

危険運転致死傷は過失によるもの？

～「炭鉱のカナリア」の警戒心をもって解き明かす～

山 田 秀 樹

はじめに

交通事故の多発は、社会の進展に伴う「車社会」の進展との関連があります。昭和44年の交通反則通告制度の発足から交通違反の多くは「犯罪」ではなくなりました。それまでは交通違反に課されるものは罰金で交通前科というものが残りました。自動車運転免許の取得が急増する中で、これでは近い将来「一億総前科者になってしまう」との予想から、道路交通法関連の法例改正・制度改正が行われました。交通反則通告制度はあくまで過失で犯した行為であるとする体系です。故意としての犯罪ではないのです。このところで近年の悪質重大交通事故を発生させた者の処罰に対する被害者の苦悩、社会的公平感の失墜の状態が急激に高まっています。ここ数年特に「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」（以下危険運転致死傷罪と呼称）の罰則の改正なども行われていますが、これの手立てが人々の要望に全くの遅れをとっていることの問題を取り上げてみました。故意と過失の狭間の交通犯罪防止対策の行方について一般的感覚から進路を考えていきたいと思えます。

1 法令改正の前提に当って

私自身がいわゆる法改正に関与した経験は、H8（1996年）年テレホンクラブ規制条例の制定、シート（座席）ベルト装着をはじめ交通違反に関する、道路交通法施行規則の制定・交通切符の運用制度の改正（S60～63（1985～1958年））です。

（1）テレホンクラブ規制条例

テレホンクラブ（テレクラ）の流行からの非行問題の急増、法律の改正等を待ってられない状況にある少女の被害などを食い止めるために法令の制定が急がれました。この条例の制定については、名だたる通信会社から仕事の自由を奪うものとの強い反対を受けました。その外何らかの規制・罰則を設けることについては、大阪府担当課等から職業の自由を侵すものとの反対も受けました。残念ながらこのような事柄については大きな事案が発生しなければ手立てを明確にしないというのが常です。そこでテレクラからの交際を巡り少女が殺される、監禁されるといった事案が続出したことから、反対主張の声も少し影を潜める傾向となりました。

（2）座席ベルト装着

この義務が、違反・罰則の改正とするについての検討がなされたのは、安全を図る既設の装置である座席ベルトを装着しないことにより死亡事故、重傷事故に至ってしまう事案が急増してきたことからの安全運転対策です。つまり座席ベルトをしていれば多くの命が救われたとする状況が明らかになってきたところからです。この義務は直接的な危険の実感がないたため、改正から定着までは長い時間を要しました。

法令の制定・改正については詳細な検討がなされた上での流れがあります。要は、一般の常識というものが法令制定、改正には反映されていることがほとんどであるということです。法令の定めには多くの主張がなされ、その中味については後々迄どこかに張り付いている印象を受けます。特に「座席ベルトの装着」では装着せずに事故が起こった場合の運転者の違反の評価（被害者の義務違反の影響）についてはまだまだ検討を重ねる必要性が残されています。二輪車のヘルメット着用義務違反についても同様です。

2 悪質重大交通事故事例からみる現状での問題点

(1) 社会的関心の高い危険運転致死傷罪の適用事例から見る

社会的関心の高い危険運転などの事件としては次のようなものが上げられます。

① 2006年（H18）8、25

福岡の海の中道（なかみち）大橋飲酒運転事案

～高速道路から被害車両は海中に転落、同乗の子ども3人は水没死、身代わり出頭での偽装＜併合での懲役20年が確定、2011年10、31最高裁＞（刑法、危険運転致死罪、道路交通法違反）

② 2012年（平成24）4、2

京都市祇園軽ワゴン車暴走事案

～通行人男女7人死亡12人が重軽傷、運転者持病のてんかん発作、運転者死亡により不起訴

③ 2019年（R1）5、8

滋賀大津の園児ら16人の死傷事故

～危険運転致死傷罪

④ 2019年4、19

東京池袋の高齢運転者暴走母子死亡事案

～危険運転致死罪、過失致死傷として禁錮4年6か月

～87歳の運転者がブレーキとアクセルを踏み間違えた暴走、9人の負傷もあり、危険運転致死傷罪、過失致死傷として禁錮5年

(2) 適用の現状

何の落ち度もない歩行者、横断歩道通行中に命を無残にも奪われる事案、複数人の死亡事故も稀ではありません。そして、その事故を起こした者が懲役はおろか、考えられない軽い罪を言い渡されるということへの被害者を始めとした社会の怒りがあります。このようなことが一日でも早く変えられるよう、社会の声を取り入れ法律改正を急がなくてはなりません。

