

機関番号：22604

研究種目：若手研究(B)

研究期間：2009～2010

課題番号：21730060

研究課題名(和文) 交通事犯への量刑対応からみた刑法の現代的機能の考察

研究課題名(英文) Consideration of modern significance of criminal law by sentencing for traffic offenses

研究代表者

星 周一郎 (HOSHI SHUICHIRO)

首都大学東京・社会科学部研究科・教授

研究者番号：10295462

研究成果の概要(和文)：交通事犯への適切な量刑対応にとっては、個別の事案における刑の加重要素・軽減要素の的確な分析に加えて、適正な法定刑を定めた犯罪類型の制定が重要な意義を有する。

研究成果の概要(英文)：It is important to adequate sentencing for vehicle homicide that the legislature enacts the offenses with appropriate statutory penalty as well as the courts analyze the aggravating factor and mitigating factor in the specific cases.

交付決定額

(金額単位：円)

	直接経費	間接経費	合計
2009年度	500,000	150,000	650,000
2010年度	400,000	120,000	520,000
年度			
年度			
年度			
総計	900,000	270,000	1,170,000

研究分野：社会科学

科研費の分科・細目：法学・刑事法学

キーワード：量刑論・危険運転致死傷罪・アメリカ刑法・量刑ガイドライン

## 1. 研究開始当初の背景

近時、「社会の安全の確保」、「国民の持つ不安解消」などの視点から、刑事的規制に対する要請はこれまでになく強まっているといえる。交通事犯に対する「重罰化」の対応はその象徴的事例と位置づけられよう。

刑法に対する国民の要請がどこにあるのか、刑事司法が、その要請に十分に答えているかを分析するという観点からみると、それに影響を与える刑事司法上の諸要因のなかで、量刑という具体的帰結には、きわめて重要な意義が認められるように思われる。それゆえ、現代社会の要請に十分に答える刑事司法のあり方を考える上で、量刑判断に関する動向を調査・分析し、その量刑基準の意義を分析することは、非常に有意義であると

考えられる。

## 2. 研究の目的

本研究は、交通事犯を題材として取り上げ、そこにおける量刑基準の意義を、アメリカ法との比較を介して解明することを直接の目的とする。

以上に加えて、その検討を通じて、「社会の安全の確保」「被害者保護」といった観点に基づく近時の刑事的規制の要請に対して、刑法理論の望ましい対応のあり方を考察するための基礎的研究を行うことを目的とする。

### 3. 研究の方法

文献調査により、連邦量刑ガイドラインの検討、および、アメリカにおける刑罰論の変遷と交通事犯に対する適用犯罪類型についての検討を行った。

以上と並行して、わが国における危険運転致死傷罪や自動車運転過失致死傷罪制定の意義と、条文解釈についても、アメリカ法との比較検討という観点を意識しつつ、検討を加えた。

### 4. 研究成果

#### (1) 量刑ガイドライン作成の背景

アメリカ連邦量刑ガイドライン (Federal Sentencing Guideline) は、1987年に量刑委員会 (大統領が指名し、連邦議会上院が承認した7人の委員で構成) が作成したものである。

これは、アメリカにおける量刑思想の変遷とその問題点の克服を期したものと位置づけることができる。すなわち、アメリカでは、20世紀前半から、精神医学、心理学等の発達を背景に、刑罰により犯罪者を矯正 (社会復帰) することができるとするリハビリテーション思想が隆盛となる。そして、その到達点が、1962年にアメリカ法律協会が作成・公表した「模範刑法典」 (Model Penal Code) である。同法典は、不定期刑を大幅に採用して、裁判官の量刑裁量を広範に認め、また連邦仮釈放委員会による仮釈放にも大きな裁量権の行使が期待された。それによって、刑罰により受刑者の人格に改変を加えるという「医療モデル」を前提にした量刑論が妥当するようになる。

