

令和 5 年 5 月 31 日現在

機関番号：11201

研究種目：基盤研究(C)（一般）

研究期間：2020～2022

課題番号：20K01343

研究課題名（和文）ドイツ刑法典における道路交通犯罪のわが国への導入可能性の実証的・立法論的研究

研究課題名（英文）An empirical and legislative study of the possibility of introducing road traffic crimes into our country in the German Criminal Code

研究代表者

内田 浩（Uchida, Hiroshi）

岩手大学・人文社会科学部・教授

研究者番号：90361039

交付決定額（研究期間全体）：（直接経費） 1,100,000 円

研究成果の概要（和文）：本研究は、ドイツの道路交通犯罪に対する立法を参考に、不当な解釈による厳罰化を回避しつつ、悪質・危険な道路交通事犯の抑止を図る方策を探究するものである。

その成果としては、以下をあげることができる。わが国においては、悪質・危険な自動車運転から現に死傷結果が発生した場合、法律の枠組みよりも、被害者やその遺族、世論の処罰感情を重視する傾向がみられる点を指摘した。しかし、に基づく厳罰化の危険運転抑止に対する有効性には疑問符が付くことから、ドイツ刑法における、一定の要件を充たした場合に認められる「運転免許の永久剥奪」の制度を、わが国にも導入すべきではないかとの提言を試みた。

研究成果の学術的意義や社会的意義

悪質・危険な道路交通事犯に対処すべくなされた立法も万全ではなく、当初の想定を超える事態は生じうる。その際、既存の法律の枠組みを超える解釈により、当該行為者を処罰することは、「罪刑法定主義」が支配する刑法にとっては厳に慎むべきであると同時に、規範の信頼を長期的に維持・強化することで犯罪抑止の実を図るという点でも、その有効性には疑問符が付く。

上記立法目的のそれ自体における妥当性と刑法の大原則の充足、さらに前者が企図する目的実現の最適解を、ドイツ刑法典における「運転免許の永久はく奪」という、抑止されるべき懸案事態の非刑罰的な「事前抑止」に求めた点に、本研究の学術的・社会的な意義があると思料する。

研究成果の概要（英文）：The purpose of this study is to explore measures to deter malicious and dangerous road traffic offenses while avoiding harsh punishments due to unreasonable interpretations, with reference to legislation against road traffic offenses in Germany.

The results are as follows: (1) I pointed out that in Japan, when the actual result of injury or death is caused by malicious or dangerous driving, there is a tendency to place more importance on the punishment feelings of victims, their bereaved families and public opinion than on the legal framework. (2) However, because the effectiveness of the stricter punishment under (1) in deterring dangerous driving is questionable, I attempted to suggest that a system of "permanent deprivation of driving privileges" in the German Penal Code should be introduced in Japan when certain requirements are met.

研究分野：刑法

キーワード：刑法 刑事法 道路交通犯罪

様 式 C - 19、F - 19 - 1、Z - 19（共通）

1．研究開始当初の背景

昨今の道路交通事犯においては、「あおり運転」が新たな対応を要する喫緊の課題として浮上している。その対策として考えられるのは、危険運転致死傷罪を適用することである。しかし、同罪の適用には多くの制約が伴ううえ、死傷結果が不発生の場合は明らかにその射程を超える。現行法のもとでこれに対処するには、道路交通法（以下、道交法）の「車間距離保持義務違反」か、せいぜい刑法上の「暴行罪」あるいは「強要罪」を併せ適用する他ない。

こうした状況のなか、警察庁は、あおり運転に当たる行為を新たに犯罪化し、それに「暴行罪を超える法定刑」を科す「道交法の改正」を検討している。しかし、個別・具体的な法益侵害またはその危険性の抑止に主眼が置かれる「あおり運転」等、現下の懸案事項の対処を、円滑な道路交通の維持・実現といった一般的・抽象的な法益の保護を旨とする道交法に委ねることとて、その所期の目的が達成されるのであろうか。

他方、死傷結果が発生した事案に関して、平成 29 年 6 月に発生した「東名高速道あおり運転事件」で、翌年 12 月 14 日、横浜地裁は被告人（X）に危険運転致死傷罪の成立を認めた。X による被害車両の直前で「停止」は自動車運転死傷行為等法 2 条 4 号（妨害運転）の「実行行為」とみることとはできない一方（停止 0 キロ走行）この行為とそれに先行する X の「4 度の妨害運転」とは「妨害運転開始当初からの一貫した意思」に基づく「密接関連行為」であり、この一連の行為と死傷結果の間の因果関係も認められる、というのがその理由である。