危険運転致死傷罪の罰則は現在までの改正等の末、人を死傷させた者は15年以下の懲役に処し、人を死亡させたものは1年以上20年以下の懲役（注；直近改正前は1年以上の有期懲役）に処するとされ、1年から20年範囲の可能性も見込まれるとの法律の見解となっています。その中でもアルコール等の影響では人を死亡させた場合は、15年以下の懲役もしくは禁錮又は100万円以下の罰金となっています。

(3) 今後の展開

罰則の強化の声に法改正の検討はされているものの、飲酒、速度違反行為についての一律的解釈があり、これらにかかる危険運転については、裁判を通じての量刑を注視するしかありません。

3 酒気帯び運転と超速度超過の故意性について

(1) 酒気帯び運転

飲酒運転は道路交通法上からも「絶対禁止の行為」であり、飲酒量に関わらず運転に与える影響が強く酒気帯びか酒酔いかの問題ではありません。飲酒して運転することそのものが故意犯と解釈されるのです。その人における血液中のアルコール保有量により0, 15 mg/10以上が酒気帯び、酒酔いとして措置されていますが、その値が高くなることの危険性についての評価基準がありません。酒気帯び基準値制定当時も社会的習慣等を十二分に考慮した検証もなされているものです。

(2) 超速度超過

現在交通反則通告制度においては、規制速度超過40 kmから赤切符として罰金の措置としています。これは危険運転の観点からの一応の基準です。それ以上の超過速度についての可罰性の基準はありません。極端に言えば、例え100 kmオーバーであっても大事故などに繋がっていなければ、いわゆる罰則の評価には入ってこないということとなります。速度についても超速度超過は決して「過失」（うっかりしていた、知らない間に超速度達になっていた）ということではありません。そこには速度を高くする故意があつてのことです。速度については、例え高速でも危険を回避して安全を保っていれば結果の発生がない場合、事件送致しても起訴に至ることがない現状です。

(3) 行政罰等の総合的見解

ここでの結果発生責任として、「そこに重大な結果が発生しなければ、責任を問わない」との論理が息づいています。どのように違反行為をしても交通事故の発生結果、重大事故でなければ運転者の責任は重くないというものがあります。速度、飲酒についての悪質交通違反については、その状態がどのように運転に影響したかを証拠化することで責任逃れが続いています。残念ながら、現状を救うものはこれしかないとする大事件が続発しての犠牲を伴う改正への取り組みということになります。前述の法令制定を振り返りますが、テレホンクラブ規制条例の制定（死亡者等の続出）などがその典型です。

また、過失として処理されることで人には誰にも誤りを犯すという間違っただ公平感の論理が渦巻いていることが読み取れます。被害者の苦しみ、悲しみをはじめその後の生活をどのように精神的にも経済的にも支えていくかについての公平感を問いかける論理は見えません。

(4) 「炭鉱のカナリア」の眼での警戒

この例示は「まだ起きていない危険や、目では感知できない危険を知らせる人や状況」を意味します。かつて炭鉱作業員が地下で無味無臭の有毒ガスの存在を知るために用いたカナリアを指します。近年ではオウム真理教のアジトへの検索での場面が思い出されます。悪質交通違反等について決定的な問題が傑出していない無味無臭状態と見ていたのでは法規制そのものが国民のものとはならない危険が漂っています。即刻この警戒心

を重視し日々進展しつつある車両（自動車）運転を巡る故意と過失を道路交通法という枠内としての制限的な解釈は社会の安全と成長を阻止する危険が明確化しています。

4 故意・過失理論で解決できない交通違反・犯罪

（1）刑法から発せられる見解

刑法においての故意の認定を否定する理由としては「罪を犯す意思がない行為」でこれを基盤として多くの事案対応がなされているのが現状です。過失は「必要な注意を怠る」というものです。

（2）故意について

[刑法第38条]

