

危険運転致死傷罪・自動車運転過失致死傷罪

1、危険運転致死傷罪

危険運転致死傷罪とは、2001年12月25日に施行された、自動車の危険な運転によって人を死傷させた際に適用される犯罪行為である。当初は「四輪以上の自動車」と限定されていたが、2007年（平成19年）5月17日成立の法改正（刑法の一部を改正する法律、平成19年5月23日法律第54号）により「四輪以上の」の文言が削除された結果、原動機付自転車や自動二輪を運転して人を死傷させた場合にも危険運転致死傷罪が適用されることになった（同年6月12日施行）。

立法事実

刑法第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。

立法経緯

従来、交通事故の加害者は故意がないことを前提として刑法第211条の業務上過失致死傷罪によって処理されてきた。しかし、近時、酒酔い運転や著しい高速度運転等の悪質かつ危険な自動車運転行為により重大な死傷事犯が多数発生している。（東京都の東名高速で飲酒運転のトラックに追突された車が炎上、女兒2人が焼死した事故など）これまでは、業務上過失致死傷罪の適用を基本としていたため、場合によって道路交通法上の酒酔い運転の罪などとの併合罪加重がなされたとしても、最高で7年の懲役若しくは禁錮を言い渡すことしかできず、あまりにも犯した罪に対する罰が軽すぎるという意見が数多く存在した。そんななか、事故で息子を失った女性が「そもそも業務上過失致死傷罪はモータリゼ

ーションが発達していない時代（明治後期）にできた古い法律で、自動車事故を想定して作られたものではない。人命を奪っておきながら、5年以下の懲役・禁錮または50万円以下の罰金という窃盗罪よりも軽い刑罰は、悪質な運転者が死亡事故を起こしている現状にそぐわないのではないか」と法改正運動を始めた。運動の趣旨に賛同する被害者遺族たちとともに全国各地で街頭署名を重ね、2001年（平成13年）10月に法務大臣へ最後の署名簿を提出した時には合計で37万4,339名の署名が集まった。この影響もあり、同年12月に本法が施行されることとなった。

2、自動車運転過失致死傷罪

刑法改正により、自動車運転中の過失で人身事故を起こしたときの刑を重くする「自動車運転過失致死傷罪」（刑法第211条2項）が創設され、07年6月12日午前0時から施行された（成立は07年5月17日。衆参とも、全会一致）。

立法事実

刑法第211条2項

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、七年以下の懲役若しくは禁錮又は百万円以下の罰金に処する。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。

立法経緯

これまで、自動車を運転して人を怪我させたり死なせたりした場合に適用されていたのは業務上過失致死傷罪（刑法第211条第2項）危険運転致死傷罪（刑法第208条の2条）が適用されていた。この二つの犯罪は当初、業務上過失致死傷罪のみだったのが、悪質な交通事故の厳罰化の傾向によって、危険運転致死傷罪が作られた。しかし、危険運転致死罪が成立するための条件が厳しく、なかには危険運転致死傷罪の成立を否定する裁判例も登場するようになった。

そこで、従来からあった、業務上過失致死傷罪の一類型として、自動車の場合の事故に自動車運転過失致死傷罪が定められた。この背景は、01年に危険運転致死傷罪（懲役20年以下）が新設されたが、適用条件が厳しく、05年の検挙者85万件の人身事故のうち適用例は279件に過ぎず、悪質運転への抑止力になっていないという指摘や、多くの死傷者を出し、5年の刑とされても遺族は納得できない。交通事故で家族全員の人生が破壊されることは多く、背後の被害を見れば5年はあまりに軽いと考えられたからである。

また業務上過失致死傷罪から自動車運転のみを独立させたのは、自動車は、列車などとは違い、運転者 1 人でコントロールしなければならず、高い注意義務が求められることが挙げられ、さらに、自動車運転は、飛行機や列車のようにシステムによる運転抑止機能はなく、運転者だけに運転を委ねるしかないという完全な自己責任であるにもかかわらず、わずかなミスによって発生する被害は、多数の人命を奪う可能性があることから他の業務とは別であると考えられるからである。自動車は危険な凶器であり、運転のコントロールが運転者だけに委ねられていることから、自動車運転致死傷罪を、業過致死傷罪から切り出して、特別立法をしたわけである。