しかしながら、この「医療モデル」に対しては、①リハビリテーション思想が現実には機能していない、②被告人の間に量刑の不公平感を生じさせる結果になっている、などの問題が深刻なものとして生じた。さらに、犯罪の多発化という社会状況をも背景にして、アメリカにおける量刑論は、いわゆる「公正モデル」へと移行した。

「公正モデル」は、公正な応報 (just desert) を理念とした量刑モデルであり、罪刑の均衡、公正で予測可能な量刑、裁判官の量刑裁量の規制などを実現し、量刑の「不統一」という問題に対処しようとするものであった。

量刑基準の定立の必要性は、以上のような状況を背景に、1970年代に入って主張されるようになったものであり、州法レベルでは、1976年にカリフォルニア州で量刑基準が法律レベルで採用される。また、ミネソタ州では、1980年に量刑委員会を設けて、よりきめ細やかで柔軟な量刑基準の作成を可能にしようとするあり方が生ずる。

このような流れの中、連邦法においても量刑基準確立の必要性が主張された。そして、1984年包括的犯罪規正法 (Comprehensive Crime Control Act of 1984) の一部である1984年量刑改革法 (Sentencing Reform Act of 1984) により、連邦司法省内部に連邦量刑委員会が設置され、同委員会により策定された連邦量刑ガイドラインが、1987年から施行されるに至ったのである。

#### (2) 量刑ガイドラインの基本構造

連邦量刑ガイドラインにおいては、被告人に対する宣告刑は、以下に述べる5段階の判断プロセスを経て決定される。

最初に、「基本犯罪レベル」という指標が判断される。これは、被告人が有罪とされた罪名によって決定される。たとえば、強盗罪 (robbery) に関しては、その基本犯罪レベルは20とされる。

そして、「犯罪の具体的特徴」 (specific offense character) の有無が、個別の事案に即して判断される。たとえば、強盗が銀行や郵便局を対象とする場合、犯罪レベルは2レベル、強盗犯人が犯行中に銃口を向けた場合、犯罪レベルは3ポイント、それぞれ上昇する。

次いで、ガイドラインの定める「一般的修正」 (adjustment) を適用するか否かが判断される。たとえば、被害者が老人その他の身体的弱者である場合、捜査・訴追や裁判を妨害する行為をしたときなどは、2ないし4ポイント上昇し、逆に、自己の犯罪について自ら責任を認めた場合には、2ないし3ポイントの引き下げがなされる。

第4段階として、被告人の犯罪歴に基づいて、犯歴点数が計算される (量刑表の「横軸」を構成する)。

以上の検討を経て算出された犯罪レベルの点数に基づき、量刑ガイドラインに定められた量刑表による一定の幅での量刑幅が算出され、裁判官は、原則として、その量刑幅の範囲内で、被告人に対する具体的な宣告刑を決定することになる。

例外的に、量刑表に定められた幅から逸脱した量刑をすることも不可能ではない。しかしながら、その場合には理由を書面化することが求められ、その逸脱は上訴審による審査対象となる。

#### (3) 生命・身体に対する罪の基本犯罪レベル

交通致死事犯は、広義の殺人 (Homicide) に該当する。連邦量刑ガイドラインでは、殺人に関連する犯罪の基本犯罪レベルについて、第1級謀殺 (First Degree Murder) は43、第2級謀殺 (Second Degree Murder) は38、故意故殺 (Voluntary Manslaughter) は

29、そして、非故意故殺（Involuntary Manslaughter）については、刑事過失の場合は 12、無謀行為による場合は 18、交通手段の無謀な操作による場合は 22 として、それぞれ規定されている。

以上によれば、刑事過失による交通致死事犯の場合の量刑は、加重要素や犯罪歴がない場合には、10 月以上 16 月以下の自由刑ということになるが、無謀運転等による場合には、41 月以上 51 月以下の自由刑ということになる。

この両場合を比較すると、基本犯罪レベルにおいて 10 ポイントの差があることになる。これは、「犯罪の具体的特徴」や「一般的修正」における加重要素が多数存在する場合にしか生じ得ない相違である。