だが、いかに、妨害「意思」の一貫性と X の妨害運転の事実が認められるからといって、本件死傷事故の直接の原因をなす X の自車「停止」を、法 2 条 4 号が加重処罰をもって臨んでいる、通行妨害目的での「直前進入」「急接近」と一体化する解釈には、疑問が残る。世論の厳罰化要求に応え本事件で危険運転致死傷罪の成立を認めることは、「罪刑法定主義」ならぬ「罪刑人定主義」とはいえまいか。こうした法適用は長い目でみれば刑法規範に対する国民の信頼を損ね、却って犯罪抑止に負の作用を及ぼすのではないかと危惧を抱く。無理に同罪の成立を認めなくとも、当罰性の高い危険運転の抑止を図ることができる方策を、別途、探るべきであろう。

このような問題意識に基づき、本研究は、ドイツ刑法学の知見を得て、わが国における新たな立法の可能性も視野に入れつつ、危険な自動車運転の抑止を模索しようとした次第である。

2．研究の目的

ドイツでは、すでに、1952 年 12 月 19 日の「道路交通の安全に関する法律」によって、死傷結果の発生をその成立要件としない「道路交通を危険に致す罪」が刑法典に導入されている（315 条 c）。その後も、公道上での自動車競走による事故が多発したことを受け、わが国の道交法に相当する「秩序違反に対する罪」による対応では不十分だという認識の下、2017 年 9 月 30 日の法律により、「禁止された自動車競走」という罪が新設されている（315 条 d）。加えて、ドイツでは、上記の刑法典上の罪で有罪判決を受けた者は「運転不適格者」としてその運転免許

が取消されるだけでなく、その者の「危険帯有性」が除去されていないと予測される場合には、裁判所は、同人の運転免許の「永久剥奪」を命ずることができる（69条a第1項）。その一方で、道路交通危殆化行為から他の道路交通関与者に死傷事故が発生した（＝わが国でいう危険運転致死傷罪が成立する）場合に科される刑罰は、極めて軽い。

危険運転の抑止という立法目的において、わが国とドイツの間に違いはない。危険運転とそれによる死傷事故の発生件数に有意な違いがないのであれば、厳罰化によるマイナス面や、死傷結果が発生した事案における危険運転致死傷罪成立に向けての（不当な）拡大解釈を回避するという意味においても、その目的を一にするドイツ刑法に範をとった危険運転の抑止策を探究する価値があると思われる。本研究は、その理論的な試案の提示を目的とした。

3．研究の方法

上記の目的を達成するために本研究がとった方法は、以下のとおりである。（1）危険運転致死傷罪の成立過程・立法根拠を基礎としつつ、その後の立法事実を踏まえ、同罪が拡張された経緯と、いわゆる「あおり運転」に代表される近時の懸案事態に対する、さらなる立法および裁判例の動向に関するわが国の対応を理論的に分析する。（2）危険運転「致死傷罪」という規定はないものの、わが国における同罪の「基本犯」に相当する処罰規定をもつドイツ刑法に目を転じ、わが国における危険運転致死傷罪の成立要件の検討に資する見解の有無、その当否を検討する。（3）危険運転の抑止に向けた、さらなる規制手段として、ドイツにおける「運転免許の永久剥奪」のわが国への導入可能性を検討する。

以上の具体的な研究手法は、国内外の文献資料を網羅的に収集し、それらの資料について調査・分析する作業を主眼とした。

4．研究成果

本研究の主な成果としては、次の点を挙げることができる。

(1) わが国における近時の危険運転抑止に関する批判的考察

平成13（2001）年に危険運転致死傷罪が新設されて以降、同26（2014）年に自動車運転死傷行為等処罰法が制定され、同罪が刑法典から同法に移されるとともに、いわゆる準危険運転致死傷罪が創設されるなど、道路交通における悪質で危険な運転行為による死傷事犯に対する立法上の手当ては迅速に進められてきた。同時並行的に、道交法の改正もなされた。しかし、ここでも、立法が後手に回るという事態は避けられない。その象徴が、平成29（2017）年に発生した「東名あおり運転事件」だといえる。同事件では、被告人による4度の妨害運転と被害者一家4名の死傷結果との間に、追い越し車線上での被告人車両の「停止行為」、被害車両の同所での停止・後続車両の被害車両への追突という事情が介在していた。その理論構成こそ異なるものの、横浜地裁（平成30・12・14判決）も、訴訟手続きの法令違反を理由に同地裁判決を破棄・差戻した東京高裁（令和元・12・4判決）も、実体刑法の解釈としては、妨害型危険運転致