論点 1

今の危険運転致死傷罪では、立証するにあたっての要件が大変厳しいものであり、アルコール摂取による危険運転であったとしても本当にアルコールの影響であったのかどうかの判断が難しいため、本当はアルコールの影響による危険運転だったのにも関わらず、立証できなかったために自動車運転過失致死傷罪が適用されるケースがある。

そこで、適用要件を今よりも簡潔(例えば飲酒による危険運転の場合、事故時にアルコールが検出されれば危険運転致死傷罪を適用)にするのはどうか？

現状の要件で起きる問題

福岡では、相当量の酒を飲んだ被告が時速 100 km で走行して他の一般車両に追突して海中に突き落とすという事件が起きており、3 児が死亡する重大事件となっている。この事件の 1 審で裁判官は事故原因をわき見運転だと判断し、判決は業務上過失致死傷罪と道路交通法違反(ひき逃げ、酒気帯び)とで懲役 7 年 6 カ月となった。ところが、2 審の高裁では 1 審の判決を誤りとし、「酒の影響で正常な運転が困難な状態で事故を起こしたと考えられる」として危険運転致死傷罪と道路交通法違反(ひき逃げ)を適用して懲役 20 年を言い渡した。

また、この事件で被告は事件後に水を大量に摂取して体内のアルコール濃度を下げる行為を取っており、この事が危険運転致死傷罪「四つの構成要件」該当を曖昧にし、この法律の適用を難しくしたと考えられる。

このように現在のような曖昧な要件では、裁判官の法解釈如何あるいは匙加減によって量刑が大きく左右されてしまう。そこで、危険運転状態とはどういうものであるのかをきちんと明確に設定する必要があるのではなだろうか。

例えば、この件のように飲酒運転による危険運転の場合なら「飲酒運転であれば危険運転致死傷罪を適用する」と解釈を統一してしまうといったことが必要だと思われる。また今

年の5月21日から裁判員制度が始まり、法的知識のない一般人も裁判に参加することになった。そこで今回の福岡の事故のような裁判を担当することになった時に要件が明確でないと混乱が生じるのではないかと予想される。

厳罰化による弊害の恐れ

明確化するということは適用範囲が広がるということであり、結果的に厳罰化と捉えられる。危険運転致死傷罪が厳罰化され、飲酒運転による事故が減った面もあるが、厳罰を恐れるあまりにひき逃げをするなどの問題が起きている。

このように厳罰化が事故の減少を促すのではなく、事故を未然に防ぐ努力をする方が効果的だという批判も多い。また、被害者感情を優先して厳罰化を促す傾向はマスコミの過剰な報道の影響を受けているとの説もある。

論点 2

自動車運転過失致死傷罪の創設は、現状の「逃げ得」の問題についての対策として効果があると考えられるか？

近時、自動車運転による交通事故の悪質・重大な事件の増加、世論の改正を求める声の高まり等もあり危険運転致死傷罪が平成13年に新設された。

これによって、加害者に対して一定の要件に該当すれば、従来よりもはるかに重い刑罰を与えられるようになった。それにより、被害者や遺族などを中心とする厳罰化を求める声に応え、なおかつ一般の運転者に対する飲酒運転や超過速度での運転など危険な運転への抑止にもなると考えられた。

しかし、皮肉にもその厳罰化により新たな問題と犯罪の増加を促すこととなった。それが、逃げ得の問題である。

飲酒運転等をしていた運転者が、重大事故を起こしてしまった場合に、一旦その場から逃げ去り、アルコールが抜け切ってから出頭したり、さらに悪質な場合、重ね飲み（事故後にわざと酒を飲むこと）したりするなどして運転時の状況の検証を困難にすることで、危険運転を立証できず、業務上過失致死傷罪の適用にとどまらせることで軽い刑罰になってしまう、つまり、ひき逃げをした加害者が得をしてしまう結果を招くようになった。これが逃げ得の問題である。