1～罪を犯す意思がない行為は、罰しない。ただし、法律に特別の規定がある場合は、この限りでない。

2～重い罪に当たるべき行為をしたのに、行為の時にその重い罪に当たることとなる事実を知らなかった者は、その重い罪によって処断することはできない。

3～法律を知らなかったとしても、そのことによって、罪を犯す意思がなかったとすることはできない。ただし、情状により、その刑を軽減することができる。

以上が法解釈ですが、刑法の解説書では、故意には「行為者が自己の行為の違法性を意識したことを必要とせず、違法性の意識が可能であれば足りる」とするのが主流となっています。これは道路交通法に関わる見解・解釈にも適応できるものです。「道義的責任の立場からすれば、故意が非難されるのは、犯罪事実に対面して行為の違法性を認識し、違法行為を避ける抑止力の形成が可能であると考えられるのに、その期待に反したことにある」との説明もなされています。まさに道路交通法の飲酒、速度超過、安全運転義務違反等に適用されていい部分です。

（3）過失について

過失とは「必要な注意を怠る」という意味です。結果について予見がないことを要しませんが、刑法の規定においては結果の発生を認識しているものの、それが確定的と認識していない場合「認識ある過失」とする見解もあります。

（4）悪質交通違反の位置づけ

交通反則通告制度の発足は、交通違反の措置が罰金では多くの人が前科者になるといった「車社会」の進展からくる発想であると共に、刑法犯的な故意に掛かるものが少ないというものがありません。

文明の利器としての車は生活に利便と潤いをもたらすもので大いに奨励されるものでした。車の充実とその後の社会の進展等から車での殺人事件、車を使っての色々な事件の発生などは多く予想されていなかったものです。また、車の盗難、車上狙いなど負のできごとについても社会の流れの中で多くの事案が発生してきました。

これらから交通に掛かるルールについて何が悪質で何が悪質でないという位置付けはマナーからルールにさらに罰則の付加といった現実の対応が細部に亘り検討課題として重要になってきました。このように交通ルールにつきましても、本来マナーであったものが、その実効を期するために罰則化して交通反則通告制度に乗せるということが繰り返

されてきました。卑近な例が自己の安全を守る趣旨（単車のヘルメット等）の座席ベルトの装着違反です。これが義務化から罰則の制定へと大きく変わりました。逆に車のライトのアップは当初違反行為とされていたものが、今日は推奨する運転技能とされています。

未だその感覚と大きくずれているのが飲酒運転と速度超過の悪質性の評価です。これらの違反は悪質重大交通事故の原因として、他のマナー的な違反態様と意識的・実質的な区分をしなければならないものです。

5 悪質度高いと安全運転への影響の評価と提案事項

（１）違反度の高いものには危険度が増している

「結果良ければすべてよし」の論理は、故意であれ過失であっても成り立つ理論です。法や規制というものは、道徳やマナーの類（たぐい）ではありません。それらから発した行動の規制は、決められたレベル、項目について例え破ることについて何も起こらなくて社会悪としてそれを罰することにより誰もが健全な社会生活を送ることができるという理念の元にあります。刑法の身体に加えられた行為のみが生命身体・財産に危険を及ぼすものではありません。

（２）具体的危険度段階評価の必要性

重複した記述となりますが、「未必の故意」と故意を同視すべき重大な注意義務としての「重過失」の適応が考えられる項目についての説明を繰り返したいと思います。

ア酒気帯び・酒酔運転

飲酒運転については、飲酒して運転することそのもので量やいきさつに関係なく故意として悪質・危険な行為と認定されていいものです。

運転に悪影響をもたらすことを認識の上での行為ですから、その時点で「未必の故意」の構成要件を満たしていると考えます。その飲酒量等がどのように運転に悪影響を及ぼすかどうかは論外のもので、罪を犯す意思は既に存在、発生しているのです。

イ超速度違反

速度規制は本来、当該道路構造、道路環境に適した安全運転速度の範囲を検証しながら設定されているものです。高速道路などの規制速度は高いこと、生活道路、学童登校路などでの速度はかなりの低速度（30km/h等）で設定されているのは当然のことです。

規制速度超過の赤切符適応以上の速度による交通事故における安全運転義務は危険度をその都度検証することなく、20km/h～40km/h, 60km/hオーバーと違反度が上がるについて、意識しての行動として「重過失」としての悪質性を重ねて評価していくことが必要です。

（３）今後の動き

法改正に向けての動きとして、法務省の有識者検討会（R6, 2, 22読売朝刊の記事）の開催&、2, 21に初会合に開いています。「危険運転は法律の条文が曖昧で、大幅な速度超過などでも適用されないケースがある」との指摘が記事に出ており、「検討会は法改正を視野に条文見直しの要否などを議論する。」との書き出しになっています。

