

平成 30 年 5 月 31 日現在

機関番号：12601

研究種目：基盤研究(C) (一般)

研究期間：2015～2017

課題番号：15K03168

研究課題名(和文)自動車死傷事故に関連する処罰規定の解釈論的研究

研究課題名(英文) Interpretive study on punishment provisions related to car incidents

研究代表者

橋爪 隆 (HASHIZUME, TAKASHI)

東京大学・大学院法学政治学研究科(法学部)・教授

研究者番号：70251436

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 2,100,000円

研究成果の概要(和文)：本件研究は、自動車死傷事故に関する処罰規定の意義について、解釈論的な見地から検討を加えるものである。

本件研究の成果としては、次の点を挙げることができる。自動車運転死傷行為処罰法における危険運転致死傷罪(2条・3条)の構成要件について、一定の解釈論的な帰結を得た。また、2条1号と3条1項の行為類型の異同についても、具体例に即した検討を加えた。過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪(同条4条)の適用範囲について、検討を加えた。その他、道路交通法の改正の経緯をフォローし、罰則に関する検討を加えた。

研究成果の概要(英文)：This research aimed at interpreting of punishment provisions related to car accident causing human death or injury, especially of the provisions in the Act on Punishment of Acts Inflicting Death or Injury on Others by Driving a Motor Vehicle, etc. The main topics of this research are the following three points. Statutory interpretation of the offenses of causing death by dangerous driving, especially comparison of the elements of Article 2 (1) and Article 3 (1). Study on the offense of Evasion of Detection of Influence of Alcohol, etc. in Case of Negligent Driving Causing Death or Injury. Research on the revision of the Road Traffic Act.

研究分野：刑法

キーワード：刑法 刑事法 交通犯罪

1. 研究開始当初の背景

自動車運転による死傷事故に対する罰則の整備は、この 10 数年の刑事立法の重要な課題の 1 つといつてよい。2001 年の刑法改正によって危険運転致死傷罪が成立し、その後、2007 年には自動車運転過失致死傷罪が新設され、通常の業務上過失致死傷罪よりも法定刑の上限が引き上げられた。さらに 2013 年には「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」(自動車運転死傷行為処罰法)が制定され、危険運転致死傷罪の内容が拡充されたほか、アルコール等影響発覚免脱罪、無免許運転による加重規定など新たな処罰規定が導入されている。また、この間、道路交通法も数次の改正によって、飲酒酩酊運転や無免許運転などの悪質・危険運転に対する罰則が整備・強化されている。

このような交通犯罪に対する「厳罰化」の当否それ自体、立法論・政策論として重要な問題であり、既に多くの先行研究が存在するところである。このような立法論的・政策論的研究それ自体が重要なテーマであることは論を俟たないが、本件研究はむしろ現行法の処罰規定の解釈論的な検討を主たる目的とするものである。

このような研究を着想するに至ったのは、交通犯罪に関連する刑罰法規の解釈や罰則相互の関係が必ずしも明確にされていないという認識を前提にしている。たとえば危険運転致死傷罪(自動車運転死傷行為処罰法 2 条)については、実行行為である危険運転の内容として、故意の暴行行為と同視するにたりる(生命・身体に対する)危険性が要求されていることから、その構成要件の内容は「正常な運転が困難な状態」、「重大な交通の危険を生じさせる速度」など、評価的・規範的内容が多く含まれることになり、そのため、同罪の解釈は必ずしも明確にされていないのが現状である。さらに自動車運転死傷行為処罰法 3 条は、新たな危険運転致死傷罪を新設しているが、2 条の罪との限界については、なお十分な議論がなされているとはいえない状況にある。これらの内容を解釈によって明らかにすることが、理論的にも、実務的にも喫緊の課題であった。このような背景のもと、本件研究を着想し、これを実行した次第である。

2. 研究の目的

本研究は、自動車死傷事故に関連する処罰規定の意義について、解釈論的な検討を加えようとするものである。研究に際しては、自動車運転死傷行為処罰法の制定や平成 25 年道路交通法改正をめぐる議論状況を正確に把握しつつ、個別の罰則の解釈や罰則相互の関係について、多角的な検討を加える。具体的には、とりわけ危険運転致死傷罪の成立要件および(いわゆる)準危険運転致死傷罪との限界付け、危険運転致死傷罪等の共犯関係、アルコール等影響発覚免脱罪の構造、

救護義務違反罪との関係などについて検討し、解釈論的な帰結を得る。さらに道路交通法上の犯罪類型についても、解釈論的な検討を進める。これらの検討を踏まえて、必要に応じて、政策論的・立法論的な提言も試みることにしたい。