そこで、2つの罪の刑罰のギャップの解消、そして何よりひき逃げの減少を目的として、

自動車運転過失致死傷罪が平成 19 年に新設されたのである。元々、危険運転致死傷罪は要件が厳しく適用が困難なので、批判も強かった。そのため、より適用が容易な自動車運転過失致死傷罪による加害者への厳罰、ひき逃げへの抑止の効果が期待されることとなった。

日弁連の意見（自動車運転過失致死傷罪の新設に反対）

過失犯の重罰化に抑止力があるか疑問。業務上過失致死傷の罪の再犯率のデータを法務省もとっておらず、その検証も行われてないのは問題。

刑法の謙抑性の面からも、他の色々な交通事故を減らす施策をまずは行うべき（以下例）

- ・ガードレールの設置
- ・中央分離帯の設置
- ・学校や保育園付近での速度規制
- ・交通モラル向上の教育などの交通環境の整備
- ・職業運転手のための労働環境の整備
- ・酒気帯び状態ではエンジンがかからない装置の開発
- ・入眠予兆を感知する居眠り防止シートの開発 など

○道路交通法（道交法）改正

これにより、酒酔い・酒気帯び・ひき逃げ（救護義務違反）さらには車両提供者、酒類提供者、同乗者、に対する罰則が重くなった。

この改正道交法と自動車運転過失致死傷罪との併合罪による、より重い刑罰によって抑止力は働くのではないか、との見解も。

○悪質な飲酒運転者に対しては厳罰より治療

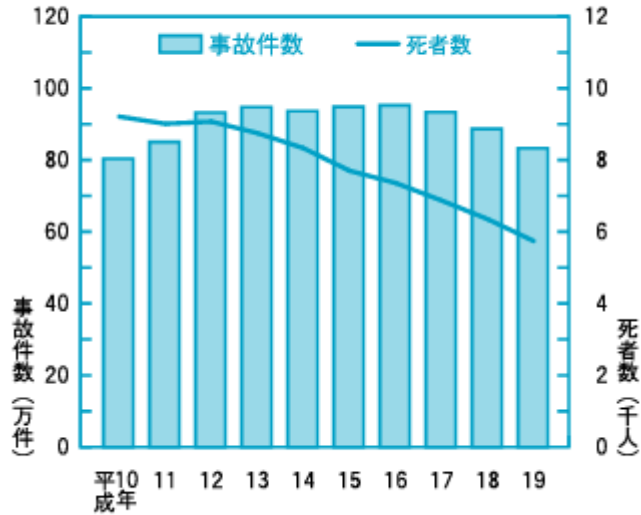
ひき逃げ（逃げ得）の問題の代表例は飲酒運転による人身事故であるが、飲酒運転自体再犯率が高い。これは交通刑務所に服役している加害者の聞き取り調査からも裏付けられている。

さらに、科学警察研究所の調査によると、罰則強化によって飲酒運転の当事者数は減少したものの、飲酒程度の高い悪質事例においては効果が少ないと報告されている。本人に問題ドライバーという自覚がないためと考えられる。

つまり、そういった飲酒運転常習者に対しては「罰則」の強化ではなく、アルコール依存、常習の根本的な「治療」を要すると考えられる。

< 参考資料 >

61 道路交通事故件数・死者数



[26-23, 26-26表参照]

原付以上運転者(第一当事者)の飲酒有無別死亡事故率の推移 (各年12月末)