前述の危険運転の違反行為の捉え方をしていかなければ、さらなる厳罰の基盤は築けません。この検討会での多くの関係者は法文の解釈だけではなく、感覚としてはその不公

平感を捉えていただけたと思っています。

法改正に動きが少しでも見え始めていることは理解できますが、危険運転にかかる根っからの悪質重大交通違反態様が行政施策としての考え方の範ちゅうから脱しないかぎり、更なる進展は期待できません。交通違反者と事故被害者の公平性という観点から、誰の人権を守るのかという社会の声をしっかりと受け取り、我が身に置き換えての文明の利器としての自動車による多くの事故・事件として捉えていただくよう祈るばかりです。

6 刑法典の故意過失との関係性

(1) 今後の検討課題

刑法を起点とした過失、故意の起点であれば悪質交通違反についての厳罰化は進みません。刑法は故意犯が原則とされ、一部の犯罪は過失による行為についても処罰するものとされています。行政罰は故意の前提に立って定められていないからです。故意としての「危険運転」の適用についても、運転そのものも、一定の走行、行動、意識について一般にいう「運転」との差異があり、納得できない法律的判断がなされているとの世論への説明ができません。

(2) 公平性の論理は不公平に働く現状

運転者の交通違反に対する「過失」の概念が広範囲であって、いわゆる「認識ある過失」の適用されることから隔離されています。その事案にかかる事故被害者の被るマイナス内容についての公平性を保とうとする発想には至っていません。いわば「運が悪かった」との過失での被害としての解釈が成り立っているに過ぎません。

(3) 今後の課題に立ち向かうにあたって

交通捜査に専従する現場の声として、「「危険運転」の制定で悪質なものを立件できると意欲を燃やしてとりくんでいたが、現実に立件困難なものが増えている。あくまで立件基準を元に検討しなければならない。」とのものがあります。

現場交通事故捜査員の苦渋の中で、悪質と認められるものであっても起訴に至らないことでの苦悩が続いています。

具体的事例として近年、修理車の試行運転で修理車庫から公道に出した時、手前の歩道通行していた人を撥ね死亡に至らしめた事案がありました。この事案の危険度については、運転距離が短く未だ「運転」に及んでいない範ちゅうとして危険運転にも至っていないとの見解がもたれていました。

例えば運転に至っていないとする典型では、酒気帯び直後に酒場近くの駐車場から出てきたところの摘発（検挙）についての見解も同様です。交通事故の悲惨さ、結果の重大性に苦しんでいるとの思いを抱いているのは、交通被害者の立場を理解する交通事故捜査員の思いでもあります。

まとめ

危険運転致死傷罪の制定（2001年）以来、法改正を含め多くの意見などを交通事故

担当者は検察への送致などの機会を巡って継続して伝えることは大切だと思います。各事故事例を通しての送致などの中で、検討すべきは過失の捉え方に関わるものであるからです。これはリスクマネジメントの範ちゅうからソーシャルリスクマネジメントとしての社会リスクに大きく関わってくる社会問題の根源的課題の一つであると思います。

「結果良ければすべてよし」（交通違反があっても事故に繋がらなければ幸い）では車社会の交通安全の法令の抑止力は働きません。罪を犯した人として認定しないのはともかく、社会的抑止力も生まれません。

残念ながら道徳的なもの、マナーでの実効性は担保されません。法律で決めるという項目は社会全体の平穏な安心安全の生活を継続させるための抑止力として基盤です。このことが早期に実現されない限り悪質重大事故被害者の苦しみはいつまでたっても消えることはありません。

（元大阪府警察、労務管理士）

{参考文献・資料}

- ・「刑法（全）」（藤本英雄・船山泰範著、有斐閣双書）2008年4月25日該当頁
- ・「執務資料道路交通法解説」（15改訂版・道路交通執務研究会編著、野下文生原著、東京法令出版）平成21（2009）年11月5日該当頁
- ・「詳解道路交通法」（改訂版・木宮高彦・岩井重一著、有斐閣ブックス）昭和55（1980）年5月5日該当頁

* 読売新聞朝刊記事①2022年2月22日（木）朝刊

（見出し；危険運転「曖昧さ」議論、法改正視野「高速度」など条文）

②2023年12月14日（木）（同；危険運転条文議論へ「表現曖昧」法改正も視野）