3. 研究の方法

本件研究目的を達成するために、危険運転致死傷罪に関する従来学説・裁判実務の包括的な分析、自動車運転死傷行為処罰法の立法過程や規定内容の研究、道路交通法の処罰規定に関する解釈論的な研究という 3 つの段階に分けて、本研究を実施した。いずれについても、文献資料を網羅的に収集し、それについて理論的な分析を加え、その帰結を明らかにすることに努め、これらの作業によって一定の解釈論的な帰結を得ることを目指した。

具体的な研究手法としては、既に述べたように、文献資料による調査が中心となった。その際には、必要な国内外の文献資料を網羅的に収集した上で、それらの資料について調査・分析の作業を進めた。なお、入手困難な文献については、国立国会図書館、法務省(法務図書館)などの国内関連機関において資料を複写・閲覧するほか、新聞記事等のデータベースや官公庁のホームページも適宜、利用した。これらの文献資料調査のほか、外部の研究者、実務家との定期的な意見交換の機会を設けたほか、学会や研究会にも積極的に参加した。

4. 研究成果

本件研究の主要な研究成果としては、次の 5 点を挙げることができる。

(1) 危険運転致死傷罪の構造および因果関係の判断について

危険運転致死傷罪は生命・身体に対する危険性が典型的に高い危険運転行為を実行行為として、その加重結果として死傷結果が発生したことを要求する結果的加重犯である。したがって、危険運転行為と死傷結果の間には刑法上の因果関係が要求されることになるが、その判断においては、結果回避可能性、危険の現実化の 2 つの観点からの検討が不可欠である。すなわち、危険運転行為の存否にかかわらず生じた結果については、前者の結果回避可能性を欠くことから、同罪の成立が否定される。これに対して、危険の現実化の判断においては、危険運転行為それ自体から死傷結果が発生しなくても、その危険性が他の介在事情とあいまって、死傷結果に実現した場合であっても、同罪の成立を認めることができる。たとえば一方通行道路などの通行禁止道路を重大な交通の危険を生じさせる速度で自動車を運転した後、その必然的結果として、反対方向の交差点に進出した結果、そこで歩行者や他の車両と衝突し、それによって死傷結果が発生した場合につ

いても、危険運転行為との間に因果関係が認められ、同罪が成立することになる。

(2)「赤色信号又はこれに相当する信号を殊更に無視し」の意義について

赤色信号を「殊更に無視」したと評価できる行為としては、赤色信号であることについて確定的な認識があり、停止位置で停止することが十分可能であるにもかかわらず、これを無視して進行する行為、信号の規制自体を無視し、およそ赤色信号であるか否かについては一切意に介することなく、赤色信号の規制に違反して進行する行為などが挙げられてきた。このうち、の類型は、信号の変わり際で交差点に進入した場合、あるいは赤色信号であることは確定的に認識しているが、安全な位置で停止することが困難な場合（あるいは行為者がそのように認識した場合）を本罪の処罰範囲から排除する機能を有する。また、の類型を認定するためには、行為者が逃走行為に出ている、スピードを競い合うなど、高速度で進行し続けざるを得ない特殊な事情があったことが事実上、必要となる。

このように「殊更に無視」の判断においては、運転行為の客観的態様や状況が決定的に重要な意義を有する。もっとも、あくまでも「殊更」か否かは、行為者の主観的な認識・意図に関わる問題であるから、客観的な事情が行為者の認識に反映されていることが必要である。

(3)2条1号と3条1項の罪の関係について

自動車運転死傷行為処罰法の2条1号と3条1項の構成要件においては、行為者が客観的に「正常な運転が困難な状態」と評価される状態に陥り、死傷結果を惹起したことが要求されている点はまったく共通である。両罪は「正常な運転が困難な状態」での運転行為を実行行為として位置づけるか、それとも、中間的結果として把握するかによって区別される。すなわち、2条1号の罪においては、「正常な運転が困難な状態で自動車を走行させる行為」が実行行為であるが、3条1項の罪は、「アルコール又は薬物の影響により、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で、自動車を運転」する行為が実行行為であり、これによって、「その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に陥」ったことは、実行行為と死傷結果との間の因果経過の中間項として要求されているにすぎない。このように実行行為の内容が異なることから、両罪で必要となる故意の認識対象も異なってくる。すなわち、2条1号の罪については、「正常な運転が困難な状態」に陥っていることを行為者自らが認識している必要があるが、3条1項の罪については、「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いる認識があればたり、「正常な運転が困難な

状態」に陥っていることの認識は要求されない。このように3条1項の罪は、2条1号の罪における「正常な運転が困難な状態」に関する故意が認定できない事例について、「正常な運転に支障が生ずるおそれ」の認識があればたりるというかたちで、故意の内容・立証を緩和した規定として実務的意義を有することになる。さらに、運転開始時点において、既に自らが運転継続中に「正常な運転が困難な状態」に陥ることを予見している事例についても、2条1号の罪の成立を認める余地があると解される。