飲酒別 年	飲酒あり						飲酒なし (%)	調査不能 (%)	合計 (%)	酒酔い/ 飲酒なし (%)	飲酒あり/ 飲酒なし (%)
	酒酔い	酒気帯び (0.25以上)	酒気帯び (0.25未満)	基準以下	検知不能	小計 (%)					
9年	23.93	4.31	-	2.99	14.87	5.82	0.96	12.83	1.13	24.9	6.1
10年	24.38	4.82	-	2.63	16.30	6.02	0.88	13.51	1.05	27.8	6.9
11年	26.64	4.71	-	2.90	12.28	5.82	0.82	10.08	0.98	32.5	7.1
12年	26.32	4.12	-	2.52	5.52	4.86	0.76	7.98	0.90	34.5	6.4
13年	25.08	4.00	-	2.64	5.46	4.69	0.72	9.79	0.85	34.8	6.5
14年	23.08	3.89	3.89	2.74	7.21	4.90	0.71	11.83	0.82	32.7	6.9
15年	18.68	3.84	3.06	2.73	7.02	4.76	0.67	10.91	0.76	27.9	7.1
16年	20.08	3.97	2.55	2.84	6.94	4.68	0.64	7.76	0.72	31.2	7.3
17年	22.22	4.16	3.69	2.89	8.44	5.10	0.61	9.38	0.69	36.5	8.4
18年	22.83	4.54	3.10	3.46	7.95	5.26	0.60	8.92	0.68	38.0	8.7
19年	20.71	5.79	3.21	2.65	7.81	5.69	0.60	8.83	0.66	34.4	9.4