このことから、量刑ガイドラインにおいては、基本犯罪レベルのポイントをどのレベルに設定するか、また、当該犯罪行為がいかなる基本犯罪レベルの犯罪類型に該当するかの判断が、量刑算出にあたって決定的な意義を有することが示唆される。

#### (4) アメリカにおける交通事犯と刑法犯

他方で、アメリカ州刑法では、今日交通致死罪（vehicle homicide）と題される犯罪類型が設けられている例が多く見られる。これは、故殺罪に相当する交通事犯の処罰の明確化、容易化を目的とした規定であり、従来のわが国における業務上過失致死（自動車運転過失致死）罪に相当するものである。

こういった立法例は、交通事犯に関して故殺の成立を否定した判例に対応する形で、1921 年にミシガン州で制定されたものが嚆矢とされる。その後、このような交通致死立法は、全米に拡大していく。もっとも、その際には、厳密には、従来の故殺罪では処罰対象とされていない軽微な過失を新たに刑事処罰の対象とする類型と、本来故殺罪に含まれるが、陪審に対する説得を容易にするために、特に交通致死事犯を立法化した類型とが存した。

しかしながら、いずれにせよ、以上のような交通致死立法によってすべての交通事犯がカバーされているわけではないことに注意が必要である。すなわち、いわゆる酩酊運転・無謀運転等に基づく悪質交通事犯については、このような交通致死罪ではなく、謀殺罪（特に、一般に第 2 級謀殺に該当すると位置づけられる「邪悪な心情の謀殺」として処罰される可能性が、判例法により認められてきたのである。もっとも、酩酊運転に対する評価は、いわゆる禁酒法の制定とその失敗という問題などともからみ、アメリカ社会では複雑な変遷をたどる。そして、悪質交通事犯に対する第 2 級謀殺罪の適用の可否も、時代により様々な諸相を見せるなど、議論は決

して単純なものではない。しかしながら、1970 年代中期以降、自動車の大衆化に伴い、無謀運転者や酩酊運転者に対して、司法において厳格な態度が取られるようになり、悪質交通事犯への第 2 級謀殺の適用が確立するようになる。

悪質交通事犯に第 2 級謀殺が成立するとなると、連邦量刑ガイドラインの判断基準によるならば、基本犯罪レベルは 38 となり、235 月以上 293 月以下（19 年 7 月以上 24 年 5 月以下）の自由刑が、量刑基準として導き出されることになる。

#### (5) わが国への示唆と今後の研究課題

量刑ガイドラインについては、その制定の経緯からも明らかなように、裁判官による量刑裁量の規制を主たる目的としたものである。それゆえ、現在のわが国における課題である、裁判員に対する量刑基準の可視化という観点とは異なる視点に立っていることは、明確に意識する必要がある。

さらには、連邦量刑ガイドラインには毎年のように改正が加えられ、この事実は、とりもなおさず、量刑基準を点数化・定量化することの困難性を示すものにもなっている。

しかし、交通事犯への量刑対応を見ると、実は、基本犯罪レベルをどのように設定するかが、具体的帰結を導く上での主要な要素になっていることがわかる。そこでの適正な犯罪レベルの設定が、妥当な量刑対応を追究する上で、きわめて重要な意義を有するのである。そして、このことは、わが国における、交通事犯への刑事法的対応を考えるにあたって、重要な示唆にもなると思われる。

従来、わが国における交通事犯については、昭和 43 年以前は、3 年以下の禁錮、その後、平成 12 年に危険運転致死傷罪が制定されるまでは、5 年以下の懲役または禁錮を法定する業務上過失致死傷罪（刑法 211 条）による対応がなされてきた（なお、酒酔い運転等の道路交通法違反が同時に認められる場合には、最大判昭和 49 年 5 月 29 日刑集 28 巻 4 号 114 頁以降、併合罪加重がなされるようになった）。

