故を起こしたケースである。正当に運転免許を取得した者については、本条の対象とするべきではない。この点を看過して本条を新設しようとするのは不当である。

(8) 介護保険法第5条の2に規定する認知症は「自動車の運転に支障を及ぼすおそれがある病気」の対象としないものとされているのに対して、統合失調症やそううつ病は一定の病気の中に入れられている。統合失調症やそううつ病の患者は多数存在し、多くは普通に社会生活を送っているが、本条が新設されることにより、新たな偏見を形成・助長するおそれがあると考えられる。

本罪の対象となる精神障害者に対し、自動車運転そのものへの強い萎縮効果を与え、その自立を妨げることとなり、そのような効果をもたらす罰則新設は、我が国で批准に向けた準備が行われている国連障害者権利条約の趣旨に反すると考えられる。

以上から、本条についても反対である。

4 第4条（過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱）について

本条は、ひき逃げについて、事後的に、アルコールや薬物の影響の有無・程度が発覚することを免れる目的で、免れる行為を重く処罰する規定を新設するものである。

本罪が成立する場合には、道路交通法上の救護義務違反も同時に成立することが想定されており、併合罪による処断刑は、18年以下の懲役という極めて重い刑になる。

(1) 本条は一種の結合犯と考えられるが、前半が個人的法益に対する罪であるのに後半は国家的法益に対する罪であるところ、そのように法益が異なる犯罪を一つの犯罪類型として規定することには理論的に無理があると考えられる。

(2) アルコール又は薬物の影響の有無又は程度を免れる目的や免れる行為については、その行為として例示されている「その場を離れて身体に保有するアルコ

ール又は薬物の濃度を減少させること」という点が問題である。

その場を離れて一定程度の時間を経過して、身体に保有するアルコール等の濃度が変化することによって、運転時のアルコールの有無又は発覚に影響を与える具体的危険が生じることが必要だと考えられるが、実際の運用上は、現場を離れて一定の時間を経過することによってその具体的危険が発生したとして、免れる行為が成立するとして検挙される可能性がある。

しかしながら、身体の生理作用によって、時間が経過すれば、自然にアルコールや薬物の濃度が低下することを考えると、身体に保有するアルコール又は薬物の濃度を積極的に減少させる行為を特定して処罰対象とするのでなければ、事実上、単に現場から離れた全ての行為が免れる行為とされる可能性があり、あまりにも処罰範囲が広すぎることになる。

- (3) 「免れる目的」についても、全く別の目的でその場を離れる場合には処罰対象から外す趣旨だと説明しているが、事務当局や委員の説明によると、飲酒運転の発覚を恐れた場合、頭が白くなった場合、犯人性を隠すためなどを理由とする場合は全て免れる目的に当たり得るということだった。それならば、免れる行為が現場を離れる行為であることを考えると、現場を離れた場合のほとんどが免れる目的に該当することになってしまい、免れる目的を設けて主観面で成立範囲を限定することが実際にはできないと考えられる。逃げ得を許してはならないとしても、余りに処罰範囲が広がることは問題である。

現場から逃げるだけで特に積極的な行為をしなかった場合と、積極的な行為をした場合とでは、その行為の悪質性には質的な違いがあると言わなければならない。

- (4) そもそも、自己の刑事事件に関する証拠を隠滅する行為は、期待可能性がないから不可罰となっており、刑法典はそのような価値判断を示している。本法案が特に例外として処罰するということであるが、例外である以上、「免れるべき行為」の範囲は厳格に限定される必要があり、本条の書きぶりでは極めて曖昧である。
- (5) ひき逃げの場合に現場から逃走して、アルコールや薬物の影響の有無又は程度の発覚を免れようとするについては、単に重罰化するのではなく、現場から事故を通報したり、被害者を救護した者について、必要的に刑を減輕するか、刑の免除をすることによって、加害者がそのような行為をすることに恩典を与える方が、被害者の救護を促進することになると考えられる。ドイツ刑法第142条第4項に現にそのような規定がある。そのような規定を設ける方が、厳罰化するよりも、被害者が救護される可能性が高くなり、被害者の救助に役