死傷罪（法2条4号）の成立を認めた（本研究終了後の差戻審である横浜地判令和4・6・6も同様）。

しかし、これら裁判所の理論構成には、実体刑法解釈論上の疑念として、自動車運転死傷行為等処罰法における各危険運転行為の単なる過失運転致死傷罪に対する加重処罰根拠をなす危険性とその死傷結果への現実化をどう捉えているのかという点（現に、令和2〔2020〕年には自動車運転死傷行為等処罰法に上記「東名あおり運転事件」を捕捉する規定が新設されている）加えて、かりに世論の厳罰化要求に迎合する判断を下したのだとすれば、そうした弥縫策が長期的に見た悪質・危険な自動車運転の抑止に果たして有効であるのか、という点に関して疑問が残る。以上については、論文の形で私見を公にした。

（2）ドイツ刑法典における「道路交通を危険に致する罪（315条c）」の研究

同罪は、わが国の（準）危険運転致死傷罪とは異なり、他の交通関与者に対する死傷結果の発生をその成立要件とするものではない。しかし、同罪は、酩酊運転や逆走等の危険運転が他人の生命・身体等に危険をもたらした場合を処罰する犯罪類型であり（酩酊運転につき、315条c第1項1号a、逆走につき同2号f）、わが国の危険運転致死傷罪の基本犯と多くの類型で符合する危険運転の刑事罰による抑止を図っている。加えて、当該危険運転と他人の生命等に対する危険結果との間の客観的帰属連関、危険運転の際の主観的要件（同条1項2号柱書における「無謀に」の要件）同条3項に規定されている危険結果に対する「過失」要件は、危険結果を死傷結果に置き換えれば、そのままわが国の危険運転致死傷罪の成立要件を検討する際の重要な参考資料となりうる。

以上の点から、同罪に関するモノグラフィーを入手することはできなかったものの、多くのコンメンタールや刑法各論の教科書等を入手・講読し、同罪に関する客観的・主観的成立要件に関する争点、判例・学説の動向につき知見を得ることができた。

（3）ドイツ刑法典における保安処分としての「運転免許の永久剥奪」の概要と、わが国への導入可能性に関する研究

わが国の道交法は、道路交通における将来の危険性の予防を目的とする「運転免許の取消し」を定めている。取消し後、再度の免許取得に要する欠格期間は、危険運転致死傷罪や飲酒運転罪等を含め、最長「10年まで」である（同法103条8項）。これに対して、ドイツの場合、わが国の危険運転致死傷罪に相当する罪に対する刑は、わが国に比べ、極めて軽い。「致死」の場合でも、過失致死罪〔§222＝法定刑の上限は5年〕と道路交を危険に致す罪（上記（2）、その法定刑の上限は5年）の観念的競合として処断刑の上限は5年である。

他方で、ドイツ刑法は（改善）保安処分として運転免許の「永久剥奪」を定めている。同法は、わが国の危険運転致死傷罪の基本犯の多くに相当する「道路交通危殆化罪（§315c）」に該当する行為を行った者は、原則として「運転不適格者」とし（69条2項1号）、その者に対する運転免許の「欠格期間」を「6月以上5年以下」とする一方で、それでも同人の危険な運転が懸念されると予測される場合は、欠格期間を「無期限」に延長する（69条a第1項）。

わが国の場合、過去になされた不法に対する制裁が重い一方（危険運転致死傷罪の法定刑の上限は 20 年）、その目的（将来における道路交通の危険防止）はドイツ刑法における〔改善〕保安と同一である運転免許の欠格期間が最長 10 年までであるのに対して、ドイツ刑法では、前者と後者の関係が逆転している。仮に、そのことによって、わが国とドイツとで、悪質・危険な道路交通事犯の発生件数に有意な差が見られないならば、わが国の近時の立法例あるいは裁判例（の一部）にみられるような、一方では道交法の改正や他方では世論追従的な厳罰化に訴えるのではなく、刑罰以外の「事前規制を厳しくする」という方途に、悪質・危険な自動車運転抑止の最適解を求めるべきではないか、との提言を行った。

5. 主な発表論文等

〔雑誌論文〕 計1件（うち査読付論文 0件 / うち国際共著 0件 / うちオープンアクセス 0件）

1. 著者名 内田 浩	4. 巻 未定
2. 論文標題 結果帰属における「一連の行為」論と「介在事情」構成	5. 発行年 2021年
3. 雑誌名 寺崎嘉博先生古稀祝賀論文集	6. 最初と最後の頁 合計20頁
掲載論文のDOI（デジタルオブジェクト識別子） なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

〔学会発表〕 計0件

〔図書〕 計0件

〔産業財産権〕

〔その他〕

-

6. 研究組織

	氏名 （ローマ字氏名） （研究者番号）	所属研究機関・部局・職 （機関番号）	備考
--	---------------------------	-----------------------	----

7. 科研費を使用して開催した国際研究集会

〔国際研究集会〕 計0件

8. 本研究に関連して実施した国際共同研究の実施状況

共同研究相手国	相手方研究機関
---------	---------