しかし、以上のような従来の刑事法的対応では、多種多様な交通事犯に対して適切な対応がなされてきたとは言えない状況にあったように思われる。先に見たように、量刑ガイドラインにおいて、その量刑判断において重要な意義を有するのは基本犯罪レベルのポイントの設定と、当該行為が、どの基本犯罪レベルに該当するかの罪名の判断であった。わが国における平成 13 年の危険運転致死傷罪の制定や、平成 19 年の自動車運転過失致死罪の制定を、いわば基本犯罪レベルの設定に対応する要因として位置づけた場合、交通事犯への適切な量刑対応をし、刑事司法

システムに対する国民一般の要請に応えるという観点から、きわめて有意義なものであることがわかる。

すなわち、アメリカにおける交通致死事犯への対応からも示唆されるように、とりわけ、酩酊運転や無謀運転をいわば故意に行い、それにより致死傷結果を生ずるような悪質交通事犯の場合、それを過失犯の枠組みのなかで評価し尽くすことが困難であるような事案も十分に考えられる。しかしながら、従来、それを故意犯（結果的加重犯）として処断しようとする、そのような悪質運転を「暴行」と評価して、傷害致死罪を適用するほかはなかった。そして、かつては、そのような判断を示した下級審判例（広島高判昭和36年8月25日高刑集14巻5号333頁）も登場し、これに対しては一部の学説の有力な支持も寄せられた。しかしながら、故意の「幅寄せ」行為や執拗な追跡行為などはともかく（東京地判昭和49年11月7日判タ319号295頁や、東京高判平成12年10月27日東高刑時報51巻1=12号103頁など参照）、酩酊運転を「暴行」と評価することは、類型性の観点からも困難であり、傷害致死罪による対応は、結局は、実務には定着しなかった。危険運転致死傷罪は、一種の結果的加重犯（基本犯は刑法の処罰対象とされていない）と一般にされるが、殺人罪や傷害致死罪等には該当しないものの、なお過失犯として評価し尽くすことも困難な「中間領域」にある事案を適切に評価するための法形式として、量刑基準という観点も含めて、積極的な評価を与えるべき犯罪類型であると考えられる。

本研究においては、現代社会において、国民の要請に十分にこたえうる刑法理論を探究するにあたって、量刑という要素を重視すべきであるという観点から、交通事犯に対する刑事的対応を検討材料として設定し、アメリカ法との比較を踏まえて、分析を加えてきた。もちろん、アメリカと日本においては、そのコンテクストに存する刑法理論に大きな相違があることはもちろんのこと、その社会的・文化的背景にも径庭が存する。それゆえ、日本における交通事犯への対応と刑法のあるべき機能を、日米の単純な比較によって明らかにし得るものではないことは、改めて述べるまでもないことであり、この点については、さらなる検討が必要ではある。

しかしながら、そのような限界を意識しつつも、先に述べたようなわが国の危険運転致死傷罪や自動車運転過失致死傷罪に関する認識が妥当とするならば、今後は、危険運転致死傷罪や自動車運転過失致死傷罪の具体的解釈論に、それをどのように反映させるかの検討が重要となる。さらには、その具体的解釈論の展開結果を、量刑対応、刑法の現代的機能のあり方へフィードバックする

という相互作用の中で、妥当な刑法理論のあり方を検討していきたいと考えている。

## 5. 主な発表論文等

（研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線）

〔雑誌論文〕（計3件）

星周一郎、アメリカにおける医療過誤に対する刑事法的対応、法学会雑誌、査読無、50巻2号、2010、pp187-226

星周一郎、危険運転致死傷罪にいう赤色信号を「殊更に無視し」の意義、法学教室、査読無、353号付録、2010、p38

星周一郎、危険運転致死傷罪における故意・過失の意義とその認定、刑事法ジャーナル、査読無、26号、2010、pp8-12

## 6. 研究組織

### (1) 研究代表者

星周一郎 (HOSHI SHUICHIRO)

首都大学東京・社会科学研究所・教授

研究者番号：10295462