注 死亡事故率=死亡事故件数+交通事故件数×100

乗用車・貨物車が第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 年次等		交通事故発生件数						死亡事故発生件数					
		事業用			自家用			事業用			自家用		
		乗用車	貨物車	合計	乗用車	貨物車	合計	乗用車	貨物車	合計	乗用車	貨物車	合計
平成8年	信号無視	793	1,272	2,065	19,267	5,502	24,769	2	34	36	164	75	239
	最高速度	59	510	569	6,111	955	7,066	5	104	109	1,135	172	1,307
	酒酔い	0	5	5	909	363	1,272	0	1	1	194	83	277
	その他	20,628	28,980	49,608	445,574	146,043	591,617	62	607	669	2,924	1,723	4,647
	計	21,480	30,767	52,247	471,861	152,863	624,724	69	746	815	4,417	2,053	6,470
平成9年	信号無視	803	1,325	2,128	19,726	5,322	25,048	5	32	37	189	63	252
	最高速度	46	448	494	5,341	767	6,108	12	103	115	1,118	156	1,274
	酒酔い	2	15	17	789	298	1,087	1	4	5	207	88	295
	その他	21,649	29,692	51,341	459,934	141,830	601,764	74	554	628	2,954	1,650	4,604
	計	22,500	31,480	53,980	485,790	148,217	634,007	92	693	785	4,468	1,957	6,425
平成10年	信号無視	876	1,321	2,197	20,291	5,067	25,358	6	30	36	151	69	220
	最高速度	47	488	535	5,289	835	6,124	8	108	116	1,020	110	1,130
	酒酔い	0	7	7	758	272	1,030	0	2	2	196	84	280
	その他	22,754	29,307	52,061	486,616	139,171	625,787	69	566	635	2,908	1,611	4,519
	計	23,677	31,123	54,800	512,954	145,345	658,299	83	706	789	4,275	1,874	6,149
平成11年	信号無視	852	1,285	2,137	21,211	5,113	26,324	4	30	34	158	66	224
	最高速度	42	537	579	5,337	861	6,198	4	120	124	926	137	1,063
	酒酔い	1	3	4	673	251	924	0	2	2	199	92	291
	その他	25,033	31,339	56,372	520,760	143,415	664,175	72	563	635	2,912	1,596	4,508
	計	25,928	33,164	59,092	547,981	149,640	697,621	80	715	795	4,195	1,891	6,086
平成12年	信号無視	914	1,423	2,337	22,868	5,349	28,217	1	41	42	152	54	206
	最高速度	52	529	581	5,770	942	6,712	6	103	109	963	123	1,086
	酒酔い	2	6	8	756	242	998	0	3	3	217	69	286
	その他	28,108	35,049	63,157	568,540	151,352	719,892	56	612	668	2,997	1,508	4,505
	計	29,076	37,007	66,083	597,934	157,885	755,819	63	759	822	4,329	1,754	6,083
平成13年	信号無視	899	1,461	2,360	22,249	5,227	27,476	4	42	46	173	63	236
	最高速度	54	456	510	4,994	837	5,831	5	81	86	758	111	869
	酒酔い	0	6	6	660	193	853	0	3	3	179	58	237
	その他	28,765	35,487	64,252	587,416	149,171	736,587	70	554	624	3,015	1,470	4,485
	計	29,718	37,410	67,128	615,319	155,428	770,747	79	680	759	4,125	1,702	5,827
平成14年	信号無視	777	1,363	2,140	21,989	4,813	26,802	4	33	37	144	50	194
	最高速度	65	504	569	5,188	932	6,120	3	82	85	737	88	825
	酒酔い	2	10	12	583	144	727	0	2	2	154	37	191
	その他	28,685	34,560	63,245	582,298	143,773	726,071	67	554	621	2,957	1,348	4,305
	計	29,529	36,437	65,966	610,058	149,662	759,720	74	671	745	3,992	1,523	5,515
平成15年	信号無視	845	1,350	2,195	21,557	4,768	26,325	5	39	44	145	59	204
	最高速度	53	496	549	4,157	757	4,914	7	77	84	582	87	669
	酒酔い	0	7	7	490	142	632	0	1	1	105	32	137
	その他	30,145	35,425	65,570	594,663	143,351	738,014	80	537	617	2,848	1,296	4,144
	計	31,043	37,278	68,321	620,867	149,018	769,885	92	654	746	3,680	1,474	5,154
平成16年	信号無視	812	1,349	2,161	20,778	4,637	25,415	2	36	38	130	46	176
	最高速度	46	367	413	3,579	670	4,249	4	47	51	485	61	546
	酒酔い	1	3	4	434	125	559	0	0	0	94	30	124
	その他	29,969	35,487	65,456	599,362	141,631	740,993	68	543	611	2,790	1,270	4,060
	計	30,828	37,208	68,034	624,153	147,063	771,216	74	626	700	3,499	1,407	4,906
平成17年	信号無視	867	1,250	2,117	20,211	4,301	24,422	1	32	33	122	32	154
	最高速度	37	321	358	3,029	577	3,606	4	42	46	453	55	508
	酒酔い	1	5	6	343	96	439	0	3	3	95	21	116
	その他	30,722	35,206	65,928	590,236	136,756	726,992	69	547	616	2,649	1,182	3,831
	計	31,627	36,782	68,409	613,729	141,730	755,459	74	624	698	3,319	1,290	4,609

- (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。

危険運転致死傷罪適用事件の通常受理・処理人員の推移

区分 年次	罪名	通常受理	起訴・不起訴	
			起訴	不起訴
平成13年	危険運転致傷	0	0	0
	危険運転致死	0	0	0
平成14年	危険運転致傷	146	259	5
	危険運転致死	26	52	2
平成15年	危険運転致傷	160	272	2
	危険運転致死	41	60	4
平成16年	危険運転致傷	170	275	9
	危険運転致死	21	41	0
平成17年	危険運転致傷	176	256	9
	危険運転致死	26	46	2
平成18年	危険運転致傷	211	324	8
	危険運転致死	31	52	2

(注1) 検察統計年報による。ただし、平成18年は刑事統計調査規程に基づく仮集計である。

(注2) 危険運転致死傷罪は平成13年12月25日に施行された。

(参考文献)

法制審議会刑事法（自動車運転過失致死傷事犯関係）部会資料

総務省 HP 政策統括官・統計研修所(<http://www.stat.go.jp/data/nihon/g6126.htm>)

日本転倒事故防止協会 HP(<http://www.fpoj.org/>)