立つと考えられるのである。

以上から、本条についても反対である。

5 第6条（無免許運転による加重）について

本条は、危険運転致傷罪（本法案第2条）と、本法案第3条、同第4条と、過失運転致死傷罪（本法案第5条）について、それぞれ、その行為時に無免許運転であった場合に、道路交通法との併合罪と同じか、それよりも重罰化する規定を新設するものである。

(1) 無免許運転だったという理由で、一律に、法的に重罰化する根拠が薄弱である。無免許運転行為が死傷の結果に影響していない場合において、その行為が、一律に違法性を高めたり、責任を高めるとは考えられない（無免許運転自体については別途、道路交通法で処罰対象行為となっており、無免許運転を行ったことについての処罰はされるのである。）。

(2) 無免許運転にも、一度も免許を取得したことがない者と、免許を取得したことがあるが失効した者ではその悪質性には違いがあると考えられる。ところが、警察庁交通局のデータベースには、免許が取り消された者についてのデータは、本人が100歳になるまで保存しているが、自分で免許を失効した者については、年間約100万件あるが、失効から数年を経過したデータは消去されることになっているために、免許を取得したことのない者かどうかを確認する手段がないということが明らかになっている（法制審議会刑事法（自動車運転に係る死傷事犯関係）部会・第3回議事録26頁。）。

そのため、最も悪質と考えられる一度も免許を取得したことがないかどうかを立証することができず、各行為の時点で無免許かどうかという形式的な理由で無免許行為を捉えるしかないことになっている。それでも、無免許運転の場合を一律に重罰化することの根拠は薄弱であると考えられる。

(3) なお、本条各号は、各犯罪類型と道路交通法上の無免許運転罪との併合罪加重による処断刑と同じかそれよりも重い法定刑を規定しようとしている。しかし、将来、道路交通法がさらに改正されて無免許運転罪の法定刑が懲役3年以下よりも重罰化されると、その段階で、各罪と無免許運転罪の併合罪加重の処断刑よりも、本条の罪の法定刑の方が軽くなるという事態が生じることになる。その場合には、本条の罪の法定刑を引き上げる必要がある。

このように、本条の法定刑は、道路交通法上の無免許運転罪の法定刑とリンクされているために、常に見直しが必要な規定となってしまう性質の規定となるが、このような規定を新設するのは立法論としても相当ではないと考えられ

る。

以上から、本条についても反対である。

6 特別法として規定することについて

前記1で述べたように、本法案は、刑法典から自動車運転過失致死傷罪と危険運転致死傷罪を削除し、特別法としてこれらを規定することとし、そこに今回新たな規定を盛り込むことを提案している。

しかしながら、過失運転致死傷罪（自動車運転過失致死傷罪）と危険運転致死傷罪は、これまで、いずれも刑法に規定され、特に危険運転致死傷罪は刑法に規定されて約10年近く経過して定着してきているものである。

(1) 危険運転致死傷罪の拡大や中間類型の犯罪について、政令を引用して規定することによって、国民にとってますます分かりにくい条文になり、国民が、これらを行為規範として活用することが困難になる。

(2) そもそも、政令を引用することについて、刑法では許されないが、特別法だったら問題がないということにはならない。

道路交通法は、行政犯としての側面が強く、その法定刑も比較的軽いものが多いのに対して、過失運転致死傷罪と危険運転致死傷罪は、基本法である刑法に定められるべき実質犯であり、その中でも危険運転致死傷罪は極めて重い法定刑が規定されている。

そうであるならば、わざわざ政令を引用するために特別法にするというのは本末転倒であり、新たな犯罪類型を設けるとしても、可能な限り政令を引用しない方法で規定することを追及すべきであったと考えられるが、その努力を怠り、特別法にするから良いということで安易な規定を提案していると言わざるを得ない。

(3) よって、このような観点から、過失運転致死傷罪と危険運転致死傷罪を刑法から取り出して特別法として規定し、そこに新たな規定を付け加えようとしている本法案の立法の在り方にも問題があると言わなければならない。

以上