(4)過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪における発覚免脱行為の意義

発覚免脱行為は、アルコールまたは薬物の「影響の有無又は程度が発覚することを免れるべき行為」として定義されており、「更にアルコール又は薬物を摂取すること、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」が具体例として列挙されている。これらの行為の解釈においては、一定の行為それ自体の抽象的危険性だけではなく、その行為がアルコール等の影響の有無・程度が発覚に何らかの影響を及ぼしうる事態を招いたかという事実を、いわば行為の結果として重視する必要がある。したがって、飲酒検知を免れる意図で事故現場から逃走したとしても、直ちに本罪が成立するのではなく、一定の時間の経過によってはじめて本罪が既遂に達すると解される。これに対して、いわゆる「追い飲み」行為については、体内のアルコール濃度を人為的な手段によって増減させる行為であり、それ自体が一定の影響を及ぼしうる状況を惹起している以上、摂取したアルコールの量を問わず、「追い飲み」行為の段階で本罪が既遂に達すると解すべきである。さらに実際には追い飲みを行っていないのに、空き缶などを用意した上で、追い飲み行為を偽装する行為についても、証明困難な事態が生ずるおそれがある以上、本罪が成立する余地があると思われる。

(5)道路交通法における救護義務違反罪

道路交通法72条1項第1文は「交通事故があつたときは、当該交通事故に係る車両等の運転者その他の乗務員（以下この節において「運転者等」という。）は、直ちに車両等の運転を停止して、負傷者を救護し、道路における危険を防止する等必要な措置を講じなければならない」と規定して、運転者等に負傷者を救護する義務を課し、同法117条はこれを受けて、「車両等（軽車両を除く。以下この項において同じ。）の運転者が、当該車両等の交通による人の死傷があつた場合において、第72条（交通事故の場合の措置）第1項前段の規定に違反したときは、5年以下の懲役又は50万円以下の罰金に処する」（同1項）「前項の場合において、同項の人の死傷が当該運転者の運転に起因するもの

であるときは、10年以下の懲役又は100万円以下の罰金に処する(同2項)と罰則を規定している。117条1項と2項の関係であるが、1項は死傷結果が「当該運転者の運転」に起因する死傷ではない場合に限って適用される(たとえば駐車中の車両から下車するためにドアを開き、それに被害者が衝突して死傷した場合など)。したがって、通常のひき逃げ事件については、117条2項の罪の成否が問題になる。

本罪は当該負傷者の生命・身体に対する危険性を処罰対象とするものであることは明らかであるが、あわせて道路交通の安全・円滑をも保護する規定と解される。したがって、自動車運転者が傷害の故意に基づいて被害者を負傷させた場合であっても、傷害罪、傷害致死罪と別個に救護義務違反罪が成立することになる(最判昭和50・4・3刑集29巻4号111頁)。また、本罪における「負傷者」の意義についても、道路交通の安全を抽象的に保護するという観点から、被害者が死亡している場合であっても、死亡していることが一見明白ではない限り、これも「負傷者」に含まれることになる(最決昭和44・7・7刑集23巻8号1033頁参照)。このような判例の立場は、運転者にとって被害者の生死を瞬時に判断することはきわめて困難であること、また、「被害者が死亡していると思った」という弁解によって故意が阻却される余地を封ずる必要があることなどを考慮した場合、一定の理由があると考えられる。

このように本罪の解釈においては、道路交通の安全に対する抽象的危険という観点が強調される傾向があることが改めて確認された。もっとも、その当否については、さらに検討を加える必要がある。

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7件)

橋爪隆「最近の危険運転致死傷罪に関する裁判例について」法律のひろば70巻5号34-43頁(2017年)(査読なし)

橋爪隆「過失犯(2)最近の特殊過失事件について」警察学論集70巻4号157-180頁(2017年)(査読なし)

橋爪隆「危険運転致死傷罪における赤色信号を『殊更に無視し』の意義について」井田良ほか編『山中敬一先生古稀祝賀論文集[下巻]』(2017年・成文堂)379-396頁(査読なし)

橋爪隆「危険運転致死傷罪の解釈について」法曹時報69巻3号667-704頁(2017年)(査読なし)

橋爪隆「過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪について」山口厚=佐伯仁志=今井猛嘉=橋爪隆(編)『西田典之先生献呈論文集』(2017年・有斐閣)501-518頁(査読なし)

橋爪隆「不真正不作為犯における作為義務」警察学論集69巻2号105-128頁(2016年)(査読あり)

橋爪隆「因果関係の判断」警察学論集69巻1号78-96頁(2016年)(査読あり)

[学会発表](計0件)

[図書](計0件)

[産業財産権]

出願状況(計0件)

取得状況(計0件)

[その他]

ホームページ等 なし

6. 研究組織

(1) 研究代表者

橋爪隆(HASHIZUME, Takashi)

東京大学・大学院法学政治学研究所・教授
研究者番号:70251436

(2) 研究分担者

なし

(3) 連携研究者

なし

(4) 研究協力者

なし